



Bogotá D.C., septiembre 2021

Doctor
WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA
Presidente
COMISIÓN TERCERA
Ciudad

Ref.: Ponencia para primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley No. 078 de 2021 (Cámara).

Apreciado presidente,

Cumpliendo con las instrucciones dispuestas por la mesa directiva de la Comisión III Constitucional Permanente y de los deberes establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos a continuación ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 078 de 2020 (Cámara): “Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones”.

Atentamente,

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara
Coordinador ponente

ARMANDO ZABARAÍN
Representante a la Cámara
Ponente

KATHERINE MIRANDA
Representante a la Cámara
Ponente



INFORME DE PONENCIA DE PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY 078 2021

Por decisión de la Mesa Directiva de la Comisión III de Cámara de Representantes, presentamos ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 078 de 2021 (Cámara): “Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones”.

I.COMPETENCIA

La **Comisión III** Constitucional Permanente es competente para conocer del presente proyecto de Ley, de conformidad con lo establecido por el artículo 2 de la Ley 3 de 1992, por cuanto trata sobre: “hacienda y crédito público; impuestos y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro.”

II.SÍNTESIS DEL PROYECTO

Esta iniciativa pretende generar incentivos tributarios y aduaneros con la finalidad de impulsar la compra y fabricación de vehículos eléctricos en el territorio nacional acelerando la transformación a tecnologías amigables con el medio ambiente.

NATURALEZA	Proyecto de Ley
CONSECUTIVO	No. 078 de 2021 (Cámara):
TÍTULO	“Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones”.
MATERIA	Impuestos
AUTORES	H.R.Edward David Rodríguez Rodríguez , H.R.Carlos Germán Navas Talero , H.R.Juan David Velez Trujillo , H.R.César Augusto Pachón Achury
PONENTES	Coordinador(es): H. R. Christian M. Garcés Aljure Ponente(s): H. R. Armando A. Zarabaín H.R. Katherine Miranda
ORIGEN	Cámara de Representantes
RADICACIÓN	Julio 21 de 2021
TIPO	Ordinaria
ESTADO	Pendiente dar 1ºer Debate



III. ANTECEDENTES

El Proyecto de Ley No. 078 de 2021 (Cámara): “Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones”, fue radicado por los representantes Edward David Rodríguez Rodríguez, Carlos Germán Navas Talero, Juan David Velez Trujillo y César Augusto Pachón Achury el día 21 del mes julio del año 2021 en la Cámara de Representantes. Ésta iniciativa había sido presentada en la misma cámara el 13 de abril del año 2021 pero fue retirada por los autores sin surtir algún debate.

IV. SUSTENTACIÓN JURÍDICA

Consideraciones preliminares.

El ordenamiento constitucional le ha otorgado al Congreso de la República una amplia potestad de configuración legislativa en materia tributaria que le permite decretar exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales con el fin de estimular o incentivar determinadas actividades o comportamientos, en concordancia con los artículos 150 y 154 de la Constitución Política: Lo anterior significa que las normas que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno. En efecto, y de conformidad con la doctrina de la Corte Constitucional, en Sentencia C-333 de 2017 M.P. Iván Humberto Escruce Mayolo, la iniciativa legislativa para la exención tributaria también opera en cuanto el proyecto legislativo es acompañado por el aval de Gobierno Nacional “Así, la Corte ha señalado de manera consistente que la iniciativa legislativa en materia de exenciones tributarias corresponde de manera exclusiva al gobierno nacional, entendiendo por iniciativa no sólo la presentación misma del proyecto de ley respectivo, sino también al avalar o impulsar proyectos inicialmente presentados por el Congreso en instancias posteriores del debate parlamentario”

Una vez establecido esto, se hace necesario indicar que se está a la espera de que el Gobierno Nacional decida acompañar este proyecto que, como se evidencia más adelante, se ajusta a los fines y programas del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” así como las políticas públicas desarrolladas bajo esta administración orientadas a promover la transición a vehículos eléctricos, que mitiguen los efectos nocivos en la calidad del aire según la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (2019) presentada por el Gobierno Nacional.

Fines y objetivos constitucionales que se pretenden satisfacer con este proyecto de ley:

- Artículo 79 Constitución Política de Colombia: 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 Constitución Política de Colombia: 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 95 Constitución Política de Colombia: (...) Son deberes de la persona y del ciudadano: Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano (...)

