Bogotá, D.C., agosto de 2025

Doctor

**JAIME LUIS LACOTURE PEÑALOZA**

Secretario General

Cámara de Representantes

**E.S.D.**

**REFERENCIA:** Proyecto de ley ordinaria para radicación (texto y justificación).

Honorable Secretario General,

En virtud del artículo 150 y 154 de la Constitución Política de Colombia, el artículo 6° numeral 2°, 139, 140, 145, de la ley 5° de 1992, me permito radicar ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley ***“Proyecto de Ley por medio del cual se establecen mecanismos para la reposición y modernización de vehículos de transporte de pasajeros y de carga en Colombia”***

Por lo anterior, se solicita darle el trámite correspondiente indicado en el artículo 144 y siguientes de la ley 5° de 1992.

Atentamente, 

| EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE  Representante Casanare  Centro Democrático |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. **TEXTO PROPUESTO**

**PROYECTO DE LEY ORDINARIA NO. \_\_\_\_ DE 2025**

***“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MECANISMOS PARA LA REPOSICIÓN Y MODERNIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA EN COLOMBIA.”***

**EL CONGRESO DE COLOMBIA,**

**DECRETA**

**ARTÍCULO 1: OBJETO.** La presente ley tiene como objeto establecer un incentivo tributario, denominado IVA CREI, con el fin de promover la modernización de los vehículos de transporte público de pasajeros y de servicio público o particular de carga.

Este incentivo busca reducir significativamente los costos de inversión y operación para los pequeños propietarios de vehículos, mejorando así la competitividad, la seguridad vial y la calidad del aire a través de la reducción de emisiones de material particulado y CO2.

**ARTÍCULO 2: DEFINICIONES.** Para los efectos del presente proyecto de ley, se entienden las siguientes definiciones.

* 1. **IVA CREI:** Incentivo tributario que permite a pequeños propietarios de vehículos modernizar su flota de transporte mediante una reducción de costos de inversión y operación.
  2. **CREI (Certificado de Cumplimiento de Requisitos para el Registro Inicial de Vehículo Nuevo en Reposición con Exención de IVA):** Certificado emitido a través del sistema RUNT que acredita a los propietarios como beneficiarios de la exención del impuesto sobre las ventas (IVA).
  3. **CREIPASAJEROS:** Certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público de pasajeros.
  4. **CREICARGA:** Certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público o particular de carga.

**ARTÍCULO 3: NATURALEZA Y ALCANCE DEL INCENTIVO.** Se establece la exención total del Impuesto sobre las Ventas (IVA) para los vehículos nuevos, que sean adquiridos para la reposición de vehículos de transporte público de pasajeros y de servicio público o particular de carga, según los parámetros y condiciones definidas en la presente ley. El incentivo aplicará exclusivamente para los pequeños propietarios que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo siguiente.

**ARTÍCULO 4. BENEFICIARIOS:** Podrán postularse para este beneficio los propietarios que posean hasta tres (3) vehículos de transporte público de pasajeros y/o hasta dos (2) vehículos de transporte público o particular de carga, siempre que estos últimos tengan un peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

**ARTÍCULO 5: VIGENCIA DEL INCENTIVO:** El incentivo tendrá una vigencia de cinco (5) años, contados a partir del 07 de agosto de 2026 y durante este periodo, los propietarios podrán reponer, por una única vez, uno o dos de sus vehículos, siempre y cuando cumplan con las condiciones para obtener el certificado CREIPASAJEROS o CREICARGA.

**ARTÍCULO 6: REQUISITOS DE ACCESO** Para acceder al beneficio del IVA CREI, el propietario deberá estar inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el vehículo a reponer debe estar registrado en estado ACTIVO, libre de gravámenes, ser de las mismas características que el nuevo vehículo y prestar el servicio en la misma modalidad.

**ARTÍCULO 7: REGLAMENTACIÓN:** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades competentes, reglamentará el procedimiento para acceder al beneficio del IVA CREI, esta reglamentación establecerá los pasos a seguir por el propietario y las especificaciones técnicas para la generación de los certificados CREIPASAJEROS y CREICARGA.

El trámite se podrá realizar de manera virtual a través del Sistema RUNT.

**ARTÍCULO 8: VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



| EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE  Representante Casanare  Centro Democrático |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

1. **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El artículo 145 de la ley 5° de 1992 indica la exigencia de que todo proyecto de ley presentado ante la Secretaría General de la respectiva Corporación deberá contener un título, encabezamiento, parte dispositiva y exposición de motivos, por tal razón, el presente documento, expone los motivos por los cuales se presenta esta iniciativa legislativa.

* 1. **COMPETENCIA**

La Comisión Tercera Constitucional Permanente, por disposición normativa, es competente para conocer del presente Proyecto de Ley, de conformidad con lo establecido por el Artículo 2° de la Ley 3° de 1992, por cuanto versa sobre: “hacienda y crédito público; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro”.

* 1. **CONTENIDO, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

El **OBJETO** del presente proyecto de ley es establecer un incentivo tributario, denominado IVA CREI, con el fin de promover la modernización de los vehículos de transporte público de pasajeros y de servicio público o particular de carga, así mismo, este incentivo busca reducir significativamente los costos de inversión y operación para los pequeños propietarios de vehículos, mejorando así la competitividad, la seguridad vial y la calidad del aire a través de la reducción de emisiones de material particulado y CO2.

Este proyecto de ley se encuentra integrado por el siguiente **CONTENIDO**:

| **ARTÍCULO** | **CONTENIDO** |
| --- | --- |
| **1** | Objeto |
| **2** | Definiciones |
| **3** | Naturaleza del incentivo |
| **4** | Beneficiarios |
| **5** | Vigencia del Incentivo |
| **6** | Requisitos de Acceso |
| **7** | Reglamentación |
| **8** | Vigencia y derogatorias |

La **JUSTIFICACIÓN** de este proyecto de ley tiene su fundamento en El presente proyecto de ley se sustenta en una problemática estructural que afecta al sector de transporte en Colombia: un parque automotor envejecido.

