



**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 312 DE 2025 CÁMARA**

***“POR MEDIO DE LA CUAL SE REDUCE LA TARIFA DEL IVA EN TIQUETES
AÉREOS”***

Bogotá, D.C., mayo de 2026

Doctor

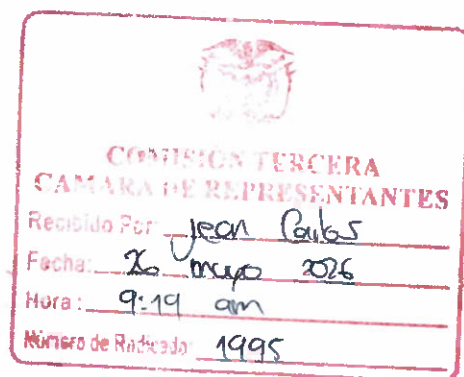
WILMER YAIR CASTELLANOS HERNÁNDEZ

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Hacienda y Crédito Público

Cámara de Representantes



Doctora

ELIZABETH MARTINEZ BARRERA

Secretaria

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Hacienda y Crédito Público

Cámara de Representantes

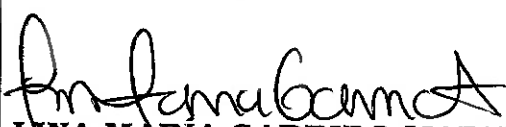
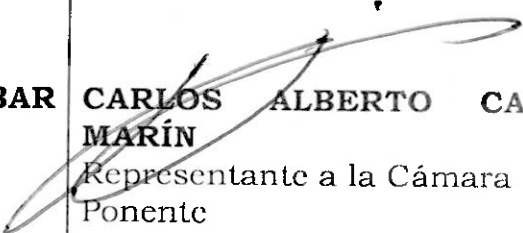
Referencia: Informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 312 de 2025 Cámara *“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”*.

Honorable doctor Castellanos,

En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes y de los deberes establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos a continuación informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 312 de 2025 Cámara *“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”*.



Atentamente,

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN Representante a la Cámara Ponente
 WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ Representante a la Cámara Ponente	 CARLOS ALBERTO CARREÑO MARÍN Representante a la Cámara Ponente



INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 312 DE 2025 CÁMARA

***“POR MEDIO DE LA CUAL SE REDUCE LA TARIFA DEL IVA EN TIQUETES
AÉREOS”***

Por instrucción de la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en la Ley 5 de 1992, presentamos informe de ponencia positiva para Primer Debate del Proyecto de Ley número 312 de 2025 Cámara *“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”*.

El siguiente informe de ponencia se estructura de la siguiente manera:

1. Competencia
2. Trámite legislativo y antecedentes
3. Sobre el Proyecto
4. Objeto del Proyecto
5. Contexto histórico del proyecto
6. Contenido del Proyecto
7. Justificación del Proyecto de Ley
8. Breve marco normativo del Proyecto
9. Impacto fiscal
10. Relación de posibles conflictos de interés
11. Proposición
12. Articulado

I. 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”*.



II. TRÁMITE DE LA INICIATIVA Y ANTECEDENTES

Durante la actual legislatura, el pasado nueve (09) de septiembre del año 2025, fue radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes por los Honorables Representantes a la Cámara Christian Munir Garcés Aljure, Juan Fernando Espinal Ramírez, Óscar Darío Pérez Pineda, Yenica Sugein Acosta Infante y Yulieth Andrea Sánchez Carreño; y por los Honorables Senadores Ciro Alejandro Ramírez Cortes, Enrique Cabrales Baquero, Esteban Quintero Cardona y María Angélica Guerra, López el Proyecto de Ley número 312 de 2025 Cámara *“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”*.

Dada su naturaleza en materia de tributación, la Honorable Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes ha nombrado a los congresistas Lina María Garrido Martín, Wilder Iberson Escobar, Carlos Alberto Carreño Marín y Óscar Darío Pérez Pineda para que rindan informe de ponencia para Primer Debate del mencionado Proyecto de Ley, la cual fue asignada el pasado veinticuatro (24) de abril del año en curso, y se encuentra publicada en la gaceta del congreso No. 105 de 2026.

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 No. 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 contemplaba:

1. 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).
2. Facultar 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).



III. SOBRE EL PROYECTO

Naturaleza	Proyecto de Ley
Consecutivo	No. 312 de 2025 (Cámara)
Título	Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos
Materia	Tributación
Autor	H.R. Óscar Darío Pérez Pineda y otros.
Ponentes	Coordinador ponente H.R. Óscar Darío Pérez Pineda Ponentes H.R. Lina María Garrido Martín H.R. Wilder Iberson Escobar H.R. Carlos Alberto Carreño Marín
Origen	Cámara de Representantes
Radicación	09 de septiembre de 2025
Tipo	Ordinaria
Estado	Pendiente de dar primer debate

IV. OBJETO DEL PROYECTO

La finalidad de la iniciativa legislativa es 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, de forma tal que se pretende modificar el artículo 468-3 del Estatuto Tributario.