Tratados internacionales ratificados por Colombia para la mitigación de gases contaminantes y efectos sobre el cambio climático:

- Ley 1844 de 2017, mediante la cual se ratifica el “Acuerdo de París” en la que los Estados parte propendían 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; así como a 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”
- Ley 629 de 27 diciembre 2000, por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", que establece como compromisos de los Estados parte “el fomento de la eficiencia energética en los sectores pertinentes de la economía nacional así como la 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”.
- Ley 164 del 27 de octubre de 1994, mediante la cual se ratifica La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, que establece el deber de los Estados de “tomar medidas de precaución para prevenir, prevenir o reducir al mínimo las causas del cambio climático y mitigar sus efectos adversos, así como cooperar en la promoción de un sistema económico internacional abierto y propicio que condujera al crecimiento



económico y desarrollo sostenibles de todas las Partes, particularmente de las Partes que son países en desarrollo, permitiéndoles de ese modo hacer frente en mejor forma a los problemas del cambio climático”.

- Ley 29 de 1992 - Por medio de la cual se aprueba el "Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la capa de ozono", que busca fijar plazos máximos para la eliminación de la producción y consumo de las principales sustancias agotadoras de la capa de ozono.

- Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, en cuyos principios establece como deber de los Estados “reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles y fomentar políticas demográficas apropiadas, así como intensificar el desarrollo, la adaptación, la difusión y la transferencia de tecnologías, entre estas, tecnologías nuevas e innovadoras”.

- Ley 30 del 5 de marzo de 1990, ratifica el Convenio de Viena para la protección de la capa de ozono, el cual impone a los Estados parte “adoptar medidas legislativas o administrativas adecuadas apropiadas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas que tienen o pueden tener efectos adversos o de probable modificación de la capa de ozono”.

Marco Legal:

- Ley 1955 de 2019 por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”. En su “Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y con-servar produciendo.” Donde se evidencia una línea de compromiso con la sostenibilidad y lucha contra efectos adversos a el cambio climático.

- Ley 1964 del 11 de julio de 2019 donde se establecieron “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” que modificó la Ley 488 de 1998 “por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales.” En relación con el impuesto a vehículos eléctricos.

- Ley 1972 de 2019 cuyo objeto es “establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulan por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.”



- Ley 1931 de 2018 “por la cual se establecen las directrices para la gestión del cambio climático”. En la que el sector transporte es uno sector prioritario de la economía para lograr el cumplimiento de los compromisos contra el cambio climático
- Ley 1819 de 2016 que en su artículo 185 que modificó el artículo 468-1 del Estatuto Tributario estableciendo un gravamen del cinco por ciento (5 %) a los vehículos eléctricos. Modificación que a la fecha se encuentra vigente.
- Ley 99 de 1993 que señala como principio que “el proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.”
- Decreto-ley número 2811 de 1974 “por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente” que dicta disposiciones sobre la preservación y restauración del ambiente.
- Ley 23 de 1973: que establece se entenderá por contaminación “la alteración del medio ambiente, por sustancias o formas de energía puestas allí por la actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la cantidad del medio ambiente o afectar los recursos de la Nación o de particulares” y establece que “el Gobierno Nacional podrá crear incentivos y estímulos económicos para fomentar programas e iniciativas encaminadas a la protección del medio ambiente.”

Políticas públicas de orden nacional:

- Documento CONPES 3991 de 2020 “Política nacional de movilidad urbana y regional” donde se articulan a este los vehículos eléctricos y se reconoce su importancia.
- Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (2019) presentada por el Gobierno Nacional.
- Documento CONPES 3943 de 2018 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire” en el que se solicitó al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible aumentar la incorporación de tecnologías de cero y bajas emisiones como vehículos eléctricos, dedicados a gas natural, híbridos, diésel y gasolina de ultra bajo contenido de azufre para reducir las emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles.



- Documento CONPES 3934 de 2018 “Política de crecimiento verde” que solicitó al Ministerio de Transporte, con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, del Ministerio de Minas y Energía y de la UPME formular entre los años 2018 y 2019 el Programa de Movilidad Eléctrica en Colombia como marco para establecer las acciones, metas, que permitieran una incorporación gradual de vehículos eléctricos en el país tanto de servicio particular como público.
- Documento CONPES 3918 de 2018 “Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia” para alinear la fuerza institucional en avanzar hacia un crecimiento sostenible y bajo en carbono.
- Documento CONPES 3700 de 2011 “Estrategia Institucional para la Articulación de Políticas y Acciones en Materia de Cambio Climático en Colombia” siendo una de sus estrategias velar por el desarrollo bajo en carbono en sistemas de transporte.
- Documento CONPES 3344 de 2005 “Lineamientos para la formulación de la política de prevención y control de la contaminación del aire” en las ciudades y zonas industriales de Colombia.

