

REGULACIÓN FISCAL DE LOS VEHÍCULOS DE ENERGÍAS LIMPIAS EN
COLOMBIA



LORENA DEL PILAR CIPAGAUTA BASTOS



UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO
VILLAVICENCIO
2023

REGULACIÓN FISCAL DE LOS VEHÍCULOS DE ENERGÍAS LIMPIAS EN
COLOMBIA

LORENA DEL PILAR CIPAGAUTA BASTOS

Artículo académico presentado como requisito para optar el título de especialista en
Derecho Tributario

Asesor

Mg. RODRIGO CORTES BORRERO

Magister en en Derecho Contractual Publico y Privado

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS

FACULTAD DE DERECHO

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO

VILLAVICENCIO

2023

Autoridades académicas

P. Jose Gabriel MESA ANGULO, O.P:

Rector Nacional

P. Eduardo GONZALEZ GIL, O.P.

Vicerector Academico General

P. Jose BALAGUERA CEPEDA, O.P.

Rector Seccional Villavicencio

P. Rodrigo GARCIA JARA, O.P.

Vicerector Academico Seccional Villavicencio

Adm. JULIETH ANDREA SIERRA TOBÓN

Secretaria General Seccional Villavicencio.

Mg. RODRIGO CORTES BORRERO

Decano Facultad de Derecho

Contenido

Resumen.....	5
Abstract.....	5
Introducción	6
Objetivos	7
Objetivo General	7
Objetivos específicos.....	7
Capítulo I. Definiciones	7
1.1. Energías limpias	7
1.2. Vehículos eléctricos	7
1.3. Vehículos híbridos.....	8
1.4. Estación de carga.....	8
1.5. Vehículos convertidos.....	8
1.6. Vehículos dedicados.....	8
Capítulo II. Marco Normativo relacionado al uso de vehículos de energías limpias en Colombia.....	8
Capítulo III. Beneficios tributarios	9
3.1 En Importación de vehículos eléctricos e híbridos.....	9
3.2 Incentivos sobre el IVA y renta.....	10
3.3 Otros beneficios.....	11
Capítulo IV. Incorporación de flota eléctrica y a GNV.....	11
Capítulo V. Transición energética.....	14
Conclusiones	15
Referencias bibliográficas	15

Lista de tablas

Tabla 1 <i>Marco normativo aplicable al uso de vehículos de energías limpias en Colombia</i>	9
Tabla 1 <i>Comparativo sobre las obligaciones de incorporación de flota en sistemas de transporte.</i>	12

Resumen

En Colombia, la normativa relacionada con el uso de vehículos de energías limpias ha ido evolucionando en los últimos años. En la actualidad, existen incentivos y medidas fiscales destinadas a promover la adquisición y uso de estos vehículos.

Entre las medidas fiscales más destacadas se encuentran los impuestos diferenciados para vehículos eléctricos y los incentivos fiscales para la producción y uso de biocombustibles. Además, los vehículos eléctricos están exentos de la restricción de circulación en ciudades como Bogotá y Medellín, lo que incentiva su uso en zonas urbanas.

Estas medidas tienen como objetivo principal reducir la dependencia de los combustibles fósiles y promover el uso de energías limpias. Los efectos fiscales a largo plazo podrían incluir una reducción en la contaminación del aire y una disminución en la factura de combustible, lo que podría beneficiar tanto a los consumidores como al medio ambiente.

En resumen, la normativa y los efectos fiscales relacionados con el uso de vehículos de energías limpias en Colombia están destinados a promover el desarrollo sostenible y reducir los impactos negativos en el medio ambiente.

Palabras claves: Vehículos Energías Limpias

Abstract

In Colombia, the regulations related to the use of clean energy vehicles have evolved in recent years. Currently, there are tax incentives and measures aimed at promoting the acquisition and use of these vehicles.

Among the most notable tax measures are differentiated taxes for electric vehicles and tax incentives for the production and use of biofuels. In addition, electric vehicles are exempt from circulation restrictions in cities such as Bogotá and Medellín, which encourages their use in urban areas.

The main objective of these measures is to reduce dependence on fossil fuels and promote the use of clean energy. Long-term fiscal effects could include a reduction in air pollution and lower fuel bills, which could benefit both consumers and the environment.

In summary, the regulations and tax effects related to the use of clean energy vehicles in Colombia are intended to promote sustainable development and reduce negative impacts on the environment.