V. CONTEXTO HISTÓRICO DEL ASUNTO OBJETO DEL PROYECTO

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 pre pandemia.

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 89% frente a 2019 y el número de vuelos nacionales aumentó en 21,2% en 2022 frente al año pre pandemia. 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.

En línea con el comportamiento de la demanda de servicios turísticos, el pico 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 pre pandemia. 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 No. 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% para Bogotá, 44% a Cartagena y 40% a Medellín en 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.

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, 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 del cierre de la aerolínea Ultra Air continuará profundizando el incremento de los precios de los tiquetes aéreos, afectando así la dinámica económica de las regiones con importantes participaciones del sector turístico.

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.

VI. CONTENIDO DEL PROYECTO

La presente iniciativa consta de tres artículos, incluida su correspondiente vigencia. El artículo primero señala la finalidad de la iniciativa



parlamentaria. Mediante el artículo segundo 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 2028, 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.

VII. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley se inscribe en el marco de que 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 sigue 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: *“Olvídense todo cuanto se haya oído sobre Colombia”*.

Demonizado durante décadas, este país es hoy es 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 Sudamérica”*.

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”*.



Panorama actual

La presente iniciativa legislativa encuentra fundamento en la necesidad imperiosa de fortalecer la competitividad del sector turístico colombiano, estimular el crecimiento económico nacional, democratizar el acceso al transporte aéreo y consolidar a Colombia como un destino estratégico de inversión, turismo y desarrollo regional. Durante la emergencia derivada de la pandemia ocasionada por el COVID-19, el Estado colombiano adoptó medidas extraordinarias encaminadas a evitar el colapso de múltiples sectores económicos severamente afectados por la crisis sanitaria global. Dentro de dichas medidas, se implementó la reducción del Impuesto sobre las Ventas (IVA) aplicable a los tiquetes aéreos, disminuyéndose temporalmente del diecinueve por ciento (19%) al cinco por ciento (5%), medida que produjo efectos positivos verificables sobre la recuperación gradual del turismo, la conectividad aérea y la dinámica comercial asociada a esta actividad económica.

No puede desconocerse que el transporte aéreo constituye hoy uno de los principales motores de integración territorial, desarrollo económico y cohesión social. En un país con las complejidades geográficas de Colombia, caracterizado por cordilleras, extensas regiones apartadas y grandes distancias interurbanas, el acceso al transporte aéreo deja de ser un lujo para convertirse en una verdadera necesidad pública de interés nacional. La reducción del IVA en los tiquetes aéreos no representa únicamente un alivio tributario para los consumidores; constituye, en realidad, un poderoso mecanismo de estímulo económico transversal cuyos efectos benéficos se irradian sobre múltiples sectores productivos. Cada viaje aéreo genera una cadena de valor que impacta positivamente la hotelería, la gastronomía, el comercio local, el transporte terrestre, los operadores turísticos, las agencias de viajes, los servicios culturales, los emprendimientos regionales y, en general, toda la economía vinculada al turismo y al consumo interno.

En consecuencia, disminuir la carga tributaria sobre los tiquetes aéreos incrementa la demanda de viajeros, favorece la ocupación hotelera, dinamiza el comercio regional, incentiva la inversión privada en destinos turísticos y fortalece miles de pequeñas y medianas empresas que dependen directa o indirectamente de la movilidad de personas dentro del territorio nacional. Desde una perspectiva macroeconómica, la medida genera un efecto multiplicador sobre la economía nacional. La disminución del IVA permite reducir el costo final de los viajes, incentivando el consumo y aumentando el flujo turístico nacional e internacional. Ello se traduce en mayor circulación de capital, incremento del recaudo derivado de otras

actividades económicas conexas y generación de empleo formal en sectores históricamente sensibles a las fluctuaciones económicas. La experiencia comparada y la evidencia empírica obtenida durante la vigencia de la tarifa reducida demostraron que el alivio tributario produjo un incentivo real sobre la demanda aérea. Las promociones, la ampliación de rutas y el incremento de pasajeros contribuyeron significativamente a la recuperación del sector turístico tras la crisis sanitaria, consolidando una política pública eficaz y socialmente útil.