Esta situación, lejos de ser un simple dato estadístico, tiene consecuencias directas y severas en la competitividad económica, la seguridad vial y la salud pública del país, y por ello, la presente iniciativa legislativa busca introducir una solución efectiva y focalizada a través del incentivo tributario IVA CREI.

**La necesidad de modernización: un problema con múltiples aristas**

Según datos del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y análisis de entidades como la Federación Colombiana de Transportadores de Carga (Colfecar), el parque automotor de carga en Colombia tiene una edad promedio de 21 años, lo que lo posiciona como uno de los más antiguos de América Latina.

En el caso de los vehículos de servicio público en general, cerca del 30% supera los 16 años de antigüedad. Este envejecimiento se traduce en:

1. **Ineficiencia económica y pérdida de competitividad:** Los vehículos antiguos son menos eficientes en el consumo de combustible y requieren un mantenimiento más frecuente y costoso.

Esto aumenta los gastos operativos de los transportadores, quienes en su mayoría son pequeños propietarios, afectando directamente su rentabilidad y capacidad para competir en un mercado cada vez más exigente.

La modernización permite la entrada de tecnologías que reducen el consumo de combustible hasta en 2,000 galones por año, lo que representa un ahorro sustancial.

1. **Riesgos para la seguridad vial:** Los vehículos más viejos carecen de las tecnologías de seguridad activa y pasiva presentes en modelos más recientes, y sus sistemas de frenado, suspensión y dirección suelen ser menos fiables.

Esto incrementa el riesgo de fallas mecánicas en carretera y, consecuentemente, la siniestralidad vial, afectando la vida de conductores, pasajeros y otros actores viales.

1. **Deterioro de la calidad del aire y la salud pública:** Los vehículos antiguos, en particular aquellos con motor diésel, son responsables de una gran parte de las emisiones contaminantes, como el material particulado (PM2.5) y el dióxido de carbono (CO2). Un estudio de 2023 estimó que el sector del transporte de carga por carretera aportó el 98% del total de emisiones contaminantes, impulsado por la obsolescencia de los vehículos.

La renovación de la flota con modelos que incorporan tecnologías más limpias y eficientes es una medida contundente para mejorar la calidad del aire en los centros urbanos y, por ende, proteger la salud de la población.

**El IVA CREI como solución estratégica**

El proyecto de ley propone el incentivo tributario IVA CREI, una herramienta diseñada para ser económicamente viable y socialmente justa. Al exonerar del IVA la compra de un vehículo nuevo para reponer uno antiguo, la iniciativa elimina una barrera de entrada crucial para los pequeños transportadores, quienes representan la gran mayoría del sector, por lo que este enfoque no solo impulsa la renovación vehicular, sino que también fomenta el emprendimiento y la formalización en el transporte.

En este sentido, el proyecto de ley no es solo una medida económica, sino una política pública integral que promueve el desarrollo sostenible.

Al incentivar la modernización, se logran simultáneamente beneficios en competitividad, seguridad vial y protección del medio ambiente, consolidando un sector de transporte más eficiente, seguro y respetuoso con el entorno.

* 1. **BREVE MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO**

Marco Constitucional se encuentra el numeral 15 del artículo 150 constitucional le otorga la competencia al Congreso de la Republica para realizar leyes de honores

*“****ARTÍCULO 150.*** *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

*(…)*

*(…)”.*

* 1. **IMPACTO FISCAL**

Este proyecto de ley no ordena gasto público no afectando el marco fiscal de mediano plazo, si no que da facultades al Gobierno Nacional para que pueda reglamentar todo lo concerniente al régimen de IVA CREI

El artículo 7 de la Ley 869 de 2008, sobre el análisis de impacto fiscal en los proyectos de ley dice:

“***ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS.*** *En todo momento, 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.*

*Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*

*El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.*

*Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*

*En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”*.

Se evidencia entonces con lo expuesto en el marco constitucional, jurisprudencial y legal que, este proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”.

Lo anterior, en concordancia con la Sentencia Constitucional No, 948 de 2014, que, sobre las autorizaciones en un proyecto de ley de Honores, manifestó:

“***MEDIDAS QUE IMPLIQUEN O PUEDAN GENERAR GASTOS AL ERARIO EN LEYES DE HONORES****-Regla de decisión.*

*En lo concerniente a la incorporación de medidas que impliquen o puedan generar gastos del erario en leyes de honores, la Corporación tiene plenamente definida una regla de decisión, según la cual el Congreso de la República no puede incorporar en ellas apropiaciones o partidas no previstas en las normas de presupuesto, pero sí puede autorizar gastos, en el ejercicio de su potestad de configuración del derecho, pues, según lo ha precisado esta Corporación, tales gastos podrán ser efectuados o no por el Gobierno Nacional, quien determinará si define las partidas y apropiaciones necesarias al momento de ejercer su iniciativa en materia de gasto público*”.

* 1. **RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

La radicación, discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, toda vez que cualquier beneficio o carga en el que pueda existir un eventual interés coincide o se fusiona con los intereses del electorado, dado el carácter de general de aquellos.

Para esto, la segunda parte del artículo 286 de la ley 5° de 1992 expone unos casos en específico en la cual la misma ley entiende que no existe conflicto de intereses:

“***ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.***

*(…)*

*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.*

*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.*

*(…)”.*

No obstante a lo anterior, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada congresista evaluarlos.

De los Honorables Congresistas, 

| EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE  Representante Casanare  Centro Democrático |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |