REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1409 Bogotá, D. C., viernes, 25 de septiembre de 2026 EDICIÓN DE 8 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 26 DE 2026 SENADO

por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones.

Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón

Bogotá D.C., septiembre de 2026

Honorable Senadora
MARÍA LUCÍA VILLALBA GÓMEZ
Vicepresidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley No. 026/26-**SENADO**

Honorables Senadores:

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, por medio del presente escrito me permito rendir informe de **Ponencia Positiva con Modificaciones** para el Primer Debate en Senado de la República al Proyecto de Ley No. 026 de 2026 Senado, "Por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones".

De los honorables congresistas,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY No. 026 DE 2026 SENADO "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECE E INCENTIVA EL TURISMO RURAL DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley No. 026 de 2026 Senado fue radicado el 21 de julio de 2026 ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores Ana Paola Agudelo García, Manuel Virguez Piraquive y Carlos Eduardo Guevara Villabón, y la Honorable Representante a la Cámara Maritza Álvarez Barrera, congresistas del Partido Político MIRA.

El proyecto fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 966 del 11 de agosto de 2026, y repartido por la Presidencia del Senado de la República a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, según consta en el oficio de remisión del 21 de julio de 2026 suscrito por el Secretario General del Senado.

Para el primer debate fue designado como ponente único el Honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón.

Esta iniciativa corresponde a una nueva radicación del Proyecto de Ley No. 304 de 2024 Senado, de idéntico título, presentado también por la bancada del Partido Político MIRA, que fue aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado el 15 de junio de 2025, pero resultó archivado como consecuencia del tránsito de legislatura, de conformidad con el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992. La presente iniciativa retoma esa discusión con los ajustes incorporados por sus autores a partir del trámite surtido en la legislatura anterior.

II. OBJETO

La presente ley tiene como objeto impulsar y fortalecer el turismo rural en Colombia, mediante la implementación de medidas que fomenten la formalización, fortalezcan los medios digitales y otorguen incentivos fiscales que favorezcan al sector turístico.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley consta de nueve (9) artículos, incluida la vigencia, cuyo contenido se resume a continuación:

1. Objeto. Fija el objeto general de la ley, en los términos señalados en el numeral anterior.
2. Definición de turismo rural. Define el turismo rural como el tipo de actividad turística en el que la experiencia del visitante está relacionada con un amplio espectro de productos vinculados con la naturaleza, la agricultura, las formas de vida y las culturas rurales, la pesca con caña y la visita a lugares de interés, desarrollada en entornos no urbanos de baja densidad demográfica, con predominio de la agricultura y la silvicultura y formas de vida tradicionales.
3. Ruta especial de formalización turística rural. Ordena al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo crear, en coordinación con las entidades territoriales, una ruta de formalización dirigida a los prestadores de servicios turísticos rurales, que incluye registro, capacitación, identificación de rutas, programas de

innovación y digitalización, agenda intersectorial y articulación con instituciones educativas rurales y técnicas.

4. Plataforma digital de turismo. Ordena la creación conjunta, por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de una plataforma digital para la difusión, promoción y comercialización del turismo rural, con integración de inteligencia artificial, acceso en lenguas nativas y versiones de bajo consumo de datos para zonas de baja conectividad.
5. Incentivos tributarios. Otorga estímulos fiscales a los prestadores de servicios turísticos rurales inscritos en el Registro Nacional de Turismo, con un término de cinco (5) años de disfrute por prestador.
6. Exoneración del IVA al combustible de rutas turísticas. Exonera del Impuesto al Valor Agregado (IVA) al combustible utilizado en aeronaves con origen y destino en los departamentos de San Andrés Islas, Chocó, Nariño, Arauca, Amazonas, Vichada, Guaviare, La Guajira y Sucre.
7. Comités municipales de desarrollo turístico rural. Faculta a las entidades territoriales para crear comités municipales con participación de la comunidad y de los prestadores de servicios turísticos, con obligación de rendir informe anual al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
8. Fortalecimiento del Registro Nacional de Turismo para el turismo rural. Adiciona a los requisitos ya previstos en la ley obligaciones de difusión, inspección y vigilancia a cargo de las entidades territoriales y la Superintendencia de Industria y Comercio, georreferenciación de prestadores, y nuevos requisitos de renovación del registro. Prevé un parágrafo transitorio de tres (3) años para la validación asistida del registro.
9. Vigencia y derogatorias. La ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El turismo rural representa una oportunidad para diversificar las economías locales, generar empleo formal en el campo y aprovechar el potencial turístico del territorio nacional, que según el Instituto Merani, con base en un estudio de la Universidad Uniminuto, comprende más del 94% de la extensión del país.

De acuerdo con cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con base en información de Migración Colombia, el país recibió 6.496.458 visitantes no residentes durante 2025, cifra que representó una disminución del 8,1% frente a 2024, explicada principalmente por la reducción de colombianos residentes en el exterior que visitaron el país. No obstante, la llegada de extranjeros no residentes creció 3,8% en el mismo periodo, hasta alcanzar 4.677.267 personas, y las cifras oficiales del primer trimestre de 2026 muestran una recuperación del 1,2% frente al mismo periodo de 2025 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2026).

El proyecto busca complementar el marco normativo vigente en materia de turismo, sin sustituirlo, mediante herramientas específicas de formalización, digitalización e incentivos dirigidas a los prestadores de servicios turísticos rurales, sector que enfrenta mayores barreras de acceso a la formalización y a las herramientas digitales que sus contrapartes urbanas.

