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 1496 Bogotá, D. C., miércoles, 7 de octubre de 2026 EDICIÓN DE 21 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 411 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se excluyen del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos, se modifican los artículos 424 y 468-1 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 30 de septiembre de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ FRANCO

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Radicación del **Proyecto de Ley número 411 de 2026 Cámara,** *por medio de la cual se excluyen del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos, se modifican los artículos 424 y 468-1 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.*

Respetado Secretario General:

En ejercicio de la facultad consagrada en los artículos 150 y 154 de la Constitución Política y en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, me permito radicar ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley del asunto, con su respectiva exposición de motivos, para que se le dé el trámite constitucional y legal correspondiente.

La iniciativa retoma el propósito del Proyecto de Ley número 102 de 2024 Cámara, archivado sin culminar su trámite, y lo presenta con un articulado reformulado que precisa la figura tributaria aplicable, delimita el beneficio mediante la subpartida arancelaria correspondiente, incorpora un mecanismo de seguimiento y evaluación y armoniza la entrada en vigencia con el período gravable del impuesto sobre las ventas.

La propuesta conserva como finalidad central reducir la carga tributaria que recae sobre los alimentos para perros y gatos acondicionados para la venta al por menor, sin alterar el tratamiento tributario de los demás bienes comprendidos en la partida 23.09 del Estatuto Tributario.

Cordialmente,

JAIME ALONSO CANO MARTINEZ
Representante a la Cámara

DANIEL RESTREPO CARMONA
Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 411 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se excluyen del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos, se modifican los artículos 424 y 468-1 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto*.

La presente ley tiene por objeto excluir del impuesto sobre las ventas (IVA) la venta e importación de los alimentos para perros y gatos acondicionados para la venta al por menor, con el fin de reducir el costo asociado a su alimentación para los hogares, los rescatistas y las organizaciones de protección animal y contribuir al bienestar de estos animales como seres sintientes.

Artículo 2º. Adiciónese al artículo 424 del Estatuto Tributario la siguiente subpartida arancelaria, que se ubicará en el listado de bienes excluidos en el orden que le corresponda según la nomenclatura arancelaria Andina vigente:

23.09.10 Alimentos para perros o gatos, acondicionados para la venta al por menor.

Artículo 3º. Modifíquese la partida arancelaria 23.09 del artículo 468-1 del Estatuto Tributario, la cual quedará así:

23.09 Preparaciones de los tipos utilizados para la alimentación de los animales, excepto los alimentos para perros o gatos, acondicionados para la venta al por menor, de la subpartida 23.09.10.

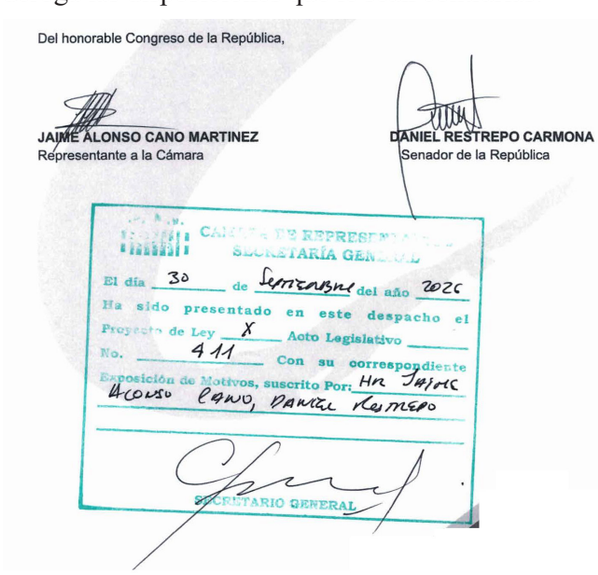
Artículo 4º. ***Seguimiento y evaluación.***

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el apoyo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el marco de sus respectivas competencias y con los recursos asignados en sus presupuestos, presentará a la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, un informe de seguimiento y evaluación de los efectos de la exclusión del impuesto sobre las ventas establecida en la presente ley.

Parágrafo. La Superintendencia de Industria y Comercio, en el marco de sus competencias legales en materia de protección al consumidor y protección de la competencia, podrá suministrar la información que resulte pertinente para el análisis del comportamiento de los precios y de las condiciones de competencia en el mercado de los bienes comprendidos en la presente ley.

Artículo 5º. ***Vigencia y derogatorias.***

La presente ley rige a partir del primer día del bimestre siguiente a la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 411 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se excluyen del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos, se modifican los artículos 424 y 468-1 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

I. OBJETO Y SÍNTESIS DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley propone excluir del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos acondicionados para la venta al por menor, identificados mediante la subpartida arancelaria 23.09.10, con el propósito de reducir la carga tributaria asociada a su alimentación y contribuir a la tenencia responsable y al bienestar de los animales de compañía.

La iniciativa contiene cinco artículos. El artículo 1º establece el objeto; el artículo 2º adiciona la subpartida 23.09.10 al artículo 424 del Estatuto Tributario; el artículo 3º ajusta correlativamente la partida 23.09 del artículo 468-1 para excluir expresamente los alimentos para perros y gatos; el artículo 4º establece un mecanismo de seguimiento y evaluación; y el artículo 5º regula la vigencia y las derogatorias.

La propuesta está diseñada para que la exclusión se circunscriba a los alimentos para perros y gatos acondicionados para la venta al por menor, manteniendo el tratamiento tributario de los demás alimentos comprendidos en la partida 23.09.

II. ANTECEDENTES

Esta iniciativa retoma el propósito del Proyecto de Ley número 102 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se modifica el Estatuto Tributario con el fin de excluir del pago del IVA el alimento para perros y gatos*. Dicha iniciativa fue aprobada en primer debate en la Comisión Tercera de la Senado del República y posteriormente no culminó su trámite legislativo.