Adicionalmente, esta iniciativa se encuentra en armonía con los principios constitucionales de equidad tributaria, eficiencia económica y prevalencia del interés general consagrados en la Constitución Política de Colombia. El sistema tributario no puede concebirse exclusivamente como una herramienta recaudatoria; debe también servir como instrumento de desarrollo, redistribución y promoción de actividades estratégicas para la Nación. En tal sentido, el legislador está llamado a estructurar políticas fiscales inteligentes que permitan incentivar sectores capaces de generar riqueza, empleo y bienestar colectivo. El turismo, por su capacidad de expansión y su efecto dinamizador sobre la economía regional, constituye precisamente uno de esos sectores estratégicos.

Ya en el Derecho Romano se comprendía que la prosperidad de los pueblos dependía de la circulación efectiva del comercio y de la movilidad de las personas. El antiguo aforismo *“salus populi suprema lex esto”* —la salud y el bienestar del pueblo deben ser la ley suprema— recuerda que toda decisión estatal debe orientarse al beneficio colectivo y al fortalecimiento de las condiciones materiales de vida de la población. Igualmente, la tradición jurídica romana reconocía que los tributos excesivos podían convertirse en obstáculos para el comercio y la expansión económica, afectando la estabilidad social y la prosperidad pública. Bajo esa misma lógica, reducir la carga tributaria sobre el transporte aéreo constituye una medida razonable, proporcional y orientada al interés general, en cuanto promueve el desarrollo económico sin sacrificar los fines esenciales del Estado. Debe resaltarse, además, que Colombia posee una riqueza turística excepcional por antonomasia. La diversidad geográfica, cultural, ecológica e histórica del país convierte al turismo en una de las actividades con mayor potencial de crecimiento sostenible. Desde las costas del Caribe y el Pacífico hasta las regiones cafeteras, amazónicas, llaneras y andinas, existe un inmenso potencial económico que sólo puede desarrollarse plenamente si se garantiza una conectividad aérea eficiente, accesible y competitiva.

La reducción permanente o prolongada del IVA a los tiquetes aéreos constituye, por tanto, una medida de alto impacto económico y social que permitirá:



- Incentivar el turismo nacional e internacional.
- Fortalecer la competitividad del sector aeronáutico.
- Incrementar el flujo de viajeros.
- Estimular la economía regional.
- Generar empleo directo e indirecto.
- Impulsar la industria hotelera y gastronómica.
- Promover el comercio y los servicios asociados.
- Facilitar la integración territorial.
- Democratizar el acceso al transporte aéreo.
- Y consolidar a Colombia como destino turístico de clase mundial.

En mérito de lo expuesto, esta iniciativa legislativa no solo responde a criterios de conveniencia económica, sino también a principios de justicia tributaria, desarrollo regional y bienestar general, constituyéndose en una herramienta legítima y necesaria para el fortalecimiento integral de la economía colombiana y la consolidación del turismo como eje estratégico de crecimiento nacional.

VIII. BREVE MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa encuentra sólido sustento en los principios constitucionales que orientan la intervención legítima del Estado en la economía, la promoción del interés general y la adopción de medidas tributarias orientadas al bienestar colectivo. Desde la tradición jurídica clásica, como fue señalado en un aparte anterior a esta ponencia, se ha reconocido que *“salus populi suprema lex esto”* —*el bienestar del pueblo constituye la ley suprema*—, principio que inspira la obligación estatal de implementar políticas públicas dirigidas al fortalecimiento económico y social de la Nación. De igual manera, el aforismo romano *“ubi commercium, ibi prosperitas”* permite comprender que allí donde el comercio, la circulación y la movilidad de las personas son estimulados, surge naturalmente el desarrollo económico y la estabilidad social. Bajo esa lógica, el Estado moderno no sólo está facultado, sino constitucionalmente llamado, a adoptar medidas tributarias que impulsen sectores estratégicos de la economía nacional, particularmente aquellos con alto impacto en el empleo, la productividad y el desarrollo regional.

En primer lugar, el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece como 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 Carta Política. En consecuencia, toda medida



orientada a estimular el turismo, la conectividad aérea y la reactivación económica encuentra respaldo en dicho mandato superior.

Asimismo, el artículo 333 de la Constitución reconoce la libertad económica y la iniciativa privada, precisando que la actividad económica y la empresa tienen una función social que implica obligaciones. La misma disposición faculta expresamente al Estado para intervenir, por mandato de la ley, en la economía con el propósito de racionalizarla y lograr el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo.

En concordancia con lo anterior, el artículo 334 superior dispone que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá especialmente para promover la productividad, la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones. La reducción del IVA aplicable a los tiquetes aéreos constituye precisamente una herramienta legítima de intervención económica encaminada a incentivar el turismo, fortalecer la conectividad territorial y estimular múltiples sectores productivos asociados.