V. CONSIDERACIONES DE CONVENIENCIA

Para el análisis sobre la conveniencia del presente proyecto de ley, se tomará en cuenta las implicaciones y razones asociadas a la implementación de una política de incentivos para el uso y fabricación de vehículos eléctricos en el país.

Para iniciar, es inevitable abordar esta política desde la arista de la preocupación por el cambio climático en la agenda pública internacional. Desde los años 70’s los países se han preocupado por mitigar el impacto ambiental producido por los vehículos de combustión y han aunado esfuerzos para transitar hacia el uso de vehículos de bajas emisiones, y recientemente de cero emisiones. Un ejemplo de lo anterior, es la Juan de Aire de California que desde 1990 han regulado sobre la materia.

En el caso Colombia, según el Inventario Departamental de Gases Efecto Invernadero, reportaron que entre 1090 y 2014, el país emitió cerca de 237 millones de toneladas de dióxido de carbono CO₂ a la atmósfera cada año¹. La misma institución señala en el segundo Reporte Bienal de Actualización de Colombia ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)

¹ <https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/237-millones-de-toneladas-de-co2-emite-colombia/46865>



del año 2019, que 16 departamentos en el país liberan el 75% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero clasificados así:

- Antioquia, Meta, Caquetá, Valle del Cauca, Santander, Cundinamarca, Boyacá y Bogotá emiten el 50%
- Bolívar, Guaviare, Atlántico, Casanare, La Guajira, Tolima, Córdoba y Cesar, generan el 25%.
-

Generando un interés nacional por disminuir los impactos en el medio ambiente, en especial por identificar las principales fuentes de esas emisiones.

De acuerdo con la Cartilla del IDEAM ², el sector transporte contribuye con el 38.3% en las emisiones del sector energía. De ahí que Colombia asumiera compromisos³ para reducir sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero en un 20% con respecto a las emisiones proyectadas para el 2030 fomentando la transformación tecnológica para mitigar los efectos nocivos en el ambiente. Para imaginar su importancia de cumplir con los compromisos es útil mencionar que la proyección para el año 2030 el país incrementa sus emisiones en un 50%, es decir, generar 335 millones de toneladas de dióxido de carbono⁴.

Por lo anterior, es evidente que en el mundo se requiere que las energías renovables y sustentables jueguen un papel importante en las dinámicas sociales, políticas y económicas de los países, por ello es relevante este tipo de proyectos que incentiven el uso de carros eléctricos, pues, según la Agencia Europea del Medioambiente en el 2018⁵ Afirmó que según sus estudios las emisiones de carbono de un vehículo eléctrico son entre un 17% y un 30% menores que la de los vehículos a combustión.

De acuerdo a las cifras del RUNT a corte de enero de 2021 en el país hay un total de 10.618 vehículos eléctricos registrados, discriminados de la siguiente manera:

² http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023421/cartilla_INGEI.pdf

³ *Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, máxima instancia para la toma de decisiones de dicho instrumento legal internacional y que reúne a 196 países.*

⁴ *El ABC de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2015)*

⁵ "Vehículos eléctricos desde las perspectivas del ciclo de vida y la economía circular" (22 Nov. de 2018)



Combustible	Cantidad
Gasolina eléctrica	6684
Diesel eléctrica	1249
Gas Gasolina	125704
Eléctrico	10618

Fuente: Concesión RUNT con corte a 28 de enero de 2021

A su vez, gracias a la implementación de la Ley 1694 de 2019 y de los esfuerzos del Gobierno Nacional, ha permitido que el incremento de la importación y adquisición de vehículos eléctricos están aumentando, pero se ha identificado que se debe crear incentivos a los compradores y con ello aumentar de manera exponencial el uso de vehículos eléctricos debido a que sus precios siguen sin ser tan accesibles al público en comparación con los vehículos de combustibles, pues del conjunto de carros de bajas emisiones el precio más bajo pertenece al grupo de vehículos híbridos se encontraba por encima de 80 millones de pesos para el 2019⁶.

Cuadro 1
Reporte estadístico importaciones de automóviles eléctricos por subpartida arancelaria
Periodo diciembre 2019 a diciembre 2020

Subpartida arancelaria	Producto	Cantidad en unidades
8702409090	Los demás vehículos únicamente propulsados con motor eléctrico.	508
8703809000	Los demás vehículos, propulsados únicamente con motor eléctrico.	1.053
8704905900	Los demás vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico.	251
8703801000	Los demás vehículos, propulsados únicamente con motor eléctrico con tracción en las cuatro ruedas.	36
8704905100	Vehículos propulsados únicamente con motor eléctrico de peso total con carga máxima inferior a 4,537 t.	62
Total		1.910

Fuente: Declaraciones de importación (F-500), Bodega de datos Coordinación de Estudios Económicos - SGAO - DIAN .

