



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 1186

Bogotá, D. C., jueves, 3 de septiembre de 2026

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 216 DE 2026
CÁMARA

por medio del cual se promueve e incentiva la producción, distribución y uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y sus subproductos energéticos en Colombia, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover e incentivar el desarrollo de una nueva industria, con alcance global, enfocada en la producción, distribución y el uso de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF), sus subproductos energéticos y sus materias primas, producidos en Colombia, con el propósito de fomentar encadenamientos productivos y agroindustriales, el desarrollo regional, contribuir a la transición productiva, aportar a las metas de descarbonización del transporte aéreo y cumplir con los compromisos internacionales en materia de emisiones, considerando condiciones logísticas y garantizando el acceso a este servicio.

Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, los términos relativos a la producción transporte, distribución y uso de combustibles sostenibles de aviación tienen el siguiente significado:

Combustibles Sostenibles de Aviación SAF (Sustainable Aviation Fuels): Son los componentes sintéticos de mezcla (SBC) o combustibles de aviación semisintéticos (Semi Synthetic Jet Fuel-SSJF), coprocesados y/o mezclados, que cumplen

con los criterios de sostenibilidad del esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Combustibles de Aviación Convencionales CAF (Conventional Aviation Fuels): Combustibles de aviación derivados del petróleo para motores tipo turbina que atienden las especificaciones técnicas y de calidad establecidas por la OACI y los reglamentos técnicos vigentes expedidos por el Gobierno nacional.

Combustibles Sostenibles de Aviación Coprocesados (SAF Coprocesado): SAF producido mediante hidroprocesamiento de ésteres, ácidos grasos provenientes de biomasa líquida (aceites, grasas, ácidos grasos, aceites pirolíticos u otros) renovable que es procesada conjuntamente con cargas fósiles en unidades convencionales de refinerías de petróleo, y en su parte renovable cumple los criterios de sostenibilidad y elegibilidad establecidos por la OACI.

Materia prima: Tipo de material básico que se utiliza para producir Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos, de origen no fósil y de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos por la OACI.

NEAT SAF: Corresponde a los componentes sintéticos de mezcla (SBC) hidrocarburos sintetizados a partir de fuentes distintas al petróleo, que cumplen las especificaciones técnicas y de calidad establecidas por la OACI y los reglamentos técnicos vigentes expedidos por el Gobierno nacional, y que deben ser mezclados con combustibles de aviación para motores tipo turbina

para su utilización, conforme a las proporciones y parámetros de calidad definidos en el reglamento técnico expedido por el Gobierno nacional.

Proceso de conversión: Tipo de tecnología que se utiliza para la producción de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos por la OACI.

Subproductos energéticos: Combustibles o energéticos sostenibles, avanzados y renovables que se producen como parte del proceso productivo o bajo la ruta tecnológica de los combustibles sostenibles de aviación, que tienen usos diferentes a los SAF.

Vía o Ruta de producción: Combinación específica de materia prima y proceso de conversión que se utiliza para producir Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos.

Parágrafo. Para todos los efectos de esta ley y del marco legal vigente, los Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos se consideran biocombustibles avanzados.

Artículo 3°. Registro de emisiones. A efectos de contabilizar la adquisición de Combustibles Sostenibles de Aviación tanto en vuelos internacionales como domésticos y de acuerdo con el RAC-216 o la norma que lo sustituya, se tendrán como parámetros los establecidos por los estándares internacionales para cada vía o ruta de producción, teniendo en consideración los requisitos de elegibilidad y certificación para SAF de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Los operadores aéreos reportarán anualmente a la Aeronáutica Civil - Aerocivil las certificaciones de producto y la reducción de emisiones por adquisición de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF, expedidas por los organismos acreditados elegibles por la normativa de la OACI.

Parágrafo. El reporte de reducción de emisiones de los vuelos domésticos por la adquisición de SAF será entregado por la Aerocivil al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible que lo incorporará como parte de la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) por sus siglas en inglés.

Artículo 4°. Impuesto a las ventas (IVA). Modifíquese el numeral 2 del artículo 477 del Estatuto Tributario quedará así:

Los Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos, así como las materias primas destinadas a su producción.

Artículo 5°. Incentivos a la producción, mezcla, almacenamiento y distribución nacional de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos. i.) Los proyectos para la producción nacional de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF, sus subproductos energéticos y sus materias primas de acuerdo con las vías o rutas de producción definidas en el artículo segundo de la presente ley, ii.) La producción

nacional de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF, sus subproductos energéticos y sus materias primas asociadas y iii.) Las actividades de mezcla, almacenamiento y distribución de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF: y sus subproductos energéticos gozarán de los siguientes incentivos.

A. Renta y complementarios. Los obligados a declarar renta que realicen directamente inversiones en los proyectos y actividades señalados en este artículo tendrán derecho a descontar de su renta, en un periodo no mayor de 15 años, contados a partir del año gravable siguiente en el que haya entrado en operación la inversión, el 50% del total de la inversión, realizada.

El valor para descontar por este concepto en ningún caso podrá ser superior al 50% de la renta líquida del contribuyente, determinada antes de restar el valor de la inversión.

B. Incentivo arancelario. Las personas naturales o jurídicas que, a partir de la vigencia de la presente ley, sean titulares de nuevas inversiones en los proyectos y actividades señalados en este Artículo, gozarán de exención del pago de los derechos arancelarios de importación de maquinaria, equipos, materiales e insumos destinados exclusivamente para labores de reinversión y de inversión en dichos proyectos.

La exención del pago de los derechos arancelarios a que se refiere el literal anterior se aplicará a los proyectos y actividades señalados en este artículo, que estén registrados y deberá ser solicitada a la DIAN como mínimo 15 días hábiles antes de la importación requerida.

C. Instrumentos para la promoción, incentivo contable de depreciación acelerada de activos. Las actividades de producción, distribución y adquisición de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos, gozarán del régimen de depreciación acelerada. Los activos fijos reales productivos, objeto de la presente ley, podrán acogerse a depreciación acelerada con una tasa global anual de hasta el 33,33%, sin perjuicio de las tasas superiores autorizadas por la legislación tributaria vigente. La tasa aplicable podrá ajustarse anualmente por el titular del proyecto, previa comunicación a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

D. Los bienes y servicios nacionales e importados destinados a la preinversión, inversión y operación de los proyectos estarán exentos de IVA.

Para los efectos de la obtención de los presentes beneficios, los proyectos deberán estar registrados ante el Ministerio de Minas y Energía.

Para efectos de garantizar la disponibilidad de materias primas nacionales, los nuevos proyectos que incluyan producción y acopio de materias primas dirigidos a la producción nacional de SAF y/o de otros energéticos que se registren ante el Ministerio de Minas y Energía, podrán acceder a los mismos beneficios tributarios, arancelarios y

contables establecidos en este artículo, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Parágrafo 1º. Los beneficios tributarios y arancelarios y los tratamientos fiscales preferenciales que se deriven de lo establecido en el presente capítulo continuarán vigentes por un plazo de veinticinco (25) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

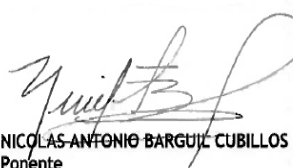
Parágrafo 2º. El Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (FENOGE) podrá financiar y/o ejecutar proyectos de producción, almacenamiento, distribución y adquisición de Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos, con sus recursos o a través de recursos otorgados por el Ministerio de Minas y Energía o cualquier otra entidad pública, privada o mixta, así como por organismos de carácter multilateral e internacional.

Artículo 6 º. *Impuesto al carbono.* Los Combustibles Sostenibles de Aviación SAF y sus subproductos energéticos no estarán sujetos al impuesto nacional al carbono.

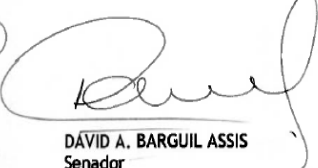
Artículo 7º. *Estabilidad jurídica.* Con el fin de garantizar la seguridad jurídica y la confianza inversionista, las modificaciones posteriores a las condiciones tributarias, aduaneras y regulatorias aplicables a los proyectos cobijados por los beneficios previstos en esta ley no afectarán los derechos adquiridos ni las situaciones jurídicas consolidadas, sin perjuicio de la aplicación de disposiciones posteriores más favorables para el inversionista.

Artículo 8º. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,



NICOLAS-ANTONIO BARGUIL CUBILLOS
Ponente
Representante a la Cámara Córdoba



DAVID A. BARGUIL ASSIS
Senador

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 216 DE 2026
CÁMARA**

por medio del cual se promueve e incentiva la producción, distribución y uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y sus subproductos energéticos en Colombia, y se dictan otras disposiciones.

I. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo global enfrenta el desafío crítico de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, que actualmente representan entre el 2% y 3% de las emisiones mundiales de CO₂. Con una demanda de combustible de aviación proyectada a aumentar hasta 1.5 veces respecto a niveles prepandemia para 2030, la necesidad de soluciones

sostenibles es cada vez más urgente. En este contexto, los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) emergen como una de las alternativas más prometedoras para la descarbonización del sector aeronáutico.

Colombia, con su extraordinaria biodiversidad, capacidad agrícola significativa y experiencia en la producción de biocombustibles, se encuentra en una posición privilegiada para desarrollar una industria robusta de SAF. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido metas ambiciosas para la reducción de emisiones en el sector aéreo, donde los combustibles sostenibles juegan un papel fundamental. El país tiene la oportunidad única de contribuir tanto a la descarbonización del transporte aéreo como al desarrollo económico nacional a través de esta nueva industria.