De igual manera, el artículo 363 de la Constitución Política consagra que el sistema tributario se fundamenta en los principios de equidad, eficiencia y progresividad. Bajo tales postulados, resulta jurídicamente viable establecer tratamientos tributarios diferenciales cuando estos persiguen fines constitucionalmente legítimos, como la protección del empleo, la dinamización económica y la promoción de actividades estratégicas para el desarrollo nacional.

Por su parte, el artículo 95 constitucional, al referirse a los deberes de la persona y del ciudadano, establece la obligación de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de justicia y equidad. Ello implica que la tributación no puede entenderse exclusivamente desde una perspectiva recaudatoria, sino también como un instrumento de política pública destinado a generar crecimiento económico sostenible y bienestar colectivo.

Adicionalmente, el artículo 300 y el artículo 311 de la Constitución reconocen la importancia del desarrollo territorial y la autonomía de las entidades territoriales, principios que se ven fortalecidos mediante políticas públicas que incrementen el turismo, el comercio y la conectividad de las regiones históricamente apartadas o con menor desarrollo económico.

En ese orden de ideas, la presente iniciativa legislativa se ajusta plenamente al ordenamiento constitucional colombiano, en tanto persigue fines legítimos de interés general, fortalece sectores estratégicos de la economía,



promueve la competitividad nacional y materializa el deber estatal de adoptar medidas orientadas a la prosperidad general y al desarrollo equilibrado del territorio nacional.

Así, conforme al principio romano *“utilitas publica praeferenda est privatae”* —*el interés público debe prevalecer sobre el interés particular*—, la reducción del IVA en los tiquetes aéreos se erige como una medida razonable, proporcional y constitucionalmente admisible, destinada a maximizar el bienestar colectivo, estimular el crecimiento económico y consolidar al turismo como motor esencial del desarrollo colombiano.

IX. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 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, determinen el costo de la reducción del IVA en los tiquetes aéreos en el recaudo. Sin embargo, dado que al proyecto busca impulsar el turismo y la compra de tiquetes, el IVA no recaudado por concepto de tiquetes, es efectivamente recaudado por mayores tributos relacionados con el impuesto al consumo y el IVA asociado al consumo de otros bienes y servicios turísticos o relacionados con él (restaurantes, comercio, industria, alojamiento, entre otros).

X. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3 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 5ª 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).

Frente al Proyecto de Ley 312 de 2025 Cámara “Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: El interés particular, actual y directo de los congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): “No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”.

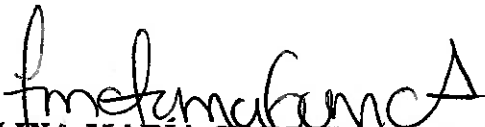
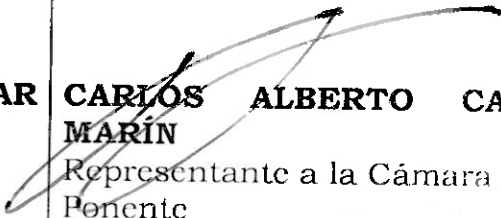
Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5a de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

XI. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones anteriormente expuestas, y conforme a lo establecido en la Ley 5 de 1992, nos permitimos rendir Informe de Ponencia para Primer Debate **POSITIVA**, y en consecuencia solicitarles a los honorables miembros de la Honorable Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, **APROBAR** en Primer Debate el Proyecto de Ley número 312 de 2025 Cámara “Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”, conforme al texto que se anexa.



Atentamente,

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN Representante a la Cámara Ponente
 WILDER IBERSON ESCOBAR Representante a la Cámara Ponente	 CARLOS ALBERTO CARREÑO Representante a la Cámara Ponente

XII. ARTICULADO

PROYECTO DE LEY N° 312 DE 2025

“Por medio de la cual se reduce la tarifa del IVA en tiquetes aéreos”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

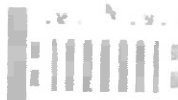
DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reducir temporalmente la tarifa del IVA en los tiquetes aéreos.

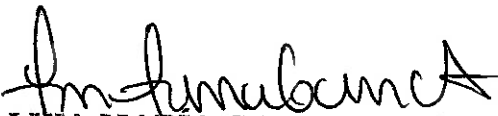
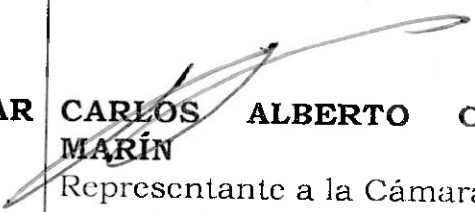
ARTÍCULO 2. Adiciónese un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2028, así:

“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.



Atentamente,

 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara Coordinador Ponente	 LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN Representante a la Cámara Ponente
 WILDER IBERSON ESCOBAR Representante a la Cámara Ponente	 CARLOS ALBERTO CARREÑO Representante a la Cámara Ponente