El presente proyecto recoge la experiencia de la anterior iniciativa legislativa y reformula su articulado en aspectos que buscan fortalecer su coherencia jurídica y técnica. En particular: (i) adopta de manera uniforme la figura de la exclusión; (ii) identifica el bien mediante la subpartida arancelaria 23.09.10; (iii) ajusta de manera correlativa el artículo 468-1 del Estatuto Tributario; (iv) incorpora un mecanismo de seguimiento y evaluación; y (v) armoniza la entrada en vigencia con el período gravable del IVA.

III. TRATAMIENTO TRIBUTARIO VIGENTE Y PROBLEMA QUE SE ATIENDE

El artículo 468-1 del Estatuto Tributario establece bienes gravados con la tarifa diferencial del cinco por ciento (5%) e incluye la partida arancelaria 23.09, correspondiente a “Preparaciones de los tipos

utilizados para la alimentación de los animales". Dentro de dicha clasificación se encuentran los alimentos para perros o gatos acondicionados para la venta al por menor.

La situación descrita implica que dentro de una misma partida tributaria se encuentran bienes que pueden cumplir finalidades económicas y sociales diferentes. De una parte, existen alimentos utilizados como insumos en actividades productivas y pecuarias; de otra, alimentos destinados a perros y gatos que viven como animales de compañía y cuyo consumo se produce principalmente en los hogares.

El problema que atiende esta iniciativa consiste en que el alimento para perros y gatos representa un gasto recurrente asociado a la tenencia responsable de animales de compañía, y el IVA actualmente aplicable incrementa el costo de dicho gasto para los hogares, rescatistas y organizaciones de protección animal.

La medida propuesta pretende establecer una diferenciación tributaria específica, objetiva y verificable, limitada a la subpartida 23.09.10, sin alterar el tratamiento tributario de los demás bienes comprendidos en la partida 23.09.

IV. JUSTIFICACIÓN

4.1. Mandato constitucional y legal de protección de los animales

La Constitución Política impone al Estado y a las personas deberes de protección de las riquezas naturales de la Nación y de la diversidad e integridad del ambiente. En desarrollo de estos mandatos, el ordenamiento jurídico colombiano ha reconocido a los animales como seres sintientes y ha establecido deberes de protección frente al maltrato y condiciones incompatibles con su bienestar.

La presente iniciativa no pretende sustituir las políticas públicas de protección animal ni las obligaciones de las autoridades territoriales o de los responsables de los animales. Su finalidad consiste en utilizar una herramienta de política tributaria para contribuir a generar condiciones económicas que favorezcan la tenencia responsable y el bienestar de perros y gatos.

4.2. Tratamiento tributario actual y ausencia de diferenciación

El tratamiento vigente de la partida 23.09 comprende preparaciones destinadas a la alimentación de animales y les asigna una tarifa diferencial del cinco por ciento (5%). Dentro de la misma clasificación se encuentran productos destinados a actividades productivas y productos destinados al consumo final de animales de compañía.

La iniciativa propone una diferenciación objetiva y limitada a los alimentos para perros y gatos acondicionados para la venta al por menor. Esta delimitación evita extender el beneficio a otros productos de la partida 23.09 y permite conservar el tratamiento tributario aplicable a los alimentos destinados a otras especies y finalidades.

4.3. El alimento para perros y gatos como gasto recurrente de los hogares

A diferencia de bienes cuyo consumo puede ser ocasional, la alimentación de un animal de compañía constituye una necesidad periódica durante todo el tiempo en que el animal permanece bajo cuidado humano. En consecuencia, el precio de estos alimentos tiene incidencia acumulativa sobre el presupuesto de los hogares.

La medida propuesta busca reducir la carga tributaria asociada a este gasto recurrente, especialmente para hogares con menor capacidad económica y para quienes asumen directamente los costos de cuidado de animales rescatados.

4.4. Presión sobre los precios

El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reportó incrementos importantes en el precio de insumos como el maíz durante el período 2020-2021, mientras que las estadísticas de precios al consumidor registraron posteriormente variaciones significativas en la categoría correspondiente a alimentos para animales domésticos y mascotas.

Estos antecedentes se incorporan como contexto y no se utilizan para afirmar que la totalidad del precio final obedezca al IVA. Precisamente por ello, el proyecto incorpora un mecanismo de seguimiento que permitirá verificar el comportamiento de los precios y el eventual traslado de la reducción tributaria al consumidor.

4.5. Rescatistas, fundaciones y organizaciones de protección animal

La carga económica asociada a la alimentación adquiere una dimensión particular para las personas rescatistas, hogares de paso, fundaciones y organizaciones que atienden animales abandonados o en situación de vulnerabilidad y que financian su actividad, en buena medida, mediante recursos propios o donaciones.

Para estos actores, la alimentación constituye uno de los gastos más frecuentes y permanentes. La reducción de la carga tributaria puede contribuir a liberar recursos para ampliar la capacidad de atención y mejorar las condiciones de alimentación de los animales bajo su cuidado.

4.6. Tenencia responsable, prevención del abandono y bienestar animal

La tenencia de un animal de compañía implica responsabilidades permanentes, entre ellas garantizar alimentación, cuidado y condiciones adecuadas de bienestar. Las dificultades económicas pueden convertirse en un factor que complique el cumplimiento de estas responsabilidades.

La reducción de la carga tributaria sobre los alimentos para perros y gatos constituye, desde el ámbito tributario, una medida complementaria que busca disminuir uno de los costos recurrentes asociados a la tenencia responsable. No se plantea como una solución integral al abandono animal, sino como una herramienta específica que puede

contribuir a disminuir barreras económicas para el cuidado de los animales.

4.7. Equidad, razonabilidad y finalidad del tratamiento tributario

El Congreso cuenta con un amplio margen de configuración en materia tributaria, dentro de los límites constitucionales y de los principios de equidad, eficiencia y progresividad. La jurisprudencia constitucional ha reconocido que el legislador puede establecer beneficios tributarios cuando estos respondan a finalidades constitucionalmente legítimas y estén debidamente justificados.