Keywords: Clean Energy Vehicles

Introducción

El uso de energías limpias en Colombia se ha convertido en una necesidad imperativa debido a la creciente preocupación por el cambio climático y la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, Colombia es un país con un gran potencial para la producción de energías renovables, como la solar, eólica e hidráulica, lo que representa una oportunidad para reducir la dependencia de los combustibles fósiles y avanzar hacia un futuro más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

El gobierno colombiano ha tomado medidas para incentivar el uso de energías limpias, como la implementación de programas de subsidios y exenciones fiscales para la compra de vehículos eléctricos y la promoción de proyectos de energías renovables a gran escala. A pesar de esto, aún existe un gran potencial para aumentar el uso de energías limpias en el país y alcanzar los objetivos de reducción de emisiones contaminantes.

La incorporación de flotas eléctricas y de gas natural vehicular (GNV) es una tendencia cada vez más común entre las empresas de transporte y logística pues ofrece importantes beneficios como una reducción de los costos de operación, una disminución de la huella de carbono, un aumento de la autonomía y una mayor flexibilidad en cuanto a la disponibilidad de combustible, aunque a la fecha es baja la participación en el mercado nacional debido a los altos costos de adquisición de los mismos y a la dificultad que se presenta por la escasa demanda de sitios destinados a la recarga de los vehículos eléctricos.

En Colombia, existen algunos incentivos arancelarios y fiscales para la compra de vehículos de energías limpias, aunque en general, estos incentivos son limitados en comparación con otros países. Algunos de los incentivos arancelarios incluye la exención del impuesto de matrícula, reducción en el impuesto a las ventas (IVA) al 5%, en comparación con el 19% para los vehículos de combustión interna, exención de aranceles de importación lo que genera reducción en el costo de adquisición de estos vehículos; beneficios tributarios para la industria de fabricación de vehículos eléctricos con el objetivo de incentivar la producción nacional.

Es importante destacar que estos incentivos pueden cambiar con el tiempo, y que los vehículos de energías limpias aún representan una pequeña fracción del mercado automotriz.

Objetivos

Objetivo General

Identificar la normatividad aplicable a las empresas de transporte servicio público en específico sobre el uso de vehículos de energías limpias, plazos de ejecución, vigencias normativas e incentivos fiscales destinados por la compra y puesta en marcha de los mismos dentro de sus actividades comerciales

Objetivos específicos

- I. Describir el marco normativo que promueve el uso de vehículos de energías limpias en Colombia.
- II. Determinar el tratamiento fiscal relacionado al uso de vehículos de energías limpias.
- III. Analizar las consecuencias que trae consigo incorporación de vehículos eléctricos, híbridos y de GNV para las empresas de transporte público en Colombia.

Capítulo I. Definiciones

1.1. Energías limpias

Son fuentes de energía renovable que no emiten gases de efecto invernadero ni contaminantes, importantes para la transición hacia un sistema energético más sostenible y respetuoso con el medio ambiente

1.2. Vehículos eléctricos

Son aquellos que utilizan baterías recargables y un motor eléctrico para moverse en lugar de combustibles fósiles, considerados como una de las principales opciones para la transición hacia una movilidad más limpia.

1.3. Vehículos híbridos

Son vehículos que combinan un motor de combustión interna y uno eléctrico, lo que permite una mayor eficiencia en el consumo de combustible y una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero.

1.4. Estación de carga

Equipo que suministra o provee energía a las baterías de vehículos eléctricos

1.5. Vehículos convertidos

Vehículos de combustible líquido tradicional como gasolina y ACPM convertidos para que funciones a través de gases combustibles

1.6. Vehículos dedicados

Vehículos que han sido diseñados y fabricados para operar exclusivamente con gas combustible

Capítulo II. Marco Normativo relacionado al uso de vehículos de energías limpias en Colombia

La normatividad para el uso de vehículos de energías limpias en Colombia se ha establecido con el objetivo de promover su uso y reducir la contaminación en el sector del transporte. A continuación, se presentan algunas de las leyes y regulaciones más importantes relacionadas con el uso de vehículos de energías limpias en Colombia

Tabla 1 *Marco normativo aplicable al uso de vehículos de energías limpias en Colombia*

