

Bogotá D.C. julio de 2026

6ter

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones."

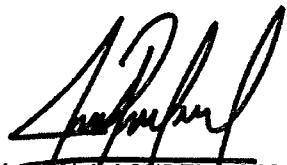
Reciba un cordial saludo, Dr. Diego,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

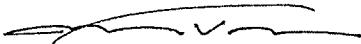
- Proyecto de Ley No. 027 de 2026 Senado, "Por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones."

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA



Proyecto de Ley N° 027 de 2026 Senado / Cámara

“Por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones.”

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto impulsar la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia, promoviendo vehículos de cero y bajas emisiones, infraestructura de carga, renovación del parque automotor, gestión ambiental de baterías y autopartes, y medidas de seguridad y trazabilidad.

Artículo 2. Enfoque de la movilidad sostenible. La transición hacia una movilidad sostenible priorizará las tecnologías de cero emisiones. Las tecnologías de bajas emisiones, incluidos los vehículos híbridos y a gas combustible, podrán considerarse como alternativas de transición cuando acrediten reducción efectiva de emisiones frente al vehículo sustituido.

Artículo 3. Infraestructura de carga y abastecimiento. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades competentes, formularán un plan decenal para ampliar la infraestructura de carga eléctrica y abastecimiento de tecnologías de bajas emisiones en el territorio nacional. El plan deberá promover cobertura territorial, seguridad, interoperabilidad, articulación con la red eléctrica y medidas para evitar traslados injustificados de costos a la tarifa del usuario domiciliario.

Parágrafo 1. Las entidades territoriales podrán adoptar planes, mapas, programas, incentivos o instrumentos complementarios para promover la movilidad sostenible y la infraestructura de carga, de conformidad con sus competencias, autonomía fiscal, instrumentos de planeación territorial, disponibilidad presupuestal y la normativa nacional vigente.

Parágrafo 2. Las entidades territoriales podrán formular instrumentos complementarios de información, priorización territorial y planeación de infraestructura de carga y abastecimiento para la movilidad sostenible, siempre que se articulen con los sistemas nacionales de información, la regulación vigente y los lineamientos del Gobierno nacional.

Parágrafo 3. Las entidades territoriales, en el marco de sus competencias y de su autonomía fiscal, podrán adoptar instrumentos de promoción para la infraestructura de movilidad sostenible, conforme a la Constitución, la ley, el marco fiscal aplicable y sus instrumentos de planeación.

Artículo 4. Renovación del parque automotor. El Ministerio de Transporte, en coordinación con los ministerios competentes, formulará una estrategia de renovación del parque automotor orientada a sustituir vehículos antiguos, altamente contaminantes o cuya vida útil haya terminado, por vehículos de cero y bajas emisiones.

La estrategia podrá contemplar bonos, incentivos, líneas de crédito o mecanismos de cofinanciación, sujetos a disponibilidad presupuestal, análisis de impacto fiscal y fuente de financiación.

Parágrafo. El acceso a los beneficios estará condicionado a la desintegración física, cancelación de matrícula y trazabilidad del vehículo sustituido, conforme a la normativa vigente.

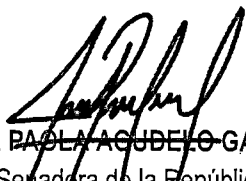
Artículo 5. Gestión ambiental de baterías y autopartes. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en coordinación con las entidades competentes, establecerá lineamientos para la gestión integral de baterías, autopartes, llantas, componentes eléctricos, residuos peligrosos y demás residuos derivados de la movilidad sostenible. Estos lineamientos deberán incluir trazabilidad, recolección, reutilización, segunda vida, reciclaje, aprovechamiento y disposición final, bajo el principio de Responsabilidad Extendida del Productor y la normativa ambiental vigente.

Artículo 6. Seguridad y trazabilidad. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional, la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación y las entidades competentes, definirá lineamientos para prevenir el hurto y comercialización irregular de vehículos de cero y bajas emisiones, baterías, cargadores, autopartes y componentes asociados.

