

Bogotá D.C., Noviembre de 2023

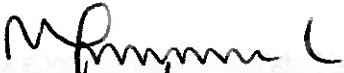
Doctor  
**CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX**  
Presidente  
Comisión Tercera Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Bogotá

**Referencia:** Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley No. 273 de 2023 Cámara "Por medio de la cual se reduce de forma permanente la tarifa del IVA para los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos".

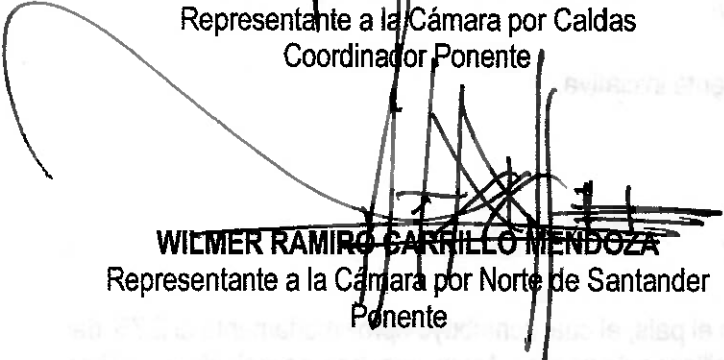
Respetado señor Presidente:

En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 273 de 2023 Cámara "Por medio de la cual se reduce de forma permanente la tarifa del IVA para los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos".


Cordialmente,

  
**WILDER IEERSON ESCOBAR ORTIZ**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Coordinador Ponente

  
**ELKIN RODOLFO OSPINA OSPINA**  
Representante a la Cámara por Antioquia  
Ponente

  
**WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA**  
Representante a la Cámara por Norte de Santander  
Ponente

**ETNA TÁMARA ARGOTE CALDERÓN**  
Representante a la Cámara por Bogotá  
Ponente

	
<b>COMISIÓN TERCERA CAMARA DE REPRESENTANTES</b>	
Recibido Por:	<u>Juan Carlos</u>
Fecha:	<u>15 NOV 23</u>
Hora:	<u>3:26 PM</u>
Número de Radicado:	<u>8425</u>

## 1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 273 de 2023 Cámara, de autoría del Honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 9 de octubre de 2023.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Tercera Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la Ley 3ª de 1992.

Así pues, la Mesa Directiva de la comisión procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la Coordinación al Honorable Representante Wilder Iberson Escobar Ortiz y como Ponentes a los Honorables Representantes Elkin Rodolfo Ospina Ospina, Etna Támara Argote Calderón y Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza.

## 2. OBJETO

La iniciativa reduce de forma permanente la tarifa del impuesto sobre las ventas – IVA, para los tiquetes aéreos, los servicios conexos o complementarios y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos. Lo anterior, mediante la adición de un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%).

## 3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con tres (3) artículos incluyendo el de su vigencia.

El artículo primero (1º) expone el objeto de la iniciativa, la cual consiste en reducir, de forma permanente, la tarifa del impuesto sobre las ventas – IVA- para los tiquetes aéreos, los servicios conexos o complementarios y la tarifa administrativa asociativa a la comercialización de los mismos.

En el artículo segundo (2º), adiciona un numeral al artículo 468 – 3 del Estatuto Tributario, donde se encuentran los bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%).

En el artículo tercero (3º), enmarca la vigencia de la presente iniciativa.

## 4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 4.1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El sector aéreo ha sido clave para incentivar el turismo en el país, el cual contribuye aproximadamente al 2,7% del PIB nacional con un aporte estimado anual de \$10,5 mil millones de pesos<sup>1</sup>. Así mismo, ha sido incluida en el Plan Estratégico Aeronáutico 2023 a través de su visión que involucra la movilización de más de 100 millones de pasajeros, todo esto en el marco de las dinámicas mundiales, en función de fortalecer las condiciones globales que ha presentado el transporte aéreo en el mundo y respondiendo a su contribución en el crecimiento de la

<sup>1</sup> Tomado de cifras de IATA (International Air Transport Association).

economía.