Las ventajas comparativas de Colombia incluyen su amplia frontera agrícola disponible, infraestructura de refinación existente, experiencia en biocombustibles, y ubicación geográfica estratégica con acceso a dos océanos. Estos factores posicionan al país favorablemente para el desarrollo de una industria SAF que puede atender tanto la creciente demanda doméstica como las oportunidades en el mercado internacional.

El desarrollo de la industria SAF representa para Colombia una oportunidad multidimensional: potencia el desarrollo agroindustrial, moderniza la infraestructura de combustibles de aviación, agrega valor a la agricultura nacional, promueve la inclusión de comunidades rurales en cadenas de valor sostenibles, y posiciona al país como actor relevante en la descarbonización del transporte aéreo global. Además de los beneficios económicos, ofrece una vía concreta para abordar los compromisos ambientales adquiridos por el país y contribuye de manera significativa a la seguridad energética nacional, al diversificar las fuentes de energía y reducir la dependencia de combustibles fósiles importados.

II. OBJETO

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto incentivar y promover el desarrollo la producción, la distribución y la adquisición de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) producidos en Colombia con el propósito de contribuir al cumplimiento de los objetivos de transición energética, fomentar encadenamientos productivos y agroindustriales, aportar a las metas de descarbonización del transporte aéreo y cumplir con los compromisos internacionales en materia de emisiones, considerando condiciones logísticas y garantizando el acceso al servicio de transporte aéreo.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley, además del título, se compone de once (11) artículos, entre ellos el de vigencia.

El proyecto contiene:

- Definiciones técnicas de combustibles sintéticos aeronáuticos y SAF,
- Reglamentación técnica a cargo de los Ministerios de Minas y Ambiente,
- Incentivos económicos y tributarios para la cadena de valor SAF,
- Exención del impuesto al carbono para estos combustibles,
- Fomento a la investigación y desarrollo tecnológico,
- Planes de promoción integral para impulsar la industria,
- Lineamientos para aprovechar residuos elegibles en la producción de SAF.

La propuesta establece un marco regulatorio con incentivos para desarrollar esta industria, alineada con los objetivos de descarbonización y reindustrialización del país.

IV. NATURALEZA DEL PROYECTO DE LEY

Teniendo en cuenta que el presente proyecto de ley no regula materias reservadas para las leyes estatutarias y orgánicas, de conformidad con los artículos 151 y 152 de la Constitución Nacional y la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el presente proyecto de ley debe ser tramitado mediante el trámite previsto para las leyes ordinarias.

De igual manera, cabe señalar que la jurisprudencia ha señalado con diáfana claridad que el Congreso de la República ejerce la cláusula general de competencia, la cual indica que: se le reconoce al legislador un amplio margen de libertad de configuración normativa para desarrollar la Constitución, es decir, para determinar y establecer las reglas de derecho que rigen el orden jurídico en Colombia y que no han sido fijadas directamente por el propio Estatuto Superior. Expresamente podemos rescatar la jurisprudencia incorporada en la Sentencia C-439 de 2016:

“(…) 4.1. Tal y como lo ha puesto de presente esta Corporación, en Colombia, a través de la historia, la cláusula general de competencia normativa se ha radicado en cabeza del Congreso de la República, por ser el órgano que tiene la potestad genérica de desarrollar la Constitución y expedir las reglas de derecho que gobiernan las relaciones sociales.

4.2. En el marco de la actual Constitución Política la llamada cláusula general de competencia emerge directamente de los artículos 114 y 150 del referido ordenamiento, los cuales le asignan expresamente al Congreso de la República la atribución genérica de “hacer las leyes”, esto es, la facultad de “de expedir el conjunto de normas jurídicas de contenido general, impersonal y abstracto que, con carácter imperativo y permanente, regulan y gobiernan la vida en sociedad de los habitantes del territorio nacional.”[8]

4.3. La jurisprudencia constitucional ha destacado que el ejercicio de dicha actividad estatal por parte del parlamento, “encuentra un claro sustento en el carácter democrático, participativo y pluralista que identifica nuestro Estado Social de Derecho, el cual obliga a que sea el órgano de representación popular por excelencia quien, dentro de una dinámica constitucional preconcebida, detente la potestad general de desarrollar normativamente la Carta Política mediante la expedición de leyes en sus distintas categorías: orgánicas, estatutarias, cuadro y ordinarias”.¹

Es importante resaltar que al Congreso de la República le compete regular los aspectos relativos a un ambiente sano, la dirección general de la economía, la explotación de los recursos naturales, y la preservación de la salud y vida de los habitantes. Estas atribuciones son fundamentales para el presente proyecto de ley, en la medida en que busca impulsar el desarrollo sostenible, garantizar la seguridad energética del país, fortalecer la competitividad del sector aeronáutico y consolidar a Colombia como un actor relevante en la transición hacia combustibles más limpios.

Asimismo, este marco regulatorio permitirá la creación de incentivos económicos, la promoción de encadenamientos productivos y la generación de empleo, asegurando que la implementación de los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) se lleve a cabo bajo principios de viabilidad técnica, eficiencia económica y responsabilidad ambiental. De esta manera, se contribuirá tanto al cumplimiento de compromisos internacionales en materia de reducción de emisiones como al fortalecimiento de la industria nacional.

V. JUSTIFICACIÓN

Colombia ha asumido un compromiso firme con la transición energética y la descarbonización del sector aéreo, alineándose con los objetivos globales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) se presentan como una solución estratégica para reemplazar progresivamente los combustibles fósiles en un sector donde otras alternativas energéticas de bajas emisiones son limitadas.

El desarrollo de la industria SAF en Colombia no solo contribuye a la sostenibilidad ambiental, sino que también genera oportunidades económicas y sociales al impulsar el agro, la infraestructura productiva y la innovación tecnológica. La hoja de ruta establecida en el documento “Cielos Limpios - Economía y Aviación para la Vida”, liderada por la Aeronáutica Civil, evidencia el compromiso del país con la implementación de estos combustibles y establece pilares clave para su desarrollo: descarbonización del sector aeronáutico, fortalecimiento de la industria productiva y transformación social.

¹ Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-439/16 (2016).

Oportunidad para la descarbonización del transporte aéreo

Actualmente, la aviación representa entre el 2.5%de las emisiones globales de CO₂ y en materia de contribución al cambio climático se estima que es el 4%². Se estima que para 2050, la demanda de combustible de aviación en Colombia alcanzará los 3.700 millones de litros anuales, lo que exige soluciones concretas para reducir el impacto ambiental del sector. La producción de SAF a partir de materias primas sostenibles como aceite de palma, caña de azúcar y otros residuos agrícolas pueden cubrir una proporción significativa de esta demanda, reduciendo hasta un 75% las emisiones de CO₂ en comparación con el combustible Jet A1 convencional.

Potencial agrícola y desarrollo económico

Colombia cuenta con un potencial agrícola extraordinario para la producción de SAF. Con más de 42 millones de hectáreas de frontera agrícola y solo el 20% en uso, el país tiene la capacidad de desarrollar cultivos sostenibles para este propósito, sin afectar bosques m áreas de alto valor de conservación. Departamentos como Meta, Vichada, Casanare y Antioquia lideran en disponibilidad de tierras aptas para estos cultivos, lo que representa una oportunidad de encadenamiento productivo y fortalecimiento del agro nacional.

Potencial de crecimiento agrícola sin afectar bosques ni áreas de alto valor de conservación

Departamento	Hectáreas	Departamento	Hectáreas
Meta	4.955.227	Norte de Santander	840.783
Vichada	4.731.993	La Guajira	814.402
Casanare	3.497.102	Nariño	812.638
Antioquia	3.217.907	Valle del Cauca	783.578
Santander	2.384.162	Sucre	747.209
Córdoba	1.874.551	Guaviare	603.357
Bolívar	1.812.966	Putumayo	579.592
Caquetá	1.735.461	Caldas	487.608
Cesar	1.645.369	Chocó	452.218
Arauca	1.643.090	Guainía	328.722
Magdalena	1.528.777	Atlántico	279.180
Cundinamarca	1.493.397	Risaralda	148.196
Tolima	1.457.481	Amazonas	145.840
Boyacá	1.282.912	Quindío	96.199
Huila	1.253.161	Vaupés	63.367
Cauca	1.246.732	San Andrés Provi- dencia y Santa Catalina	1.765

¹Fuente: <https://sipra.upra.gov.co/nacional>

Además, el desarrollo de esta industria impulsa la reindustrialización del país, generando empleo y promoviendo una economía basada en servicios ambientales. La experiencia reciente de Ecopetrol, que en noviembre de 2024 produjo 32.000 barriles de combustible jet con componentes renovables

(aceite usado de cocina y aceite de palma), demuestra la viabilidad técnica del país para avanzar en esta transición.

Infraestructura estratégica y hub regional

La posición geográfica de Colombia y su infraestructura aeroportuaria en desarrollo le permiten proyectarse como un hub regional para la distribución de SAF. Actualmente, el Aeropuerto El Dorado de Bogotá es el principal centro de transporte aéreo de pasajeros y carga en Latinoamérica, lo que facilita la integración del SAF en el mercado aeronáutico internacional.

El país se prepara para alcanzar en 2028 una producción sostenida de SAF, para lo cual será necesario contar con un entorno regulatorio e incentivos que faciliten estas acciones. Además, es indispensable que se consolide una canasta de insumos (materias primas) como aceites vegetales, aceites usados de cocina y residuos urbanos, así como realizar las respectivas adecuaciones técnicas en las refinerías para cumplir con este objetivo.