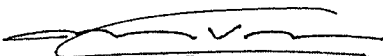
Artículo 7. Cultura ciudadana e información. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y las entidades territoriales, adelantará campañas de información sobre movilidad sostenible, infraestructura de carga, renovación vehicular, seguridad, manejo de baterías y beneficios ambientales y de salud pública.

Artículo 8. Reglamentación. El Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y demás entidades competentes, reglamentará la presente ley dentro de los doce meses siguientes a su entrada en vigencia.

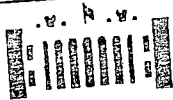
Artículo 9. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

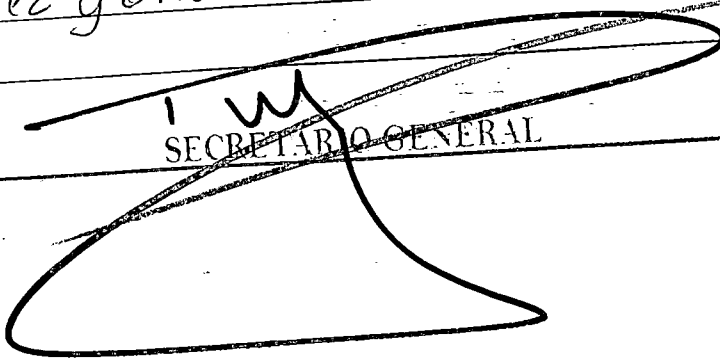

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 027/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
H.H.C.C.: Ana Paola Agudelo, Maritza Al
varex y otros


SECRETARIO GENERAL



Proyecto de Ley N° 027 de 2026 Senado / Cámara

“Por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones.”

Exposición de Motivos

1. Objeto

La presente ley tiene por objeto impulsar la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia, promoviendo vehículos de cero y bajas emisiones, infraestructura de carga, renovación del parque automotor, gestión ambiental de baterías y autopartes, y medidas de seguridad y trazabilidad.

2. Antecedentes Legislativos

Existen algunos antecedentes que refieren al tema de la iniciativa que se presenta, sin que el objetivo y las acciones sean las mismas.

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
P.L. 509/25 - C P.L. 143/25 S Por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando lineamientos de eficiencia energética, calidad energética, reducción de emisiones vehiculares y se dictan otras disposiciones.	V	H.S. Angelica Lozano Correa y otros	Establece medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina, derivados y sus mezclas, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.	Archivado
P.L. 032/22 - S Por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos, técnicos y de seguridad para los vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Fabian Diaz Plata	Establece requisitos técnicos para los vehículos de cero o bajas emisiones y régimen de sanciones por su incumplimiento	Archivado
P.L. 150/23 - S Por medio de la cual se crea la política nacional de sustitución de uso de	VI	H.S. Nicolas Albeiro Echeverry Alvarán H.R. Andres Felipe	Dentro de la política que propone define la tracción eléctrica y vehículos que no causen impacto ambiental.	Archivado por retiro

seres sintientes, para transporte en ámbitos turísticos y recreativos por vehículos que no causen impacto ambiental		Jiménez Vargas		
P.L 051 de 2019 - S Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones	V	H.S. Angelica Lozano Correa	Establece medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano. Determina estándares de emisión de azufre en la gasolina, entre otros.	Archivado
P.L. 156/16 - S P.L. 230/16 - C Por medio de la cual se promueve la movilidad, sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativo y se dictan otras disposiciones	V	H.R. Iván Dario Agudelo Zapata, H.R. Fredy Antonio Anaya Martínez, H.R. Miguel Angél Barreto Castillo, H.R. Julián Bedoya Pulgarin, H.R. Tatiana Cabello Floréz, otros.	Promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos que incorporen tecnologías de propulsión alternativa, es decir, tracción eléctrica y combustibles limpios, que ayuden a mitigar el efecto invernadero producido por las descargas de CO2 y gases contaminantes a la atmósfera.	Archivado
P.L. 078/2021 - C Por medio de la cual se eliminan impuestos para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones	III	HH.RR. Edward David Rodríguez Rodríguez, Carlos Germán Navas Talero, Juan David Velez Trujillo y César Augusto Pachón Achury	Establece disposiciones coordinadas e integrales para incentivar la compra y fabricación de vehículos terrestres impulsados con energía eléctrica, motos, motocarros eléctricos y vehículos híbridos en todo el territorio nacional; así como también convertir a Colombia en un clúster de industria verde en materia de transporte en toda la región.	Archivado

2.2. Leyes

- **Ley 2486 del 16 de julio de 2025.** Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible.