La diferenciación propuesta se encuentra delimitada por una categoría objetiva: alimentos para perros o gatos acondicionados para la venta al por menor, identificados mediante la clasificación arancelaria correspondiente. El beneficio no se dirige a un productor, importador o comercializador determinado, sino a una categoría de bienes definida de manera general.

La medida tampoco modifica el tratamiento de los demás bienes de la partida 23.09. De esta forma, se procura que la diferencia de trato tenga una relación directa con la finalidad perseguida y que su alcance pueda ser determinado de manera objetiva por la administración tributaria.

4.8. Razones para optar por la exclusión y no por la exención

La exclusión y la exención son figuras tributarias distintas. En términos generales, en la exclusión no se causa el impuesto respecto del supuesto excluido, mientras que en la exención se mantiene la configuración del hecho gravado, pero se aplica una tarifa de cero y se generan efectos distintos en materia de impuestos descontables y devoluciones.

La iniciativa opta por la exclusión por cuatro razones principales:

- Primera: permite establecer de manera directa que el bien comprendido en la subpartida objeto de la medida no cause IVA.
- Segunda: evita incorporar el alimento para mascotas dentro del artículo 477 del Estatuto Tributario, disposición que contiene un conjunto de bienes exentos y que presenta una lógica tributaria diferente.
- Tercera: permite una delimitación objetiva mediante la subpartida arancelaria y facilita la aplicación administrativa de la medida.
- Cuarta: reduce la complejidad asociada a los mecanismos de devolución propios de los bienes exentos.

Debe advertirse que, con la exclusión, el IVA pagado en algunos insumos (por ejemplo, empaques o servicios gravados a la tarifa general) no podrá descontarse y pasará a formar parte del costo del productor. Por eso, la reducción en el precio final puede no ser exactamente del 5%, y de allí la importancia del seguimiento.

4.9. Efectividad de la medida y traslado del beneficio al consumidor

La finalidad económica de la iniciativa no se agota en eliminar formalmente el IVA. Su propósito es que la reducción de la carga tributaria pueda contribuir, en la medida en que las condiciones del mercado lo permitan, a disminuir el precio pagado por los consumidores.

El comportamiento final dependerá de factores como costos de producción, importación, transporte, comercialización, márgenes, competencia y estructura de la cadena de suministro. Por ello, el artículo 4º establece un mecanismo de seguimiento que permitirá al Congreso evaluar el comportamiento de precios, ventas, importaciones y costo fiscal.

Esta previsión fortalece la racionalidad de la medida, pues permite contrastar sus objetivos con resultados observables y disponer de información para futuras decisiones de política tributaria.

4.10. Impacto fiscal y sostenibilidad de la medida

La iniciativa constituye un beneficio tributario y, por tanto, su impacto fiscal debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, conforme al artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

Para efectos de su evaluación, el costo fiscal deberá estimarse con base, entre otros elementos, en el recaudo de IVA asociado a las operaciones comprendidas en la subpartida 23.09.10, las declaraciones tributarias, la facturación electrónica y la información de importaciones disponibles en la DIAN.

La estimación deberá distinguir, cuando la información disponible lo permita, entre el costo fiscal bruto y los efectos derivados de los impuestos descontables asociados a la cadena de producción y comercialización. De esta manera, el análisis podrá aproximarse de mejor forma al efecto fiscal neto de la medida.

La información cuantitativa que suministre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante el trámite legislativo será un insumo fundamental para precisar el costo fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

V. POR QUÉ LA EXCLUSIÓN REQUIERE EL AJUSTE DEL ARTÍCULO 468-1

La modificación del artículo 424 del Estatuto Tributario, por sí sola, no resulta suficiente para alcanzar la finalidad de la iniciativa. La partida 23.09 continúa comprendiendo los alimentos para perros y gatos y se encuentra actualmente incorporada dentro del artículo 468-1 como bien gravado a la tarifa diferencial del cinco por ciento (5%).

Por esta razón, el artículo 3 establece una excepción expresa dentro de la partida 23.09 para los alimentos para perros o gatos acondicionados para la venta al por menor, de la subpartida 23.09.10.

Esta modificación correlativa busca evitar contradicciones entre disposiciones del Estatuto

Tributario y mantener en la tarifa diferencial del cinco por ciento (5%) los demás productos comprendidos en la partida 23.09.

VI. ALCANCE Y TÉCNICA NORMATIVA

La utilización de la subpartida arancelaria como elemento de delimitación del beneficio permite identificar objetivamente los bienes cubiertos por la exclusión y facilita su aplicación por parte de los contribuyentes, la DIAN y las autoridades aduaneras.

La redacción propuesta se refiere a alimentos para perros o gatos acondicionados para la venta al por menor, evitando extender el beneficio a bienes distintos de aquellos que constituyen el objeto específico de la iniciativa.

La técnica normativa empleada debe interpretarse de manera armónica con la nomenclatura arancelaria Andina vigente al momento de aplicación de la ley. La ubicación de la subpartida dentro del artículo 424 deberá respetar el orden correspondiente de dicha nomenclatura.

VII. COMPETENCIA DEL CONGRESO E INICIATIVA LEGISLATIVA

Los artículos 150, numeral 12, y 338 de la Constitución Política reconocen la competencia del Congreso para establecer contribuciones fiscales y definir sus elementos dentro del marco constitucional.

El artículo 154 de la Constitución establece una reserva de iniciativa gubernamental para las leyes que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales. La jurisprudencia constitucional ha distinguido entre exclusiones y exenciones, y ha reconocido que ambas constituyen instrumentos de política tributaria sometidos a los principios constitucionales que rigen el sistema tributario.

En atención a los efectos fiscales de la medida propuesta y con el propósito de fortalecer su trámite constitucional y presupuestal, resulta conveniente contar durante el procedimiento legislativo con el concepto técnico y fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, especialmente respecto del impacto fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Esta previsión no altera la naturaleza jurídica de la medida propuesta, pero permite que el debate legislativo cuente con información fiscal oficial y suficiente para evaluar sus efectos.