Para el primer semestre de 2023, se movilizaron alrededor de 27.461.000 pasajeros<sup>2</sup>, lo que significó un incremento del 0,2% comparado con el año anterior y registrando un aumento de 49.000 personas; sin embargo, en relación con los destinos domésticos, la Aeronáutica Civil señaló el movimiento de 14.160.000 pasajeros, que comparativamente con el año anterior, decreció en un 11,6% (con un registro estimado de 16.022.000 pasajeros en 2022).

Dicha reducción responder a factores como:

1. El alza en el precio de los combustibles, los costos operacionales y de los mantenimientos (cotizados en dólares) que sufrieron incrementos durante el aumento del dólar, lo que impactó fuertemente a la industria aérea durante el primer semestre del año.
2. En el caso del transporte aéreo colombiano existe una carga impositiva alta, compuesta por tasas y contribuciones que se tienen que cobrar en la venta del tiquete, creando así barreras artificiales que elevan los precios de los consumidores. En el último escenario, los impuestos y tarifas pueden llegar fácilmente al 50% del precio total del billete.

De acuerdo con estimaciones elaboradas por la IATA, se generaría una reducción de 4,9 millones de pasajeros domésticos (15,4%) y 1,9 millones de pasajeros internacionales (13%) por el regreso del IVA al 19%, considerando que la reducción del Impuesto sobre las Ventas entre 2020 y 2022 aliviaron los costos de operación (IVA combustible) y los costos de los usuarios (IVA tiquetes aéreos), de forma que, el decremento del IVA en 14 puntos porcentuales podría generar un aumento del 15,4% (4,9 millones) en la demanda doméstica y cerca del 13% (1,9 millones) en la internacional; de esta manera, se incentivaría el transporte a destinos domésticos.

Por otro lado, este impuesto estaría penalizando a las personas de ingresos medio-bajos, teniendo en cuenta que el perfil del viajero aéreo estima que el 75% de las personas que declararon viajar en avión en el último año pertenecen a los estratos 2 y 3, de forma que se tasa el ingreso promedio por persona alrededor de \$2.444.079 e ingresos promedios por hogar de \$2.586.203 pesos.

Así mismo, el aporte del sector aéreo al PIB nacional se vería impactado directamente en un estimado de \$290 millones de dólares de contribución y afectaría alrededor de 9.500 empleos directos.

Dicho lo anterior, la disminución del IVA a los tiquetes aéreos dinamizaría la economía nacional e incrementaría el consumo en el sector hotelero y en restaurantes, en la medida que se piense en las metas establecidas del Plan Nacional de Desarrollo y su implicancia con el sector turístico en el país.

Según estudios internacionales realizados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico<sup>3</sup> y el Foro Económico Mundial, la recuperación del sector será lenta considerando las restricciones de viaje que aún existen en ciertos destinos e igualmente, teniendo en cuenta las consecuencias ocasionadas por la inflación mundial; en el caso colombiano, el cese de operaciones de dos aerolíneas de bajo costo durante marzo de 2023 (Viva Air con una participación del 20,8% y Ultra Air con 8,1%)<sup>4</sup> que ocupaban alrededor del 30% del total de la oferta en el sector de las aerolíneas y repercutió en las 34 rutas nacionales donde ambas participaban, ocasionaron

<sup>2</sup> Cifras tomadas de Mintransporte (2023).

<sup>3</sup> Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE (2022).

<sup>4</sup> CNN Latinoamérica – Colombia (2023).

una caída en el turismo e incrementaron el valor de los tiquetes para los consumidores debido a la reducción de la oferta.

Actualmente, un destino como San Andrés que mensualmente recibía alrededor de 131 mil turistas, ha visto una reducción del 68% pues la isla pasó de tener 37 vuelos diarios a 15, de forma que para el mes de agosto la conectividad fue de 137 frecuencias semanales directas, un 29% menos en comparación con el mismo mes en 2022, ocasionando pérdidas por más de 75 mil millones de pesos<sup>5</sup>, registrando una caída del 55,6%.

