

Bogotá D.C., septiembre de 2026

Doctor
MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación Proyecto de Ley.

Atento saludo.

Presentó ante la Honorable Cámara de Representantes el Proyecto de Ley ____ de 2026 **“POR MEDIO DE LA CUAL SE AMPLÍAN LOS INCENTIVOS Y BENEFICIOS PARA PROMOVER LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SOSTENIBLE, SE MODIFICA LA LEY 1964 DE 2019 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”** iniciativa legislativa que cumple las disposiciones de la normatividad vigente.

Agradecemos surtir el trámite correspondiente.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Partido Conservador Colombiano

.PROYECTO DE LEY N.º DE 2026 CÁMARA

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE AMPLÍAN LOS INCENTIVOS Y BENEFICIOS PARA
PROMOVER LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SOSTENIBLE, SE MODIFICA LA LEY 1964 DE
2019 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto ampliar los incentivos y beneficios para promover el 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.

Las medidas previstas en la presente ley estarán orientadas mejorar la calidad del aire y la salud ambiental, promover la eficiencia energética y contribuir a la modernización y descarbonización progresiva del parque automotor nacional.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 3º de la Ley 1964 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 3º. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el párrafo 5 al artículo [145](#) de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:

Parágrafo 5º. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables serán las siguientes, según su valor comercial:

Valor comercial del vehículo	Tarifa máxima del impuesto
Hasta \$100.000.000	0 %
Más de \$100.000.000 y hasta \$200.000.000	0,5 %
Más de \$200.000.000	1 %

En los mismos términos del párrafo 1º del presente artículo, los valores serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional.

Artículo 3º. Modifíquese el artículo 4º de la Ley 1964 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 4°. Exención de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos. Los vehículos eléctricos, nuevos o usados, destinados al servicio particular o público, estarán exentos de la obligación de realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes establecida en la Ley 769 de 2002, o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

En consecuencia, los propietarios o tenedores de vehículos eléctricos no estarán obligados a obtener ni acreditar el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para efectos de su circulación en el territorio nacional.

Parágrafo 1°. La exención prevista en este artículo no releva a los propietarios o tenedores de vehículos eléctricos de la obligación de mantenerlos en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y demás normas aplicables.

Artículo 5°. Descuento en la prima del Seguro Obligatorio De Accidentes De Tránsito – Soat para vehículos eléctricos.

Las compañías aseguradoras autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, aplicarán a los vehículos de propulsión cien por ciento (100 %) eléctrica, un descuento del treinta por ciento (30 %) sobre el valor de la prima correspondiente a la primera expedición de la póliza y del quince por ciento (15 %) sobre el valor de la prima correspondiente a sus respectivas renovaciones.

Artículo 6°. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 1964 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 7o. PARQUEADEROS PREFERENCIALES. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del **diez (10%)** por ciento del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos **y de cero emisiones.**

Las plazas de parqueo destinadas al uso preferencial de vehículos eléctricos y de cero emisiones deberán contar con señalización y condiciones de acceso claramente diferenciadas y podrán tener tarifas preferenciales, de conformidad con las disposiciones que para el efecto establezcan las autoridades competentes.

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, en los tres meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará las

condiciones de identificación, señalización y uso de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo.

En ningún caso, las disposiciones del presente artículo podrán afectar las plazas de parqueo destinadas a personas con movilidad reducida, de conformidad con la Ley 1287 de 2009, ni la prioridad de los cicloparqueaderos establecida en la Ley 1811 de 2016.

Artículo 7°. GRAVAMEN ARANCELARIO PARA LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. El gravamen arancelario aplicable a la importación de vehículos automotores nuevos de propulsión cien por ciento (100 %) eléctrica, destinados al transporte de personas o mercancías y clasificados en las subpartidas arancelarias correspondientes del Arancel de Aduanas colombiano, será del cero por ciento (0 %).

Parágrafo 1°. El beneficio establecido en el presente artículo será aplicable exclusivamente a vehículos nuevos de propulsión cien por ciento (100 %) eléctrica, entendidos como aquellos impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos y que no cuenten con motor de combustión interna.

Parágrafo 2°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, actualizará las subpartidas arancelarias a las cuales resulte aplicable el gravamen del cero por ciento (0%).

Parágrafo 3°. La aplicación del gravamen arancelario del cero (0%) por ciento previsto en el presente artículo no estará sujeta a cupos máximos de importación ni a límites anuales de unidades.

Artículo 8°. Incentivo tributario por el incremento en las ventas de vehículos eléctricos. Los contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios que desarrollen actividades de importación, distribución o comercialización de vehículos eléctricos nuevos y que acrediten un incremento en el número de vehículos eléctricos nuevos vendidos a consumidores finales en el territorio nacional durante el respectivo año gravable, respecto del número de vehículos eléctricos nuevos vendidos a consumidores finales en el año gravable inmediatamente anterior, tendrán derecho a un **descuento tributario en el impuesto sobre la renta y complementarios**, equivalente a un porcentaje del valor neto de las ventas incrementales de vehículos eléctricos nuevos, de conformidad con los siguientes criterios:

a) Cuando el número de vehículos eléctricos nuevos vendidos se incremente en un porcentaje igual o superior al **diez por ciento (10 %) e inferior al veinte por ciento (20 %)** respecto del año gravable inmediatamente anterior, el contribuyente tendrá derecho a un descuento tributario equivalente al **dos por ciento (2 %)** del valor neto de las ventas incrementales de dichos vehículos.

b) Cuando el número de vehículos eléctricos nuevos vendidos se incremente en un porcentaje igual o superior al **veinte por ciento (20 %) e inferior al treinta por ciento (30 %)** respecto del año gravable inmediatamente anterior, el contribuyente tendrá derecho a un descuento tributario equivalente al **tres por ciento (3 %)** del valor neto de las ventas incrementales de dichos vehículos.

c) Cuando el número de vehículos eléctricos nuevos vendidos se incremente en un porcentaje igual o superior al **treinta por ciento (30 %) e inferior al cincuenta por ciento (50 %)** respecto del año gravable inmediatamente anterior, el contribuyente tendrá derecho a un descuento tributario equivalente al **cuatro por ciento (4 %)** del valor neto de las ventas incrementales de dichos vehículos.

d) Cuando el número de vehículos eléctricos nuevos vendidos se incremente en un porcentaje igual o superior al **cincuenta por ciento (50 %)** respecto del año gravable inmediatamente anterior, el contribuyente tendrá derecho a un descuento tributario equivalente al **cinco por ciento (5 %)** del valor neto de las ventas incrementales de dichos vehículos.