Ley 1739 de 2014	Establece un régimen especial para el impuesto nacional al consumo de vehículos híbridos y eléctricos, con el fin de promover su uso y reducir su costo. (Congreso de la República de Colombia, 2014)
Decreto 1073 de 2015	Regula los incentivos tributarios para la compra de vehículos eléctricos e híbridos, incluyendo la exención del impuesto de matrícula y la reducción del impuesto de timbre. (Presidencia de la República de Colombia, 2015)
Decreto 1079 de 2015	Establece incentivos tributarios para la compra de vehículos eléctricos e híbridos, como exención del impuesto al consumo y deducciones en el impuesto de renta. (Presidencia de la República de Colombia, 2015)
Ley 1964 de 2019	Establece la meta de incorporar el 10% de vehículos matriculados nuevos eléctricos e híbridos para el año 2025 y el 100% de los vehículos oficiales del Estado sean de energías limpias en el año 2030. (Congreso de la República de Colombia, 2019)
Resolución 40223 de 2021	Establece el marco regulatorio para la instalación y operación de estaciones de carga de vehículos eléctricos en Colombia. (Ministerio de Minas y Energías, 2021)

En general, la normatividad para el uso de vehículos de energías limpias en Colombia busca incentivar su uso a través de la exención de impuestos y la promoción de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos, así como establecer requisitos técnicos y de seguridad para garantizar su adecuado funcionamiento y proteger a los usuarios.

El marco legal de los vehículos de energías limpias en Colombia establece incentivos para la adquisición y uso de estos vehículos, así como metas y regulaciones para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector transporte. Esto refleja el compromiso del país por la transición hacia un sistema energético más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Capítulo III. Beneficios tributarios

3.1 En Importación de vehículos eléctricos e híbridos

En Colombia, la importación de vehículos eléctricos e híbridos está permitida y regulada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Los vehículos eléctricos e híbridos importados deben cumplir con los estándares técnicos y de seguridad establecidos por

las autoridades colombianas. Estos incentivos se establecieron para fomentar el uso de vehículos más amigables con el medio ambiente y reducir la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte.

Los incentivos arancelarios para la importación de vehículos de energías limpias en Colombia incluyen:

Exención del arancel de importación: Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos del pago del arancel de importación establecido por la DIAN en concordancia con el Decreto 2051 de 2019, Art.2 y 3 “Establecer un gravamen arancelario cinco por ciento (5%) para importación de vehículos con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural, establecer un gravamen arancelario del cero por ciento (0%) para importación de vehículos propulsados con motor eléctrico (Presidencia de la República de Colombia, 2019).

Reducción del impuesto al consumo: Los vehículos eléctricos e híbridos están sujetos a una tasa reducida del impuesto nacional al consumo en comparación con los vehículos de combustión interna.

Exención del impuesto de matrícula: Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos del pago del impuesto de matrícula durante los primeros cinco años de propiedad.

Reducción del impuesto de timbre: Los vehículos eléctricos e híbridos están sujetos a una tasa reducida del impuesto de timbre en comparación con los vehículos de combustión interna.

Es importante tener en cuenta que estos incentivos pueden variar dependiendo de la región o localidad en la que se encuentre el vehículo y que se deben cumplir ciertos requisitos para poder acceder a ellos, los cuales pueden estar sujetos a cambios por parte de las autoridades colombianas.

3.2 Incentivos sobre el IVA y renta

La exención del IVA y reducciones de renta para la adquisición de vehículos de energías limpias en Colombia, incluyendo los vehículos eléctricos e híbridos. Estos incentivos se establecieron para fomentar el uso de vehículos más amigables con el medio ambiente y reducir la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte. Actualmente en Colombia existe una exención del IVA del 5% para la compra de vehículos eléctricos y de gas natural comprimido (GNC), establecida por el artículo 468-1 del Estatuto Tributario (Presidencia de la República de Colombia, 1989, Decreto 624).

3.3 Otros beneficios

Descuento en la compra de SOAT: según menciona el art 4 de la Ley 1964 se otorga “un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos eléctricos”, este descuento también aplica en la renovación y su objetivo es incentivar de energías renovables amigables con el medio ambiente (Congreso de la República, 2019)

Parqueaderos preferenciales: de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, 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, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos (Congreso de la República, 2019).

Sin pico y placa en todo el territorio nacional: es otro de los incentivos propuestos para promover la adquisición de vehículos de energías limpias y reemplazar los de combustión fósil altamente contaminante poco amigable con el medio ambiente con miras en lograr una movilidad sostenible, limpia y segura.