Además, Cotelco reveló que julio, un mes clave por la temporada de vacaciones, la ocupación hotelera en San Andrés fue del 61,03%, observándose una disminución de 4,93 puntos porcentuales comparativamente con 2022 y se evidenciaron comportamientos negativos en la tasa de ocupación en 17 regiones, siendo San Andrés y Providencia, Cesar, Norte de Santander, Valle del Cauca y Meta las que tuvieron mayores impactos.

Se debe tener en cuenta que la reducción del IVA ayudará a cerrar la brecha entre los precios con impuestos y los precios de mercado, de forma que se incentivaría la demanda y acceso a los servicios aéreos y contribuiría a cumplir con las metas establecidas por el Gobierno Nacional y el Plan 2023 de la Aeronáutica Civil considerando que Colombia es uno de los países de Latinoamérica con mayor número de impuestos en el pago del transporte aéreo<sup>6</sup>, actualmente se pagan tasas administrativas, aeroportuaria, el IVA y el impuesto al Carbono.

## 4.2. DERECHO COMPARADO

A título de ejemplo, es importante resaltar dos casos de dos mercados similares al colombiano en el cual se optó por la reducción permanente de tasas asociadas a los servicios de transporte aéreo como herramienta o medio para fortalecer e impulsar el sector aéreo.

- En Ecuador, el Gobierno recientemente redujo dos impuestos que son: Potencia Turística, aplicado para ecuatorianos que viajan al exterior y el Eco Delta al 5%, para extranjeros que viajan a dicho país, el precio del billete aéreo se redujo aproximadamente en un 13%, de forma que para marzo de 2023 Quito alcanzó una recuperación del 89% de su conectividad aérea regular<sup>7</sup>.
- Actualmente en Costa Rica, donde los tiquetes aéreos tienen un IVA del 4%, se estima que el tráfico aéreo comercial creció a una tasa del 6% anual<sup>8</sup> recibiendo alrededor de 968 mil turistas por vía aérea y ubicándolo como uno de los países que mayor cantidad de turistas extranjeros que recibe en Latinoamérica.

## 5. MARCO NORMATIVO

### 5.1. COMPETENCIA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de

<sup>5</sup> Tomado de las cifras presentadas en el Congreso Nacional de Anato (2023).

<sup>6</sup> Tomado de un estudio realizado por la Asociación del Transporte Aéreo de Colombia (2017).

<sup>7</sup> Swiss Info (2023).

<sup>8</sup> Cifras tomadas de Cepal (2017).

Representantes” de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la **Ley 3 de 1992** “Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones”, consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Tercera, las siguientes:

**“ARTÍCULO 2o.** Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

*Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:*

*(...)*

*Comisión Tercera.*

*Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: hacienda y crédito público; **impuestos y contribuciones**; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de la banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación financiera; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro.*

*(...)*. (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

## 5.2. CONSTITUCIONALES

Artículos: 1, 2, 3, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 23, 26, 27, 28, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 54, 58, 61, 67, 70, 71, 80, 83, 84, 85, 87, 114, 150 (No. 1, 7, 8, 23), 152, 154, 157, 209, 339, 345, 350, 356 y 359.

## 5.3. LEGALES

Estatuto Tributario – Decreto 624 de 1989 “Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los Impuestos Administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales”.

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

## 6. SOLICITUD DE CONCEPTOS

En virtud del artículo 23 de la Constitución Política que consagra el Derecho de Petición y del artículo 258 de la Ley 5 de 1992 que establece el término de cinco (5) días para dar respuesta a las solicitudes elevadas ante funcionarios autorizados por parte de los Congresistas, y en ejercicio del derecho fundamental del acceso a la información contemplado en el artículo 4 de la Ley 1712 de 2014, el día 7 de noviembre de 2023 se solicitó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y al Fondo Nacional de Turismo – FONTUR emitir concepto jurídico en el marco de sus funciones al Proyecto de Ley de la referencia.