Desafíos y necesidad de un marco normativo

A pesar de su potencial, la industria SAF enfrenta desafíos significativos. El costo de producción sigue siendo un obstáculo, ya que producir un galón de SAF es actualmente entre 3 y 4 veces más costoso que el combustible convencional. Para superar esta barrera y consolidar la industria, es fundamental:

- Implementar un marco regulatorio claro y estable que incentive la inversión y garantice la competitividad del SAF.
- Establecer incentivos económicos y fiscales que fomenten la producción, almacenamiento, distribución y adquisición de SAF.
- Fortalecer la investigación y el desarrollo tecnológico en universidades y centros de innovación para mejorar la eficiencia de producción y reducir costos.
- Garantizar la certificación y calidad del SAF, cumpliendo con los estándares internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Compromiso con estándares internacionales

Colombia ha demostrado su compromiso con los acuerdos internacionales sobre cambio climático, como el Acuerdo de París y la implementación del esquema CORSIA (Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional). La reciente modificación del RAC 216 para incorporar elementos técnicos y normativos sobre SAF refuerza la alineación del país con las regulaciones globales.

Sobre el INFORME RAC 2016 NORMAS INTERNACIONALES PARA LA AVIACIÓN CIVIL.

En el documento enunciado, se agregan las siguientes consideraciones:

- i) Que en la conferencia sobre aviación sobre (CAAF/3) desarrollada entre el 20 y el 24 de noviembre de 2023 en La Ciudad de Dubái,

² Ourworldindata.org: <https://ourworldindata.org/global-aviation-emissions>

La Organización de Aviación Civil conminó a los estados que hacen parte de ella a impulsar La transición energética.

ii) Que se tiene un objetivo de reducir emisiones de CO₂ para la aviación en el orden de 5% para 2030.

iii) Que en la COP 28 DE LA CMNUCC (Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático) buscaron llegar a un acuerdo para dejar el uso de combustibles fósiles para la aviación para el año 2050, buscando mitigar el cambio climático.

Estas consideraciones se alinean con los cuatro pilares de acción definidos por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que son:

1. Impulsar el uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF).

2. Mejorar la eficiencia energética en las operaciones.

3. Transicionar hacia nuevas tecnologías de aeronaves, como el uso de hidrógeno y/o aviones eléctricos.

4. Compensar las emisiones residuales mediante bonos de carbono o tecnologías de captura de CO₂.

EL documento referencia enuncia lo citado a continuación:

que la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023 “por el cual se expide el plan nacional de 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”, establece en el artículo 2°. Que el documento denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial de la Vida”, junto con sus anexos, es parte integral del Plan Nacional de Desarrollo como un anexo. Que en el documento “Bases del Plan Nacional de desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia mundial de la vida” emitido por el Departamento Nacional de Planeación en la Parte General consideró: “4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática ... C. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente ... 3. Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa ...

“d. Modos de transporte más eficientes a nivel operativo y energético Se priorizarán y desarrollarán en la red de infraestructura nacional proyectos férreos acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte. Colombia incluirá los mecanismos relacionados con el esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) dentro de la reglamentación del artículo 6° del Acuerdo de París. En complemento, el Gobierno nacional en colaboración con la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil impulsará el desarrollo y uso de los combustibles sostenibles de aviación SAF, como una contribución a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero del transporte.” Pág. 160 y 161.

Que a su vez la Ley 2294 de 19 de mayo de 2023 (PND) en su artículo 226 establece:

Que Mediante comunicación electrónica ECOPETROL S. A. envió a el Ministerio de Minas y Energía (Radicados MME 1-2024-030057, MME 1-2024-034037), al ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Radicado MADS 2024E1040923) y a la Aeronáutica civil (Radicado 2024140000118362 Id: 1453613) los insumos regulatorios técnicos y de calidad, generados por las mesas sub técnicas sectoriales, que motivaron el desarrollo de la presente enmienda Que la resolución cumplió con la Ley 1437 de 2011 artículo 8° numeral 8, fue publicada en la página web de la Aerocivil del 6 de septiembre al 19 de septiembre de 2024.

Sobre el Informe Energy and New Fuels Infrastructure Net Zero Roadmap (Publicado por IATA en 2022)

El documento enunciado, comenta que se requieren 3 acciones para avanzar en la transición:

i) Disminuir el consumo de energía por parte de los aviones.

ii) Cambiar el combustible (del convencional al sostenible).

iii) Reducir las emisiones de carbono.

La Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés) estima que para 2050 la demanda pueda ser 1.5 o 2 veces más grandes de lo que es hoy en día, lo que refuerza la urgencia de un proceso de cambio.

Durante la celebración de la Asamblea de la IATA (2021 Boston, Estados Unidos) ha aprobado una resolución para conseguir cero emisiones netas de CEO 2 para 2050, un compromiso de la industria del transporte aéreo en línea con el objetivo del Acuerdo de París de no sobrepasar la temperatura de la tierra en 1.5°C, lo que requiere un esfuerzo inmenso de la industria global.

Esta resolución invita a Gobiernos a que acuerden objetivos en este sentido, de manera que se pueda gestionar el calentamiento global, también invita a respaldar al CORSIA y buscar la coordinación y armonización de medidas políticas a todo nivel.

Este proyecto de ley establece las bases para una política integral de desarrollo de SAF en Colombia, con el objetivo de descarbonizar el transporte aéreo, generar desarrollo agroindustrial sostenible y fortalecer la transición energética.

La implementación efectiva de esta legislación permitirá a Colombia cumplir sus compromisos internacionales en materia de cambio climático, consolidar su papel en la industria global de combustibles sostenibles y posicionarse como líder en la transición energética de la aviación.

VI. FUNDAMENTO JURÍDICO

A continuación, se expone el marco y fundamento jurídico en el cual se desarrolla armónicamente el presente proyecto de ley.

- Instrumentos de derecho internacional, bloque de constitucionalidad y sentencias de tribunales internacionales.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26), noviembre de 2021

Fortaleció la implementación del Acuerdo de París y estableció nuevas bases para acciones concretas hacia un futuro más sostenible y bajo en emisiones de carbono, reafirmando el compromiso global en la lucha contra el cambio climático.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21), 2015

Marcó un hito histórico en la lucha contra el cambio climático. Compromete a todos los países, tanto desarrollados como en desarrollo, a emprender acciones ambiciosas para reducir emisiones y adaptarse a los efectos del cambio climático. El acuerdo establece un marco común de responsabilidad y apoyo, con especial atención a la asistencia a países en desarrollo, unificando los esfuerzos mundiales hacia un futuro sostenible y bajo en carbono.

La Declaración de Río de Janeiro sobre el medio ambiente y Desarrollo, junio de 1992

PRINCIPIO 4. A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.

PRINCIPIO 8. Para alcanzar el desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para todas las personas, los Estados deberían reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles y fomentar políticas demográficas apropiadas.

PRINCIPIO 9. Los Estados deberían cooperar en el fortalecimiento de su propia capacidad de lograr el desarrollo sostenible, aumentando el saber científico mediante el intercambio de conocimientos científicos y tecnológicos, e intensificando el desarrollo, la adaptación, la difusión y la transferencia de tecnologías, entre estas, tecnologías nuevas e innovadoras.

- Constitución Política

Artículo 67. Entre otros aspectos importantes de la educación, establece que esta formará al colombiano para la protección del ambiente. Esto resalta la inclusión de la conciencia ambiental como un componente fundamental en la formación integral de los ciudadanos a través del sistema educativo.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano y el deber del estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con

otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

Artículo 95. obliga a todas las personas que tienen la calidad de colombianos a proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.

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

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

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

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

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

Artículo 334. El Estado intervendrá por mandato de la ley en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.(...)

- Jurisprudencia Constitucional

La Honorable Corte Constitucional, quien en virtud del artículo 241 funge como guardiana de la integridad y supremacía constitucional, ha sostenido reiteradamente en su jurisprudencia que:

CONSTITUCIONALIDAD CONFORME CON EL MODELO DE CONSTITUCIÓN ECOLÓGICA

La Constitución es ecológica, en cuanto una lectura sistemática, axiológica y finalista de su articulado permite entender que la Carta no se limita a disponer un marco regulatorio con carácter imperativo, sino que les brinda a las personas y al Estado una amplia gama de herramientas para materializar y garantizar una relación adecuada con la biosfera, a través de un conjunto amplio de derechos y obligaciones. Los primeros que permiten que todos los asociados puedan realizar actos dirigidos a mantener un entorno sano para las generaciones actuales y futuras. En ese sentido, una de las dimensiones de la Constitución Ecológica deriva en la obligación para las autoridades y particulares en la protección del medio ambiente (Corte Constitucional, Sentencia T-450 de 2015, M. P.: Luis Guillermo Guerrero Pérez.).

- **Leyes**

Ley 1715 de 2014, por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.

Esta ley tiene por objeto promover el desarrollo y la utilización de las fuentes no convencionales de energía renovable, sistemas de almacenamiento de tales fuentes y uso eficiente de la energía. Esta ley fue pionera en Colombia, pues puso en el panorama del sector energético fuentes más amigables con el medio ambiente a través de la creación de beneficios tributarios y creando mecanismos que permitan la cooperación del sector público y privado para fomentar el desarrollo de las fuentes no convencionales de energía renovable, dentro de las cuales hoy se encuentra el hidrógeno.