Capítulo IV. Incorporación de flota eléctrica y a GNV

La Ley 1964 de 2019 establece la meta de incorporar en Colombia un mínimo del 1% de vehículos eléctricos y/o híbridos enchufables dentro del parque automotor del transporte público terrestre automotor y del transporte terrestre de carga para el año 2022, y un mínimo del 5% para el año 2030. Sin embargo, no hay un requisito específico en cuanto al número de vehículos de energías limpias que deben ser incorporados por cada empresa de transporte. Cada empresa deberá hacer sus propias evaluaciones y planes de transición energética para cumplir con las metas establecidas por la ley.

En relación a los Sistemas de Transporte Masivo, la Ley 1964 de 2019 indica:

Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:

A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos” (Congreso de la República, 2019)

Aunque la importación de vehículos de energías limpias ha incrementado en el último año, no se llega a la meta propuesta por el estado y se está lejos del cumplimiento, pero gradualmente va en incremento. Una de las razones son los altos costos, pues para el caso de las empresas de transporte, estarían incrementado la inversión los activos productivos al doble del costo promedio si se hace la adquisición de un vehículo de energía convencional. Otra limitante existente es la poca demanda de estaciones de carga que en sectores del territorio colombiano como los son los llanos orientales que solo cuenta con 1 estación de carga en la ciudad de Villavicencio.

Para contrarrestar esta dificultad estaría a cargo del gobierno nacional el proyectarse en ofrecer programas de modernización del parque automotor de las empresas de transporte donde se incluya la financiación e incentivos tributarios que les permita más activamente incrementar la compra de vehículos de energías limpias y pensar en construir estaciones de carga que suplan las necesidades propias de su actividad económica, lo que requiere una gran inversión.

Tabla 2 *Comparativo sobre las obligaciones de incorporación de flota en sistemas de transporte.*

	Ley 1964/2019	Ley 2128/2021
	ELECTRICOS	GNV
¿Quiénes están obligados?	Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo	las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo
¿A qué están obligados?	Deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil.	Deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

Tabla 2 Continuación

¿Porcentaje de flota?	Deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30%) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso.	Deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.
¿Porcentaje de flota?	Deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30%) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso.	Tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible
¿A partir de cuándo?	Dentro de los 6 años siguientes a la entrada en vigencia de la ley (2025) deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse de acuerdo con el siguiente cronograma: A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos. A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.	as ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

Tabla 2 Continuación

¿Cómo se deben configurar los pliegos de condiciones?	No dice expresamente nada sobre la configuración de los pliegos de condiciones de concesiones de nuevos servicios o de reasignación de aquellos cuyo contrato original terminó	Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido en el presente artículo, se le otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.
---	--	---

Nota. Adaptado de (Network, 2022)

Capítulo V. Transición energética

La transición energética en las empresas de transporte se refiere al proceso de migración de los combustibles fósiles a fuentes de energía renovable y más limpias, con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernadero y mitigar los impactos negativos en el medio ambiente. Actualmente en Colombia no existe una exigencia legal que obligue a las empresas de transporte a tener una flota exclusiva de vehículos de energías limpias. Sin embargo, se han establecido algunas metas y planes para promover la adopción de este tipo de vehículos en el sector del transporte, por ejemplo, el Plan Nacional de Desarrollo establece la meta de que para el año 2030 el 20% de los vehículos nuevos matriculados en Colombia sean eléctricos o híbridos, y se promueve la adopción de tecnologías más limpias en el transporte público.

Además, algunas ciudades colombianas han implementado planes y medidas específicas para fomentar el uso de vehículos de energías limpias en el transporte, como la implementación de zonas de bajas emisiones y la promoción de incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos.

En conclusión, la transición energética en empresas de transporte es un proceso clave para reducir la huella de carbono del sector y avanzar hacia un sistema de transporte más sostenible y eficiente. Las empresas pueden adoptar diversas medidas para impulsar esta transición, y el marco legal colombiano establece incentivos y regulaciones que buscan fomentar la adopción de tecnologías más limpias y eficientes y se espera que en el futuro se establezcan metas más ambiciosas en este sentido.

Conclusiones

Las empresas que utilizan vehículos de energías limpias, como los vehículos eléctricos o los híbridos, pueden obtener varios beneficios como el ahorro en costos de combustible, toda vez que los vehículos de energías limpias suelen tener un menor consumo de combustible, lo que se traduce en un ahorro significativo en los costos de operación de la empresa. Reducción de emisiones contaminantes pues emiten menos gases de efecto invernadero y contaminantes que los vehículos convencionales, lo que contribuye a la reducción de la huella de carbono de la empresa y a su compromiso con el medio ambiente.