Autores: H.S. Julio Alberto Elías Vidal

Resumen: Regula la circulación de vehículos eléctricos livianos, como patinetas y bicicletas eléctricas, estableciendo condiciones técnicas, edades mínimas, límites de velocidad y normas de seguridad vial.

Asimismo, define sanciones por incumplimiento, pero exime a estos vehículos de matrícula, SOAT y licencia de conducción cuando cumplan los límites de peso o velocidad previstos; y promueve su uso como alternativa de movilidad sostenible mediante infraestructura, educación vial, incentivos, gestión ambiental de baterías y disponibilidad de repuestos.

- **Ley 1972 del 18 de julio de 2019.** Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

Autores: H.S. Claudia Nayibe López Hernández, H.S. Carlos Fernando Galán Pachón, H.S. Maritza Martínez Aristizábal.

H.R. Angélica Lisbeth Lozano Correa, H.R. Rodrigo Lara Restrepo, H.R. Federico Eduardo Hoyos Salazar, H.R. Víctor Javier Correa Vélez y otros.

Resumen: Reglamentar los niveles máximos de emisiones para vehículos con motor de ciclo diésel que circulan por el territorio nacional, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y al medio ambiente sano.

- **Ley 1964 del 11 de julio 2019** por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Autores: HH.SS. Paloma Valencia, Paola Holguin, Alfredo Ramos Maya, Jose Obdulio Gaviria, Senen Niño, Alvaro Uribe, Ivan Duque Marquez Maruquez, German Hoyos; HH.RR. Federico Hoyos Salazar, Edward Rodriguez, Lina Barrera, German Blanco Alvarez, Pierre Garcia, Hernan Penagos, Victor Javier Correa, Angelica Lozano, Nicolas Alberto Echeverry, German Carlosama, Ivan Dario Agudelo, Maria Regina Zuluaga.

Resumen: Generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Beneficios:

- i. Descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes a los vehículos eléctricos;

- ii. Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos eléctricos;
- iii. Esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial (descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.);
- iv. Los vehículos eléctricos estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros);
- v. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos;
- vi. Cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados por iniciativa pública;
- vii. Los municipios de categoría especial podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición; y
- viii. Lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma.

3. Justificación del Proyecto

Colombia enfrenta una transición inevitable en materia de movilidad. El crecimiento del parque automotor, la concentración de motocicletas, los costos sociales derivados de la mala calidad del aire y el aumento acelerado de vehículos eléctricos e híbridos hacen necesario contar con una política pública que ordene la infraestructura de carga, la renovación tecnológica, la gestión ambiental de baterías y autopartes, y la seguridad de los nuevos componentes asociados a la movilidad sostenible.

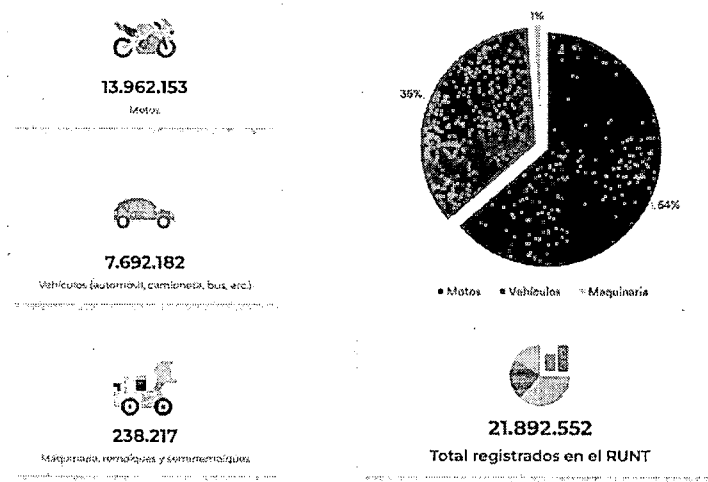
De acuerdo con el Registro Único Nacional de Tránsito —RUNT—, Colombia cerró al mes de abril de 2026 con 21,8 millones de vehículos activos, de los cuales el 64% corresponde a motocicletas.¹