Ley 1844 de 2017, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de París”, adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París Francia.

El Acuerdo de París es un tratado internacional sobre el cambio climático jurídicamente vinculante el cual tiene como objeto limitar el calentamiento mundial, mejorar la resiliencia al cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Ley 1931 de 2018, por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático

Esta ley busca establecer directrices para la gestión del cambio climático, la mitigación de gases efecto invernadero y promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y un desarrollo bajo en carbono; es decir, objetivos para los cuales la implementación del hidrógeno es y será un aliado fundamental, especialmente porque con su uso se da una generación nula o muy baja de emisiones contaminantes. Adicionalmente, esta ley cobra mucha importancia dado que crea obligaciones para las entidades territoriales y ministerios de formular planes integrales para la gestión del cambio climático, lo que institucionaliza la participación del Estado en reducir el impacto negativo al medio ambiente.

Ley 2099 del 10 de julio de 2021, por medio de la cual se dictan disposiciones para la transición energética, la dinamización del mercado energético. La reactivación económica del país y se dictan otras disposiciones.

Establece disposiciones para la transición energética en Colombia, modernizando la legislación sobre fuentes no convencionales de energía renovable. Modifica la Ley 1715 de 2014 para incluir definiciones de hidrógeno verde y azul, clasificándolos como Fuente No Convencional de Energía Renovable (FNCER) y Fuente No Convencional de Energía (FNCE) respectivamente. Define el hidrógeno azul como producido de combustibles fósiles con captura de carbono, y el verde como producido de FNCER mediante electrólisis. La ley permite a proyectos de hidrógeno verde acceder a financiación del FENOGÉ, los declara de utilidad pública e interés social, y les extiende beneficios tributarios de la Ley

1715 de 2014, incluyendo deducciones de renta, exenciones de IVA y aranceles, y depreciación acelerada. Esta legislación busca impulsar el desarrollo del hidrógeno como parte de la estrategia de diversificación y descarbonización de la matriz energética colombiana.

Ley 2169 de 2021, por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones.

Esta ley, se podría considerar la norma más ambiciosa del sector, dado que a través de esta ley se establecieron metas y medidas para alcanzar la carbono-neutralidad, resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono, teniendo en cuenta los compromisos internacionales que ha asumido Colombia. En el marco del hidrógeno es importante, dado que declara de utilidad pública e interés social a los proyectos y obras que busquen la producción y el almacenamiento del hidrógeno verde, lo que en efectos prácticos implica nuevos beneficios para las empresas que incursionen en desarrollar esta fuente no convencional de energía.

- **Otras normas y políticas**

CONPES 4075 de 2022 - Política de Transición Energética

Este CONPES estipula grandes metas para Colombia dentro de ellas la reducción del 51% de emisiones de gases de efecto invernadero a 2030 y a alcanzar el carbono neutralidad en 2050. De igual forma dicho busca que en el país se multipliquen por 100 veces la capacidad instalada de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER) respecto al 2018.

Hoja de Ruta de los Combustibles en Colombia - Cielos Limpios - Economía y Aviación para la vida

El 14 de noviembre de 2024, La Aeronáutica Civil, publicó para comentarios el documento “Cielos limpios, Economía y Aviación para la vida: Hoja de Ruta de los Combustibles Sostenibles de Aviación en Colombia” el cual contiene lineamientos y acciones sobre para habilitar la producción, distribución e implementación de los combustibles sostenibles de aviación - SAF en Colombia adopta y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

La hoja de ruta ofrece un camino para reducir la huella de carbono, para lo cual, es necesario un cambio de paradigma hacia una economía más sostenible, y la descarbonización es esencial.

El desarrollo del mercado de La producción de SAF en el país:

- Fortalecería la agricultura.
- Generaría empleo.
- Apoyaría una Economía basada en servicios ambientales.
- Fortalecería la seguridad energética nacional Promoviendo el desarrollo económico y la equidad ambiental.

La Aeronáutica Civil encabeza el esfuerzo de descarbonización, y ha promovido la producción e implementación de SAF, por medio del programa Cielos Abiertos, y ha reunido a entidades públicas, Ecopetrol, Empresas Privadas y agentes que hacen parte de la cadena de valor. Se desarrollaron talleres y mesas de trabajo para la construcción de la agenda en mención.

La ruta está basada en tres pilares:

- 1) Descarbonización del Sector Aeronáutico.
- 2) Desarrollo de una Industria Productiva y Sostenible.

- 3) Transformación e inclusión social.

Y 5 ejes de actuación:

- 1) Habilitación Regulatoria y Jurídica.
- 2) Instrumentos y señales de desarrollo y consolidación de la oferta y la demanda.
- 3) Apoyo al despliegue de la cadena de suministro de SAF.
- 4) Impulso al desarrollo tecnológico, educativo e industrial.
- 5) Financiamiento e Inversiones.

Y a partir de ellas se desprenden 30 acciones para la debida actuación.

La aviación contribuye significativamente a las emisiones globales de CO₂ (2-3%), y se proyecta que la demanda de combustible para este sector podría aumentar hasta 1.5 veces comparado con 2019. Ante este escenario, Colombia debe dar pasos importantes hacia la transición energética en el sector aeronáutico, como lo demuestra la reciente producción de 32,000 barriles de combustible jet con componentes renovables por parte de Ecopetrol en noviembre de 2024. Este hito representa un avance significativo hacia el cumplimiento del objetivo global de reducir las emisiones de CO₂ en la aviación en un 5% para 2030.

La hoja de ruta “Cielos Limpios” establece un marco integral para el desarrollo del mercado SAF en Colombia, que no solo contribuirá a la descarbonización del sector aeronáutico, sino que también promoverá el desarrollo económico a través del fortalecimiento de la agricultura, la generación de empleo y el apoyo a una economía basada en servicios ambientales. Sin embargo, los desafíos son significativos, considerando que actualmente producir un galón de SAF es 3 a 4 veces más costoso que el combustible convencional.

Para alcanzar estas metas, será fundamental:

1. Consolidar el marco regulatorio e incentivos necesarios.
2. Desarrollar una cadena de suministro robusta de materias primas renovables.
3. Realizar las adecuaciones técnicas necesarias en las refinerías.
4. Coordinar esfuerzos entre sectores público y privado.
5. Alinear estas iniciativas con los compromisos internacionales de reducción de emisiones para 2050.

El éxito de esta transición dependerá de la implementación efectiva de los cinco ejes de actuación establecidos en la hoja de ruta y del compromiso continuo de todos los actores involucrados en la cadena de valor del sector aeronáutico colombiano.

VII. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley no genera impacto fiscal al no crear entidad o institución alguna, de igual forma no modifica asignaciones del Presupuesto General de la Nación. Actualmente, el sector de los combustibles sostenibles de aviación (SAF) en Colombia no cuenta con un esquema tributario consolidado, por lo que su regulación no implica, en este momento, ingresos fiscales directos para la Nación. No obstante, a medida que la industria se desarrolle, se estructuren mecanismos de producción, mezcla, comercialización y exportación, y se consolide una cadena de valor nacional, será posible evaluar su contribución futura a las finanzas públicas y su impacto sobre el recaudo tributario.

Por otro lado, y de acuerdo con la Sentencia C-911/07 de la Corte Constitucional, el análisis del impacto fiscal en normas legales no debe constituirse en medio que cercene el ejercicio de la función legislativa. En este sentido, la Corte Constitucional en sentencia C-315 de 2008 ha manifestado:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 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. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. **El artículo 1º 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**". (Negrilla fuera de texto).

En este contexto, la responsabilidad de proporcionar el análisis del impacto fiscal de la presente iniciativa recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, como ente encargado de la política económica nacional. De acuerdo con la jurisprudencia constitucional, el Congreso carece de las instancias técnicas especializadas para la determinación del impacto fiscal detallado de cada proyecto de ley. Por ello, corresponde al Ministerio de Hacienda concurrir al procedimiento legislativo cuando estime necesario ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas de la iniciativa.

Adicionalmente, es importante señalar que el Artículo 150 de la Constitución establece que corresponde al Congreso hacer las leyes y, por medio de ellas, ejercer funciones como "Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley". La Corte Constitucional ha interpretado esto como el poder tributario que faculta ampliamente al Congreso para crear, modificar, eliminar, así como para regular todo lo referente a la vigencia, formas de cobro y recaudo de los tributos.

VIII. CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo establecido en la Ley 2003 de 2019 que modificó la Ley 5ª de 1992 en lo relativo al régimen de conflicto de interés de los congresistas, esta iniciativa se enmarca en los causales de ausencia de conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, específicamente:

"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".

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la Ley 5ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar

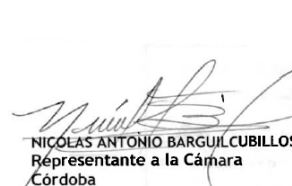
siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el Artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...]

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar con relación a la creación de medidas tendientes a la economía del hidrógeno. Por lo cual, nos limitamos a enunciar algunos posibles conflictos de interés que pueden llegar a presentarse, sin perjuicio de que se deban acreditar los mencionados requisitos de la jurisprudencia, para cada caso concreto.

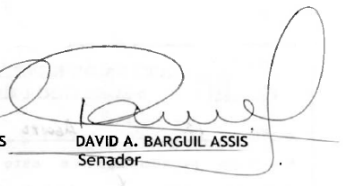
Por lo cual, en cumplimiento de lo dispuesto en el marco normativo citado, me permito señalar que en el trámite de este proyecto podrían presentarse conflictos de interés moral por parte de aquellos congresistas que por razones de conciencia no quieran participar en la discusión y votación del presente proyecto. De igual forma, podrían incurrir en conflicto de interés cuando los congresistas o su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil puedan obtener beneficios directos o actuales del presente proyecto y tengan relaciones comerciales, accionarias o económicas, en general, con sociedades en cuyo objeto social se incluya el desarrollo, producción, refinación, transporte y comercialización de combustibles sostenibles de aviación.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada congresista evaluarlos, sin impedir, por lo anterior, que los mismos manifiesten sus consideraciones particulares.

De los honorables congresistas,



NICOLÁS ANTONIO BARGUIL CUBILLOS
Representante a la Cámara
Córdoba



DAVID A. BARGUIL ASSIS
Senador



CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 13 de Agosto del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo _____
No. 216 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HR. NICOLÁS
ANTONIO BARGUIL y HS. DAVID A. BARGUIL



SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde a los municipios PDET y Zomac, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 11 de agosto de 2026
Doctor

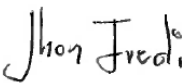
MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

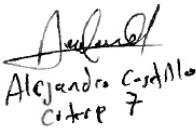
Secretario General
Cámara de Representantes

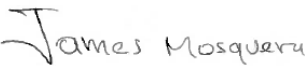
REFERENCIA: Radicación de proyecto de ley.

En nuestra condición de miembros del Congreso de la República nos permitimos poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el proyecto de ley, por medio de la cual se permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde a los municipios PDET y Zomac, y se dictan otras disposiciones, con el fin de que inicie su trámite correspondiente y cumplir con las exigencias establecidas por la ley.

Atentamente,


H.R. JUAN CARLOS VARGAS SOLER
CITREP No. 13 (Bolívar y Antioquia)


Alejandro Castillo
Citrep 7


James Mosquera

PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde a los municipios PDET y Zomac, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto autorizar a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para transferir, a título gratuito, la maquinaria amarilla y verde que haya sido objeto de decomiso directo y definitivo por infracciones aduaneras, a favor de los municipios priorizados en los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y en las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac).

Artículo 2°. Autorización para la entrega de maquinaria incautada. A partir de la entrada en vigencia de esta ley, la DIAN podrá transferir, a título gratuito, maquinaria amarilla y verde sobre la cual se haya declarado el decomiso definitivo a favor de la Nación, a los municipios PDET y Zomac, bajo las siguientes condiciones:

- a) El bien debe encontrarse libre de medidas cautelares judiciales vigentes que impidan su disposición ordinaria.
- b) La maquinaria debe ser apta para su uso en proyectos de interés público, como infraestructura vial, sector agropecuario o gestión del riesgo.
- e) Los municipios beneficiarios deberán presentar un plan simplificado de utilización y justificación de impacto local.

Artículo 3°. Procedimiento para la transferencia. El proceso de entrega de maquinaria se desarrollará según el siguiente esquema:

- Solicitud:** Los alcaldes de los municipios PDET y Zomac interesados presentarán una solicitud formal ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la cual deberá incluir el plan simplificado de utilización y la justificación del impacto social y comunitario del equipo requerido.
- Evaluación:** La DIAN evaluará las solicitudes y priorizará la entrega con base en la urgencia y el impacto de las solicitudes y propuestas.
- Resolución:** La DIAN emitirá una resolución administrativa que formalice la transferencia de la maquinaria a título gratuito.
- Formalización:** La entrega de la maquinaria se realizará mediante la firma de un acta de entrega-recepción entre la DIAN y el representante del municipio beneficiario.

Artículo 4°. Responsabilidad del uso de la maquinaria. Los municipios beneficiarios que reciban la maquinaria serán los únicos responsables de su administración, custodia, operación, costos de mantenimiento preventivo y correctivo, así como de su uso adecuado y exclusivo en las actividades de interés público autorizadas por la presente ley.

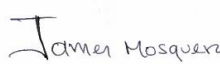
La Contraloría General de la República, en el marco de sus competencias constitucionales de control fiscal técnico y participativo, prioritariamente a través de las Contralorías Territoriales, fiscalizará el cumplimiento de la destinación de los bienes.

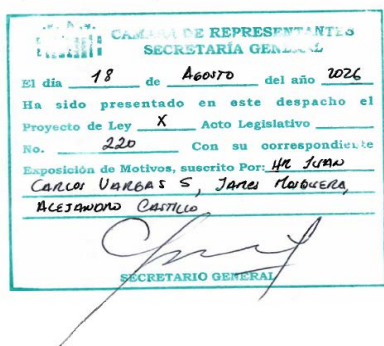
Artículo 5°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


H.R. JUAN CARLOS VARGAS SOLER
CITREP No. 13 (Bolívar - Antioquia)


Alejandro Castillo
Citrep 7


James Mosquera



PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde a los municipios PDET y Zomac, y se dictan otras disposiciones.

Exposición de Motivos

Tabla de Contenido:

- 1. Presentación y síntesis del proyecto
- 2. Objeto del proyecto de ley
- 3. Descripción del articulado
- 4. Marco normativo
- 5. Justificación del proyecto.
 - 5.1. Contexto de las regiones PDET y Zomac
 - 5.2. Optimización de recursos públicos
 - 5.3. Fortalecimiento de la capacidad institucional local
 - 5.4. Fomento del desarrollo económico local
 - 5.5. Compromiso con la paz y la equidad territorial
 - 5.6. Vigilancia y control
 - 5.7. Promoción de la responsabilidad social
 - 5.8. Articulación con el Plan de Gobierno “Colombia, Patria Milagro” (2026-2030).
- 6. Impacto fiscal
- 7. Conflicto de intereses
- 8. Consideraciones finales

1. PRESENTACIÓN Y SÍNTESIS DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa tiene como propósito brindar una solución efectiva para aprovechar la maquinaria amarilla y verde incautada por la DIAN debido a infracciones aduaneras, destinándola a fortalecer las capacidades de los municipios catalogados como PDET y Zomac. Estas zonas, caracterizadas por ser las más afectadas por el conflicto armado y con necesidades urgentes de desarrollo, podrán disponer de estos bienes para mejorar la infraestructura local y promover el bienestar comunitario. Con esta ley, se busca facilitar la transferencia de activos que actualmente se encuentran limitados por disposiciones normativas, impulsando así el desarrollo social y económico en estas regiones.

El proyecto de ley propone un marco regulatorio específico que permitirá a la DIAN entregar, de manera gratuita, maquinaria incautada que cumpla con ciertos requisitos, como no estar sujeta a litigios o medidas cautelares, y ser apta para proyectos de interés público. La entrega estará condicionada a la presentación de un plan de uso que demuestre el impacto positivo de la maquinaria en la comunidad, garantizando que estos activos sean utilizados de manera eficiente y responsable. La medida busca superar las barreras normativas existentes y da

un destino útil a estos bienes, que de otra forma quedarían en abandono o deterioro.

Para asegurar la transparencia y efectividad en el proceso, la ley establece un procedimiento claro de solicitud, evaluación, resolución y formalización de la transferencia, con la DIAN a cargo de priorizar los proyectos que maximicen los beneficios para la comunidad. Asimismo, se prevé un mecanismo de auditoría y control, en el que tanto la DIAN como la Contraloría General de la República podrán verificar que la maquinaria sea utilizada adecuadamente para los fines establecidos. Esto asegura la integridad del proceso y el uso óptimo de los recursos públicos.

En síntesis, Este proyecto de ley constituye un paso significativo hacia el apoyo a las regiones más vulnerables del país, proporcionando herramientas para el desarrollo local y la recuperación económica. La iniciativa no solo busca aprovechar de manera eficiente los bienes incautados, sino también contribuir al cierre de brechas en infraestructura y servicios en los municipios PDET y Zomac, promoviendo así una paz duradera y el mejoramiento de la calidad de vida en estas comunidades.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El objeto de este proyecto de ley es establecer un marco legal que permita a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde incautada, a título gratuito, a los municipios que se encuentran dentro de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac). Esta transferencia tiene como finalidad apoyar de manera directa y efectiva el desarrollo de la infraestructura local y mejorar la calidad de vida de las comunidades que habitan en estas zonas, caracterizadas por una alta vulnerabilidad y necesidades significativas en términos de desarrollo económico y social.

El proyecto de ley se enfoca en maximizar el uso de la maquinaria incautada, que de otro modo permanecería inactiva o se deterioraría con el tiempo. Al permitir que estos bienes sean entregados a las regiones que más lo necesitan, se busca impulsar proyectos públicos prioritarios, tales como la mejora de vías, la promoción de actividades agrícolas y otras iniciativas que favorezcan el desarrollo rural y la reconstrucción del tejido social en áreas históricamente afectadas por la violencia y la falta de inversión estatal.

Además, esta ley pretende superar las limitaciones normativas existentes que restringen la disposición de la maquinaria incautada, facilitando su entrega a los municipios PDET y Zomac mediante un procedimiento administrativo transparente y eficiente. La medida garantiza que la transferencia de estos activos se realice bajo condiciones claras, asegurando que los bienes sean utilizados exclusivamente en actividades de interés público y bajo a responsabilidad de los municipios beneficiarios.

En resumen, el objeto del proyecto de ley es ofrecer una solución práctica para aprovechar los bienes incautados en beneficio de las comunidades más necesitadas, contribuyendo así a la disminución de la desigualdad territorial, la generación de oportunidades económicas y la promoción de la paz en Colombia.