VIII. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 dispone que el impacto fiscal de los proyectos de ley que otorguen beneficios tributarios debe hacerse explícito y ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Asimismo, exige que en la exposición de motivos y en las ponencias se incorporen los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para financiar dichos costos, cuando corresponda.

La cuantificación definitiva del costo fiscal de la presente iniciativa deberá realizarse con información oficial de la DIAN y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, particularmente a partir de las declaraciones de IVA, facturación electrónica e información de comercio exterior correspondiente a la subpartida objeto de la medida.

La iniciativa incorpora además un mecanismo de seguimiento a tres años, que permitirá contrastar la estimación inicial con el comportamiento real del recaudo, las ventas, las importaciones y los precios al consumidor.

En consecuencia, se solicita que durante el trámite legislativo el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emita el concepto correspondiente sobre el impacto fiscal de la medida y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

IX. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El proyecto incorpora un mecanismo de seguimiento para fortalecer la evaluación de resultados. El informe deberá permitir identificar, entre otros aspectos, el costo fiscal de la exclusión, la evolución de los precios, el comportamiento de ventas e importaciones y el grado en que el beneficio tributario se refleja en el precio final.

La inclusión de esta herramienta de evaluación responde a un criterio de responsabilidad legislativa: la adopción de un beneficio tributario debe acompañarse de mecanismos que permitan verificar sus efectos y aportar evidencia para futuras decisiones de política pública.

X. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTO DE INTERÉS

En cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, modificada en esta materia por la Ley 2003 de 2019, se deja constancia de que la iniciativa establece una medida de carácter general aplicable a los consumidores de alimentos para perros y gatos, sin dirigirse a un sujeto, empresa o grupo económico determinado.

No obstante, cada congresista deberá realizar la valoración individual de las circunstancias particulares que puedan configurar un conflicto de interés y, de ser procedente, manifestar el impedimento correspondiente. En particular, deberá valorarse la existencia de intereses directos propios o de familiares en empresas dedicadas a la producción, importación o comercialización de los bienes comprendidos en la iniciativa.

Del honorable Congreso de la República,

JAIME ALONSO CANO MARTINEZ
Representante a la Cámara

DANIEL RESTREPO CARMONA
Senador de la República

REFERENCIAS NORMATIVAS Y JURISPRUDENCIALES PRINCIPALES

- Constitución Política de Colombia, artículos 8º, 79, 150, numerales 12, 154, 338 y 363.
- Estatuto Tributario, artículos 424, 468-1 y 477.

- Ley 819 de 2003, artículo 7º.
- Ley 5ª de 1992, disposiciones sobre trámite legislativo y conflicto de interés, modificadas por la Ley 2003 de 2019.
- Corte Constitucional, Sentencia C-161 de 2021, sobre beneficios tributarios y distinción entre exclusiones y exenciones.
- Corte Constitucional, Sentencia C-430 de 2020, sobre beneficios asociados al IVA, distinción entre exclusión y exención y principios de igualdad y equidad tributaria.
- Corte Constitucional, Sentencia C-333 de 2017, sobre potestad de configuración tributaria, beneficios fiscales, igualdad y equidad.
- Corte Constitucional, Sentencia C-502 de 2007, sobre el alcance del análisis de impacto fiscal previsto en la Ley 819 de 2003.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 412 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos.

Bogotá, D. C., 9 de septiembre de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Asunto: Radicación **Proyecto de Ley** número 412 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos.*

Respetado Secretario:

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto por los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, presento ante el Congreso de la República el Proyecto de Ley número 412 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos,* iniciativa legislativa que cumple con los requisitos legales de acuerdo con el orden de redacción previstos en el artículo 145 de la precitada ley.

Solicito al señor Secretario se sirva darle el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República

JUAN FERNANDO CAICEDO
Senador de la República

PROYECTO DE LEY NÚMERO 412 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos.

El Congreso de Colombia

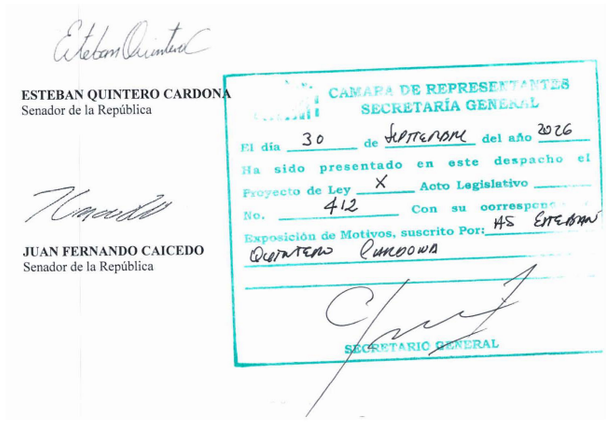
DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reducir temporalmente la tarifa del IVA en los tiquetes aéreos.

Artículo 2º. Adiciónese un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2030, así:

"5. Los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos".

Artículo 3º. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 412 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos.

I. INTRODUCCIÓN

Colombia tiene un potencial turístico difícil de encontrar en otro país del continente. Durante la última década, y hasta antes del inicio de la pandemia del Covid-19, nuestro país fue apareciendo progresivamente en las guías de viajes más importantes del mundo como un destino al que hay que visitar, y el desarrollo económico del sector turismo experimentó un crecimiento sin precedentes.

En el año 2012, *National Geographic* lanzó una nueva guía turística sobre Colombia, en la que recomendaba visitar el país, y destacaba nuestra diversidad en materia cultural y de naturaleza. En el año 2016, *Lonely Planet* recomendó por primera vez a Colombia como destino turístico, señalando: "Olvídese todo cuanto se haya oído sobre Colombia. Demonizado durante décadas, este país es hoy un destino seguro, asequible, accesible y decididamente emocionante". En el año 2017 nuestro país apareció por primera vez en la prestigiosa guía turística *Frommer's,* en una edición en la que se exaltaban nuestras numerosas experiencias en materia de cultura, naturaleza y aventura. Ese mismo año *CNN* denominó a Colombia como "el secreto turístico mejor guardado de Suramérica".