V. MARCO NORMATIVO

1. Ley 300 de 1996, Ley General de Turismo, que establece el marco normativo para el desarrollo del sector.
2. Ley 788 de 2002, que establece incentivos fiscales para la inversión en el sector turístico.
3. Ley 1450 de 2011, que crea el Fondo de Promoción Turística.
4. Ley 2068 de 2020, Ley General de Turismo.
5. Ley 2101 de 2021, que introduce medidas para el impulso del turismo con énfasis en la sostenibilidad y la reactivación económica.
6. Ley 2239 de 2022, por medio de la cual se regula la actividad de agroturismo en Colombia.

VI. IMPACTO FISCAL

De los artículos del proyecto, el artículo 5° conserva relevancia frente a esta obligación: otorga, de manera discrecional ("podrá otorgar"), un estímulo fiscal a los prestadores de servicios turísticos rurales inscritos en el Registro Nacional de Turismo, sin que las modificaciones propuestas fijen ya un término de duración del beneficio.

Lo anterior no es impedimento para continuar el trámite legislativo, pues la Corte Constitucional ha señalado que las obligaciones derivadas del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 deben interpretarse de forma que no se conviertan en una barrera formal que límite desproporcionadamente la actividad del Congreso de la República (Corte Constitucional, Sentencia C-520 de 2019, M.P. Cristina Pardo Schlesinger).

VII. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, el ponente debe poner de presente las circunstancias o eventos que pudieran generar un conflicto de interés en la discusión y votación de este proyecto de ley, sin que ello implique una calificación definitiva, la cual corresponde individualmente a cada congresista.

El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, define el conflicto de interés como la situación en la cual la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo, o de alguno de sus artículos, puede resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

Para estos efectos se entiende por beneficio particular aquel que otorga un privilegio, genera ganancias o crea indemnizaciones económicas, o elimina obligaciones a favor del congresista, de las que no gozan los demás ciudadanos; por beneficio actual aquel que se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en que el congresista participa de la decisión; y por beneficio directo aquel que se produce de forma específica respecto del congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o sus parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

De la revisión del contenido del proyecto no se advierte que sus disposiciones estén dirigidas a beneficiar, afectar o perjudicar de manera particular, actual y directa a una persona natural o jurídica determinada, por tratarse de una iniciativa de alcance general dirigida a los prestadores de servicios turísticos rurales del país. Corresponde, en todo caso, a cada congresista evaluar su situación particular frente a las causales aquí señaladas.

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO

Se da a conocer la propuesta de cambios de la ponencia para primer debate en el Senado de la República.

Texto radicado	Texto propuesto para primer debate	Justificación de la modificación
Artículo 2. Definición de turismo rural. Es un tipo de actividad turística en el que la experiencia del visitante está relacionada con un amplio espectro de productos vinculados por lo general con las actividades de naturaleza, la agricultura, las formas de vida y las culturas rurales, la pesca con caña y la visita a lugares de interés. Las actividades de turismo rural se desarrollan en entornos no urbanos (rurales) con las siguientes características: i) baja densidad demográfica, ii) paisajes y ordenación territorial donde prevalecen la agricultura y la silvicultura, y iii) estructuras sociales y formas de vida tradicionales.	**Artículo 2. Definición de turismo rural.** Es un tipo de actividad turística en el que la experiencia del visitante está relacionada con un amplio espectro de productos vinculados por lo general con las actividades de naturaleza, la agricultura, las formas de vida y las culturas rurales, la pesca con caña y la visita a lugares de interés. Las actividades de turismo rural se desarrollan en entornos no urbanos (rurales) con las siguientes características: i) baja densidad demográfica, ii) paisajes y ordenación territorial donde prevalecen la agricultura y la silvicultura, y iii) estructuras sociales y formas de vida tradicionales. **Parágrafo. <u>El turismo rural es distinto del agroturismo regulado por la Ley 2239 de 2022, en tanto este último exige la participación directa del visitante en las labores agropecuarias, condición que el turismo rural no requiere.</u>**	Deslinda el turismo rural del agroturismo, ya regulado de manera autónoma por la Ley 2239 de 2022, para evitar una antinomia o superposición de regímenes e incentivos entre ambas figuras.
Artículo 4. Plataforma digital de turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones creará la plataforma digital de Turismo rural, a través de la cual se llevará a cabo la difusión, promoción y comercialización de los productos y atractivos turísticos, ferias virtuales nacionales e internacionales de turismo, y el desarrollo de foros virtuales turísticos para socializar herramientas que permitan el fortalecimiento y la socialización de innovación empresarial del sector turístico, como mejorar la visibilidad de los destinos, productos y servicios relacionados con el sector turístico, tanto para los turistas nacionales como internacionales. **Parágrafo 1°.** Se integrarán soluciones de inteligencia artificial (IA) en el sector turístico rural para mejorar la experiencia del cliente, optimizar operaciones y potenciar la competitividad de los prestadores de servicios. **Parágrafo 2°.** Se podrán establecer por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de Colombia incentivos para los usuarios de la Plataforma, tales como descuentos, ofertas exclusivas, recompensas por fidelidad, o beneficios especiales al reservar servicios turísticos a través de la misma. Estas promociones podrán ser gestionadas en colaboración con prestadores de servicios turísticos. **Parágrafo 3°.** La plataforma garantizará el acceso en lenguas nativas o dialectos regionales cuando sea pertinente, para fortalecer el reconocimiento del patrimonio cultural inmaterial y promover el turismo étnico. **Parágrafo 4°.** La plataforma digital deberá contar con versiones de bajo consumo de datos, posibilidad de acceso offline y herramientas adaptadas para zonas con baja conectividad, así como módulos de	**Artículo 4. Plataforma digital de turismo.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones creará la plataforma digital de Turismo rural, a través de la cual se llevará a cabo la difusión, promoción y comercialización de los productos y atractivos turísticos, ferias virtuales nacionales e internacionales de turismo, y el desarrollo de foros virtuales turísticos para socializar herramientas que permitan el fortalecimiento y la socialización de innovación empresarial del sector turístico, como mejorar la visibilidad de los destinos, productos y servicios relacionados con el sector turístico, tanto para los turistas nacionales como internacionales. **Parágrafo 1°.** Se integrarán soluciones de inteligencia artificial (IA) en el sector turístico rural para mejorar la experiencia del cliente, optimizar operaciones y potenciar la competitividad de los prestadores de servicios. **Parágrafo 2°.** Se podrán establecer por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de Colombia incentivos para los usuarios de la Plataforma, tales como descuentos, ofertas exclusivas, recompensas por fidelidad, o beneficios especiales al reservar servicios turísticos a través de la misma. Estas promociones podrán ser gestionadas en colaboración con prestadores de servicios turísticos. **Parágrafo 3°.** La plataforma ~~garantizará~~ **podrá contar con un acercamiento y** ~~el~~ acceso ~~en~~ **a las** lenguas nativas y dialectos regionales cuando sea pertinente **y posible**, para fortalecer el reconocimiento del patrimonio cultural inmaterial y promover el turismo étnico.	Se ajusta el parágrafo 3° para dar flexibilidad en el acceso a lenguas nativas y dialectos regionales, condicionándolo a su pertinencia y posibilidad técnica. Se adiciona el parágrafo 5° fijando un plazo de doce (12) meses para la puesta en funcionamiento de la plataforma, dado que el artículo no preveía término alguno.