Esta realidad demuestra que cualquier política de movilidad sostenible debe tener enfoque urbano, territorial y social, pues la transición no puede concentrarse únicamente en vehículos particulares de alto costo, sino que debe considerar motocicletas, transporte público, transporte de carga, taxis, transporte escolar y demás modos esenciales para la vida cotidiana de los colombianos.

¹ Registro Único Nacional de Tránsito [RUNT]. (2026). *Estadísticas e informe de cierre del parque automotor activo en Colombia 2025*. RUNT en Cifras: <https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras/parque-automotor?fecha%5Bmin%5D=2025-12-01&fecha%5Bmax%5D=2026-12-31>

Figura 1

Distribución del Parque Automotor Activo en Colombia



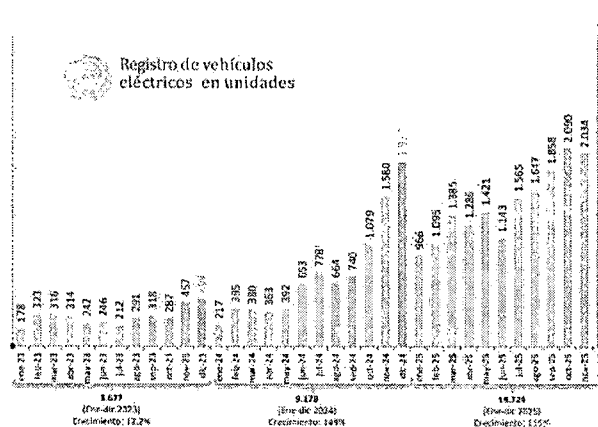
Corte: Abril de 2026

Nota. Adaptado de *El parque automotor Registrado en RUNT* [Infografía], por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), abril de 2026 (<https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras>).

La transición ya está ocurriendo. En 2025 se registraron 19.724 matrículas iniciales de vehículos eléctricos, con un crecimiento del 115% frente a 2024. En el mismo periodo, los vehículos híbridos alcanzaron 67.899 matrículas, con un aumento del 59%.² Estas cifras evidencian que el mercado avanza con rapidez, pero también que el Estado debe anticiparse con reglas claras en infraestructura, seguridad, incentivos, disposición de baterías y protección al usuario.

Figura 2

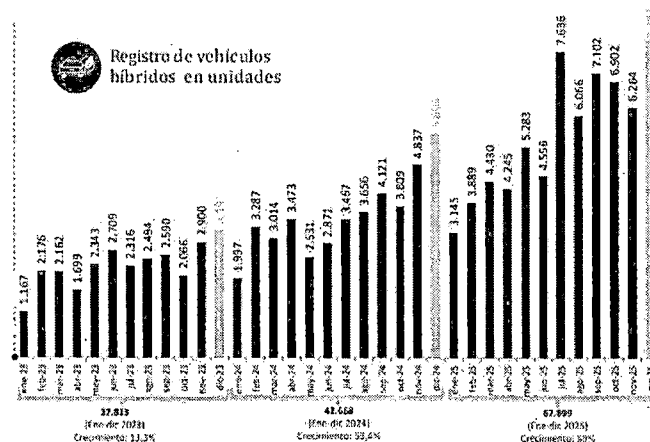
Registro de vehículos eléctricos en unidades



² Asociación Nacional de Empresarios de Colombia [ANDI] y Federación Nacional de Comerciantes [FENALCO]. (2026, enero). *Informe de Matriculas del Sector Automotor: Cierre de Año 2025*. Cámara de la Industria Automotriz ANDI. https://www.andi.com.co/Uploads/12.%20INFORME%20SECTOR%20AUTOMOTOR%20DIC_PRENSA-INDUSTRIA%202025_639034007525631477.pdf

Nota. Tomado de *Registro de vehículos eléctricos en unidades* [Gráfico], por ANDI y FENALCO, 2026, Informe de Matriculas del Sector Automotor (<https://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>).

Figura 3
Registro de vehículos híbridos en unidades



Nota. Tomado de *Registro de vehículos híbridos en unidades* [Gráfico], por ANDI y FENALCO, 2026, Informe de Matriculas del Sector Automotor (<https://www.andi.com.co/Home/Camara/4-automotriz>).

El proyecto también se justifica desde la salud pública. Según el Informe del Estado de la Calidad del Aire³ en Colombia 2024, la combustión vehicular fósil es una fuente principal de material particulado (PM_{2,5}) y dióxido de nitrógeno (NO₂). En 2024, zonas de alto tráfico en Medellín y Bogotá superaron el límite permisible nacional de 25 µg/m³ para PM_{2,5}, registrando además niveles críticos de NO₂ de hasta 49,5 µg/m³. Renovar el parque automotor hacia tecnologías de cero emisiones es urgente para frenar esta contaminación.

El mismo informe de calidad del aire demuestra que ampliar la infraestructura de recarga es esencial para cumplir las metas normativas a largo plazo. Durante 2024, ninguna estación del país logró cumplir la estricta directriz de salud de la OMS de 5 µg/m³ para PM_{2,5}. Asimismo, apenas el 52,5 % de la red alcanzó el objetivo intermedio fijado para 2030 (15 µg/m³), lo que obliga a acelerar la transición hacia la movilidad sostenible.

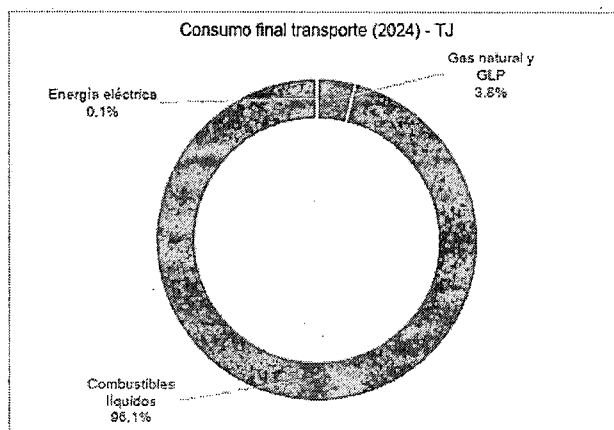
A lo anterior se suma que el parque automotor colombiano depende mayoritariamente de combustibles fósiles. El Balance Energético Colombiano (BECO) 2024 evidencia que el principal problema ambiental y técnico es que el sector transporte depende casi de manera absoluta de los combustibles fósiles, dado que el 96,1% de su consumo final corresponde a combustibles líquidos,⁴ estas altísimas cifras de consumo fósil justifican plenamente el enfoque de la ley para promover la renovación del parque

³ Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales [IDEAM]. (2024). *Informe del estado de la calidad del aire en Colombia 2024* [Informe interactivo]. ArcGIS StoryMaps. <https://storymaps.arcgis.com/stories/1105e501e4c341bcbf7db9034db37cb2>

⁴ Unidad de Planeación Minero Energética [UPME]. (2024). *Presentación BECO 2024* [Presentación en PDF]. Portal Documental UPME. https://docs.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Beco/Presentacion_BECO_2024.pdf

automotor hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, buscando transformar la matriz energética del sector que más contamina y consume.