Sobre el particular, se menciona que, hasta la fecha de presentación de la ponencia, no ha sido remitida ninguna respuesta por parte de las entidades mencionadas.

## 7. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

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

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue

**beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**

- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, se estima que de la discusión y aprobación del presente proyecto de Ley no podría generarse un conflicto de interés en consideración al interés particular, actual y directo de los congresistas, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero de civil, por cuanto se tratan de disposiciones de carácter general. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

## **8. IMPACTO FISCAL**

El artículo 7 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 el día 7 de noviembre de 2023 copia de este proyecto de ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que, en el marco de sus competencias determine la viabilidad fiscal de este proyecto y remita concepto para que sea evaluado al momento de presentar ponencia de primer debate.

Resulta necesario resaltar que la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2003:

*“Por lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe*

*inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.*

*Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.*

*Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.*

*Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.*  
(Subrayado fuera del texto)

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte en sentencia C-315 de 2008 ha dicho:

*“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica*



*trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.”*

Finalmente, la Corte Constitucional puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, donde se manifestó que:

*“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Subrayado fuera del texto).*

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En otras palabras, si bien son los miembros del Congreso de la República a quienes compete la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que el Poder Ejecutivo en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.


## 9. PROPOSICIÓN

En los términos anteriores, rendimos ponencia positiva y solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 273 de 2023 Cámara *“Por medio de la cual se reduce de forma permanente la tarifa del IVA para los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos”*.

Cordialmente,



**WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Coordinador Ponente



**ELKIN RODOLFO OSPINA OSPINA**  
Representante a la Cámara por Antioquia  
Ponente



**WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA**  
Representante a la Cámara por Norte de Santander  
Ponente

**ETNA TÁMARA ARGOTE CALDERÓN**  
Representante a la Cámara por Bogotá  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 273 de 2023 CÁMARA  
“POR MEDIO DE LA CUAL SE REDUCE DE FORMA PERMANENTE LA TARIFA DEL IVA PARA  
LOS TIQUETES AÉREOS DE PASAJEROS, SERVICIOS CONEXOS Y LA TARIFA  
ADMINISTRATIVA ASOCIADA A LA COMERCIALIZACIÓN DE LOS MISMOS”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**Artículo 1. Objeto:** La presente ley tiene por objeto reducir, de forma permanente, la tarifa del impuesto sobre las ventas – IVA – para los tiquetes aéreos, los servicios conexos o complementarios y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos.


**Artículo 2.** Adiciónese un numeral al artículo 468 – 3 del Estatuto Tributario el cual quedará así:

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

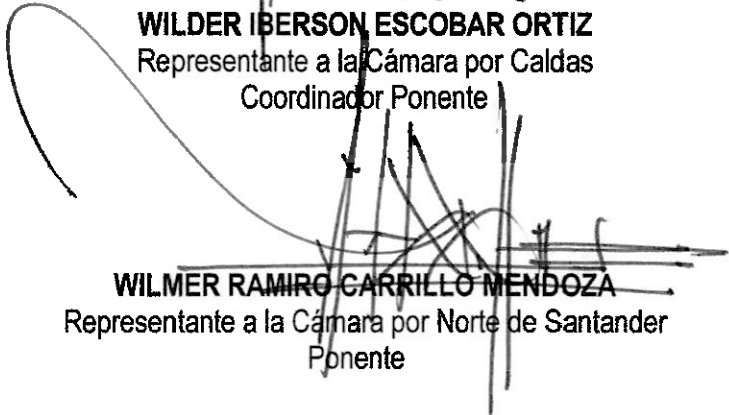
**Artículo 3. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.



**WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ**  
Representante a la Cámara por Caldas  
Coordinador Ponente



**ÉLKIN RODOLFO OSPINA OSPINA**  
Representante a la Cámara por Antioquia  
Ponente



**WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA**  
Representante a la Cámara por Norte de Santander  
Ponente

**ETNA TÁMARA ARGOTE CALDERÓN**  
Representante a la Cámara por Bogotá  
Ponente