alfabetización digital dirigidos a los prestadores rurales.	**Parágrafo 4°.** La plataforma digital deberá contar con versiones de bajo consumo de datos, posibilidad de acceso offline y herramientas adaptadas para zonas con baja conectividad, así como módulos de alfabetización digital dirigidos a los prestadores rurales. **Parágrafo 5°. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones pondrán en funcionamiento la plataforma digital de que trata este artículo en un término no mayor a doce (12) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.**	
Artículo 5. Incentivos tributarios a los servicios turísticos rurales. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo otorgará estímulos fiscales a quienes presten servicios turísticos en zonas rurales y estén inscritos en el Registro Nacional de Turismo. Cada prestador disfrutará de estos beneficios durante cinco (5) años contados desde su inscripción efectiva. La reglamentación será expedida por el Gobierno Nacional en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la expedición de la presente ley.	**Artículo 5. Incentivos tributarios a los servicios turísticos rurales.** El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ~~otorgará~~ **podrá otorgar** estímulos fiscales a quienes presten servicios turísticos en zonas rurales y estén inscritos en el Registro Nacional de Turismo. ~~Cada prestador disfrutará de estos beneficios durante cinco (5) años contados desde su inscripción efectiva.~~ La reglamentación será expedida por el Gobierno Nacional en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la expedición de la presente ley.	Se otorga carácter discrecional al estímulo fiscal y se suprime el término fijo de cinco (5) años, conforme a lo definido por el equipo técnico.
Artículo 6. Exoneración del IVA al combustible de rutas turísticas. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público establecerá una exoneración del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para el combustible utilizado en aeronaves cuyo origen y destino sean los departamentos, con amplia vocación rural y pesquera, como lo son: San Andrés Islas, Chocó, Nariño, Arauca, Amazonas, Vichada, Guaviare, La Guajira y Sucre.	**Artículo 6. Exoneración del IVA al combustible de rutas turísticas.** ~~El Ministerio de Hacienda y Crédito Público establecerá una exoneración del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para el combustible utilizado en aeronaves cuyo origen y destino sean los departamentos, con amplia vocación rural y pesquera, como lo son: San Andrés Islas, Chocó, Nariño, Arauca, Amazonas, Vichada, Guaviare, La Guajira y Sucre.~~ Artículo 6. Control y vigilancia de las tarifas aéreas en territorios de especial conectividad. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y la autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del transporte aéreo, establecerá mecanismos de control, seguimiento y vigilancia de las tarifas de los servicios de transporte aéreo de pasajeros en las rutas cuyo origen o destino corresponda a los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Chocó, Nariño, Arauca, Amazonas, Vichada, Guaviare, La Guajira y Sucre. Para tal efecto, se adoptarán medidas que permitan prevenir incrementos tarifarios injustificados, promover condiciones de competencia y garantizar la transparencia en la determinación de los precios de los tiquetes, especialmente en las rutas que atiendan territorios con alta ruralidad, dispersión geográfica o limitada oferta de transporte. La autoridad competente realizará seguimiento periódico al comportamiento de las tarifas y podrá adoptar, dentro del marco de sus competencias legales y reglamentarias, las medidas necesarias para proteger a los usuarios y garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad y conectividad aérea.	Se reemplaza la exoneración del IVA al combustible por un mecanismo de control y vigilancia de tarifas aéreas en los territorios de especial conectividad, incluyendo a San Andrés, Providencia y Santa Catalina, conforme a lo definido por el equipo técnico.

IX. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, presentamos Informe de Ponencia **POSITIVA CON MODIFICACIONES** y, en consecuencia, solicitamos a los Honorables Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar PRIMER DEBATE y aprobar, con las modificaciones propuestas, el Proyecto de Ley No. 026 de 2026 Senado, "Por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones".

Del Honorable Congresista,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de Ley No. 026 de 2026 Senado "Por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto impulsar y fortalecer el turismo rural en Colombia, mediante la implementación de medidas que fomenten la formalización, fortalezcan los medios digitales y otorguen incentivos fiscales que favorezcan al sector turístico.

Artículo 2. Definición de turismo rural. Es un tipo de actividad turística en el que la experiencia del visitante está relacionada con un amplio espectro de productos vinculados por lo general con las actividades de naturaleza, la agricultura, las formas de vida y las culturas rurales, la pesca con caña y la visita a lugares de interés.