3. DESCRIPCIÓN DEL ARTICULADO

El proyecto de ley en desarrollo se compone de cinco artículos que abordan los aspectos esenciales para la autorización y transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada por temas de importación hacia municipios clasificados bajo los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac).

El *artículo 1º* define el objeto de la ley, estableciendo que su finalidad es fortalecer las capacidades de los municipios PDET y Zomac mediante la transferencia de maquinaria incautada, que pueda contribuir al mejoramiento y mantenimiento de infraestructura vial, mitigación de riesgos de desastres y la adecuación de tierras para fines agropecuarios.

El *artículo 2º* otorga la autorización a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para realizar dicha transferencia, sujetándola a los lineamientos y restricciones que se establecen en esta normativa.

En el *artículo 3º* se detalla el procedimiento de transferencia, especificando los requisitos y protocolos que deberán seguir las entidades involucradas para asegurar un proceso eficiente y transparente, incluyendo la priorización de los municipios con mayores necesidades.

El *artículo 4º* establece las responsabilidades inherentes al uso de la maquinaria, que recaerán en los municipios beneficiados, quienes deberán garantizar el uso adecuado de los equipos para los fines previstos en la ley, así como su mantenimiento y preservación.

Finalmente, el *artículo 5º* regula la vigencia de esta ley, indicando el momento a partir del cual será efectiva tras su promulgación.

Esta normativa pretende dotar a los municipios PDET y Zomac de recursos esenciales para mejorar sus condiciones de infraestructura, seguridad y desarrollo agrícola.

4. MARCO NORMATIVO

El marco normativo del presente proyecto de ley tiene como base la legislación vigente en Colombia en materia de aduanas, administración de bienes del Estado, y desarrollo territorial. El objetivo es introducir disposiciones específicas que permitan a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde incautada, superando las restricciones actuales y garantizando su uso en beneficio de los municipios PDET y Zomac. A continuación, se detallan las normas y principios relevantes que sustentan la

propuesta legislativa y las modificaciones requeridas para su implementación:

1. **Constitución Política de Colombia:** La Carta Magna establece en su artículo 287 el derecho de las entidades territoriales a la autonomía para la gestión de sus intereses y la descentralización administrativa. Este proyecto de ley refuerza dicho principio al permitir que los municipios PDET y Zomac reciban recursos tangibles (maquinaria incautada) que potencien su capacidad para gestionar obras públicas y proyectos locales de interés común. Asimismo, la norma contribuye al desarrollo de los fines esenciales del Estado, tales como el bienestar general y la paz (artículos 1º y 2º de la Constitución).

2. **Ley 160 de 1994 (Ley de Reforma Agraria) y Ley 1448 de 2011 (Ley de Víctimas y Restitución de Tierras):** Ambas leyes reconocen la importancia de fomentar el desarrollo rural y la reparación a las víctimas del conflicto armado, lo cual se alinea con el enfoque del presente proyecto. Al facilitar la entrega de maquinaria a los municipios PDET y Zomac, se refuerza el compromiso del Estado con el desarrollo rural integral, la reparación de las comunidades afectadas por la violencia y la promoción de la paz.

3. **Decreto número 2685 de 1999 (Estatuto Aduanero) y Decreto Ley 19 de 2012 (Ley Antitrámites):** Estos decretos establecen el marco regulatorio para la administración y disposición de mercancías incautadas en infracciones aduaneras. El proyecto de ley propone una exclusión específica de ciertas restricciones contenidas en dichas normas, para permitir la transferencia de maquinaria incautada directamente a los municipios PDET y Zomac. Esto implica una modificación que otorgue a la DIAN la facultad de entregar dichos bienes a título gratuito, bajo un procedimiento especial.

4. **Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022) y Ley 2079 de 2021 (Ley de Vivienda y Hábitat):** Estas leyes subrayan la importancia de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac) en la planificación de políticas públicas para el desarrollo equitativo del territorio nacional. El proyecto de ley se articula con las prioridades establecidas en estos marcos normativos, contribuyendo a la ejecución de los planes de desarrollo regional y la reducción de la desigualdad social.

5. **Principio de eficiencia y aprovechamiento de los bienes públicos:** La normativa también se fundamenta en el principio de eficiencia en el uso de los recursos públicos, asegurando que los bienes incautados no se deterioren o permanezcan en depósitos sin uso. Al transferir maquinaria útil a los municipios más necesitados, se maximiza el impacto positivo de estos activos en proyectos de infraestructura y desarrollo rural.

En conclusión, el marco normativo del proyecto de ley está orientado a adaptar las disposiciones legales vigentes para facilitar la entrega de maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET

y Zomac, garantizando su utilización en proyectos que promuevan el desarrollo y la paz en las regiones más vulnerables del país. La propuesta busca armonizar la normativa aduanera con las políticas de desarrollo rural, fortaleciendo la capacidad de las entidades territoriales para gestionar recursos de manera autónoma y eficiente.

5. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

5.1. CONTEXTO DE LAS REGIONES PDET Y ZOMAC

Las regiones catalogadas como Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac) son áreas que han sufrido las consecuencias devastadoras del conflicto armado en Colombia. Estas zonas, en su mayoría rurales y periféricas, han sido históricamente marginadas y olvidadas en términos de inversión pública y desarrollo económico. La violencia, el desplazamiento forzado, la falta de infraestructura básica y la ausencia de oportunidades laborales han perpetuado un ciclo de pobreza y vulnerabilidad que afecta a sus habitantes. Al analizar el contexto de estas regiones, es evidente que la reconciliación y el desarrollo son prioridades urgentes para garantizar un futuro sostenible y pacífico.

El enfoque de los PDET, establecido en el Acuerdo de Paz de 2016, busca atender las necesidades de estas comunidades mediante la implementación de proyectos que promuevan el desarrollo social y económico, la mejora de la infraestructura y la generación de empleo. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, muchas de estas áreas aún carecen de servicios básicos como acceso a agua potable, salud, educación y transporte, lo que limita la posibilidad de que sus habitantes mejoren sus condiciones de vida. Por esta razón, es fundamental que se impulsen iniciativas que utilicen los recursos disponibles de manera efectiva para cerrar las brechas que separan a estas comunidades del resto del país.

Por otro lado, las Zomac son zonas que han sido identificadas como las más afectadas por el conflicto armado y que, por lo tanto, requieren atención especial por parte del Estado para promover su desarrollo y recuperación. En estas regiones, la población no solo ha sufrido el impacto directo de la violencia, sino que también enfrenta desafíos económicos significativos, como la escasez de empleos formales y la dependencia de actividades informales que a menudo son precarias e insostenibles. La implementación de políticas que fomenten el desarrollo económico y social en estas áreas es esencial para abordar las causas subyacentes de la desigualdad y el conflicto, y para garantizar que los beneficios de la paz sean disfrutados por todos.

En este contexto, la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET y Zomac se presenta como una estrategia clave para contribuir al desarrollo de infraestructura y generar oportunidades económicas. Al proporcionar a estas comunidades los recursos necesarios para llevar

a cabo proyectos de interés público, se busca no solo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, sino también fomentar la participación activa de la ciudadanía en la construcción de su propio futuro. Esta iniciativa es, en esencia, un llamado a la acción que busca empoderar a las comunidades y brindarles las herramientas necesarias para superar las adversidades y construir un camino hacia la paz y el desarrollo sostenible.

5.2. OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS PÚBLICOS

La optimización de los recursos públicos es un principio fundamental en la gestión estatal, especialmente en un contexto donde las necesidades sociales y económicas superan las capacidades financieras disponibles. En el caso específico de las regiones PDET y Zomac, esta optimización se vuelve aún más crucial, dado que se enfrentan a múltiples retos que requieren soluciones rápidas y efectivas. La transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada por la DIAN a estos municipios no solo representa una forma de redistribuir activos estatales, sino también una estrategia para maximizar el impacto de los recursos públicos en el desarrollo de infraestructura y en la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Una de las principales ventajas de esta propuesta radica en el aprovechamiento de activos que, de otro modo, permanecerían ociosos en los depósitos de la DIAN. La maquinaria amarilla y verde, que incluye equipos de construcción y agrícola, tiene un alto potencial para ser utilizada en proyectos de infraestructura vial, desarrollo agrícola y otras iniciativas comunitarias que demandan una inversión significativa en maquinaria pesada. Al permitir que estos activos sean transferidos a las comunidades, se facilita su uso inmediato en obras que pueden generar empleos, mejorar el acceso a servicios y fomentar el desarrollo económico local. Esto no solo optimiza la inversión pública, sino que también evita el desperdicio de recursos estatales que podrían ser aprovechados para mejorar la vida de los ciudadanos.

Además, la transferencia de maquinaria incautada puede considerarse una inversión a largo plazo en la capacidad de las comunidades para gestionar sus propios proyectos de desarrollo. Equipar a los municipios PDET y Zomac con recursos que les permitan realizar obras de infraestructura no solo satisface necesidades inmediatas, sino que también promueve la autosuficiencia y la sostenibilidad. Los municipios, al recibir esta maquinaria, podrán desarrollar planes de mantenimiento y operación que aseguren su uso adecuado y prolongado, generando una cultura de responsabilidad en la gestión de recursos públicos. Esto es especialmente importante en áreas que han sido históricamente desatendidas y donde el empoderamiento comunitario puede resultar en un cambio significativo.