Por otra parte, la orden de formular un plan decenal para ampliar la infraestructura de carga eléctrica y abastecimiento de bajas emisiones responde al profundo rezago tecnológico actual: la energía eléctrica representa apenas el ínfimo 0,1% del consumo en el sector transporte, mientras que alternativas de transición como el gas natural y el GLP solo alcanzan un 3,8%.⁵



Fuente: UPME-Subdirección de Demanda, BECO

Nota. Tomado de Consumo Final Transporte [Gráfico], por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), 2024, *Presentación BECO 2024*, p. 29.

(https://docs.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Beco/Presentacion_BECO_2024.pdf).

Al amparar esta legislación bajo el urgente llamado de actuar por la crisis climática, se garantizará el desarrollo de los puntos de recarga y los instrumentos de planeación territorial necesarios para que la movilidad sostenible deje de ser una fracción marginal y se convierta en una alternativa masificada y viable en Colombia.

Sin embargo, el avance de la movilidad sostenible enfrenta un cuello de botella evidente: la infraestructura. Según el Ministerio de Minas y Energía, en 2025 Colombia contaba apenas con 229 estaciones de carga pública, 401 cargadores y 746 conectores, concentrados principalmente en Antioquia, Bogotá y Valle del Cauca. Al mismo tiempo, las proyecciones indican que hacia 2030 el país necesitará cerca de 20.000 puntos de carga. Esta brecha justifica la creación de un plan decenal que amplíe la cobertura territorial, garantice interoperabilidad y evite traslados injustificados de costos al usuario domiciliario.

La iniciativa también incorpora un componente ambiental indispensable: la gestión integral de baterías, autopartes, llantas, residuos peligrosos y componentes eléctricos. La movilidad sostenible no puede limitarse a reducir emisiones durante la circulación del vehículo; también debe garantizar trazabilidad, recolección, reutilización, segunda vida, reciclaje, aprovechamiento y disposición final adecuada de los

residuos asociados. De lo contrario, el país cambiaría contaminación atmosférica por acumulación de residuos tecnológicos, y ese no puede ser el camino.

Además, el crecimiento de vehículos eléctricos e híbridos exige anticipar riesgos de hurto, receptación y comercialización irregular de baterías, cargadores y autopartes eléctricas. Por eso, el proyecto incorpora medidas de seguridad y trazabilidad, articuladas con el RUNT y las autoridades competentes, para proteger a los usuarios, cerrar espacios a mercados ilegales y fortalecer la confianza ciudadana en estas tecnologías.

En conclusión, este proyecto no pretende imponer una sola tecnología ni desconocer las condiciones económicas del país. Por el contrario, propone una transición gradual, responsable y territorialmente viable hacia una movilidad más limpia, segura y sostenible. La movilidad sostenible no puede ser solo cambiar el motor; debe ordenar la infraestructura, renovar el parque automotor, proteger el ambiente, cuidar la salud pública y garantizar seguridad para los usuarios.

4. Marco Normativo y Jurisprudencial

4.1. Tratados internacionales ratificados por la República de Colombia

La Ley 164 de 1994 por medio de la cual se aprueba la "Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992.

- Artículo 4°. Compromisos

1. Todas las Partes, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y el carácter específico de sus prioridades nacionales y regionales de desarrollo, de sus objetivos y de sus circunstancias, deberán: [...]

b). Formular, aplicar, publicar y actualizar regularmente programas nacionales y, según proceda, regionales, que contengan medidas orientadas a mitigar el cambio climático, tomando en cuenta las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción por los sumideros de todos los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal y medidas para facilitar la adaptación adecuada al cambio climático;

c). Promover y apoyar con su cooperación el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan las emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en todos los sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos; [...]

La Ley 1844 de 2017 Por medio de la cual se aprueba el "Acuerdo de París", adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia

- Artículo 2.

1. El presente Acuerdo, al mejorar la aplicación de la Convención, incluido el logro de su objetivo, tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello: [...]

b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y

c) Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero. [...]