Las actividades de turismo rural se desarrollan en entornos no urbanos (rurales) con las siguientes características: i) baja densidad demográfica, ii) paisajes y ordenación territorial donde prevalecen la agricultura y la silvicultura, y iii) estructuras sociales y formas de vida tradicionales.

Parágrafo. El turismo rural es distinto del agroturismo regulado por la Ley 2239 de 2022, en tanto este último exige la participación directa del visitante en las labores agropecuarias, condición que el turismo rural no requiere.

Artículo 3. Ruta especial de formalización turística Rural. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con las entidades territoriales, creará una ruta de formalización turística especial para los prestadores de servicios turísticos rurales, la cual incluirá:

1. Facilitar el proceso de registro para que personas naturales y prestadores de servicios turísticos informales obtengan el Registro Nacional de Turismo, el cual se alineará con los procesos de certificación en calidad turística para prestadores de servicios turísticos y destinos turísticos.

2. Capacitación y/o formación profesional, en competencias esenciales, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y promover la formalización en el sector turístico.

3. Identificación de áreas con potencial turístico rural para el diseño de rutas turísticas.

4. Creación de un sistema de registro de las rutas turísticas del país.

5. Programas y/o proyectos que impulsen la innovación, marketing y transformación digital en el sector turístico, mejorando la eficiencia y competitividad.

6. Agenda intersectorial que fomente la coordinación entre entidades públicas, privadas y comunitarias, con el fin de impulsar el turismo regional, fortalecer las economías locales y promover la integración de productos y servicios turísticos.

7. Establecer espacios como ferias, eventos o actividades interactivas que promuevan el desarrollo de productos turísticos como el agroturismo, turismo de aventura, y bienestar y salud, fomentando la colaboración entre prestadores de servicios y la comunidad local.

8. Promover la articulación con instituciones educativas rurales y técnicas para fortalecer la formación en turismo, patrimonio natural y cultural, con enfoque territorial.

Artículo 4. Plataforma digital de turismo. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones creará la plataforma digital de Turismo rural, a través de la cual se llevará a cabo la difusión, promoción y comercialización de los productos y atractivos turísticos, ferias virtuales nacionales e internacionales de turismo, y el desarrollo de foros virtuales turísticos para socializar herramientas que permitan el fortalecimiento y la socialización de innovación empresarial del sector turístico, como mejorar la visibilidad de los destinos, productos y servicios relacionados con el sector turístico, tanto para los turistas nacionales como internacionales.

Parágrafo 1°. Se integrarán soluciones de inteligencia artificial (IA) en el sector turístico rural para mejorar la experiencia del cliente, optimizar operaciones y potenciar la competitividad de los prestadores de servicios.

Parágrafo 2°. Se podrán establecer por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de Colombia incentivos para los usuarios de la Plataforma, tales como descuentos, ofertas exclusivas, recompensas por fidelidad, o beneficios especiales al reservar servicios turísticos a través de la misma. Estas promociones podrán ser gestionadas en colaboración con prestadores de servicios turísticos.

Parágrafo 3°. La plataforma podrá contar con un acercamiento y acceso a las lenguas nativas y dialectos regionales cuando sea pertinente y posible, para fortalecer el reconocimiento del patrimonio cultural inmaterial y promover el turismo étnico.

Parágrafo 4°. La plataforma digital deberá contar con versiones de bajo consumo de datos, posibilidad de acceso offline y herramientas adaptadas para zonas con baja conectividad, así como módulos de alfabetización digital dirigidos a los prestadores rurales.

Parágrafo 5°. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones pondrán en funcionamiento la plataforma digital de que trata este artículo en un término no mayor a doce (12) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 5. Incentivos tributarios a los servicios turísticos rurales. El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo podrá otorgar estímulos fiscales a quienes presten servicios turísticos en zonas rurales y estén inscritos en el Registro Nacional de Turismo.

La reglamentación será expedida por el Gobierno Nacional en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la expedición de la presente ley.

Artículo 6. Control y vigilancia de las tarifas aéreas en territorios de especial conectividad. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y la autoridad competente en materia de regulación y vigilancia del transporte aéreo, establecerá mecanismos de control, seguimiento y vigilancia de las tarifas de los servicios de transporte aéreo de pasajeros en las rutas cuyo origen o destino corresponda a los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Chocó, Nariño, Arauca, Amazonas, Vichada, Guaviare, La Guajira y Sucre.

Para tal efecto, se adoptarán medidas que permitan prevenir incrementos tarifarios injustificados, promover condiciones de competencia y garantizar la transparencia en la determinación de los precios de los tiquetes, especialmente en las rutas que atiendan territorios con alta ruralidad, dispersión geográfica o limitada oferta de transporte.

La autoridad competente realizará seguimiento periódico al comportamiento de las tarifas y podrá adoptar, dentro del marco de sus competencias legales y reglamentarias, las medidas necesarias para proteger a los usuarios y garantizar condiciones adecuadas de accesibilidad y conectividad aérea.

Artículo 7. Comités Municipales de Desarrollo Turístico Rural. Las entidades territoriales podrán crear comités municipales de desarrollo turístico rural en los cuales participarán la comunidad y prestadores de servicios turísticos con el propósito de hacer seguimiento a lo dispuesto en esta ley como a todas las iniciativas de temas turísticos.

Parágrafo. El comité de desarrollo turístico realizará un informe anual, el cual presentará al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y por medio del cual se tomarán las medidas correctivas pertinentes para fortalecer el sector turístico del país.

Artículo 8. Fortalecimiento del Registro Nacional de Turismo para el Turismo Rural. El Registro Nacional de Turismo deberá incorporar, además de los requisitos previstos en la ley, los siguientes aspectos específicos para los prestadores de servicios turísticos rurales:

1. Garantía en la difusión y sensibilización sobre la obligatoriedad del Registro Nacional de Turismo.

2. Las entidades territoriales y la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) fortalecerán y articularán las acciones de inspección, vigilancia y control para verificar el estricto cumplimiento de la inscripción en el Registro Nacional de Turismo, por parte de los prestadores rurales. Dicha fiscalización se ejercerá, de manera prioritaria y sin excepción, sobre la publicidad digital y redes sociales que omita la inclusión visible del número de registro, conforme a lo dispuesto en la ley.