*Producción DIAN y Certificación DANE a diciembre de 2020

Elaboró: Coordinación de Estudios Económicos

Por su parte, la cifra entregada por el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Minas y energías, en colaboración de Electromaps hay a corte de octubre del año 2020; 47 estaciones de carga y 114 conectores en todo el país, cifra que resulta bastante baja para la cantidad de vehículos híbridos y eléctricos que circulan en todo el territorio nacional.

⁶ <https://www.vehiculoselectricos.co/toyota-corolla-hibrido-por-que-es-el-mas-economico-que-llega-colombia/>



Así, la intención de facilitar el comercio dando oportunidades para la fabricación y ensamblaje de vehículos eléctricos se debe a que el crecimiento del parque automotor depende de diversos factores inherentes a los individuos como la edad, el nivel de ingreso, las capacidades físicas, entre otras (Scorcia, 2009). Donde el alto precio relativo a sustitutos como los vehículos combustibles hacen considerar la necesidad de permitir el acceso a los vehículos e incentivar su inserción en el mercado nacional para a su vez impulsar la generación de empleo que resulta desde su fabricación como comercialización.

Establecer una política clara de transformación vehicular es indispensable para atraer y enfocar inversiones que son claves en la agenda internacional y generadoras de empleo formal y muy cualificado.

IMPACTO FISCAL

Dado que la iniciativa busca establecer beneficios tributarios y extender beneficios aduaneros se ha solicitado concepto al Ministerio de Hacienda. No obstante, como se ha mencionado en la sustentación jurídica, se esperaría respaldo por parte del Gobierno Nacional toda vez que es una iniciativa parlamentaria que va en línea con el marco legal de la política de economía sostenible que ha venido impulsando la administración nacional. Dentro de ese marco jurídico resalta el Decreto 1116 de 2017 que establece para un cupo de vehículos arancel de 0% y en adelante 5% para los que superen ese cupo hasta el año 2027, y el Decreto 2051 de 2019 que lo modificó estableciendo el arancel de 0% para todos estos vehículos sin limitarlo a un cupo ni temporalidad.

VI. ANÁLISIS POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, los congresistas que tengan intereses en empresas del sector automotor de vehículos eléctricos, así como en estaciones de carga, o que hayan sido financiados por empresas que pertenezcan a estos sectores deben declararse impedidos.

Sin embargo, es necesario aclarar que, el conflicto de interés es un tema a ser considerado de manera individual y particular por el congresista para determinar si el proyecto de alguna manera puede generarle una situación particular que le lleve a presentar un impedimento.



VII. ARTICULADO CON MODIFICACIONES

Sobre el articulado se presentan las siguientes modificaciones, en razón a que durante su estudio se encontraron conceptos técnicos y modificaciones que permitían enriquecer la iniciativa.

Texto radicado	Texto propuesto para primer debate
<p>PROYECTO DE LEY No. 078 DE 2021 POR MEDIO DE LA CUAL SE ELIMINAN IMPUESTOS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</p>	<p>PROYECTO DE LEY No. 078 DE 2021 “POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA LA <u>COMERCIALIZACIÓN, FABRICACIÓN Y/O ENSAMBLE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y VEHÍCULOS HÍBRIDOS, ASÍ COMO, PARTES Y/O SUBSISTEMAS A SER INCORPORADOS EN ESTOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</u></p>
<p>Artículo 1. Objeto del proyecto. Establecer disposiciones coordinadas e integrales para incentivar la compra y fabricación de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarreros eléctricos y vehículos híbridos en todo el territorio nacional; así como también convertir a Colombia en un clúster de industria verde en materia de transporte en toda la región.</p>	<p>Artículo 1. Objeto del proyecto. Establecer disposiciones coordinadas e integrales para incentivar la <u>comercialización, fabricación y/o ensamble de vehículos eléctricos e híbridos, así como partes y/o subsistemas a ser incorporados en estos, en todo el territorio nacional; y convertir a Colombia en un clúster de <u>movilidad sostenible</u> en toda la región.</u></p>
<p>Artículo 2. Definiciones: Los vehículos eléctricos no tienen un motor de combustión interna Y se clasifican así: 2.1. Movilidad eléctrica: Se entiende como todo medio de desplazamiento de personas o bienes que resulte en un vehículo alimentado con electricidad y que no contenga motor de combustión. 2.2. Vehículo híbrido: contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías. En contraste a un vehículo híbrido enchufable, no brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías. Por el contrario, las baterías se cargan mediante el motor de combustión interna o un sistema de frenado regenerativo.</p>	<p>Artículo 2. Definiciones: <u>Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en la Ley 1964 de 2019 y se adicionan a dicha ley las siguientes:</u></p> <p>Vehículo híbrido: contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías, que podría ser enchufable y no enchufable. En contraste a un vehículo híbrido enchufable, no brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías. Por el</p>