En el año 2018, Colombia recibió por primera vez en su historia más de 4,3 millones de turistas

extranjeros y marcó una tasa de crecimiento del sector turismo cuatro veces mayor a la del promedio mundial. En el año 2019, de acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el país rompió récords en materia de turismo, logrando un número de visitantes extranjeros de más de 4 millones y medio (un crecimiento de 2,7% respecto al año 2018) y alcanzó un porcentaje de ocupación hotelera del 57,8%.

Este crecimiento de la actividad turística, de acuerdo con Costas Christ, editor de turismo de *National Geographic,* se debe a que Colombia "es uno de los lugares más biodiversos del planeta, una de cada diez especies del mundo está aquí, tiene una diversidad geográfica impresionante y una cultura tradicional muy rica que todavía no es explotada de la mejor manera".

EFECTOS DE LA PANDEMIA DEL COVID-19 SOBRE EL SECTOR TURISMO Y LENTA RECUPERACIÓN

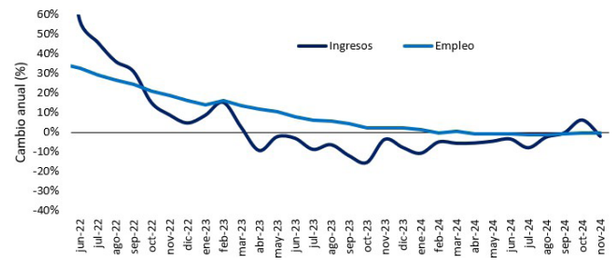
Lamentablemente, el impulso que venía experimentando el sector turismo en la última década sufrió un fuerte rezago en el año 2020 como consecuencia de la pandemia del Covid-19. Mientras que algunos tipos de comercio tenían permitida su operación durante el aislamiento, los establecimientos del sector, hoteles, aerolíneas, agencias de viajes, empresas de transporte terrestre, bares, restaurantes, parques temáticos y de diversiones, cines, museos, entre otros, fueron los primeros en cerrar sus puertas y los últimos en poder abrirlas.

Después de que en el año 2019 el turismo venía rompiendo récords en casi todos los indicadores, en el año 2020 el sector tuvo pérdidas sin precedentes. Según datos de la Cuenta Satélite de Turismo del DANE, en el año 2019 el sector turismo generaba al país un valor agregado por encima de los 25,3 billones de pesos, cifra con la cual alcanzaba un 2,6% de participación en el PIB Nacional. En contraste con estos resultados, en el año 2020 el sector generó un valor agregado de 13,9 billones (una pérdida de más de 11 billones de pesos), lo que representó una participación del 1,5% del PIB nacional.

A finales de 2021 e inicios de 2022, con la eliminación de las restricciones de movilidad ante el mayor control del Covid-19, aunado a la recuperación económica, el sector turístico empezó a reflejar un ritmo de crecimiento más acelerado. Esta dinámica en un entorno de incentivos tributarios en el sector permitió una recuperación sólida en la actividad económica del turismo en todo el 2022. En el año en mención, el valor agregado del alojamiento y servicios de comida aumentó 20% frente al registro de 2019 y la división de transporte aéreo fue 7,5% superior al registro prepandemia.

Lo anterior fue resultado de un mejor comportamiento de la ocupación hotelera, que pasó del 48,8% en 2019 a 55,5% en 2022; los ingresos reales hoteleros aumentaron en 2022 un 8% frente a 2019 y el número de vuelos nacionales aumentó en 21,2% en 2022 frente al año prepandemia. En general, el 2022 fue un sólido año para la actividad turística nacional, donde las afectaciones del paro de 2021 y la pandemia de Covid-19 fueron solventadas y los ingresos en las actividades relacionadas aumentaron de manera importante.

Gráfico 1. Ingresos y empleo en el sector de alojamiento



Fuente: DANE. Elaboración propia.

En línea con el comportamiento de la demanda de servicios turísticos, el empleo en el sector ha tenido un mejor desempeño en los últimos dos años frente a 2020. No obstante, a diferencia del valor agregado, el número de personas que trabajan en la división de alojamiento y servicios de comidas no ha alcanzado los registros prepandemia. En 2019, 1,5 millones de personas trabajaban en actividades relacionadas, y el 2022 cerró con 48 mil empleos menos frente al registro del año anterior a la pandemia. Esta división representa el 6,7% del empleo total en el país, pero en departamentos como San Andrés el sector representa el 23% de los empleos, en Casanare el 11%, en Quindío, Guaviare y Vichada el 10%, y en Magdalena, Arauca, Amazonas y Atlántico el 9%.

EFECTOS DE LA ELIMINACIÓN DE LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y COYUNTURA EN 2023

Si bien los incentivos tributarios otorgados durante la pandemia tenían vigencia hasta diciembre de 2022, el Gobierno nacional decidió no ampliar los beneficios para el 2023. Además, la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes archivó el Proyecto de Ley número 123 Cámara de 2022, *por medio de la cual se prorrogan los incentivos tributarios necesarios para la reactivación económica del sector turismo en Colombia, otorgados por la Ley 2068 de 2020*, donde se presentó inicialmente la propuesta de reducir el IVA a los tiquetes aéreos, entre otros, para 2023.

Así pues, el costo de los tiquetes aéreos, el alojamiento y restaurantes ha aumentado considerablemente, ubicándose en máximos históricos en los primeros dos meses del año en curso. Estos rubros han contribuido en cerca de 15% del aumento de la inflación total en el país, que no ha encontrado techo y se ubica en 13,28%. Además, según la plataforma Kayak y *RCN*, los tiquetes aumentaron en promedio 72% a San Andrés, 59% a Santa Marta, 46% a Bogotá, 44% a Cartagena y 40% a Medellín 2022 y 2023.

