

## Verdad o mentira de los eléctricos

Hernando Bermúdez Gómez

Con sorpresa nos hemos enterado del [estudio difundido por la American Accounting Association](#), según el cual “De los 15 estados que ofrecen incentivos financieros a los compradores de VE, 13 los ofrecen en forma de reembolsos”, afirma James Lawson, profesor adjunto de contabilidad en la Universidad de Bucknell y coautor del artículo sobre incentivos fiscales para VE. “Es posible que estos reembolsos deban reportarse al gobierno federal como ingresos tributables, algo que muchos contribuyentes desconocen. Por lo tanto, al momento de pagar impuestos, los contribuyentes podrían verse obligados a declarar hasta \$7,500 en ingresos adicionales”. Se supone que debemos reemplazar los vehículos que consumen gasolina por eléctricos. Se supone que como un paso intermedio se fomenta la adquisición de híbridos. Al consultar Copilot se lee “Según declaraciones de Akio Toyoda, fabricar 9 millones de eléctricos en Japón generaría la misma huella de carbono que 27 millones de híbridos (ratio 3:1)” “Un coche eléctrico tiene una huella de carbono de un 67 % menor que un modelo gasolina o diésel, considerando todo el ciclo (fabricación + uso).” Entre las desventajas la misma herramienta menciona: “Costo inicial elevado: los precios de compra suelen ser superiores a los de vehículos de combustión interna similares. —Opciones de modelos limitadas: aunque la oferta crece, aún hay menos variedad en comparación con los autos tradicionales. —Infraestructura de carga en desarrollo: la disponibilidad y velocidad de estaciones de carga varía según la región. —Tiempo de recarga: incluso en puntos de carga rápida, un llenado completo puede llevar de 30 minutos a varias horas.” Correlativamente en Colombia, según la misma herramienta, se piensa: “Costo inicial elevado: cerca del 25 % de los consumidores considera que los NEV aún son demasiado caros. —Infraestructura de carga insuficiente: hay un cargador público disponible por cada 33 vehículos eléctricos, muy por debajo de estándares regionales y globales. —Confianza tecnológica: menos de la mitad de los usuarios percibe la red de carga como adecuada y persisten dudas sobre la fiabilidad de la tecnología, aunque 48 % reconoce la mayor confiabilidad de los eléctricos frente a los de combustión. —Condiciones macroeconómicas: altas tasas de interés encarecen los créditos y frenan la compra de vehículos nuevos, incluida la electromovilidad.” La transición energética en Colombia enfrenta algunas dificultades: “Autoabastecimiento de gas: desde diciembre de 2024 Colombia comenzó a importar gas natural ante un déficit cercano al 8 % y previsiones de escasez hacia 2031 si no se amplían proyectos de exploración, como el Pozo Sirius, frenado por licencias ambientales y 116 consultas previas. —Costo de la electricidad: con una tarifa promedio de USD 0,200/kWh es la más cara de América Latina, presionada por fenómenos climáticos, dependencia de térmicas y retrasos en renovables, lo que afecta la competitividad industrial y los hogares. —Infraestructura y gobernanza: la falta de redes de transmisión en La Guajira impide conectar más de 80 proyectos eólicos y solares, mientras la fragmentación institucional y la ausencia de una hoja de ruta clara ralentizan procesos y bienes comunitarios en territorios con conflictos

*sociales*<sup>6</sup>.” Esta tendencia afecta y afectará aún más al empresariado colombiano. Los buenos, diligentes, profesionales, estudiarán lo más pronto que puedan este escenario. Harán cuentas concretas. Determinarán la inversión necesaria para un cambio. Se preguntarán cómo superar las dificultades. Los habrá que esperarán hasta que la ola los alcance y anegue. Es decir, simplemente seguirán lo que se les imponga. Este es otro asunto que requiere de la competencia de los buenos contadores, para orientar los planes, los programas, los presupuestos, las estrategias, las finanzas, la política tributaria y otras muchas cosas más.

Bogotá, agosto 29 de 2025.