~~2.3. Vehículo híbrido enchufable:~~ contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías. Brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías.

~~2.4. Centro de carga (o recarga):~~ infraestructura de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbrido enchufables.

~~2.5. Gases de efecto invernadero:~~ los gases atmosféricos responsables de provocar el calentamiento global y el cambio climático. Los principales gases de efecto invernadero son el Dióxido de Carbono (CO₂), el Metano (CH₄) y el Óxido Nitroso (N₂O). Los gases de efecto invernadero menos frecuentes, pero también muy potentes, son los Hidrofluorocarbonos (HFC), los Perfluorocarbonos (PFC) y el Hexafluoruro de Azufre (SF₆).

contrario, las baterías se cargan mediante el motor de combustión interna o un sistema de frenado regenerativo.

~~Artículo 3. Aranceles. El gravamen arancelario en la importación de los vehículos, motos eléctricas y las estaciones de carga será del 0% y para los vehículos híbridos del 5% se mantendrá hasta el año 2030.~~

Parágrafo. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) controlará y verificará la información correspondiente a cada importación que evidencie el tipo de

Artículo 3. Aranceles. Establecer un gravamen arancelario del cero por ciento (0%) para importación de vehículos propulsados con motor eléctrico, clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.40.10.00, 8702.40.90.10, 8702.40.90.90, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.90.51.00 y 8704.90.59.00. y un gravamen arancelario del cinco por ciento (5%) para importación de vehículos híbridos clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.90.91.50, 8703.90.00.30 y 8704.90.00.12

Parágrafo. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) controlará y verificará la información correspondiente a cada importación que evidencie el tipo de vehículo terrestre importado y el arancel aplicado según sea el caso.



<p>vehículo terrestre importado y el arancel aplicado según sea el caso.</p>	
<p>Artículo 3.—Impuesto sobre vehículos terrestres motorizados. Modifíquese artículo 3 de la Ley 1964 de 2019, el cual adiciona un párrafo al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 quedará así: Parágrafo 5°. Para los vehículos, motociclos, motocarro eléctricos y vehículos híbridos, las tarifas anuales aplicables serán del 0%.</p>	<p>Artículo 4. Impuesto sobre vehículos terrestres motorizados. Modifíquese artículo 3 de la Ley 1964 de 2019, el cual adiciona un párrafo al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 quedará así: Parágrafo 5°. Para los vehículos eléctricos e híbridos las tarifas anuales aplicables serán del 0%, <u>del valor comercial del vehículo.</u></p>
<p>Artículo 4. Exoneración del Impuesto de rodamiento. Todos los vehículos, motocicletas, motocarros eléctricos e vehículos híbridos registrados en todo el territorio nacional, estarán exentos del impuesto de rodamiento anual.</p>	<p>Artículo 5. Exoneración del Impuesto de tránsito y circulación de la Ley 488 de 1998 del artículo 145. <u>Todos los vehículos eléctricos e híbridos registrados en todo el territorio nacional, de aplicarse según la ley, estarán exentos del impuesto de tránsito y circulación anual.</u></p>
<p>Artículo 5. Beneficios de producción y ensamblaje. Las empresas nacionales que se dediquen a la producción y ensamble vehículos terrestres impulsados por energía eléctrica, a partir de la promulgación de la presente ley y hasta el año 2040, estarán exentas al pago del impuesto al consumo</p>	<p>Artículo 6. Exoneración del impuesto al consumo. <u>Adicionase al artículo 512-5 del Estatuto Tributario, el numeral 10 como sigue:</u></p> <p><u>10. Vehículos eléctricos con las partidas:</u> <u>8702.90.20.10, 8703.22.10.20,</u> <u>8703.22.90.30, 8703.23.10.20,</u> <u>8703.23.90.30, 8703.24.10.20,</u> <u>8703.24.90.30 y 8704.31.10.10</u></p> <p><u>E híbridos con las partidas: 8702.40.10.00,</u> <u>8702.40.90.10, 8702.40.90.90,</u> <u>8703.80.10.00, 8703.80.90.00,</u> <u>8704.90.51.00 y 8704.90.59.00.</u></p>
<p>Artículo 6. Gravamen arancelario de autopartes. Las empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen importación de autopartes para el ensamblaje o fabricación de vehículos terrestres eléctricos, rectificadores y/o cargadores para baterías utilizados en</p>	<p>Artículo 7. Beneficio arancelario de autopartes. Las empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen importación de autopartes, <u>incluidos rectificadores y/o cargadores para baterías,</u> para el ensamblaje y/o fabricación de vehículos eléctricos e híbridos, tendrán</p>