Parágrafo 1º. Para efectos del presente artículo, se entenderá por **ventas incrementales** aquellas correspondientes a las unidades de vehículos eléctricos nuevos vendidas a consumidores finales en el territorio nacional en el respectivo año gravable, que excedan el número de unidades de vehículos eléctricos nuevos vendidas a consumidores finales en el territorio nacional durante el año gravable inmediatamente anterior.

Para estos efectos, el **valor neto de venta por unidad** corresponderá al valor efectivamente reconocido por el contribuyente como ingreso derivado de la venta de vehículos eléctricos nuevos, antes del impuesto sobre las ventas –IVA– y una vez aplicados los descuentos, rebajas, devoluciones, anulaciones y demás conceptos que reduzcan el valor de la operación.

Parágrafo 2º. Para efectos de determinar el incremento en las ventas, únicamente se tendrán en cuenta los **vehículos eléctricos nuevos vendidos a consumidores finales en el territorio nacional y cuya matrícula inicial haya sido registrada en Colombia durante el respectivo año gravable**, cuyas operaciones se encuentren

debidamente soportadas mediante factura electrónica de venta o documento equivalente y registradas en la contabilidad del contribuyente.

Parágrafo 3º. Cuando el contribuyente no haya realizado ventas de vehículos eléctricos nuevos durante el año gravable inmediatamente anterior, no tendrá derecho al descuento tributario durante el primer año en que realice dichas ventas. El número de vehículos eléctricos nuevos vendidos y el valor neto de las ventas realizadas durante dicho año constituirán la base para determinar el incremento de las ventas en los años gravables siguientes.

Parágrafo 4º. El descuento tributario previsto en el presente artículo no podrá exceder, en cada año gravable, del **diez por ciento (10 %) del impuesto sobre la renta a cargo del contribuyente**, determinado antes de la aplicación de descuentos tributarios, y en ningún caso podrá generar saldo a favor susceptible de devolución o compensación.

Parágrafo 5º. Para efectos del presente artículo, se entenderá por vehículo eléctrico aquel definido en la Ley 1964 de 2019 y las disposiciones que la modifiquen, adicionen o reglamenten.

Parágrafo 6º. El incentivo tributario establecido en el presente artículo tendrá una vigencia de **cinco (5) años**, contados a partir del año gravable siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 9. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Partido Conservador Colombiano

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY N. ____ de 2026 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE AMPLÍAN LOS INCENTIVOS Y BENEFICIOS PARA PROMOVER LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SOSTENIBLE, SE MODIFICA LA LEY 1964 DE 2019 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

I. OBJETO DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto ampliar y fortalecer el marco de incentivos económicos, tributarios y arancelarios destinados a promover la utilización de vehículos eléctricos y de cero emisiones en Colombia, como instrumento para avanzar hacia una movilidad sostenible, reducir las emisiones contaminantes y de gases efecto invernadero provenientes del transporte y contribuir al mejoramiento de la calidad del aire y de las condiciones ambientales y de salud de la población.

El proyecto parte del reconocimiento de que la transición hacia tecnologías de movilidad de menores emisiones requiere un conjunto articulado de medidas que reduzcan las barreras económicas y operativas para su adopción. Por esta razón, en las disposiciones propuestas intervienen diferentes componentes de la decisión de adquirir y utilizar un vehículo eléctrico: la carga tributaria asociada a su propiedad, los costos de operación, los costos de aseguramiento, las condiciones de estacionamiento, el costo de importación y los incentivos dirigidos a incrementar su comercialización.

La iniciativa desarrolla y complementa el propósito establecido por la Ley 1964 de 2019, cuyo objeto consiste en promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones para contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

De esta manera, se busca avanzar desde un esquema inicial de promoción hacia una política integral de estímulos a la electrificación progresiva del parque automotor colombiano, procurando que los beneficios se encuentren vinculados a objetivos ambientales verificables y a la incorporación efectiva de vehículos eléctricos al mercado nacional.

II. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

Colombia cuenta desde 2019 con un marco legal específico orientado a la promoción de la movilidad eléctrica.

La Ley 1964 de 2019 estableció diferentes mecanismos de promoción, entre ellos un límite máximo del 1 % para las tarifas del impuesto sobre vehículos eléctricos, descuentos en el SOAT, incentivos territoriales, parqueaderos preferenciales, metas de incorporación de vehículos eléctricos en determinadas compras públicas y disposiciones relacionadas con infraestructura de recarga.

La norma, sin embargo, fue concebida en un contexto tecnológico y de mercado diferente al actual. Desde entonces, Colombia ha avanzado en la regulación de la infraestructura de carga y en la incorporación de tecnologías eléctricas.

La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica –ENME– identifica expresamente la electrificación del transporte como una herramienta para reducir el consumo de combustibles fósiles, las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes que afectan la salud y la calidad del aire. La estrategia planteó como meta la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos para 2030 y contempla, entre otros componentes, mecanismos económicos y de mercado para promover la movilidad eléctrica y el desarrollo de infraestructura de carga.

La evolución normativa también evidencia que la movilidad eléctrica continúa siendo una prioridad de política pública. En 2025 y 2026 se han expedido disposiciones relacionadas con infraestructura de carga, regulación técnica y producción de vehículos eléctricos, lo que demuestra que el marco regulatorio colombiano continúa desarrollándose.

En este contexto, la presente iniciativa busca complementar y fortalecer el régimen existente, sin sustituir el conjunto de instrumentos ya previstos por la Ley 1964 de 2019.

Por otro lado, es preciso indicar que la iniciativa encuentra fundamento, entre otras disposiciones, en los artículos 79, 80, 150, 334 y 338 de la Constitución Política.

El artículo 79 reconoce el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano y establece el deber estatal de proteger la diversidad e integridad del ambiente.