3. Se impulsará el desarrollo de fuentes de información que permitan una comprensión integral de las zonas rurales. Para ello, el Registro Nacional de Turismo deberá incluir la georreferenciación y validación de coordenadas mediante tecnología que posibilite identificar con precisión quiénes ofrecen servicios turísticos rurales y en qué ubicación.

4. La actualización o renovación del Registro Nacional de Turismo, para lo cual el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con Confecámaras o la entidad que haga sus veces, exigirá los siguientes requisitos:

a) Certificación de la entidad territorial competente, que acredite la conformidad del servicio turístico con el instrumento territorial correspondiente, evitando el uso indebido del suelo y la afectación de áreas protegidas.

b) Constancia de capacitación del personal, que incluya los datos y firma de los trabajadores, comprometiéndose a prevenir la explotación sexual de niños, niñas y adolescentes en el turismo y a cumplir la legislación vigente en materia de infancia y adolescencia.

Parágrafo transitorio. Durante los primeros tres (3) años de vigencia de la presente ley, los prestadores de servicios turísticos rurales podrán acceder al Registro Nacional de Turismo mediante procesos de validación asistida y acompañamiento técnico institucional, sin perjuicio de que progresivamente cumplan los requisitos establecidos en la normativa general.

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

Del Honorable Congresista,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 27 DE 2026 SENADO

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

Bogotá D.C., septiembre de 2026

Honorable Senadora
MARÍA LUCÍA VILLALBA GÓMEZ
Vicepresidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Ciudad

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley No. 027/26-**SENADO**

Honorables Senadores:

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, por medio del presente escrito me permito rendir informe de **Ponencia Positiva** para Primer Debate en Senado de la República al 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."*

De los honorables congresistas,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

Informe de Ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta del Senado de la República del 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."

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 21 de julio de 2026, la Bancada del Partido Político MIRA en el Congreso de la República radicó ante el Senado de la República, el Proyecto de Ley que se analiza en este informe, el cuál tiene como propósito impulsar la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia.

Una vez radicada la iniciativa legislativa ante el Senado de la República, al Proyecto de Ley le fue asignado el número 027 de 2026 Senado y fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 966 de 2026. La Secretaría General mediante oficio del 25 de agosto de 2025 designó como ponente al Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón, quien suscribe este informe de ponencia.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa 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.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El **Proyecto de Ley N.° 027 de 2026 Senado**, "Por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones", contiene **9 artículos**, orientados a establecer medidas para avanzar hacia una movilidad de cero y bajas emisiones en el país. El articulado contiene:

- **Artículo 1. Objeto:** establece como finalidad impulsar la movilidad sostenible mediante vehículos de cero y bajas emisiones, infraestructura de carga, renovación del parque automotor, gestión de baterías y autopartes, y medidas de seguridad y trazabilidad.
- **Artículo 2. Enfoque de la movilidad sostenible:** prioriza las tecnologías de **cero emisiones** y permite que vehículos híbridos y a gas sean considerados tecnologías de transición cuando acrediten una reducción efectiva de emisiones.
- **Artículo 3. Infraestructura de carga y abastecimiento:** ordena la formulación de un **plan decenal nacional** para ampliar la infraestructura de carga eléctrica y abastecimiento, con cobertura territorial, interoperabilidad, seguridad y protección frente a traslados injustificados de costos a los usuarios domiciliarios. También habilita a las entidades territoriales para adoptar instrumentos complementarios.
- **Artículo 4. Renovación del parque automotor:** dispone la creación de una estrategia para sustituir vehículos antiguos, altamente contaminantes o que hayan cumplido su vida útil. Podrá incluir **bonos, incentivos, créditos y mecanismos de cofinanciación**, condicionados a disponibilidad presupuestal. Exige además chatarrización, cancelación de matrícula y trazabilidad del vehículo sustituido.
- **Artículo 5. Gestión ambiental de baterías y autopartes:** establece lineamientos para la recolección, reutilización, segunda vida, reciclaje, aprovechamiento y disposición final de baterías, llantas, autopartes y otros residuos derivados de la movilidad sostenible, bajo el principio de **Responsabilidad Extendida del Productor**.
- **Artículo 6. Seguridad y trazabilidad:** dispone la adopción de medidas para prevenir el **hurto y la comercialización irregular** de vehículos, baterías, cargadores, autopartes y demás componentes.
- **Artículo 7. Cultura ciudadana e información:** establece campañas de información y pedagogía sobre movilidad sostenible, infraestructura de carga, renovación vehicular, manejo de baterías, seguridad y beneficios ambientales y de salud pública.
- **Artículo 8. Reglamentación:** otorga al Gobierno nacional un plazo de **12 meses** para reglamentar la ley, bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y en coordinación con las demás entidades competentes.
- **Artículo 9. Vigencia:** determina que la ley regirá desde su promulgación y derogará las disposiciones que le sean contrarias.

En síntesis, el articulado se estructura sobre cinco grandes componentes: infraestructura para la movilidad sostenible, renovación vehicular, incentivos para la transición, gestión ambiental de baterías y componentes, y seguridad y trazabilidad de los nuevos vehículos y tecnologías.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El 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", cuenta desde su radicación con una exposición de motivos en la que se desarrollan los fundamentos jurídicos, ambientales, técnicos y de política pública que respaldan la necesidad de avanzar hacia tecnologías de cero y bajas emisiones en el sector transporte.

