



Bogotá, 16 de noviembre de 2021

Señores Congresistas

**EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**

Representante

Comisión Primera Constitucional Permanente

**CARLOS GERMÁN NAVAS TALERO**

Representante

Comisión Primera Constitucional Permanente

**JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO**

Representante

Comisión Segunda Constitucional Permanente

**CESAR AUGUSTO PACHÓN ACHURY**

Representante

Comisión Quinta Constitucional Permanente

**CHRISTIAN MUNIR GARCÉS ALJURE**

Representante

Comisión Tercera Constitucional Permanente

**KATHERINE MIRANDA PEÑA**

Representante

Comisión Tercera Constitucional Permanente

**ARMANDO ANTONIO ZABARAÍN DE ARCE**

Representante

Comisión Tercera Constitucional Permanente

**WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA**

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Congreso de la República

**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**

Secretaria

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Congreso de la República

**Asunto:** ACOLFA y ANDI Automotor frente a la ponencia en primer debate del P.L. 078/2021C - Vehículos Eléctricos.

Honorables Representantes;

ACOLFA y la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, inspirados en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, de manera atenta nos permitimos presentar nuestras consideraciones frente al informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley del asunto a continuación los aspectos de mayor relevancia y en anexo a esta comunicación en el texto del proyecto con las propuestas debidamente sustentadas.

Sea lo primero manifestar nuestro apoyo a una iniciativa legislativa con una política de promoción de producción o ensamble de vehículos eléctricos y sus partes en el país, por lo tanto, solicitamos que el proyecto de Ley consolide incentivos para la inversión y la producción nacionales de los vehículos eléctricos, sus partes, piezas y sistemas y la infraestructura física requerida para la masificación de las tecnologías cero emisiones, tales como estaciones de carga y electrolineras, de otra manera, Colombia será un mero observador del futuro de la movilidad (que es la masificación de los vehículos cero emisiones) y no un actor ganador y líder en la región que genere desarrollo, empleo, innovación, tecnología y exportaciones.

Adicionalmente, los vehículos híbridos no deben tener incentivos iguales a tecnologías con aportes muy distintos a la protección del ambiente y poniéndolos a la par de los vehículos eléctricos. En vez de promover una transición a los vehículos eléctricos, se está constituyendo en un obstáculo a la masificación de los mismos. En tal sentido, se sugiere excluir a los híbridos del proyecto de Ley.

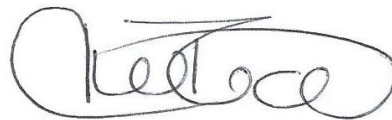
En la seguridad de que nuestros aportes serán de buen recibo, quedamos a su disposición y la de sus colaboradores para ampliar lo expuesto.

Cordialmente,



**Camilo Llinás Angulo**  
Presidente Ejecutivo

ACOLFA



**Juliana Rico Ospina**  
Directora de la Cámara de la Industria  
Automotriz  
ANDI

**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 DE CERO EMISIONES VEHÍCULOS HÍBRIDOS, ASÍ COMO, PARTES Y/O**  
**SUBSISTEMAS A SER INCORPORADOS EN ESTOS Y SE DICTAN OTRAS**  
**DISPOSICIONES”**

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

**Artículo 1. Objeto del proyecto.** Establecer disposiciones coordinadas e integrales para incentivar la comercialización, fabricación y/o ensamble de vehículos eléctricos ~~e híbridos~~ y de cero emisiones, 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.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

**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.~~

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

~~**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.~~

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: La tarifa arancelaria determina según el grado de complejidad y agregado de la industria, la política industrial para cada producto. Cuando se eliminan o reducen los aranceles, en industrias sensibles, se desincentivan las inversiones debido a que el producto importado debe pagar la tarifa que le corresponda mientras que lo producido en el país no paga dicha tarifa.

Se solicita que esta política continúe definiéndose por parte del ejecutivo y no del legislativo y en cualquier caso no se recomienda eliminar los aranceles del sector automotor porque esto afecta las actuales y futuras inversiones productivas.

Por último, es de mencionar que el país cuenta con un Decreto vigente que establece el arancel 0% de manera permanente para los vehículos eléctricos.

**Artículo 43. 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 y de cero emisiones las tarifas anuales aplicables serán ~~del 0%, del valor comercial del vehículo~~ de acuerdo a la siguiente tabla.