- **IV. Importancia para Colombia – desafíos y avances (Exposición de Motivos).** En ese sentido, la NDC presentada por Colombia el pasado mes de septiembre de 2015 incluye una meta unilateral e incondicionada según la cual se compromete a reducir las emisiones de GEI en un 20% con respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030. Así mismo se incluye una meta condicionada sujeta a la provisión de apoyo internacional, según la cual Colombia podría aumentar su ambición para pasar de una reducción del 20% a una del 30% con respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030. La NDC cuenta además con un componente de esfuerzos a realizar en materia de adaptación, así como necesidades en materia de apoyo internacional y oferta de cooperación sur-sur para aportar a los esfuerzos globales.

4.2. Constitución Política de Colombia

- Artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.
- Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano [...] Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.
- Artículo 95. Son deberes de la persona y el ciudadano: [...] 8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.

4.3. Leyes

Ley 23 de 1973 por el cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones.



- Artículo 1. Es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente, y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del territorio nacional.
- Artículo 2. El medio ambiente es un patrimonio común; por lo tanto su mejoramiento y conservación son actividades de utilidad pública, en las que deberán participar el Estado y los particulares. Para efectos de la presente ley, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables.
- Artículo 3. Se consideran bienes contaminables el aire, el agua y el suelo.
- Artículo 4. Se entiende por contaminación la alteración del medio ambiente por sustancias o formas de energía puestas allí por la actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del medio ambiente o afectar los recursos de la Nación o de particulares.
- Artículo 7. El gobierno nacional podrá crear incentivos y estímulos económicos para fomentar programas e iniciativas encaminadas a la protección del medio ambiente.

Ley 99 de 1993 Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones.

- Artículo 10. Principios Generales Ambientales. La Política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:
 - 1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.[...]
 - 3. Las políticas de población tendrán en cuenta el derecho de los seres humanos a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.[...]
 - 7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.[...]
 - 10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. El Estado apoyará e incentivará la conformación de organismos no gubernamentales para la protección ambiental y podrá delegar en ellos algunas de sus funciones. [...]

12. El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático, y participativo.

Ley 1819 de 2016 Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.

- Artículo 185. Modifíquese el artículo 468-1 del Estatuto Tributario el cual quedará así:

Artículo 468-1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

85.01 Motores y generadores eléctricos para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas.

85.07 Acumuladores eléctricos, incluidos sus separadores, aunque sean cuadrados o rectangulares para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas.

85.04 Cargadores de baterías de vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables, motocicletas eléctricas y bicicletas eléctricas incluso aquéllos que vienen incluidos en los vehículos, los de carga rápida (electrolineras) y los de recarga domiciliaria.

85.04 Inversores de carga eléctrica para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.

87.02 Vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor.

87.03 Vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto la partida 87.02), incluidos los vehículos de tipo familia I ("break" o station wagon) y los de carreras.

87.04 Vehículos automóviles eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para el transporte de mercancías.

87.05 Vehículos automóviles eléctricos, híbridos e híbridos enchufables para usos especiales excepto los concebidos principalmente para el transporte de personas o mercancías.

87.06 Chasis de vehículos automotores eléctricos de las partidas 87.02 y 87.03, únicamente para los de transporte público.

87.07 Carrocerías de vehículos automotores eléctricos de las partidas 87.02 y 87.03, incluidas las cabinas, únicamente para los de transporte público.

87.11 Motocicletas eléctricas (incluidos los ciclomotores)

87.12 Bicicletas eléctricas (incluidos los triciclos de reparto). Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor cuyo valor no exceda los 50 UVT.

90.31 Unidades de control para motores eléctricos de uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.

90.32 Unidades de control de las baterías y del sistema de enfriamiento de las baterías para uso en vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables.

Ley 1964 del 11 de julio 2019 por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Ley 1972 del 18 de julio de 2019. Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

4.4. Otras normatividades

Decreto Nacional 1116 de 2017 por el cual se modifica parcialmente el Arancel de Aduanas y se establecen disposiciones para la importación de vehículos eléctricos, vehículos híbridos y sistemas de carga.

Decreto Nacional 191 de 2021. Reglamenta la Ley 1964 de 2019 en lo relacionado con la identificación de parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos.

- El decreto establece que los edificios y establecimientos comerciales con parqueaderos públicos deben destinar como mínimo el 10% de los espacios para vehículos eléctricos.