El artículo 80 dispone que el Estado debe planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar el desarrollo sostenible y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

El artículo 334 establece la intervención del Estado en la economía para racionalizarla y alcanzar, entre otros objetivos, el mejoramiento de la calidad de vida, la productividad y competitividad y la preservación de un ambiente sano.

La Corte Constitucional ha reconocido expresamente que el artículo 334 permite la intervención estatal en la economía para proteger el ambiente y alcanzar objetivos de desarrollo sostenible. Asimismo, ha entendido el desarrollo sostenible como un principio que exige armonizar crecimiento económico, bienestar social y protección ambiental.

En materia tributaria, los artículos 150 numeral 12 y 338 de la Constitución reconocen la competencia del Congreso para establecer contribuciones fiscales y fijar directamente los elementos esenciales de los tributos, dentro del marco constitucional.

La iniciativa se articula igualmente con la Ley 1964 de 2019, que constituye el principal marco legal colombiano de promoción de vehículos eléctricos y de cero emisiones.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto está compuesto por ocho artículos, mediante los cuales se establecen las siguientes medidas:

✓ Artículo 1°. Objeto

Define el objeto general de la iniciativa: ampliar los incentivos y beneficios destinados a promover los vehículos eléctricos y de cero emisiones, orientándolos a objetivos de movilidad sostenible, reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, mejoramiento de la calidad del aire, eficiencia energética y descarbonización progresiva del parque automotor.

La disposición permite identificar el fundamento ambiental que articula las diferentes medidas contenidas en el proyecto.

✓ Artículo 2°. Reducción del impuesto sobre vehículos automotores

La iniciativa modifica el artículo 3° de la Ley 1964 de 2019 y propone establecer, para los vehículos eléctricos, tarifas máximas diferenciadas según su valor comercial:

- hasta \$100 millones: **0 %**;

- más de \$100 millones y hasta \$200 millones: **0,5 %**;
- más de \$200 millones: **1 %**.

La medida busca reducir el costo fiscal asociado a la tenencia de vehículos eléctricos y, particularmente, disminuir una de las barreras económicas que puede incidir en la decisión de sustitución tecnológica.

La progresividad propuesta permite concentrar el mayor beneficio en vehículos de menor valor comercial, mientras mantiene una tarifa máxima para los segmentos de mayor valor.

✓ **Artículo 3°. Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes**

Se propone modificar el régimen de revisión técnico-mecánica para disponer que los vehículos eléctricos, nuevos o usados, destinados al servicio particular o público, estén exentos de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes prevista en la legislación vigente.

La justificación de la medida parte de una diferencia tecnológica objetiva: los vehículos eléctricos de propulsión exclusivamente eléctrica no cuentan con motor de combustión interna y, por tanto, no generan emisiones provenientes de la combustión de gasolina o diésel.

La propuesta, no obstante, mantiene expresamente la obligación de conservar el vehículo en condiciones adecuadas de funcionamiento y seguridad.

La finalidad de esta disposición no consiste en eliminar las obligaciones de seguridad vial, sino en adecuar el régimen de revisión a las características tecnológicas de los vehículos eléctricos.

✓ **Artículo 4°. Descuento en el SOAT**

Se establece un descuento del **30 % en la primera expedición del SOAT** y del **15 % en las renovaciones** para vehículos de propulsión cien por ciento eléctrica.

La medida pretende disminuir los costos recurrentes asociados a la propiedad y utilización de vehículos eléctricos y, de esta manera, complementar los incentivos tributarios y económicos previstos en el proyecto.

Debe destacarse que esta medida modifica un instrumento que ya fue utilizado por el legislador en la Ley 1964 de 2019, que estableció inicialmente un descuento del 10 % para las primas del SOAT de vehículos eléctricos.

✓ **Artículo 5°. Parquaderos preferenciales**

Se propone aumentar del 2 % al **10 %** el porcentaje mínimo de plazas de parqueadero que deben destinarse al uso preferencial de vehículos eléctricos y de cero emisiones en entidades públicas y establecimientos comerciales ubicados en municipios de categoría especial y de primera y segunda categoría.

Adicionalmente, se prevé que estos espacios cuenten con señalización diferenciada y puedan tener tarifas preferenciales conforme a las disposiciones de las autoridades competentes.

La medida busca acompañar los incentivos económicos con condiciones de infraestructura que hagan más funcional la utilización cotidiana de vehículos eléctricos.

La disponibilidad de infraestructura constituye un elemento relevante para la expansión de la movilidad eléctrica. La propia Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica reconoce el desarrollo de infraestructura de carga como uno de sus componentes de política pública.

La iniciativa conserva expresamente la protección de los espacios destinados a personas con movilidad reducida y la prioridad de los cicloparquaderos.

✓ **Artículo 6°. Gravamen arancelario para vehículos eléctricos**

Se propone que la importación de vehículos automotores nuevos de propulsión cien por ciento eléctrica destinados al transporte de personas o mercancías, clasificados en las subpartidas correspondientes, esté sujeta a un gravamen arancelario del **0 %**.

La medida se complementa con disposiciones que precisan que el beneficio corresponde exclusivamente a vehículos nuevos de propulsión cien por ciento eléctrica y que no está sujeto a cupos máximos de importación ni límites anuales de unidades.

La finalidad de esta disposición es reducir el costo de entrada de vehículos eléctricos al mercado nacional y contribuir a ampliar la oferta disponible para consumidores y empresas.

El instrumento resulta consistente con la orientación reciente de la política arancelaria colombiana, que ha venido diferenciando las tecnologías vehiculares según sus niveles de emisiones. En 2024, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

señaló que la modificación del arancel automotor buscaba armonizar los objetivos de reindustrialización con los objetivos ambientales, de movilidad sostenible y transición energética, estableciendo una estructura diferenciada según la tecnología vehicular.

✓ **Artículo 7°. Incentivo tributario por incremento en las ventas**

El proyecto crea un descuento tributario en el impuesto sobre la renta para contribuyentes que desarrollen actividades de importación, distribución o comercialización de vehículos eléctricos nuevos y que acrediten un incremento en las unidades vendidas a consumidores finales en Colombia frente al año gravable anterior.