	<u>Tarifa Anual Aplicable</u>
<u>Ensamblados o producidos en el país</u>	<u>0%</u>
<u>Los demás</u>	<u>0.5%</u>

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

Se plantea un incentivo mayor para los vehículos eléctricos respecto de los vehículos convencionales que es el establecido hoy en la ley de vehículos eléctricos y en orden a lo que se espera en materia de inversión y desarrollo para Colombia como polo de desarrollo de vehículos eléctricos, se sugiere un incentivo mayor.

**Artículo 54. Exoneración del Impuesto de tránsito y circulación de la Ley 488 de 1998 del artículo 145.** Todos los vehículos eléctricos e-híbridos y de cero emisiones de fabricación o ensamble nacional registrados en todo el territorio nacional, de aplicarse según la ley, estarán exentos del impuesto de tránsito y circulación anual.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero

emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

**Artículo 65. Exoneración del impuesto al consumo.** Adicionase al artículo 512-5 del Estatuto Tributario, el numeral 10 como sigue:

10. Vehículos eléctricos y de cero emisiones de ensamble o producción nacional 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 870120, 87.02, 87.03, 87.04, 8705, 8706 y 8711

~~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.~~

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Tal como lo establece la ley, se indican los numerales arancelarios que se beneficiarían de la eliminación del impuesto al consumo.

El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

~~**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.~~

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: La tarifa arancelaria determina según el grado de complejidad y agregado de la industria, la política industrial para cada producto. Cuando se eliminan o reducen los aranceles, en industrias sensibles, se desincentivan las inversiones debido a que el producto importado debe pagar la tarifa que le corresponda mientras que lo producido en el país no paga dicha tarifa.

Se solicita que esta política continúe definiéndose por parte del ejecutivo y no del legislativo y en cualquier caso no se recomienda eliminar los aranceles del sector automotor porque esto afecta las actuales y futuras inversiones productivas.

**Artículo 86. Exención de IVA.** Las empresas nacionales que comercialicen, fabriquen y/o ensambren, vehículos eléctricos e híbridos y de cero emisiones, 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.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El Proyecto de Ley debe tener por objeto la promoción de la producción o ensamble de los vehículos eléctricos, sin incluir los vehículos híbridos. Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

**Artículo 97. 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 y de cero emisiones 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.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Por las razones arriba descritas, es conveniente dejar el ámbito de aplicación exclusivamente para los vehículos eléctricos y de cero emisiones.

**Artículo 8. Impuesto de Renta.** Modifíquese el artículo 235-2 al Estatuto Tributario, el cual quedara así:

ARTÍCULO 235-2. RENTAS EXENTAS A PARTIR DEL AÑO GRAVABLE 2021. Sin perjuicio de las rentas exentas de las personas naturales de los artículos 126-1, 126-4, 206 y 206-1. del Estatuto Tributario y de las reconocidas en los convenios internacionales ratificados por Colombia, las mismas excepciones legales de que trata el artículo 26 del Estatuto Tributario son las siguientes:

1. Incentivo tributario para empresas de fabricación o ensamble de vehículos eléctricos o cero emisiones y sus autopartes. Las rentas provenientes de empresas de fabricación o ensamble de vehículos eléctricos o cero emisiones y sus autopartes, para un término de diez (10) años, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

a. Las sociedades deben tener su domicilio principal dentro del territorio colombiano, y su objeto social exclusivo debe ser la fabricación o ensamble de vehículos eléctricos o cero emisiones y sus autopartes.

b. Las sociedades podrán estar constituidas antes del 31 de diciembre de 2021, pero la actividad de fabricación o ensamble de este tipo de vehículos deberá iniciar posterior al 31 de diciembre de 2021.

c. Las actividades que califican para este incentivo son las siguientes:

<u>CÓDIGO CIU</u>	<u>DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD</u>
<u>2910</u>	<u>Fabricación de vehículos automotores y sus motores</u>
<u>2920</u>	<u>Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; fabricación de remolques y semirremolques</u>
<u>2930</u>	<u>Fabricación de partes, piezas (autopartes) y accesorios (lujos) para vehículos automotores</u>

PARÁGRAFO 1o. La exención consagrada en el numeral 1 del presente artículo aplica exclusivamente a los contribuyentes que tengan ingresos brutos anuales inferiores a ochenta mil (80.000) UVT y se encuentren inscritos en el Registro Único Tributario como contribuyentes del régimen general del impuesto sobre la renta. Los anteriores requisitos deben cumplirse en todos los periodos gravables en los cuales se aplique el beneficio de renta exenta.