<p>vehículos eléctricos e híbridos enchufables de la partida arancelaria 8504.40.90.10, tendrán un gravamen arancelario del 0% hasta el año 2030.</p>	<p>un gravamen arancelario del 0% hasta el año 2030.</p>
<p>Artículo 7. Devolución del IVA.—A las empresas nacionales dedicadas a la fabricación y ensamble de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos, tendrán una devolución del 100% del pago sobre el impuesto IVA en el año gravable, a partir de la promulgación de la presente ley y hasta el año 2040.</p>	<p>Artículo 8. Exención de IVA. Las empresas nacionales <u>que comercialicen, fabriquen y/o ensamblen, vehículos eléctricos e híbridos,</u> tendrán una <u>exención de IVA</u> en el año gravable, <u>sobre estos vehículos,</u> a partir de la promulgación de la presente ley y hasta el año 2040.</p>
<p>Artículo 8. Impuesto ICA. A partir de la promulgación de la presente ley, as empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen actividades industriales y comerciales de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos estarán exentas del pago de impuesto de industria y comercio (ICA) hasta el año 2040.</p>	<p>Artículo 9. Impuesto ICA. A partir de la promulgación de la presente ley, las empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen actividades industriales y comerciales de vehículos eléctricos e híbridos podrán descontar del impuesto de industria y comercio (ICA) lo correspondiente a la <u>comercialización, fabricación y/o ensamble de estos vehículos</u> hasta el año 2040.</p>
<p>Artículo 9. Tarifas de parqueo. Dentro de los (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, establecerán tarifas preferenciales iguales para los vehículos motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos, conservando además las plazas de parqueo habilitados para este tipo de vehículos terrestres.</p>	<p>Artículo 10. Tarifas de parqueo. Dentro de <u>un (1) año</u> siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades <u>territoriales</u> <u>podrán establecer tarifas diferenciadas de parqueaderos, las cuales regula el artículo 5 de la ley 1964 de 2019.</u></p>
<p>Artículo 10. Impuesto Verde. Créese el impuesto verde bial para vehículos automotor con motor a gasolina con la siguiente tasa:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vehículos año/modelo anterior a 1970 hasta 1984, que me emitan desde 4,0% hasta 5,0% de CO2 y	<p>Artículo 11. Impuesto Verde. Créese el impuesto verde bial para <u>propietarios y/o poseedores</u> de vehículos automotores con motor a gasolina con la siguiente <u>base gravable y tasa:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Vehículos año/modelo anterior a 1970 hasta 1984, que emitan desde 4,0%