El descuento se estructura progresivamente:

- incremento entre 10 % y menos de 20 %: **2 %**;
- incremento entre 20 % y menos de 30 %: **3 %**;
- incremento entre 30 % y menos de 50 %: **4 %**;
- incremento igual o superior al 50 %: **5 %**.

La propuesta busca vincular el beneficio tributario a un **resultado verificable de mercado**, en lugar de concederlo únicamente por pertenecer a una determinada actividad económica.

El proyecto incorpora además mecanismos de trazabilidad y control mediante la exigencia de ventas a consumidores finales, matrícula inicial en Colombia, factura electrónica y registro contable. Asimismo, limita el descuento al 10 % del impuesto sobre la renta a cargo y establece una vigencia de cinco años.

De esta manera, el incentivo se orienta a promover un aumento efectivo y verificable de la participación de los vehículos eléctricos en el parque automotor nacional.

✓ **Artículo 8°. Vigencia**

La disposición establece la vigencia de la ley a partir de su promulgación y la derogatoria de las disposiciones que le sean contrarias.

V. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

La transición hacia sistemas de transporte de menores emisiones constituye uno de los principales desafíos de la política ambiental, energética y económica

contemporánea. En Colombia, esta transición adquiere especial relevancia debido al peso que tiene el transporte en las emisiones nacionales, al elevado consumo de combustibles fósiles del sector y a los efectos que la contaminación atmosférica genera sobre la calidad de vida y la salud de la población.

La necesidad de avanzar en esta dirección encuentra respaldo en información reciente y verificable. De acuerdo con **el** Inventario Nacional de Emisiones y Absorciones Atmosféricas 1990-2024, presentado por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales –IDEAM–, Colombia registró en 2024 emisiones netas de aproximadamente **276,7 millones de toneladas de CO₂ equivalente**. Por primera vez desde 2022, el sector Energía superó al sector de uso del suelo como principal fuente de emisiones del país. Dentro del sector energético, el transporte terrestre constituye uno de los principales componentes: en 2024 el sector transporte generó **36.035,3 kilotoneladas de CO₂ equivalente**, siendo el mayor aportante dentro del sector Energía.

La dimensión energética del problema también resulta significativa. Según la información de la **Unidad de Planeación Minero-Energética –UPME–**, durante 2024 el transporte colombiano consumió 579,12 petajulios de energía y el modo carretero concentró el 90,1 % de dicho consumo. A su vez, el diésel representó el 44,1 % y la gasolina motor el 43,3 % del consumo energético total del sector transporte. Estos datos evidencian que la movilidad colombiana continúa dependiendo predominantemente de combustibles fósiles y, por tanto, que la transformación tecnológica del transporte constituye una oportunidad concreta para avanzar en eficiencia energética y reducción de emisiones.

En este contexto, la movilidad eléctrica constituye una de las alternativas tecnológicas disponibles para reducir progresivamente la intensidad de carbono del transporte terrestre. Los vehículos eléctricos de batería no generan emisiones de escape durante su operación y presentan una mayor eficiencia energética frente a los vehículos convencionales de combustión interna. La evidencia internacional confirma que esta ventaja no se limita a las emisiones producidas durante la conducción. De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía –IEA–, los vehículos eléctricos presentan, en términos generales, menores emisiones de gases de efecto invernadero durante su ciclo de vida que los vehículos convencionales equivalentes, y dicha ventaja aumenta a medida que la generación eléctrica incorpora fuentes de menores emisiones. El IPCC, por su parte, ha señalado que los vehículos eléctricos alimentados con electricidad de bajas emisiones ofrecen un elevado potencial de descarbonización del transporte terrestre cuando se consideran sus emisiones a lo largo del ciclo de vida.

Esta consideración resulta particularmente pertinente para Colombia, dado que el país se encuentra simultáneamente avanzando en la electrificación del transporte y en la transformación de su matriz energética. La UPME reportó que, a enero de 2026, las fuentes limpias representaban el **16,17 % de la capacidad eléctrica** del país, con más de 3.700 MW provenientes principalmente de fuentes solares, eólicas y pequeñas centrales hidroeléctricas. Adicionalmente, durante 2025 la generación solar superó por primera vez a la generación eléctrica proveniente del carbón.

La combinación de ambos procesos —electrificación del transporte y transformación de la matriz energética— permite que los beneficios ambientales de la movilidad eléctrica puedan incrementarse progresivamente. Por ello, la política pública no debe limitarse a promover la sustitución de una tecnología vehicular por otra, sino que debe procurar que dicha sustitución se produzca de manera articulada con la transición energética nacional.

Los beneficios ambientales tampoco se reducen a la mitigación del cambio climático. La ausencia de emisiones de escape durante la operación de los vehículos eléctricos permite reducir determinadas emisiones locales asociadas a la combustión de gasolina y diésel. Esta circunstancia adquiere especial importancia en las ciudades, donde una parte significativa de la población se encuentra expuesta diariamente a emisiones provenientes del tráfico vehicular. El inventario nacional de emisiones desarrollado por el IDEAM incorpora, además de los gases de efecto invernadero, contaminantes atmosféricos como material particulado, óxidos de nitrógeno, dióxido de azufre y compuestos orgánicos volátiles, lo que permite observar la relación entre las fuentes de emisión, la calidad del aire y los impactos ambientales y sanitarios.

La electrificación del transporte también presenta beneficios relacionados con la **eficiencia energética y la reducción del consumo de petróleo**. La IEA estima que un vehículo eléctrico de batería utiliza, en promedio, alrededor de un 70 % menos energía por kilómetro que un vehículo de gasolina de características similares. Esta mayor eficiencia se traduce en menores costos de operación, especialmente cuando el vehículo puede ser cargado en el hogar o en instalaciones privadas.

El efecto agregado de esta transformación resulta igualmente significativo. Según la IEA, durante 2025 la flota mundial de vehículos eléctricos evitó el consumo de aproximadamente **1,7 millones de barriles de petróleo diarios**. Bajo las políticas actualmente existentes, esta cifra podría alcanzar alrededor de **5 millones de barriles diarios en 2030**. La electrificación del transporte representa, por tanto, no solamente una estrategia ambiental, sino también un mecanismo para reducir

progresivamente la exposición de las economías a la volatilidad de los precios internacionales de los combustibles y fortalecer la seguridad energética.