En consecuencia, la presente ponencia recoge dichos fundamentos y considera pertinente complementarlos a la luz de la evolución reciente de la política energética, productiva y de movilidad del país, así como de las nuevas oportunidades de inversión que se han abierto para Colombia.

La pertinencia de la iniciativa se refuerza, además, por la existencia de un marco jurídico nacional que ya reconoce la movilidad sostenible como un propósito de interés público. La Ley 1964 de 2019 estableció esquemas para promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones con el propósito de contribuir a la movilidad sostenible y reducir emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero; mientras que la Ley 1972 de 2019 estableció medidas para reducir las emisiones provenientes de fuentes móviles como mecanismo de protección de la salud y del derecho a un ambiente sano.

A ello se suma la Ley 2099 de 2021, que incorporó disposiciones para la transición energética, la dinamización del mercado energético y la reactivación económica, y reconoció expresamente inversiones asociadas a la movilidad eléctrica y al uso de energéticos de cero y bajas emisiones en el sector transporte. De igual manera, el artículo 12 de la Ley 2169 de 2021 ordenó al Ministerio de Transporte generar condiciones habilitantes para acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica e implementar instrumentos financieros que incentiven el ingreso de estos vehículos.

Por tanto, el Proyecto de Ley No. 027 de 2026 no parte de cero ni pretende sustituir el marco normativo vigente. Su valor agregado consiste en integrar varias dimensiones que todavía requieren una acción articulada del Estado: infraestructura de carga y abastecimiento, renovación del parque automotor, manejo ambiental de baterías y componentes, protección del usuario de energía, seguridad y trazabilidad, participación territorial y planificación de largo plazo.

4.1. Compatibilidad con las prioridades del Gobierno nacional 2026-2030

La oportunidad de la iniciativa también debe analizarse frente a las prioridades planteadas por el Gobierno nacional para el periodo 2026-2030. Si bien el programa de gobierno constituye un referente programático y no sustituye los instrumentos legales de planeación, varios de sus objetivos presentan coincidencias relevantes con el propósito de este proyecto.

En materia económica, el programa de gobierno plantea reducir los costos de la energía, promover las energías renovables y nuevas energías, impulsar la industria 4.0 y crear mejores condiciones para la inversión privada. En materia fiscal, propone garantizar un ecosistema favorable para las empresas y

cumplir la Regla Fiscal; y en materia minero-energética plantea fortalecer la autosuficiencia y la seguridad energética, desarrollar infraestructura y reconocer al gas como un energético estratégico.[1]

El proyecto es compatible con este enfoque porque no establece una sustitución abrupta ni una prohibición de las tecnologías existentes. Por el contrario, su artículo 2 prioriza las tecnologías de cero emisiones, pero reconoce expresamente a los vehículos híbridos y a gas combustible como alternativas de transición cuando acrediten una reducción efectiva de emisiones respecto del vehículo sustituido.

Se trata, por tanto, de una transición gradual y tecnológicamente abierta. La iniciativa no plantea que Colombia abandone de manera inmediata los combustibles o tecnologías que actualmente garantizan su movilidad y seguridad energética; propone que el país construya progresivamente las condiciones necesarias para incorporar tecnologías más eficientes y menos contaminantes, atendiendo su viabilidad técnica, económica y energética.

Esta característica cobra particular importancia frente al enfoque gubernamental de adoptar decisiones en materia energética con criterios técnicos y de seguridad de abastecimiento. La movilidad sostenible puede avanzar de manera complementaria con la diversificación de la matriz energética, reconociendo que las necesidades de los territorios, los distintos segmentos del parque automotor y las capacidades económicas de los usuarios no son homogéneas.

4.2. Una oportunidad concreta de inversión y desarrollo industrial

La necesidad de contar con un marco de largo plazo dejó de ser únicamente una discusión ambiental. Los acontecimientos recientes muestran que la movilidad eléctrica empieza a convertirse también en una oportunidad de política industrial, inversión extranjera, transferencia tecnológica y generación de empleo.

El 31 de agosto de 2026, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo informó que el Gobierno nacional avanzó en la reactivación de las negociaciones del Acuerdo de Asociación Económica entre Colombia y Japón, luego de cerca de quince años. En desarrollo de esta agenda, el Gobierno sostuvo conversaciones con compañías como Toyota, Mazda y Toshiba para explorar inversiones relacionadas con manufactura, movilidad eléctrica, energía, infraestructura digital, innovación y tecnología.[2]

El anuncio tiene una relación directa con el objeto de esta iniciativa. El Gobierno indicó específicamente que busca generar condiciones para que Mazda vuelva a ensamblar vehículos en Colombia y que Toyota evalúe al país como destino para proyectos relacionados con vehículos eléctricos. La posibilidad de atraer este tipo de inversiones requiere no sólo garantías comerciales y seguridad jurídica, sino también un ecosistema nacional que cuente con infraestructura energética, reglas claras, capacidad de carga, gestión de baterías y una estrategia de renovación vehicular.

En ese sentido, el plan decenal contemplado en el artículo 3 del proyecto adquiere una dimensión adicional. No se trata exclusivamente de instalar cargadores: se busca ofrecer una señal de planificación de largo plazo que permita identificar necesidades de cobertura, establecer condiciones de interoperabilidad, coordinar la infraestructura con la red eléctrica y ofrecer mayor certidumbre para quienes pretendan invertir en producción, comercialización, infraestructura o servicios asociados a las nuevas tecnologías de movilidad.

4.3. Infraestructura suficiente y protección a los usuarios

Uno de los principales desafíos para el crecimiento de este mercado es la disponibilidad de infraestructura. La expansión del número de vehículos eléctricos sin una planeación paralela de puntos de carga, capacidad de la red e interoperabilidad puede generar barreras para los usuarios y limitar las posibilidades de inversión.

