

Bogotá D.C. abril de 2026

Señor  
**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ**  
Presidente  
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

**ASUNTO:** Radicación ponencia para primer debate Comisión Sexta

**PROYECTO DE LEY:175 de 2025 Cámara** *“Por medio de la cual se establecen mecanismos para la reposición y modernización de vehículos de transportes de pasajeros y de carga en Colombia”*

En mi condición de Representante a la Cámara del Congreso de la República, y en cumplimiento de los términos estipulados en el artículo 153 de la Ley 5° de 1992, me permito rendir informe de **PONENCIA POSITIVA** para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del **PROYECTO DE LEY NO. 175 DE 2025 CÁMARA.** *“Por medio de la cual se establecen mecanismos para la reposición y modernización de vehículos de transportes de pasajeros y de carga en Colombia”.*

Cordialmente,

  
**YULIETH ANDREA SANCHEZ**  
Representante a la Cámara

## TABLA DE CONTENIDO

1. TRÁMITE LEGISLATIVO Y ANTECEDENTES
2. OBJETO CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY
3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DEL PROYECTO DE LEY
4. IMPACTO FISCAL
5. CONFLICTO DE INTERÉS
6. PROPOSICIÓN
7. TEXTO PROPUESTO

### 1. TRÁMITE LEGISLATIVO Y ANTECEDENTES

Este es un **PROYECTO DE LEY ORDINARIA**, de contenido congresional, que, según el contenido de su articulado y su justificación, le corresponde su **COMPETENCIA** a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto de conformidad con el octavo inciso del artículo 2° de la Ley 3° de 1992 y 183 de la ley 5° de 1992.

El presente proyecto de ley es de **INICIATIVA CONGRESIONAL**, y fue radicado el día 5 de agosto de 2025 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes para que se le diera el trámite dispuesto en el artículo 144 de la ley 5° de 1992 por el H.R. Carlos Edward Osorio Aguilar, H.R. Edinson Vladimir Olaya Mancipe, H.R. Eduar Alexis Triana Rincón, H.R. José Jaime Uscategui Pastrana, H.R. Yenica Sugein Acosta Infante y la H.R. Yulieth Andrea Sánchez Carreño y fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1429 del 2025.

## 2. OBJETO, CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

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 CO<sub>2</sub>.

El **CONTENIDO** del presente proyecto es el siguiente:

ARTÍCULO	CONTENIDO
1	Objeto
2	Definiciones
3	Naturaleza y alcance de la iniciativa
4	Beneficiarios
5	Vigencia del Incentivo
6	Requisito de acceso
7	Reglamentación
8	Vigencia

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.

2. **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.

3. **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.

### 3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DEL PROYECTO DE LEY

El ordenamiento constitucional le ha otorgado al Congreso de la República la potestad de configuración legislativa en materia tributaria, lo cual le permite decretar la disminución de

impuestos, contribuciones o tasas nacionales con un objetivo claro y es el de estimular o incentivar determinadas actividades o comportamientos, lo anterior téngase en cuenta, que va en concordancia con los artículos 150 y 154 de la Carta Magna

Así mismo, la Ley 3 de 1992 en el inciso 7 del artículo 2 dispuesto los temas a tratar en la comisión sexta, de la siguiente manera:

“Comisión Sexta.

*Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geostacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura”.*

Ahora bien, la Corte constitucional ha sido clara en otorgar potestad de configuración en materia tributaria con unos límites constitucionales, en palabras de la corte:

*(...) el legislador tiene la facultad de “crear, modificar, aumentar, disminuir y suprimir tributos, determinando a quiénes se cobrará, así como las reglas y excepciones”, siempre que “se ejerza dentro de los parámetros superiores, en particular, los previstos por los “artículos 95.9 y 363 de la Constitución, que consagran los principios de justicia, equidad, eficiencia y progresividad”<sup>1</sup>*

Sumado a lo anterior, la misma Corte Constitucional en sentencia C-1261 de 2005 Precisó:

*3.2. En materia tributaria, la regla general es que todos tienen el deber de tributar de conformidad con los criterios establecidos en la Constitución. No obstante, el legislador también está facultado para contemplar exenciones, siempre que lo haga por iniciativa del Gobierno (art. 154 CP), de acuerdo con la conveniencia y oportunidad de excluir a ciertos tipos de personas, entidades o sectores del pago de ciertos tributos, ya sea para estimular o incentivar ciertas actividades o comportamientos, o con el propósito de reconocer situaciones de carácter económico o social que ameriten la exención.<sup>[8]</sup> Así, el legislador cuenta con la autonomía para fijar el grupo de contribuyentes favorecido con una exención y no vulnera la Constitución por el sólo hecho de definirlo, ya que, como se dijo, es la propia Carta la que de manera expresa prevé la posibilidad (arts. 154 y 294 CP*

---

<sup>1</sup> Sentencia C 203 de 2021. MP Paola Andrea Meneses Mosquera

#### 4. 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 IVACREI

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*”.

#### 5. CONFLICTO 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 1º 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

## 6. PROPOSICIÓN

En relación con las anteriores consideraciones expuestas, presento **PONENCIA POSITIVA** para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes del **PROYECTO DE LEY NO. 175 DE 2025 CÁMARA** “*Por medio de la cual se establecen mecanismos para la reposición y modernización de vehículo de transporte de pasajeros y de carga en Colombia*”

Cordialmente,

  
YULIETH ANDREA SANCHEZ  
Representante a la Cámara

## 7. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISION SEXTA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES.

“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 CO<sub>2</sub>.

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

**2.1. 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.

**2.2. 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).

**2.3. CREIPASAJEROS:** Certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público de pasajeros.

**2.4. 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 7 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.

  
YULIETH ANDREA SÁNCHEZ  
Representante a la Cámara