En el caso colombiano, esta dimensión adquiere una importancia adicional debido a las perspectivas de abastecimiento de combustibles líquidos. La UPME ha advertido que, bajo sus proyecciones, Colombia podría requerir importar hasta el 60 % de la gasolina corriente para 2040, como consecuencia de la evolución esperada de la producción nacional y de la demanda. Si bien esta proyección depende de múltiples variables económicas, energéticas y tecnológicas, evidencia la importancia estratégica de reducir gradualmente la dependencia del transporte respecto de los combustibles líquidos.

Desde la perspectiva de los usuarios y de la actividad económica, la movilidad eléctrica también puede generar beneficios derivados de la reducción de los costos de utilización de los vehículos. La IEA señala que los vehículos eléctricos generalmente presentan menores costos de operación que los vehículos de combustión interna debido, principalmente, a su mayor eficiencia energética y a menores gastos asociados al mantenimiento. No obstante, la misma evidencia reconoce que el precio inicial de adquisición continúa siendo una barrera relevante en numerosos mercados.

Esta diferencia entre **costo inicial y costo de utilización** resulta fundamental para el diseño de la política pública. La existencia de menores costos de operación no garantiza por sí sola una rápida sustitución tecnológica si el precio de adquisición continúa representando una barrera para los hogares y las empresas. En consecuencia, los incentivos públicos pueden desempeñar una función transitoria destinada a reducir las barreras iniciales mientras el mercado alcanza mayores niveles de escala, competencia y madurez.

La evolución reciente del mercado colombiano muestra que existe una respuesta creciente de los consumidores. Según el **Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–**, en 2025 se registraron **21.301 matrículas iniciales de vehículos eléctricos**, frente a 11.322 en 2024, lo que representa un crecimiento del 88 %.

Este crecimiento demuestra que la movilidad eléctrica ha dejado de constituir un segmento marginal del mercado automotor colombiano. Sin embargo, su participación dentro del parque automotor total continúa siendo reducida frente al universo de vehículos convencionales. En consecuencia, existe una etapa de transición en la cual las decisiones regulatorias y económicas pueden incidir significativamente sobre la velocidad con la que se produce la sustitución tecnológica.

La tendencia colombiana se encuentra, además, en línea con una transformación de alcance internacional. La IEA reportó que las ventas mundiales de vehículos eléctricos superaron los **20 millones de unidades en 2025**, equivalentes aproximadamente a una cuarta parte de las ventas mundiales de automóviles. En América Latina, las ventas de vehículos eléctricos crecieron alrededor de **75 % durante 2025**, aunque partiendo de una base considerablemente menor que la de los principales mercados mundiales.

La experiencia internacional también muestra que la reducción de costos tecnológicos puede avanzar rápidamente cuando existe escala de producción y competencia. La IEA señala que la reducción de los precios de las baterías, el aumento de la competencia y las economías de escala han contribuido a mejorar la asequibilidad de los vehículos eléctricos. Sin embargo, el proceso es desigual entre países y segmentos de mercado, razón por la cual las políticas públicas continúan teniendo un papel relevante durante la fase de transición.

En consecuencia, el propósito de esta iniciativa no consiste únicamente en reducir el precio de adquisición de los vehículos eléctricos. Se busca **construir un conjunto coherente de condiciones económicas y regulatorias que favorezcan su incorporación efectiva al mercado colombiano**. Para ello, el proyecto interviene diferentes componentes que inciden en el costo total de propiedad y en la facilidad de utilización de estas tecnologías.

La reducción propuesta en el impuesto sobre vehículos automotores busca disminuir el costo fiscal asociado a la propiedad de vehículos eléctricos, con una estructura diferenciada según su valor comercial. La exención propuesta respecto de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes pretende adecuar las exigencias regulatorias a las características tecnológicas de los vehículos de propulsión exclusivamente eléctrica, sin eliminar la obligación de mantenerlos en condiciones adecuadas de funcionamiento y seguridad.

El descuento propuesto sobre el SOAT busca reducir los costos recurrentes asociados a la tenencia de vehículos eléctricos, mientras que la ampliación de los espacios de parqueadero preferencial pretende mejorar las condiciones de utilización cotidiana de estas tecnologías y contribuir a su visibilidad y accesibilidad dentro de las ciudades.

Por su parte, la reducción del gravamen arancelario para vehículos nuevos de propulsión cien por ciento eléctrica busca disminuir los costos asociados a su ingreso al mercado nacional y ampliar la oferta disponible para consumidores y empresas. Esta medida adquiere relevancia en un mercado en el que la

competencia internacional y la reducción de los costos tecnológicos están contribuyendo a ampliar progresivamente la disponibilidad de modelos eléctricos.

Finalmente, el incentivo tributario vinculado al incremento verificable de las ventas de vehículos eléctricos introduce un mecanismo orientado a estimular resultados efectivos de mercado. En lugar de otorgar el beneficio únicamente por desarrollar actividades de importación, distribución o comercialización, la propuesta condiciona el descuento a que exista un incremento comprobable en las unidades nuevas vendidas a consumidores finales en Colombia.

Esta última medida permite vincular la política tributaria con un resultado ambiental y económico concreto: **el aumento del número de vehículos eléctricos efectivamente incorporados al parque automotor nacional**. Además, el proyecto incorpora mecanismos de trazabilidad mediante factura electrónica, registro contable y matrícula inicial en Colombia, así como límites temporales y fiscales al beneficio.

La articulación de estas medidas responde a una premisa fundamental: la transición hacia la movilidad eléctrica requiere actuar simultáneamente sobre la **adquisición, propiedad, operación, comercialización y utilización** de los vehículos. Una política basada exclusivamente en subsidios a la compra puede resultar insuficiente si persisten costos regulatorios, tributarios o de utilización que desincentiven la adopción; de igual manera, una reducción arancelaria aislada puede no traducirse automáticamente en mayores ventas si persisten barreras de precio, infraestructura o conocimiento del consumidor.

La iniciativa pretende, por tanto, complementar el marco establecido por la **Ley 1964 de 2019** y fortalecer los instrumentos existentes de promoción de la movilidad eléctrica. Esta orientación coincide con la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo propósito es acelerar la electrificación del transporte debido al alto consumo de combustibles fósiles del sector y a la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes que afectan la salud y la calidad del aire. La estrategia contempla, entre otros objetivos, el establecimiento de mecanismos económicos y de mercado y el desarrollo de infraestructura de carga.

La importancia de fortalecer estos instrumentos también debe analizarse desde una perspectiva de largo plazo. La IEA proyecta que, aun sin considerar nuevas medidas de política, el parque mundial de vehículos eléctricos podría multiplicarse más de seis veces entre 2025 y 2035. La misma organización estima que, bajo las

políticas actuales, los vehículos eléctricos podrían evitar alrededor de cinco millones de barriles de petróleo diarios hacia 2030.

Para Colombia, participar de esta transformación tecnológica representa una oportunidad para reducir progresivamente las emisiones del transporte, mejorar la eficiencia energética, disminuir la exposición a los combustibles fósiles, promover nuevas actividades económicas vinculadas a la movilidad eléctrica y ofrecer a los consumidores alternativas de transporte con menores costos de operación.

En consecuencia, la presente iniciativa se justifica no solamente por sus beneficios ambientales inmediatos, sino por su capacidad para **articular objetivos ambientales, energéticos, económicos y de modernización tecnológica**. La promoción de los vehículos eléctricos puede contribuir simultáneamente a la reducción de emisiones, al mejoramiento de la calidad del aire, a la eficiencia en el uso de la energía, a la reducción de la demanda de combustibles fósiles y a la consolidación de un mercado nacional de tecnologías de movilidad de menores emisiones.

La intervención legislativa propuesta responde, además, a una etapa concreta del desarrollo del mercado colombiano. El crecimiento observado en las matrículas de vehículos eléctricos demuestra que existe una demanda creciente, mientras que la participación todavía limitada de estas tecnologías indica que persisten barreras que pueden ralentizar su adopción. La finalidad de los incentivos propuestos es contribuir a superar dichas barreras durante esta etapa de transición, favoreciendo una incorporación progresiva y sostenible de vehículos eléctricos al parque automotor.

Todo lo anterior debe entenderse dentro de una política integral de movilidad sostenible. La electrificación vehicular no sustituye la necesidad de fortalecer el transporte público, la movilidad activa, la infraestructura peatonal y ciclista, la eficiencia energética, la planificación urbana y la gestión adecuada de las baterías y residuos asociados. Por el contrario, constituye uno de los componentes de una estrategia más amplia de transformación del sistema de transporte.

En este sentido, la iniciativa busca desarrollar los mandatos constitucionales relacionados con el derecho a gozar de un ambiente sano, el deber estatal de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental y la obligación de promover un desarrollo sostenible, mediante instrumentos económicos y regulatorios orientados a facilitar una transición tecnológica que permita reducir progresivamente la intensidad ambiental del transporte colombiano.

Por estas razones, las medidas propuestas constituyen instrumentos orientados a acompañar y acelerar una transformación tecnológica que ya se encuentra en marcha, procurando que sus beneficios ambientales, económicos y sociales puedan materializarse de manera progresiva en Colombia.

VI. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA, ENERGÉTICA Y FISCAL DE LA INICIATIVA

Además de sus efectos ambientales y sociales, la transición hacia la movilidad eléctrica tiene una dimensión económica y fiscal relacionada con la estructura energética del transporte colombiano y con la elevada dependencia nacional respecto de los combustibles líquidos derivados del petróleo.

De acuerdo con el **Plan de Acción Indicativo del Programa de Uso Racional y Eficiente de la Energía –PAI PROURE 2026-2035–**, durante 2024 el sector transporte consumió **579,12 petajulios (PJ)** de energía. De este total, **255,40 PJ (44,1 %)** correspondieron al diésel y **250,69 PJ (43,3 %) a la gasolina motor**. En conjunto, estos dos combustibles representaron aproximadamente el **87,4 % del consumo energético del sector transporte**. El mismo documento señala que el modo carretero concentró 521,65 PJ, equivalentes al 90,1 % del consumo energético del sector.

Esta estructura revela que el transporte colombiano mantiene una dependencia muy elevada de combustibles fósiles líquidos. Desde una perspectiva energética, ello implica que una parte sustancial de la movilidad de personas y mercancías se encuentra vinculada al comportamiento de los mercados de petróleo y sus derivados.

Esta dependencia tiene consecuencias económicas que trascienden el precio que paga directamente el consumidor. Los precios internos de los combustibles se encuentran relacionados con variables como los precios internacionales del petróleo y de sus derivados, las condiciones de refinación, los costos de importación y la tasa de cambio. Por consiguiente, las variaciones externas pueden trasladarse a los costos de transporte y, a través de estos, a diferentes sectores de la economía.

La elevada utilización de combustibles fósiles también tiene una dimensión fiscal debido al funcionamiento del **Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles –FEPC–**.

El FEPC tiene como finalidad atenuar las fluctuaciones de los precios de los combustibles en el mercado interno frente a las variaciones de los precios

internacionales. Cuando se presenta una diferencia entre el precio de referencia y el precio interno reconocido dentro del mecanismo, pueden generarse obligaciones a cargo del Fondo.

La experiencia reciente demuestra la magnitud que puede alcanzar esta exposición fiscal. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público informó que durante 2024 el Gobierno Nacional subsidió implícitamente, mediante el FEPC, **\$4.615 por cada galón de ACPM**, lo que representó un costo aproximado para la Nación de **\$10,6 billones**.

La situación del ACPM merece especial atención porque este combustible representa el **44,1 % del consumo energético del sector transporte** y tiene una participación particularmente importante en actividades como el transporte de carga, el transporte público y diferentes actividades productivas.

El propio Ministerio de Hacienda ha señalado la dimensión fiscal del problema. En agosto de 2024 indicó que el 100 % del déficit estimado del FEPC para ese año correspondía al diésel y que el problema acumulado del Fondo había representado una carga fiscal histórica considerable. La entidad también señaló que la política de ajuste del precio del ACPM tenía entre sus objetivos reducir la presión fiscal asociada al Fondo.