El presente párrafo no aplica para aquellas sociedades cuyo objeto social principal sean actividades enmarcadas dentro de la Clasificación de Actividades Económicas CIU 5911.

**PARÁGRAFO 2o.** Las entidades que tengan derecho a las exenciones a las que se refiere el numeral 1 del presente artículo estarán obligadas a realizarlos aportes parafiscales y las cotizaciones de que tratan los artículos 202 y 204 de la Ley 100 de 1993 y las pertinentes de la Ley 1122 de 2007, el artículo 7 de la Ley 21 de 1982, los artículos 2° y 3° de la Ley 27 de 1974 y el artículo 1 ° de la Ley 89 de 1988, y de acuerdo con los requisitos y condiciones establecidos en las normas aplicables.

**PARÁGRAFO 3o.** Las rentas exentas por la venta de energía eléctrica generada con base en los recursos eólicos, biomasa o residuos agrícolas, solar, geotérmica o de los mares, de que trata el presente artículo, no podrán aplicarse concurrentemente con los beneficios establecidos en la Ley 1715 de 2014.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: La inclusión de un incentivo en la reducción del impuesto de renta para la producción y/o ensamble de vehículos y sus partes eléctricas es de la mayor importancia para la atracción de la inversión y la sostenibilidad de un proyecto de esta magnitud.

**Artículo 409. Tarifas de parqueo.** Dentro de un (1) año siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades territoriales podrán deberán establecer tarifas diferenciadas de parqueaderos, de al menos el 50% para los vehículos eléctricos, las cuales regula el artículo 5 de la ley 1964 de 2019 y deberán ser reglamentada vía decreto por parte del Ministerio de Transporte a más tardar en 6 meses a partir de la entrada en vigencia.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Los artículos 5 y 7 de la ley 1964 ya abordan este incentivo, sin embargo, la Ley de la referencia no indica que entidad va a ejecutar el incentivo de reducción de tarifas.

~~**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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.~~

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: El objetivo del presente proyecto es incentivar los vehículos eléctricos por lo que el impuesto a vehículos a gasolina no tiene lugar. Un impuesto verde referente a vehículos a gasolina se está estructurando en otro Proyecto de Ley sobre el particular.

Por otra parte, lo establecido en este artículo responde técnicamente a los límites de emisiones de prueba estática, lo cual solo responde al estado de mantenimiento del

vehículo y no a los estándares de las pruebas de emisiones en prueba dinámica de los vehículos que se presentan ante el ANLA.

**Artículo 4210. 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 la 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.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Compartimos la iniciativa del proyecto de hacer más estricto la construcción de infraestructura en materia de estaciones de carga rápida, en relación con la Ley vigente sobre vehículos eléctricos.

**Artículo 1311. (NUEVO). Descuento Exención sobre la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.** Los vehículos eléctricos nuevos, e-híbridos de cero emisiones, quedarán exceptuados exentos 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.

ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN. Se sugiere sustituir la redacción del articulado en el orden de que estos vehículos queden exentos del Certificado de Revisión Técnico Mecánica por 10 años, tal como ya hoy se encuentra establecido en la Ley 2128 de agosto de 2021 para los vehículos a gas. No tendría sentido que los vehículos a gas, que tienen emisiones, estén exentos, mientras que los vehículos eléctricos que son cero emisiones, no. De esta manera, quedarían equiparados en este beneficio.

Se recomienda para los vehículos híbridos de bajas emisiones, junto con el resto de vehículos de esta categoría, unas medidas diferenciadas de los vehículos de cero emisiones, con menos estímulos acordes a su aporte ambiental y requisitos de mayor inversión, por lo que deben tener su propia política.

**Artículo 1412 (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.



ANDI AUTOMOTOR SUSTENTACIÓN: Compartimos la iniciativa del proyecto al agregar un nuevo artículo que permita que declare el interés nacional en la movilidad eléctrica, tal como ya hoy se encuentra establecido en la Ley 2128 de agosto de 2021 para los vehículos a gas. No tendría sentido que los vehículos a gas, que tienen emisiones, estén declarados de interés nacional, mientras que los vehículos eléctricos que son cero emisiones, no. De esta manera, quedarían equiparados en este beneficio.

**Artículo ~~45~~13. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.