En términos de Índice de Precios al Consumidor, la inflación correspondiente a la subclase

"Transporte de pasajeros y equipaje en avión" se encuentra en máximos desde mayo del año 2000. En febrero de 2022, la inflación anual en este segmento fue de 42,8%, continuando con la tendencia al alza del año 2022, pero que se aceleró a partir de 2023. Este incremento en el nivel de precios de los tiquetes es casi 7 veces superior al promedio histórico de este rubro, lo cual evidencia que los aumentos de precios de los tiquetes aéreos no son resultado de un fenómeno estructural sino de un aspecto coyuntural.

Gráfico 2. Inflación anual del rubro "Transporte de pasajeros y equipaje en avión"



Fuente: DANE. Elaboración propia.

Al fenómeno de incremento en los precios, ante la eliminación de los beneficios tributarios relacionados, se ha sumado la suspensión de operaciones de las aerolíneas *Viva Air* y *Ultra Air.* Según la plataforma Kayak[2], los vuelos en la fecha de Semana Santa se incrementaron hasta un 23%, solamente por la cancelación de operaciones de *Viva Air*. Las menores operaciones y la reducción de la oferta aérea como consecuencia de la aerolínea Ultra Air continuarán profundizando el incremento de los precios de los tiquetes aéreos, afectando así la dinámica económica de las regiones con importantes participaciones del sector turístico.

Al respecto, el Ministro de Transporte, Guillermo Reyes, mencionó que "entramos en un proceso de análisis y evaluación de un proyecto y de una serie de iniciativas para la reducción de los Impuestos de Valor Agregado (IVA) que hoy es del 19%, y el impuesto que se cobra a la gasolina".

En mérito de lo expuesto, el presente proyecto de ley se encuentra en línea con las estrategias planteadas por el Gobierno nacional para hacer frente a la crítica situación del sector turismo y busca evitar que la crisis se siga agravando.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

MEDIDAS ADELANTADAS POR EL PAÍS PARA LA REACTIVACIÓN DEL SECTOR TURISMO:

ESTÍMULOS CREADOS POR LA LEY GENERAL DE TURISMO

Ante la difícil situación que enfrentaba el sector turismo en el año 2020, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el apoyo de 50 congresistas, presentó al Congreso de la República el Proyecto de Ley número 403 de 2020 Cámara, 281 de 2020 Senado, *por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones*, que se convertiría tras su discusión en el Congreso en la Ley 2068 de 2020.

Esta norma incluyó un capítulo de Incentivos Tributarios para el Fomento de la Actividad Turística, que contempla:

- Disminución de tarifa del Impuesto sobre las Ventas (IVA) del 19% al 5% para los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos, hasta el 31 de diciembre de 2022 (artículo 43).

- Facultad al Gobierno nacional para otorgar subvenciones a empresas de servicio de transporte aéreo, a través del presupuesto del Ministerio de Transporte, con el fin de promover la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo y atención de las rutas sociales (artículo 54).

ESFUERZOS DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA POR CONTINUAR IMPULSANDO LA REACTIVACIÓN DEL SECTOR TURISMO

Tras la expedición de la Ley General de Turismo, además de los ya enunciados estímulos contenidos en la Ley de Inversión Social, en el Congreso de la República se intentó prorrogar los beneficios para la recuperación del sector turismo, tal y como se detalla a continuación:

- Proyecto de Ley número 123 de 2022 Cámara, *por medio de la cual se prorrogan los incentivos tributarios necesarios para la reactivación económica del sector turismo en Colombia, otorgados por la Ley 2068 de 2020.*

Autores: Senadores *Miguel Uribe Turbay, Paloma Susana Valencia Laserna, Paola Andrea Holguín Moreno, Josué Alirio Barrera Rodríguez;* Representantes *Christian Munir Garcés Aljure, Darío Cadavid Márquez, José Jaime Uscátegui Pastrana, Andrés Eduardo Forero Molina, Alexánder Guarín Silva, Alexis Triana Rincón, Atilano Alonso Giraldo Arboleda.*

El proyecto de ley tenía por objeto prorrogar los incentivos tributarios necesarios para la reactivación económica del sector turismo, otorgados por la Ley 2068 de 2020, con el propósito de brindarle a este sector el impulso final que necesita para su recuperación económica, y para regresar a la senda de crecimiento y generación de desarrollo económico para el país, que tenía antes del inicio de la pandemia del Covid-19.

En el proyecto de ley se buscaba prorrogar los siguientes incentivos tributarios:

- Prórroga a la exención en la sobretasa a la energía para prestadores de servicios turísticos.
- Prórroga a la tarifa de IVA del 5% a los tiquetes aéreos.
- Reducción transitoria del impuesto sobre las ventas (IVA) para los servicios de hotelería y turismo.
- Exclusión del impuesto sobre las ventas (IVA) para la comercialización de artesanías.

• Reducción transitoria de las tarifas del impuesto nacional al consumo en el expendio de comidas y bebidas.

Sin embargo, el mencionado proyecto de ley fue archivado en la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes. Teniendo en cuenta lo anterior, se procede a explicar los objetivos de este proyecto de ley que nos ocupa.

III. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto otorgar incentivos tributarios relacionados con la reducción de la tarifa del IVA a los tiquetes aéreos, con el propósito de brindarle a este sector el impulso final que necesita para su recuperación económica, así como para enfrentar la coyuntura inflacionaria y el contexto de reducción de la oferta aérea.

IV. DISPOSICIONES NORMATIVAS Y JUSTIFICACIÓN

Mediante el articulado del proyecto de ley, se busca otorgar el siguiente incentivo tributario:

PRÓRROGA A LA TARIFA DE IVA DEL 5% A LOS TIQUETES AÉREOS

Mediante el artículo 2º del proyecto de ley, se busca modificar el artículo 468-3 del Estatuto Tributario, con el fin de otorgar, hasta el 31 de diciembre de 2027, la tarifa del 5% en el Impuesto sobre las Ventas (IVA) que pagan los contribuyentes por los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos.