Por esta razón, el artículo 3 dispone la formulación de un plan decenal de infraestructura de carga eléctrica y abastecimiento de tecnologías de bajas emisiones, bajo la coordinación de los ministerios de Minas y Energía y de Transporte.

El proyecto incorpora, además, una salvaguarda que resulta especialmente relevante: la expansión de esta infraestructura deberá contemplar medidas para evitar traslados injustificados de sus costos a la tarifa de los usuarios domiciliarios. Este criterio guarda coherencia con el propósito gubernamental de reducir los costos de energía y permite establecer desde la ley que la transición hacia nuevas tecnologías no debe convertirse en una carga indiscriminada para los hogares.[3]

4.4. Renovación vehicular con responsabilidad fiscal

La transición tampoco puede limitarse a facilitar la entrada de vehículos nuevos mientras continúan circulando vehículos antiguos, altamente contaminantes o que han terminado su vida útil.

Por ello, el artículo 4 dispone la formulación de una estrategia de renovación del parque automotor que podrá contemplar bonos, incentivos, líneas de crédito y mecanismos de cofinanciación, vinculando los beneficios a la desintegración física, la cancelación de matrícula y la trazabilidad del vehículo sustituido.

Este mecanismo permite que la política tenga un impacto real sobre la modernización del parque automotor y, simultáneamente, puede estimular la demanda de nuevas tecnologías, servicios financieros, mantenimiento, infraestructura, manufactura y componentes nacionales.

No obstante, la iniciativa mantiene un criterio de responsabilidad fiscal. El proyecto no crea automáticamente un subsidio ni establece una apropiación presupuestal obligatoria. Los mecanismos de apoyo estarán sujetos expresamente a disponibilidad presupuestal, análisis de impacto fiscal y determinación de una fuente de financiación, lo que resulta consistente con los objetivos gubernamentales de disciplina fiscal y sostenibilidad de las finanzas públicas.[4]

Adicionalmente, la iniciativa no contempla la creación de nuevas entidades, agencias o estructuras burocráticas. Su implementación recae sobre ministerios y entidades existentes dentro de sus competencias, aspecto que permite avanzar en la política pública sin generar por sí mismo nuevas estructuras administrativas permanentes.

4.5. Gestión ambiental integral de las nuevas tecnologías

El crecimiento de la movilidad eléctrica y de bajas emisiones también obliga a anticipar los impactos derivados del aumento de baterías, cargadores, componentes electrónicos, autopartes, llantas y residuos asociados.

Por ello, el artículo 5 establece que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá desarrollar lineamientos de gestión integral que comprendan trazabilidad, recolección, reutilización, segunda vida, reciclaje, aprovechamiento y disposición final, bajo el principio de Responsabilidad Extendida del Productor.

Este componente resulta indispensable para evitar que la solución de un problema ambiental genere uno nuevo. Una política sostenible de movilidad no puede ocuparse únicamente de las emisiones durante la circulación del vehículo; debe considerar el ciclo de vida de sus componentes y establecer condiciones para que baterías y materiales puedan ser reutilizados o aprovechados cuando técnica y ambientalmente sea posible.

4.6. Seguridad y trazabilidad como componentes de la transición

La expansión de nuevas tecnologías trae consigo nuevos bienes de alto valor económico, particularmente baterías, cargadores y componentes electrónicos. Por ello, resulta necesario anticipar posibles mercados ilegales asociados a su hurto, alteración o comercialización irregular.

El artículo 6 incorpora esta dimensión mediante la coordinación entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa Nacional, la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación y las demás autoridades competentes para formular lineamientos de prevención.

Esta disposición es coherente con la prioridad asignada por el programa gubernamental al fortalecimiento de la seguridad, la inteligencia, la judicialización y la lucha contra las economías ilegales.[5] Asimismo, complementa las obligaciones de trazabilidad previstas para los vehículos sustituidos, baterías, autopartes y otros componentes.

4.7. Desarrollo territorial y nuevas oportunidades económicas

La transición hacia una movilidad sostenible no debe concentrarse exclusivamente en Bogotá o en las principales ciudades. Por esta razón, el proyecto permite que las entidades territoriales adopten, dentro de sus competencias y capacidad fiscal, planes, mapas, programas e instrumentos de promoción y planeación de infraestructura.

El modelo propuesto combina una orientación nacional de largo plazo con la autonomía territorial. La Nación deberá establecer condiciones generales de coordinación, interoperabilidad e información, mientras los territorios podrán definir prioridades de acuerdo con sus características, demanda, capacidad energética y necesidades de movilidad.

Esta articulación también guarda correspondencia con el propósito de fortalecer la descentralización planteado en el programa de gobierno[6] y permite que las oportunidades económicas derivadas de la nueva movilidad -instalación y mantenimiento de infraestructura, servicios tecnológicos, comercialización, reparación, aprovechamiento de componentes y formación de talento humano- puedan extenderse progresivamente hacia las regiones.

---

[1] https://www.candidateados.com/programas/segunda-vuelta/Plan%20de%20gobierno_Abelardo%20de%20la%20Espriella_%20segunda%20vuelta.pdf
[2] https://www.mincit.gov.co/prensa/noticias/comercio/presidente-anuncia-avance-historico-con-japon

[3] https://www.candidateados.com/programas/segunda-vuelta/Plan%20de%20gobierno_Abelardo%20de%20la%20Espriella_%20segunda%20vuelta.pdf

[4] https://www.candidateados.com/programas/segunda-vuelta/Plan%20de%20gobierno_Abelardo%20de%20la%20Espriella_%20segunda%20vuelta.pdf

[5] https://www.candidateados.com/programas/segunda-vuelta/Plan%20de%20gobierno_Abelardo%20de%20la%20Espriella_%20segunda%20vuelta.pdf
[6] https://www.candidateados.com/programas/segunda-vuelta/Plan%20de%20gobierno_Abelardo%20de%20la%20Espriella_%20segunda%20vuelta.pdf

Conclusión

El Proyecto de Ley No. 027 de 2026 Senado responde, por tanto, a una necesidad que es simultáneamente **ambiental, energética, económica, industrial y de movilidad**. La iniciativa no pretende imponer de manera inmediata una única tecnología ni establecer una fecha para la desaparición de los vehículos convencionales. Su propósito es preparar al país para una transformación que ya está ocurriendo en el mercado automotor nacional e internacional.