Resolución Conjunta 20213040039485. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Ministerio de Transporte. Por la cual se reglamentan los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.

Resolución 40223 de 2021. Ministro de Minas y Energía. 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

Resolución 762 de 2022. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán

cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones

- Artículo 1. Objeto. La presente resolución establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres, reglamenta los requisitos y certificaciones a las que están sujetas, sean estas importadas, ensambladas o de fabricación nacional y adopta otras disposiciones, con el objeto de proteger el ambiente, la salud, el derecho a un ambiente sano y la vida humana de los riesgos generados por los contaminantes provenientes de las fuentes móviles terrestres.
- Artículo 3. Excepciones. Se exceptúan del cumplimiento de las disposiciones de la presente resolución las siguientes fuentes móviles terrestres: [...]

g. Los vehículos cero emisiones o eléctricos, debiendo en todo caso contar con el Visto Bueno del Protocolo de Montreal otorgado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), conforme con el artículo 5 de la presente resolución, cuando el vehículo utilice sistemas de refrigeración o aire acondicionado.

Resolución 1165 de 2024. Ministerio de Transporte. Modifica el Programa de Modernización de Vehículos de Carga (PMVC), otorgando un reconocimiento económico del 90% si se desintegra (chatarra) el vehículo viejo y se repone por uno de tecnologías limpias (eléctrico, gas o híbrido)

Resolución 40559 de 2025. Ministerio de Minas y Energía. Establece lineamientos de interoperabilidad para estaciones de carga pública, estandariza conectores (Tipo 2 y CCS2) y obliga a reportar en tiempo real la disponibilidad y costos del servicio.

4.5. Jurisprudencia

Sentencia C-860/01

El Protocolo de Kyoto constituye, asimismo, un aviso para los gobiernos, las empresas y en general la comunidad internacional, en el sentido de que existirán en el futuro limitaciones cada vez más severas sobre las emisiones de los citados gases, por lo cual es el momento de desarrollar las tecnologías necesarias con el fin de cumplir con tales límites. En igual medida, estimula (y de hecho obliga) a los países en vías de desarrollo a adecuar sus patrones de crecimiento económico y desarrollo social a los requerimientos de una relación menos dañina entre el hombre y su entorno.

5. Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la

cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

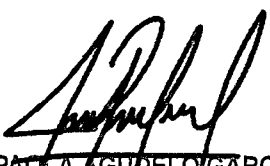
6. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés

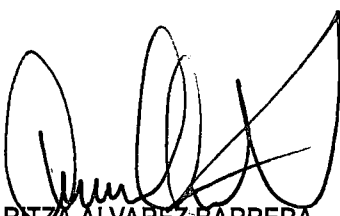
De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

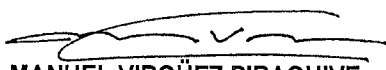
Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran:

- a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado;
- b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil."

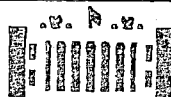
De los Honorables Congresistas,


ANA PAOLA AGUDELE GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA


MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA


MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA


CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA



SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026

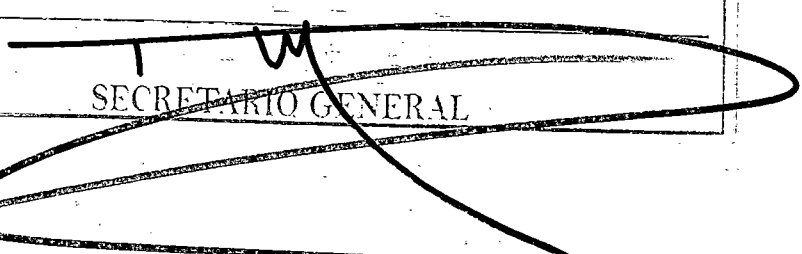
Ha sido presentado en este despacho el

Proyecto de ley _____ Acto legislativo _____

No. 027/26 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por:

H.H.C.C.: Ana Paola Agudelo, Maritza
Alvarez y otros


SECRETARIO GENERAL