<p>650 hasta 800 HC (PPM) la tasa será del 3.5% del valor comercial del valor comercial del vehículo automotor.</p> <ul style="list-style-type: none">• Vehículos año/modelo 1985 hasta 1997, que me emitan hasta 3,0% de CO2 y 400 HC (PPM) la tasa será del 2.5% del valor comercial del vehículo automotor.• Vehículos modelo 1998 y posterior, que me emitan hasta 1,0% de CO2 y 200 HC (PPM) la tasa será del 1.5% del valor comercial del vehículo automotor. <p>Parágrafo 1. El impuesto verde para vehículos automotores se causará de manera bienal y a partir del año 2023.</p> <p>Parágrafo 2. Este impuesto tendrá como destinación la creación del fondo de garantías de financiación de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos.</p>	<p>hasta 5,0% de CO2 y 650 hasta 800 HC (PPM) la tasa será del 3.5% del valor comercial del vehículo automotor.</p> <ul style="list-style-type: none">• Vehículos año/modelo 1985 hasta 1997, que emitan hasta 3,0% de CO2 y 400 HC (PPM) la tasa será del 2.5% del valor comercial del vehículo automotor.• Vehículos modelo 1998 y posterior, que emitan hasta 1,0% de CO2 y 200 HC (PPM) la tasa será del 1.5% del valor comercial del vehículo automotor. <p>Parágrafo 1. El impuesto verde para vehículos automotores se causará de manera bienal y a partir del año <u>2030</u>.</p>
<p>Artículo 11. Fondo de Garantías de Financiación para la Movilidad Verde. Créese el Fondo de Garantías de Financiación para la Movilidad Verde, el cual estará a cargo del Banco de Desarrollo Empresarial de Colombia BANCOLDEX. El fondo tendrá como fin específico la financiación de vehículos eléctricos. Se deberán crear líneas de crédito con tasas preferenciales para adquisición de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos.</p>	<p>Eliminado</p>
<p>Artículo 12. Estaciones de carga rápida. Dentro de los dos (2) años siguiente a la promulgación de la presente ley, los municipios de 1, 2 y 3 categoría deberán garantizar la como mínimo tres (3) estaciones de carga rápida funcionales.</p> <p>Parágrafo 1. Las ciudades capitales y distritos, deberán garantizar como mínimo</p>	<p>Artículo 12. Estaciones de carga rápida. Dentro de los dos (2) años siguientes <u>s</u> a la promulgación de la presente ley, los municipios de 1, 2 y 3 categoría deberán garantizar la como mínimo tres (3) estaciones de carga rápida funcionales.</p> <p>Parágrafo 1. Las ciudades capitales y distritos, deberán garantizar como mínimo</p>



<p>1 estación de carga por cada 200 vehículos eléctricos sin que sea inferior a diez (10) en total.</p> <p>Parágrafo 2. Las ciudades intermedias deberán garantizar como mínimo veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales</p> <p>Parágrafo 4. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas.</p> <p>Parágrafo 5. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a las, ciudades principales, intermedia y municipios de cumplir la anterior disposición.</p>	<p>1 estación de carga por cada 200 vehículos eléctricos sin que sea inferior a diez (10) en total.</p> <p>Parágrafo 2. Las ciudades intermedias deberán garantizar como mínimo veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales</p> <p>Parágrafo 4. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas.</p> <p>Parágrafo 5. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a las ciudades principales, intermedia y municipios de cumplir la anterior disposición.</p>
	<p>Artículo 13. (NUEVO). Descuento sobre la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. Los vehículos eléctricos nuevos e híbridos, quedarán exceptuados por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecerá un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a estos vehículos teniendo en cuenta que tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.</p>
	<p>Artículo 14 (Nuevo) Declaratoria de interés nacional y estratégico. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso de vehículos eléctricos en Colombia, atendiendo sus múltiples</p>



	beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales para la población.
Artículo 13. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

IX. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones expuestas, me permito rendir PONENCIA DE PRIMER DEBATE **POSITIVA** y en consecuencia solicitarle a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 078 de 2021 (Cámara): “Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones”.

Atentamente,

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara
Coordinador ponente

ARMANDO ZABARAÍN
Representante a la Cámara
Ponente

KATHERINE MIRANDA
Representante a la Cámara
Ponente



TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY No. 078 DE 2021 “POR MEDIO DE LA CUAL SE INCENTIVA LA COMERCIALIZACIÓN, FABRICACIÓN Y/O ENSAMBLE DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y VEHÍCULOS HÍBRIDOS, ASÍ COMO, PARTES Y/O SUBSISTEMAS A SER INCORPORADOS EN ESTOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 1. Objeto del proyecto. Establecer disposiciones coordinadas e integrales para incentivar la comercialización, fabricación y/o ensamble de vehículos eléctricos e híbridos, así como partes y/o subsistemas a ser incorporados en estos, en todo el territorio nacional; y convertir a Colombia en un clúster de movilidad sostenible en toda la región.

Artículo 2. Definiciones: Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en la Ley 1964 de 2019 y se adicionan a dicha ley las siguientes:

Vehículo híbrido: contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías, que podría ser enchufable y no enchufable. En contraste a un vehículo híbrido enchufable, no brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías. Por el contrario, las baterías se cargan mediante el motor de combustión interna o un sistema de frenado regenerativo.

Artículo 3. Aranceles. Establecer un gravamen arancelario del cero por ciento (0%) para importación de vehículos propulsados con motor eléctrico, clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.40.10.00, 8702.40.90.10, 8702.40.90.90, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.90.51.00 y 8704.90.59.00. y un gravamen arancelario del cinco por ciento (5%) para importación de vehículos híbridos clasificados por las subpartidas arancelarias 8702.90.91.50, 8703.90.00.30 y 8704.90.00.12

Parágrafo. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) controlará y verificará la información correspondiente a cada importación que evidencie el tipo de vehículo terrestre importado y el arancel aplicado según sea el caso.