Los recientes anuncios del Gobierno nacional respecto de Japón, Toyota, Mazda y Toshiba demuestran que Colombia tiene posibilidades concretas de atraer inversión, transferencia tecnológica y nuevas capacidades productivas vinculadas con la movilidad eléctrica. Al mismo tiempo, los proyectos que ya se encuentran en ejecución en el país evidencian que existe experiencia y capacidad sobre la cual construir una política de mayor alcance.

En consecuencia, la aprobación de esta iniciativa permitiría pasar de acciones aisladas a una **hoja de ruta integral y de largo plazo**, que articule infraestructura, renovación vehicular, protección tarifaria, responsabilidad fiscal, gestión ambiental, seguridad, trazabilidad y participación territorial.

De esta forma, Colombia podrá aprovechar las oportunidades que ofrece la transformación del sector automotor sin improvisaciones, protegiendo a los usuarios, respetando las capacidades fiscales del Estado y de las entidades territoriales, promoviendo la inversión y garantizando que la transición se realice de manera **gradual, segura, competitiva y técnicamente responsable**.

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. MARCO NORMATIVO

El Proyecto de Ley No. 027 de 2026 del Senado se inscribe en un marco constitucional, internacional y legal que reconoce la obligación del Estado de proteger el ambiente y la salud, reducir las emisiones contaminantes y promover tecnologías y formas de transporte más sostenibles. Los artículos 49 y 79 de la Constitución Política protegen la salud y el derecho a gozar de un ambiente sano, mientras que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, aprobada mediante la Ley 164 de 1994, y el Acuerdo de París, aprobado mediante la Ley 1844 de 2017, comprometen al país con la reducción de emisiones y el desarrollo bajo en carbono.

En el ámbito interno, la Ley 99 de 1993 incorporó el desarrollo sostenible como principio de la política ambiental colombiana; la Ley 1964 de 2019 estableció medidas para promover el uso de vehículos eléctricos; y la Ley 1972 de 2019 adoptó disposiciones dirigidas a reducir las emisiones contaminantes provenientes de fuentes móviles. Estas normas han sido complementadas por reglamentaciones sobre infraestructura de carga, estándares técnicos, revisión técnico-mecánica, límites de emisiones y programas de modernización vehicular.

A este marco debe adicionarse la Ley 2099 de 2021, que fortaleció la política nacional de transición energética y contiene disposiciones directamente relacionadas con la movilidad sostenible. Su artículo 43 asigna a la UPME la certificación de inversiones en movilidad eléctrica y uso de energéticos de cero y bajas emisiones para acceder a beneficios tributarios y arancelarios; el artículo 49 establece incentivos para la movilidad eléctrica; y el artículo 50 ordena promover la masificación de vehículos de cero y bajas emisiones en el transporte terrestre de carga y pasajeros, reconociendo además al gas combustible como alternativa transitoria para reducir la dependencia de combustibles líquidos fósiles.

De igual forma, el artículo 12 de la Ley 2169 de 2021 ordena al Ministerio de Transporte incorporar en sus instrumentos de planeación acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, incluyendo estándares regulatorios y técnicos para vehículos eléctricos e instrumentos financieros que incentiven su incorporación. Esta disposición constituye un antecedente directo del proyecto, particularmente respecto de las medidas de infraestructura, renovación vehicular e incentivos que desarrolla el articulado.

Aunque la Ley 2099 de 2021 y el artículo 12 de la Ley 2169 de 2021 no fueron citados expresamente en el marco normativo inicialmente presentado con el proyecto, su incorporación en esta ponencia resulta pertinente para complementar y actualizar la fundamentación jurídica de la iniciativa. El texto inicial concentró sus antecedentes en las disposiciones constitucionales, ambientales y regulatorias directamente asociadas con emisiones y vehículos eléctricos; sin embargo, estas dos leyes aportan un soporte sectorial adicional y más específico sobre transición energética, movilidad eléctrica, tecnologías de bajas emisiones e instrumentos de promoción.

En consecuencia, el proyecto no crea una política aislada ni parte de cero, sino que desarrolla y articula mandatos que ya existen en el ordenamiento jurídico colombiano. Su aporte consiste en avanzar hacia una política integral que reúna en una misma hoja de ruta la infraestructura de carga, la renovación del parque automotor, las tecnologías de transición, la gestión ambiental de baterías y autopartes, la seguridad, la trazabilidad y la participación de las entidades territoriales.

7. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, presento ponencia POSITIVA y, en consecuencia, solicito a los integrantes de la Comisión Sexta del Senado de la República, dar PRIMER DEBATE al 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."*

De los honorables congresistas,



CARLOS EDUARDO GUEVARA
Senador de la República
Partido Político MIRA

8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de Ley N° 027 de 2026 Senado

"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.

De los honorables congresistas,

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

C O N T E N I D O

Gaceta número 1409 - viernes, 25 de septiembre de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

PONENCIAS

Informe de ponencia positiva con modificaciones para primer debate al Proyecto de Ley número 26 de 2026 Senado, por medio del cual se fortalece e incentiva el turismo rural de Colombia y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley número 27 de 2026 Senado, por la cual se impulsa la transición hacia una movilidad sostenible en Colombia y se dictan otras disposiciones. 5

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026