La propuesta de autorizar a la DIAN a transferir maquinaria también se alinea con la necesidad de

fortalecer la gobernanza local. Al involucrar a los municipios en el proceso de solicitud y planificación del uso de la maquinaria, se fomenta la transparencia y la rendición de cuentas en el manejo de los recursos. Esto permite que los ciudadanos participen activamente en la identificación de sus necesidades y prioridades, asegurando que la inversión pública esté alineada con los intereses de la comunidad. Asimismo, se promueve un sentido de propiedad sobre los proyectos desarrollados, lo que puede resultar en un mayor compromiso y colaboración por parte de la ciudadanía.

Por último, es fundamental destacar que la optimización de recursos públicos no solo implica una mejor utilización de los activos materiales, sino también una eficiente administración de los recursos financieros. La transferencia de maquinaria amarilla y verde permite que los municipios ahorren en costos de arrendamiento y adquisición de equipo, canalizando esos ahorros hacia otras áreas críticas como la educación, la salud y la seguridad. En un momento en que el Estado colombiano busca maximizar su impacto social y económico, esta iniciativa representa una oportunidad tangible para avanzar hacia un modelo de desarrollo más justo y equitativo en las regiones más afectadas por el conflicto armado. En este sentido, la optimización de recursos públicos se traduce en una herramienta clave para construir un futuro más sostenible y resiliente para las comunidades PDET y Zomac.

5.3. FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL LOCAL:

El fortalecimiento de la capacidad institucional local es un elemento esencial para el desarrollo sostenible y la gobernanza efectiva en las regiones más afectadas por el conflicto armado, como son los municipios PDET y Zomac. La transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a estos territorios no solo implica la entrega de recursos físicos, sino que también ofrece una oportunidad única para mejorar y consolidar las instituciones locales. Este proceso de fortalecimiento institucional es crucial para asegurar que los proyectos implementados sean efectivos, sostenibles y alineados con las necesidades y prioridades de la comunidad.

En primer lugar, la transferencia de maquinaria proporciona a los municipios la posibilidad de desarrollar capacidades técnicas y administrativas que son fundamentales para la gestión de proyectos de infraestructura. Al recibir esta maquinaria, los gobiernos locales deberán establecer protocolos y procedimientos para su uso, mantenimiento y gestión. Esto implica la formación del personal encargado de operar y cuidar los equipos, así como la elaboración de planes de trabajo que permitan maximizar el rendimiento de la maquinaria. Este proceso de capacitación y organización contribuye a formar un capital humano más competente y preparado para enfrentar los retos del desarrollo local.

Además, la implementación de proyectos con maquinaria amarilla y verde incautada puede facilitar la creación de redes de colaboración entre los diferentes niveles de gobierno y entre las instituciones locales. A través de la planificación y ejecución de proyectos de interés público, los municipios tendrán la oportunidad de interactuar con otras entidades gubernamentales, como la DIAN, el Ministerio de Agricultura y el Ministerio de Transporte, lo que les permitirá acceder a conocimientos, recursos y mejores prácticas. Esta colaboración interinstitucional no solo enriquece el proceso de toma de decisiones, sino que también ayuda a construir un entorno de confianza y cooperación que es esencial para la consolidación de la paz y el desarrollo en estas regiones.

Por otro lado, el fortalecimiento institucional también se traduce en una mayor participación de la ciudadanía en la toma de decisiones. Cuando los municipios reciben maquinaria y recursos para llevar a cabo proyectos de infraestructura, se fomenta la creación de espacios de diálogo y participación en los que los habitantes pueden expresar sus necesidades y prioridades. Esta inclusión de la comunidad en el proceso de planificación y ejecución de proyectos no solo aumenta la legitimidad de las decisiones tomadas, sino que también empodera a los ciudadanos y los involucra activamente en la construcción de su propio futuro. En este sentido, la transferencia de maquinaria se convierte en un catalizador para la democratización de la gestión pública local.

El fortalecimiento de la capacidad institucional también implica el desarrollo de un marco normativo y regulatorio claro que rija el uso y la gestión de la maquinaria transferida. Esto incluye la elaboración de lineamientos que establezcan las condiciones y criterios para la solicitud, evaluación y entrega de maquinaria, así como los mecanismos de supervisión y control que garanticen su uso adecuado. Un marco normativo sólido no solo protege los recursos públicos, sino que también ofrece a las comunidades la certeza de que los proyectos se llevarán a cabo de manera transparente y responsable.

Finalmente, el fortalecimiento de la capacidad institucional local es un componente clave para la sostenibilidad a largo plazo de los proyectos implementados. Al invertir en la formación de capacidades técnicas, administrativas y participativas, se construyen cimientos sólidos que permitirán a los municipios gestionar no solo la maquinaria transferida, sino también futuros proyectos y recursos. Este enfoque no solo favorece el desarrollo inmediato de la infraestructura, sino que también contribuye a crear un entorno en el que las comunidades puedan seguir prosperando y desarrollándose a medida que se resuelven los desafíos que enfrentan.

En conclusión, la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET y Zomac es más que una simple entrega de bienes; es una oportunidad para fortalecer la capacidad

institucional local y promover el desarrollo sostenible. Al desarrollar competencias técnicas, fomentar la colaboración interinstitucional, incentivar la participación ciudadana y establecer un marco normativo claro, esta iniciativa tiene el potencial de transformar las dinámicas de gobernanza en las regiones más afectadas por el conflicto armado, contribuyendo así a la construcción de una paz durable y a la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

5.4. FOMENTO DEL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

El fomento del desarrollo económico local en las regiones PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y ZOMAC (Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado) es uno de los objetivos centrales de la propuesta de transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada. Esta iniciativa busca no solo mejorar la infraestructura de estas áreas, sino también generar condiciones favorables para el crecimiento económico, la creación de empleo y la consolidación de un tejido productivo sólido. Al permitir que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transfiera maquinaria a estos municipios, se pretende activar la economía local de manera sostenible y equitativa.

La entrega de maquinaria adecuada permite a los municipios llevar a cabo proyectos de infraestructura que son vitales para el desarrollo económico. La construcción y mejora de caminos rurales, puentes, sistemas de riego y otras obras públicas no solo facilitan el acceso a mercados, sino que también promueven la movilidad de bienes y personas, reduciendo costos y tiempos de transporte. Estas mejoras son esenciales para que los productores locales puedan comercializar sus productos de manera más eficiente y competitiva, favoreciendo así desarrollo de cadenas de valor que incluyan la producción agrícola, la minería responsable y otros sectores económicos.

Además, la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada fomenta la creación de empleo local. Los proyectos de infraestructura requieren mano de obra, lo que significa que las comunidades locales tendrán la oportunidad de participar en la ejecución de estos proyectos. Esto no solo contribuye a la generación de empleo temporal durante la fase de construcción, sino que también puede dar lugar a empleos permanentes en el mantenimiento y operación de la maquinaria. Al capacitar a los trabajadores locales en el uso y mantenimiento de la maquinaria, se fortalece la capacidad técnica de la población, lo que tiene un impacto positivo en la empleabilidad y el desarrollo de habilidades en el largo plazo.

La promoción del desarrollo económico local también implica el fortalecimiento de las empresas y emprendimientos que operan en estas regiones. Al facilitar el acceso a maquinaria adecuada, los municipios pueden mejorar su infraestructura productiva, lo que a su vez permite que las empresas

locales aumenten su capacidad de producción y diversifiquen su oferta. Esto es particularmente relevante en sectores como la agricultura, donde la mecanización puede incrementar la productividad y, por ende, los ingresos de los agricultores. Además, se abre la posibilidad de fomentar emprendimientos en áreas como el turismo rural, la producción artesanal y la agroindustria, contribuyendo a la diversidad económica.

El desarrollo económico local, sin embargo, no puede lograrse de manera aislada. Es fundamental que exista una articulación con políticas públicas que respalden la inversión y el emprendimiento en las regiones PDET y Zomac. Esto incluye el acceso a financiamiento, capacitación en gestión empresarial, la promoción de incentivos para atraer inversiones. La transferencia de maquinaria debe estar acompañada de un enfoque integral que incluya la participación de actores locales, como organizaciones comunitarias, empresas y gobiernos locales, para garantizar que las iniciativas se alineen con las necesidades y potencialidades de cada territorio.

Asimismo, es importante considerar que el desarrollo económico local debe ser inclusivo y equitativo, asegurando que todos los sectores de la población, incluidas las comunidades más vulnerables, se beneficien de las oportunidades que surjan. La creación de cooperativas y la promoción de la economía solidaria son estrategias que pueden contribuir a la inclusión social y económica, permitiendo que los recursos y beneficios generados por los proyectos de infraestructura se distribuyan de manera más justa.

La sostenibilidad del desarrollo económico local también implica la necesidad de fortalecer la capacidad de gestión de los municipios beneficiarios. Esto incluye el desarrollo de planes de uso de la maquinaria que incorporen criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental. La DIAN, en su rol de autoridad responsable de la transferencia de maquinaria, debe establecer mecanismos que permitan evaluar y monitorear el impacto de las inversiones realizadas, asegurando que se alineen con los objetivos de desarrollo económico local a largo plazo.

En resumen, el fomento del desarrollo económico local es un componente esencial de la propuesta de transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada. Esta iniciativa busca generar un impacto positivo en las economías de las regiones PDET y Zomac, promoviendo la creación de empleo, la mejora de la infraestructura productiva y el fortalecimiento del tejido empresarial. Al integrar enfoques inclusivos y sostenibles, se establece un camino hacia un desarrollo económico más dinámico y equitativo en Colombia, que beneficie a las comunidades y contribuya a la paz y la reconciliación en los territorios afectados por el conflicto.