Artículo 4. Impuesto sobre vehículos terrestres motorizados. Modifíquese artículo 3 de la Ley 1964 de 2019, el cual adiciona un parágrafo al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 quedará así:

Parágrafo 5°. Para los vehículos eléctricos e híbridos las tarifas anuales aplicables serán del 0%, del valor comercial del vehículo.

Artículo 5. Exoneración del Impuesto de tránsito y circulación de la Ley 488 de 1998 del artículo 145. Todos los vehículos eléctricos e híbridos registrados en todo el territorio nacional, de aplicarse según la ley, estarán exentos del impuesto de tránsito y circulación anual.

Artículo 6. Exoneración del impuesto al consumo. Adicionase al artículo 512-5 del Estatuto Tributario, el numeral 10 como sigue:



10. Vehículos eléctricos con las partidas: 8702.90.20.10, 8703.22.10.20, 8703.22.90.30, 8703.23.10.20, 8703.23.90.30, 8703.24.10.20, 8703.24.90.30 y 8704.31.10.10

E híbridos con las partidas: 8702.40.10.00, 8702.40.90.10, 8702.40.90.90, 8703.80.10.00, 8703.80.90.00, 8704.90.51.00 y 8704.90.59.00.

Artículo 7. Beneficio arancelario de autopartes. Las empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen importación de autopartes, incluidos rectificadores y/o cargadores para baterías, para el ensamblaje y/o fabricación de vehículos eléctricos e híbridos, tendrán un gravamen arancelario del 0% hasta el año 2030.

Artículo 8. Exención de IVA. Las empresas nacionales que comercialicen, fabriquen y/o ensamblen, vehículos eléctricos e híbridos, tendrán una exención de IVA en el año gravable, sobre estos vehículos, a partir de la promulgación de la presente ley y hasta el año 2040.

Artículo 9. Impuesto ICA. A partir de la promulgación de la presente ley, las empresas nacionales o extranjeras con sede en Colombia, que realicen actividades industriales y comerciales de vehículos eléctricos e híbridos podrán descontar del impuesto de industria y comercio (ICA) lo correspondiente a la comercialización, fabricación y/o ensamble de estos vehículos hasta el año 2040.

Artículo 10. Tarifas de parqueo. Dentro de un (1) año siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades territoriales podrán establecer tarifas diferenciadas de parqueaderos, las cuales regula el artículo 5 de la ley 1964 de 2019.

Artículo 11. Impuesto Verde. Créese el impuesto verde bienal para propietarios y/o poseedores de vehículos automotores con motor a gasolina con la siguiente base gravable y tasa:

- Vehículos año/modelo anterior a 1970 hasta 1984, que emitan desde 4,0% hasta 5,0% de CO₂ y 650 hasta 800 HC (PPM) la tasa será del 3.5% del valor comercial del vehículo automotor.
- Vehículos año/modelo 1985 hasta 1997, que emitan hasta 3,0% de CO₂ y 400 HC (PPM) la tasa será del 2.5% del valor comercial del vehículo automotor.
- Vehículos modelo 1998 y posterior, que emitan hasta 1,0% de CO₂ y 200 HC (PPM) la tasa será del 1.5% del valor comercial del vehículo automotor.

Parágrafo 1. El impuesto verde para vehículos automotores se causará de manera bienal y a partir del año 2030.

Artículo 12. Estaciones de carga rápida. Dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, los municipios de 1, 2 y 3 categoría deberán garantizar como mínimo tres (3) estaciones de carga rápida funcionales.

Parágrafo 1. Las ciudades capitales y distritos, deberán garantizar como mínimo 1 estación de carga por cada 200 vehículos eléctricos sin que sea inferior a diez (10) en total.



Parágrafo 2. Las ciudades intermedias deberán garantizar como mínimo veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales

Parágrafo 4. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas.

Parágrafo 5. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a las ciudades principales, intermedia y municipios de cumplir la anterior disposición.

Artículo 13. (NUEVO). Descuento sobre la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. Los vehículos eléctricos nuevos e híbridos, quedarán exceptuados por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecerá un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a estos vehículos teniendo en cuenta que tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.

Artículo 14 (Nuevo) Declaratoria de interés nacional y estratégico. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso de vehículos eléctricos en Colombia, atendiendo sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales para la población.

Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara
Coordinador ponente

ARMANDO ZABARAÍN
Representante a la Cámara
Ponente

KATHERINE MIRANDA
Representante a la Cámara
Ponente