De acuerdo con la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), solo el subsector de transporte aéreo aportaba a la economía colombiana antes de la pandemia unos 10.500 millones de dólares al PIB, y generaba 665.000 empleos, entre directos e indirectos. Como hemos podido evidenciar con la revisión de los datos de tráfico aéreo, el país tiene todavía un rezago importante respecto a 2019 tanto en el número de pasajeros que se movilizan diariamente en vuelos regulares como en el número de vuelos.

El beneficio del IVA del 5% en la compra de tiquetes aéreos, servicios conexos y tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos, y la consecuente disminución en el costo de los tiquetes que realicen las aerolíneas bajo esta tarifa, se constituirá para los ciudadanos en un estímulo importante para la realización de viajes turísticos hasta el año 2027.

V. MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 2º. ***Son fines esenciales del Estado***. servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer

su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

LEYES DE LA REPÚBLICA

- Ley 300 de 1996. Por la cual se expide la ley general de turismo, y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1101 de 2006. Por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 - Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.

- Ley 1558 de 2012. Por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 -Ley General de Turismo, la Ley 1101 de 2006 y se dictan otras disposiciones.

- Ley 2010 de 2019. Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, el empleo, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la Ley 1943 de 2018 y se dictan otras disposiciones.

- Ley 2068 de 2020. Por la cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.

- Ley 2155 de 2021. Por medio de la cual se expide la ley de inversión social y se dictan otras disposiciones.

- Decreto número 1074 de 2015, reglamentario único del Sector Comercio, Industria y Turismo.

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7º de la Ley 819 de 2003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo".

En cumplimiento de dicho presupuesto normativo, se remitió copia de este proyecto de ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que, en el marco de sus competencias, determine el costo de la reducción del IVA en los tiquetes aéreos en el recaudo. Sin embargo, el presente proyecto de ley tiene como objetivo impulsar la demanda por vuelos en el país, lo que se traduciría en un aumento en la compra de tiquetes, reduciendo así el impacto de la disminución de la tarifa sobre el recaudo.

VII. CONFLICTOS DE INTERÉS

El presente proyecto de ley es de carácter general; sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido del presente proyecto de ley y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República durante el trámite del mismo.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República

JUAN FERNANDO CAICEDO
Senador de la República

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 415 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se amplían los incentivos y beneficios para promover la movilidad eléctrica y sostenible, se modifica la Ley 1964 de 2019 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., septiembre de 2026

Doctor

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Radicación **Proyecto de Ley** número 415 de 2026 Cámara**.**

Atento saludo.

Presento ante la Honorable Cámara de Representantes el **Proyecto de Ley número 415 de 2026 Cámara**, *por medio de la cual se amplían los incentivos y beneficios para promover la movilidad eléctrica y sostenible, se modifica la Ley 1964 de 2019 y se dictan otras disposiciones***,** iniciativa legislativa que cumple las disposiciones de la normatividad vigente.

Agradecemos surtir el trámite correspondiente.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Partido Conservador Colombiano

PROYECTO DE LEY NÚMERO 415 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se amplían los incentivos y beneficios para promover la movilidad eléctrica y sostenible, se modifica la Ley 1964 de 2019 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. ***Objeto.*** La presente ley tiene por objeto ampliar los incentivos y beneficios para promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

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

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

Artículo 3º. ***Impuesto sobre Vehículos Automotores.*** Adiciónese el parágrafo 5º al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 5º. ***Descuento en la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para vehículos eléctricos.***

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

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

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

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

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, en los tres meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará las condiciones de identificación, señalización y uso de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo.

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

Artículo 7º. ***Gravamen arancelario para la importación de vehículos eléctricos.*** El gravamen arancelario aplicable a la importación de vehículos automotores nuevos de propulsión cien por ciento (100%) eléctrica, destinados al transporte de personas o mercancías y clasificados en las subpartidas arancelarias correspondientes del Arancel de Aduanas colombiano, será del cero por ciento (0%).

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

Parágrafo 2º. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo,

actualizará las subpartidas arancelarias a las cuales resulte aplicable el gravamen del cero por ciento (0%).

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo 2º. Para efectos de determinar el incremento en las ventas, únicamente se tendrán en cuenta los **vehículos eléctricos nuevos vendidos a consumidores finales en el territorio nacional y cuya matrícula inicial haya sido registrada en Colombia durante el respectivo año gravable**, cuyas operaciones se encuentren debidamente soportadas mediante factura electrónica de venta o documento equivalente y registradas en la contabilidad del contribuyente.

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

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

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

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

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

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Partido Conservador Colombiano

Jorge Rodrigo Tovar Hurtado
Yamit Noe

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 415 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se amplían los incentivos y beneficios para promover la movilidad eléctrica y sostenible, se modifica la Ley 1964 de 2019 y se dictan otras disposiciones.

I. OBJETO DE LA INICIATIVA

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

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

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

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

II. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY.

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

- **Artículo 1º.** ***Objeto***

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

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

- **Artículo 2º.** ***Reducción del impuesto sobre vehículos automotores***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Artículo 4º.** ***Descuento en el SOAT***

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

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

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

- **Artículo 5º.** ***Parqueaderos preferenciales***

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

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

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

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

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

- **Artículo 6º.** ***Gravamen arancelario para vehículos eléctricos***

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

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

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

El instrumento resulta consistente con la orientación reciente de la política arancelaria colombiana, que ha venido diferenciando las tecnologías vehiculares según sus niveles de

emisiones. En 2024, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo señaló que la modificación del arancel automotor buscaba armonizar los objetivos de reindustrialización con los objetivos ambientales, de movilidad sostenible y transición energética, estableciendo una estructura diferenciada según la tecnología vehicular.