Estos antecedentes permiten identificar una relación estructural entre el consumo de combustibles y la exposición fiscal: cuanto mayor sea el volumen de combustible sujeto a un diferencial de compensación, mayor puede ser el impacto fiscal cuando las condiciones de mercado generan una brecha entre el precio interno y el precio de referencia.

Esta circunstancia permite incorporar una perspectiva adicional a la política de movilidad eléctrica. Las medidas de ajuste de precios actúan principalmente sobre el **precio del combustible**; la electrificación del transporte puede actuar, en cambio, sobre la **cantidad de combustible que requiere el sistema de transporte**.

Esta diferencia es fundamental.

La transición hacia vehículos eléctricos no elimina el FEPC ni permite afirmar que cada vehículo eléctrico adquirido produzca un ahorro fiscal equivalente al subsidio de un determinado número de galones. El costo o beneficio fiscal del Fondo depende de múltiples variables, entre ellas los precios internacionales, la tasa de cambio, la metodología de estabilización y el diferencial aplicable en cada periodo.

Sin embargo, una sustitución progresiva de vehículos de combustión interna por vehículos eléctricos puede reducir el consumo de gasolina y ACPM. Si esa sustitución es efectiva y permanente, disminuye el volumen de combustible demandado por el transporte y, por esa vía, puede reducir progresivamente la cantidad de combustible potencialmente expuesta a diferenciales de estabilización.

La relación puede expresarse de la siguiente manera:

mayor electrificación del transporte → menor consumo de gasolina y ACPM → menor volumen de combustibles sujeto a exposición al mecanismo de estabilización → menor exposición fiscal potencial del FEPC.

Se trata de un efecto de **mediano y largo plazo**, no de un ahorro fiscal inmediato. Su magnitud dependerá del número de vehículos eléctricos incorporados, del tipo de vehículos sustituidos, del kilometraje recorrido, de su eficiencia energética y de las condiciones futuras del mercado de combustibles.

La importancia de esta perspectiva aumenta cuando se considera que el **PAI PROURE 2026-2035** identifica la electrificación vehicular entre las medidas más representativas para reducir el consumo energético del sector transporte. La UPME estima para este sector un potencial de reducción del consumo energético de 673 PJ en el periodo de referencia de su programa y señala que la electrificación vehicular constituye una de las medidas relevantes junto con el ascenso tecnológico de los vehículos de carga y el transporte férreo.

Por tanto, la electrificación puede contribuir a modificar progresivamente la estructura energética del transporte, sustituyendo una parte del consumo de combustibles líquidos por electricidad.

Esta transformación tiene también una dimensión de **seguridad energética**. Una economía altamente dependiente de combustibles fósiles se encuentra expuesta a variaciones de precios determinadas por factores externos, como las condiciones de los mercados internacionales de hidrocarburos, acontecimientos geopolíticos y variaciones en la tasa de cambio. Reducir progresivamente la dependencia del petróleo para el transporte puede contribuir a disminuir esa exposición.

La sustitución de combustibles líquidos por electricidad también permite aprovechar la infraestructura y las capacidades nacionales del sector eléctrico. En consecuencia, la electrificación del transporte puede articularse con la transición energética que experimenta el sistema eléctrico colombiano, permitiendo

desplazar progresivamente parte de la demanda energética del transporte hacia un vector energético cuya generación puede incorporar fuentes de menor intensidad de emisiones.

Esta perspectiva resulta relevante para la sostenibilidad fiscal porque permite pasar de una aproximación centrada exclusivamente en la administración de los efectos de los precios de los combustibles hacia una estrategia complementaria orientada a reducir estructuralmente la dependencia de estos.

En este punto debe hacerse una precisión: **el propósito de la presente iniciativa no es solucionar el déficit del FEPC mediante incentivos a los vehículos eléctricos**. El proyecto tampoco permite establecer de manera anticipada un ahorro fiscal determinado. Su propósito es contribuir a una transformación tecnológica que, de consolidarse y alcanzar una escala significativa, puede reducir progresivamente el consumo de combustibles líquidos y, con ello, la exposición potencial de las finanzas públicas a los mecanismos de estabilización.

Esta consideración es particularmente relevante para el diseño de políticas públicas de largo plazo. Las medidas destinadas a cerrar brechas de precios pueden producir efectos fiscales en el corto plazo, pero no modifican por sí mismas la estructura tecnológica del transporte. La electrificación, en cambio, busca intervenir sobre dicha estructura y reducir gradualmente la necesidad de utilizar combustibles fósiles.

Por ello, los incentivos previstos en la presente iniciativa pueden ser entendidos como instrumentos de transición. Durante una primera etapa pueden representar costos fiscales asociados a determinados beneficios tributarios o arancelarios; sin embargo, su finalidad es acelerar una transformación que puede generar beneficios económicos acumulativos mediante una menor demanda de combustibles, menores costos energéticos para los usuarios, mayor eficiencia y una menor exposición a las fluctuaciones internacionales del mercado petrolero.

La dimensión fiscal debe analizarse, por tanto, desde una perspectiva intertemporal. Los costos fiscales iniciales de una política de transición no deben evaluarse de manera aislada de los beneficios económicos y fiscales potenciales que pueden producirse cuando la tecnología alcanza una mayor escala de adopción.

En este sentido, la iniciativa busca complementar las medidas destinadas a mejorar la sostenibilidad del FEPC con una política que actúe sobre una de las variables

estructurales que inciden en su exposición: **la demanda de combustibles fósiles del sector transporte.**

El crecimiento reciente de la movilidad eléctrica demuestra que esta transformación ya se encuentra en marcha. En 2025 se registraron 21.301 matrículas iniciales de vehículos eléctricos en Colombia, 88 % más que en 2024. El desafío consiste ahora en consolidar esta tendencia y extender progresivamente la electrificación a segmentos en los cuales el consumo de combustibles sea significativo.

El potencial económico de esta transformación no se limita al FEPC. Una menor demanda de combustibles puede contribuir a disminuir la exposición de hogares y empresas a las variaciones de los precios internacionales, reducir determinados costos de operación y fortalecer la eficiencia energética del sistema de transporte.

Asimismo, la transición puede contribuir a reducir la vulnerabilidad de la economía frente a choques externos asociados al mercado petrolero. Al diversificar las fuentes energéticas utilizadas para movilizar personas y mercancías, Colombia puede disminuir progresivamente la dependencia de un único tipo de energético y aprovechar de manera más amplia las capacidades de su sistema eléctrico.

Desde esta perspectiva, la movilidad eléctrica constituye simultáneamente una política de **transición energética y de gestión de riesgos económicos y fiscales.** Su importancia no radica únicamente en el beneficio individual que recibe quien adquiere un vehículo eléctrico, sino en la posibilidad de modificar progresivamente una estructura de consumo que actualmente vincula una parte significativa del transporte nacional con combustibles fósiles.

En consecuencia, la presente iniciativa busca contribuir a que la transición hacia la movilidad eléctrica se consolide como una política de Estado con efectos que trasciendan el mercado automotor. Su implementación puede contribuir, progresivamente, a disminuir la dependencia de gasolina y ACPM, mejorar la eficiencia energética del transporte, reducir la exposición a las fluctuaciones internacionales de los hidrocarburos y generar condiciones para una menor exposición fiscal asociada a los mecanismos de estabilización de precios.

VII. CONSIDERACIONES SOBRE IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley incorpora una consideración sobre su eventual impacto fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Dicha disposición exige que

los proyectos que otorguen beneficios tributarios hagan explícitos sus costos fiscales y la fuente de ingreso adicional para su financiación.

En el caso de la presente iniciativa, las medidas con incidencia fiscal corresponden principalmente a la modificación de las tarifas del impuesto sobre vehículos automotores, al establecimiento de un gravamen arancelario del cero por ciento (0 %) para vehículos eléctricos nuevos y al descuento tributario en el impuesto sobre la renta previsto para los contribuyentes que acrediten un incremento en la comercialización de estos vehículos.

1. Impuesto sobre vehículos automotores

La iniciativa establece tarifas máximas especiales para los vehículos eléctricos, diferenciadas de acuerdo con su valor comercial: cero por ciento (0 %) hasta \$100 millones, 0,5 % entre \$100 y \$200 millones y 1 % para vehículos cuyo valor supere los \$200 millones.

El efecto fiscal de esta medida se encuentra circunscrito al universo de vehículos eléctricos sujetos al impuesto y a los rangos de valor establecidos en el proyecto. En consecuencia, su incidencia sobre las rentas territoriales será gradual y estará directamente relacionada con el crecimiento del parque automotor eléctrico.

La medida, además, busca acompañar la transición progresiva hacia tecnologías de movilidad de menores emisiones, por lo que su aplicación se encuentra vinculada al proceso de sustitución gradual del parque automotor convencional.

2. Gravamen arancelario

El proyecto establece un gravamen arancelario del cero por ciento (0 %) exclusivamente para vehículos automotores nuevos de propulsión cien por ciento (100 %) eléctrica.

El alcance fiscal de esta disposición se encuentra delimitado tanto por la condición de vehículo nuevo como por su naturaleza de propulsión exclusivamente eléctrica. Por tanto, el efecto sobre los ingresos nacionales estará asociado al volumen efectivo de importaciones que se acojan al beneficio.

Adicionalmente, la medida está orientada a facilitar la incorporación progresiva de tecnologías eléctricas al mercado nacional, dentro de un proceso de transformación del parque automotor.

3. Descuento tributario en el impuesto sobre la renta

El artículo 7 establece un descuento tributario únicamente para los contribuyentes que acrediten un incremento efectivo en las ventas de vehículos eléctricos nuevos a consumidores finales.

El beneficio se encuentra estructurado de manera progresiva, con porcentajes entre el 2 % y el 5 % de las ventas incrementales, dependiendo del crecimiento registrado frente al período anterior.

Asimismo, el proyecto establece un límite máximo equivalente al 10 % del impuesto sobre la renta a cargo del contribuyente, antes de la aplicación de descuentos tributarios, y dispone que el beneficio no podrá generar saldos a favor susceptibles de devolución o compensación.

Estas condiciones permiten circunscribir el beneficio a resultados efectivamente acreditados por los contribuyentes y establecen un límite objetivo a su utilización fiscal.

4. Consideración fiscal general

Las medidas tributarias propuestas tienen un alcance específico y se encuentran sujetas a condiciones y límites expresamente definidos en el proyecto.

En particular, los beneficios no se conceden de manera general al sector automotor, sino que se concentran exclusivamente en vehículos de propulsión cien por ciento eléctrica y, en el caso del descuento de renta, en contribuyentes que acrediten un incremento efectivo en sus ventas.

Por consiguiente, el impacto fiscal de la iniciativa deberá entenderse como **gradual y asociado al nivel de adopción de vehículos eléctricos y a la efectiva utilización de los beneficios previstos**.

La iniciativa no contempla apropiaciones presupuestales ni compromete recursos del Presupuesto General de la Nación para su implementación.

5. Compatibilidad fiscal

Las medidas propuestas deberán ser consideradas dentro de las proyecciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo y de las estimaciones de recaudo correspondientes a las vigencias en las cuales se produzcan sus efectos.

En atención a que se trata de una iniciativa de origen parlamentario, el análisis realizado incorpora los elementos necesarios para identificar y dimensionar preliminarmente sus efectos fiscales, sin perjuicio del concepto que corresponde

emitir al Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante el trámite legislativo, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003. La jurisprudencia constitucional ha señalado que para las iniciativas de origen congresional no se exige un análisis exhaustivo del costo fiscal, sino una consideración suficiente que permita identificar sus efectos fiscales básicos.

6 Conclusión

El proyecto de ley presenta una incidencia fiscal **acotada, progresiva y condicionada a la efectiva incorporación de vehículos eléctricos al parque automotor y a la utilización de los beneficios tributarios previstos.**

Las medidas propuestas no generan obligaciones de gasto directo para el Presupuesto General de la Nación y los beneficios tributarios se encuentran delimitados por criterios objetivos de aplicación, rangos tarifarios y límites de utilización.

En consecuencia, el proyecto incorpora las consideraciones fiscales exigidas por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y establece un marco de beneficios cuya incidencia deberá desarrollarse de manera gradual, en concordancia con la evolución del mercado de vehículos eléctricos y con las proyecciones fiscales del Gobierno Nacional.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE

Representante a la Cámara

Partido Conservador Colombiano