Acceso a incentivos fiscales para las empresas que utilizan vehículos de energías limpias, como exenciones de impuestos y aranceles, reducciones en las tarifas de peajes y estacionamientos gratuitos en lugares públicos.

Mejora de la imagen corporativa, pues utilizar vehículos de energías limpias puede mejorar la imagen de la empresa frente a sus clientes y la sociedad en general, demostrando su compromiso con el medio ambiente y la sostenibilidad.

Referencias bibliográficas

Congreso de la República. (11 de 07 de 2019). *Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible*.

Obtenido de <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/08/ley-617-2000.pdf>

Congreso de la República. (11 de 07 de 2019). *Sistema Unico de Información Normativa*.

Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636>

Congreso de la República. (15 de 02 de 2023). *Estatuto Tributario Nacional*. Obtenido de

<https://estatuto.co/468-1>

Congreso de la República de Colombia. (6 de octubre de 2000). Ley 617 de 2000. *Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986, se adiciona la Ley Orgánica de Presupuesto, el Decreto 1421 de 1993, se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización, y se dictan normas pa*. Diario Oficial No. 44.188 . Obtenido de <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/08/ley-617-2000.pdf>

Congreso de la República de Colombia. (23 de diciembre de 2014). Ley 1739 de 2014. *Por medio de la cual se modifica el Estatuto Tributario, la Ley 1607 de 2012, se crean mecanismos de lucha contra la evasión y se dictan otras disposiciones*. Diario Oficial

- No.49.374 . Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=60231>
- Congreso de la República de Colombia. (11 de julio de 2019). *ley 1964 de 2019. por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial No.51.011. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636>
- LA Network. (11 de febrero de 2022). *Colombia. Marco normativo para el cambio de la matriz energética de la movilidad urbana.* Obtenido de <https://la.network/colombia-marco-normativo-para-el-cambio-de-la-matriz-energetica-en-materia-de-transporte-las-tecnologias-vehiculares/>
- Ministerio de Minas y Energías. (09 de julio de 2021). Resolución No.40223 de 2021. *Por la cual se establecen las condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables.* Diario Oficial No. 51.730. Obtenido de <https://normativame.minenergia.gov.co/normatividad/325/norma/>
- Network, L. (11 de 02 de 2022). *MARCO NORMATIVO PARA EL CAMBIO DE LA MATRIZ ENERGETICA DE LA MOVILIDAD URBANA.* Obtenido de <https://la.network/colombia-marco-normativo-para-el-cambio-de-la-matriz-energetica-en-materia-de-transporte-las-tecnologias-vehiculares/>
- Presidencia de la República de Colombia. (30 de marzo de 1989). Decreto 624 de 1989. *Estatuto Tributario Nacional* . Diario Oficial No. 38.756. Obtenido de <https://estatuto.co/>
- Presidencia de la República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Decreto 1073 de 2015. *Por la cual medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía.* Diario Oficial No.49.523. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62507&dt=S>
- Presidencia de la República de Colombia. (26 de mayo de 2015). Decreto 1079 de 2015. *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.* Diario Oficial No.49.523. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889#:~:text= Tiene%20por%20objeto%20la%20ejecuci%C3%B3n,por%20el%20Ministerio%20de%20Transporte.>
- Presidencia de la República de Colombia. (13 de noviembre de 2019). Decreto 2051 de 2019. *por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas para la importación de*

vehículos con motor de funcionamiento exclusivo con gas natural y el Decreto 1116 de 2017 para vehículos eléctricos. Diario Oficial No.51.136. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/normatividad/decretos/2019/decreto-2051-del-13-de-noviembre-por-el-cual-se-mo#:~:text=1-,Decreto%202051%20del%2013%20de%20noviembre%2C%20%22por%20el%20cu al%20se,de%202017%20para%20veh%C3%ADculos%20el%C3%A9ctricos%22.1>

Rodriguez, A. (16 de 10 de 2022). El impacto transaccional del incremento en las ganancias ocasionales. *Diario La República*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/especiales/reforma-tributaria-2022/el-impacto-sobre-las-ganancias-ocasionales-3424283>