- **Artículo 7º.** ***Incentivo tributario por incremento en las ventas***

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

El descuento se estructura progresivamente:

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

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

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

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

- **Artículo 8º.** ***Vigencia***

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

V. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

La transición hacia sistemas de transporte de menores emisiones constituye uno de los principales desafíos de la política ambiental, energética y económica contemporánea. En Colombia, esta transición adquiere especial relevancia debido al peso que tiene el transporte en las emisiones nacionales, al elevado consumo de combustibles fósiles del sector y a los efectos que la contaminación atmosférica genera sobre la calidad de vida y la salud de la población.

La necesidad de avanzar en esta dirección encuentra respaldo en información reciente y verificable. De acuerdo con **el** Inventario Nacional de Emisiones y Absorciones Atmosféricas 1990-2024, presentado por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), Colombia registró en 2024 emisiones netas de aproximadamente **276,7 millones de toneladas de CO_2 equivalente**. Por primera vez desde 2022, el sector Energía superó al sector de uso del suelo como principal fuente de emisiones del país. Dentro del sector energético, el transporte terrestre constituye uno de los principales componentes: en 2024 el sector transporte generó **36.035,3 kilotoneladas de CO_2 equivalente**, siendo el mayor aportante dentro del sector Energía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

públicas continúan teniendo un papel relevante durante la fase de transición.

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

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

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

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

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

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

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

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

La importancia de fortalecer estos instrumentos también debe analizarse desde una perspectiva de largo plazo. La IEA proyecta que, aun sin considerar nuevas medidas de política, el parque mundial de vehículos eléctricos podría multiplicarse más de seis veces entre 2025 y 2035. La misma organización estima que, bajo las políticas actuales, los vehículos eléctricos podrían evitar alrededor de cinco millones de barriles de petróleo diarios hacia 2030.

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

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

La intervención legislativa propuesta responde, además, a una etapa concreta del desarrollo del mercado colombiano. El crecimiento observado en las matrículas de vehículos eléctricos demuestra que existe una demanda creciente, mientras que la participación todavía limitada de estas tecnologías

indica que persisten barreras que pueden ralentizar su adopción. La finalidad de los incentivos propuestos es contribuir a superar dichas barreras durante esta etapa de transición, favoreciendo una incorporación progresiva y sostenible de vehículos eléctricos al parque automotor.

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

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

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

VI. JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA, ENERGÉTICA Y FISCAL DE LA INICIATIVA

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

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

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

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

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

El FEPC tiene como finalidad atenuar las fluctuaciones de los precios de los combustibles en el mercado interno frente a las variaciones de los precios internacionales. Cuando se presenta una diferencia entre el precio de referencia y el precio interno reconocido dentro del mecanismo, pueden generarse obligaciones a cargo del Fondo.

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

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

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

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

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

Esta diferencia es fundamental.

La transición hacia vehículos eléctricos no elimina el FEPC ni permite afirmar que cada vehículo eléctrico adquirido produzca un ahorro fiscal equivalente al subsidio de un determinado

número de galones. El costo o beneficio fiscal del Fondo depende de múltiples variables, entre ellas los precios internacionales, la tasa de cambio, la metodología de estabilización y el diferencial aplicable en cada periodo.

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

La relación puede expresarse de la siguiente manera:

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

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

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

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

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

La sustitución de combustibles líquidos por electricidad también permite aprovechar la infraestructura y las capacidades nacionales del sector eléctrico. En consecuencia, la electrificación del transporte puede articularse con la transición energética que experimenta el sistema eléctrico colombiano, permitiendo desplazar progresivamente parte de la demanda energética del transporte hacia un vector energético cuya generación puede incorporar fuentes de menor intensidad de emisiones.

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

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

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

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

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

En este sentido, la iniciativa busca complementar las medidas destinadas a mejorar la sostenibilidad del FEPC con una política que actúe sobre una de las variables estructurales que inciden en su exposición: **la demanda de combustibles fósiles del sector transporte**.

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

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

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

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

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

VII. CONSIDERACIONES SOBRE IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley incorpora una consideración sobre su eventual impacto fiscal y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Dicha disposición exige que los proyectos que otorguen beneficios tributarios hagan explícitos sus costos fiscales y la fuente de ingreso adicional para su financiación.

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

1. Impuesto sobre vehículos automotores

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

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

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

2. Gravamen arancelario

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

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

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

3. Descuento tributario en el impuesto sobre la renta

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

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

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

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

4. Consideración fiscal general

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

En particular, los beneficios no se conceden de manera general al sector automotor, sino que se concentran exclusivamente en vehículos de propulsión cien por ciento eléctrica y, en el caso del

descuento de renta, en contribuyentes que acrediten un incremento efectivo en sus ventas.

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

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

5. Compatibilidad fiscal

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

En atención a que se trata de una iniciativa de origen parlamentario, el análisis realizado incorpora los elementos necesarios para identificar y dimensionar preliminarmente sus efectos fiscales, sin perjuicio del concepto que corresponde emitir al Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante el trámite legislativo, de conformidad con el artículo 7º de la Ley 819 de 2003. La jurisprudencia constitucional ha señalado que para las iniciativas de origen congresional no se exige un análisis exhaustivo del costo fiscal, sino una consideración suficiente que permita identificar sus efectos fiscales básicos.

6. Conclusión

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

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

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

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Partido Conservador Colombiano

Yamit Noe Hurtado

Jorge Rodrigo Tovar

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 30 de Septiembre del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 415 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HR Alfredo Ape Cuello, Yamit Noe Hurtado, Jorge Rodrigo Tovar

SECRETARIO GENERAL

CONTENIDO

Gaceta número 1496 - Miércoles, 7 de octubre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY **Págs.**

Proyecto de Ley número 411 de 2026 Cámara, por medio de la cual se excluyen del impuesto sobre las ventas (IVA) los alimentos para perros y gatos, se modifican los artículos 424 y 468-1 del Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones 1

Proyecto de Ley número 412 de 2026 Cámara, por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos 6

Proyecto de Ley número 415 de 2026 Cámara, por medio de la cual se amplían los incentivos y beneficios para promover la movilidad eléctrica y sostenible, se modifica la Ley 1964 de 2019 y se dictan otras disposiciones..... 10