5.5. COMPROMISO CON LA PAZ Y LA EQUIDAD TERRITORIAL

El compromiso con la paz y la equidad territorial es un pilar fundamental de la propuesta que permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y Zomac (Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado). Esta iniciativa no solo busca el desarrollo económico y social de estas regiones, sino que también se enmarca en el contexto de la construcción de una paz sostenible en Colombia, donde se reconozca y valore la diversidad de territorios y se promueva una distribución equitativa de los recursos y oportunidades.

La historia reciente de Colombia está marcada por la violencia y el conflicto armado, que han dejado profundas huellas en las comunidades, afectando su desarrollo y limitando el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas. Las regiones PDET y Zomac son testigos de estas realidades donde la pobreza, la desigualdad y la exclusión social han sido moneda corriente. Al transferir maquinaria incautada a estos municipios, se contribuye a mitigar estas problemáticas, ya que se crea un contexto propicio para la reconstrucción del tejido social y el fortalecimiento de la cohesión comunitaria.

El acceso a maquinaria adecuada para la ejecución de proyectos de infraestructura no solo mejora las condiciones de vida de los habitantes de estas regiones, sino que también representa una oportunidad para fortalecer la gobernanza local y fomentar la participación ciudadana. Al involucrar a las comunidades en la planificación y ejecución de proyectos, se genera un sentido de pertenencia y responsabilidad, elementos cruciales para la construcción de una cultura de paz. Este enfoque participativo no solo facilita la identificación de las necesidades reales de la población, sino que también promueve la transparencia y la rendición de cuentas en la gestión de los recursos públicos.

Además, el compromiso con la paz implica abordar las causas estructurales que han generado el conflicto en Colombia. La inequidad territorial es una de estas causas, y la transferencia de maquinaria busca contrarrestar esta realidad al mejorar la infraestructura y los servicios en regiones históricamente marginadas. La inversión en obras públicas y el fomento del desarrollo económico local son pasos concretos para reducir las brechas entre las diferentes regiones del país, promoviendo así un desarrollo equilibrado y equitativo. Esto es especialmente relevante en el contexto de la implementación del Acuerdo de Paz, donde se busca cerrar las brechas que han alimentado la violencia y la exclusión.

La equidad territorial también se manifiesta en la importancia de reconocer y fortalecer las economías locales, que son clave para la sostenibilidad de las comunidades. Al transferir maquinaria amarilla y

verde, se brinda a los municipios la posibilidad de diversificar sus actividades económicas y generar nuevas fuentes de ingresos. Esto contribuye a la resiliencia de las comunidades, permitiéndoles enfrentar mejor las crisis y construir un futuro más próspero. Además, al priorizar proyectos que benefician a la comunidad, se fomenta una distribución equitativa de los beneficios generados, asegurando que todos los sectores de la población se vean favorecidos.

Por otra parte, el compromiso con la paz también implica la promoción de un desarrollo que respete los derechos humanos y la diversidad cultural de las comunidades. La transferencia de maquinaria debe ser realizada con un enfoque de respeto y reconocimiento de las particularidades de cada territorio, asegurando que los proyectos respondan a las realidades locales y promuevan la inclusión social. Esto incluye considerar las necesidades específicas de grupos étnicos, mujeres, jóvenes y otros sectores vulnerables, garantizando que sus voces sean escuchadas y tenidas en cuenta en el proceso de desarrollo.

Finalmente, el compromiso con la paz y la equidad territorial requiere una articulación efectiva entre el gobierno, las comunidades y otros actores relevantes, como la sociedad civil y el sector privado. La transferencia de maquinaria debe ser parte de una estrategia integral que incluya la creación de alianzas, el fortalecimiento de las capacidades locales y la promoción de la inversión en infraestructura y servicios. Este enfoque colaborativo es esencial para garantizar que los esfuerzos de desarrollo se traduzcan en mejoras significativas en la calidad de vida de las comunidades y en un fortalecimiento duradero de la paz en el país.

En conclusión, el compromiso con la paz y la equidad territorial es un componente esencial de la propuesta de transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada. Esta iniciativa no solo busca contribuir al desarrollo económico y social de las regiones PDET y Zomac, sino que también se inscribe en un esfuerzo más amplio por construir una Colombia más equitativa y pacífica, donde todos los territorios tengan la oportunidad de prosperar y donde se reconozca la dignidad y el potencial de sus habitantes.

5.6. VIGILANCIA Y CONTROL

La vigilancia y control son elementos clave para garantizar la correcta implementación y efectividad de la ley que autoriza a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) a transferir maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios catalogados como PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y Zomac (Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado). Dado el contexto de vulnerabilidad y las complejidades que enfrentan estas regiones, es fundamental establecer mecanismos robustos de supervisión que aseguren el uso adecuado de los recursos, promuevan la

transparencia y prevengan cualquier posible desviación de los fines establecidos en la ley.

En primer lugar, la DIAN desempeñará un papel central en la vigilancia del proceso de transferencia de la maquinaria. Será responsable de establecer directrices claras para la gestión y el seguimiento de la maquinaria entregada. Esto incluirá la creación de un registro público y accesible que detalle la maquinaria transferida, su destino, el uso previsto y el estado de cada equipo. Este registro no solo permitirá un seguimiento exhaustivo de la maquinaria, sino que también servirá como herramienta de rendición de cuentas ante la ciudadanía. La disponibilidad de esta información promoverá la transparencia y permitirá a los ciudadanos participar en la supervisión del uso de los recursos públicos, aumentando la confianza en las instituciones y el proceso de desarrollo.

Adicionalmente, los municipios beneficiarios tendrán la obligación de implementar mecanismos de control interno que aseguren el uso adecuado de la maquinaria. Esto implica la creación de comités de supervisión conformados por representantes de la comunidad, autoridades locales y técnicos especializados. Estos comités serán responsables de velar por el cumplimiento de los planes de utilización de la maquinaria y de garantizar que se emplee en proyectos de interés público, como obras de infraestructura vial y agrícola. La participación de la comunidad en la vigilancia del uso de los recursos es esencial para fomentar la transparencia y la rendición de cuentas, así como para fortalecer la confianza en las autoridades locales.

La Contraloría General de la República también jugará un papel crucial en la vigilancia de la implementación de la ley. Se establecerán auditorías periódicas para evaluar el uso de la maquinaria transferida y su impacto en los proyectos realizados. Estas auditorías permitirán identificar desviaciones o irregularidades en el manejo de los recursos y tomar las medidas correctivas necesarias. Además, la Contraloría debe garantizar que se realicen auditorías sociales que evalúen la percepción de la comunidad sobre la efectividad de los proyectos y el uso de la maquinaria, lo que contribuirá a una evaluación integral del impacto social de la ley.

Asimismo, es importante que se implementen mecanismos de denuncia y reporte que permitan a los ciudadanos informar sobre posibles irregularidades en el uso de la maquinaria. La creación de líneas de atención y plataformas digitales para que la comunidad pueda presentar quejas o sugerencias contribuirá a fortalecer la vigilancia social y a fomentar un entorno en el que los ciudadanos se sientan empoderados para participar activamente en el control de los recursos públicos. Este enfoque facilitará la detección temprana de problemas y garantizará una respuesta rápida por parte de las autoridades competentes.

Finalmente, la formación y capacitación de los actores involucrados en la vigilancia y control es fundamental. Tanto los funcionarios de la DIAN

como los miembros de los comités de supervisión en los municipios deben recibir formación sobre la importancia de la transparencia, la rendición de cuentas y las mejores prácticas en la gestión de recursos públicos. Esto asegurará que todos los actores tengan las competencias necesarias para desempeñar sus funciones de manera efectiva y contribuirá a establecer una cultura de integridad y responsabilidad en el uso de la maquinaria transferida.

En conclusión, la vigilancia y control son componentes esenciales para la efectividad de la ley que permite la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET y Zomac. A través de la implementación de mecanismos de supervisión robustos, la participación activa de la comunidad y el compromiso de las entidades de control, se garantizará un uso adecuado de los recursos, se promoverá la transparencia y se contribuirá al desarrollo sostenible de estas regiones, cimentando así un camino hacia una paz duradera y un fortalecimiento de la capacidad institucional local.

5.7. PROMOCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL

La promoción de la responsabilidad social es un pilar fundamental en la implementación de la ley que permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios catalogados como PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial) y Zomac (Zonas Más Afectada por el Conflicto Armado). Esta ley no solo busca facilitar el desarrollo económico y la mejora de la infraestructura en estas regiones, sino que también aspira a cultivar un sentido de responsabilidad social entre las instituciones gubernamentales, las empresas y las comunidades locales, fomentando un entorno colaborativo y sostenible.

En primer lugar, es crucial entender que la responsabilidad social implica que todos los actores involucrados en el proceso de transferencia y uso de la maquinaria asuman un compromiso ético con el bienestar de las comunidades. La DIAN, como entidad encargada de la administración de los bienes incautados, tiene la responsabilidad de garantizar que estos recursos se utilicen de manera justa y equitativa. Esto significa que la transferencia de maquinaria debe estar orientada no solo a satisfacer necesidades inmediatas, sino también a contribuir al desarrollo a largo plazo de las comunidades. La DIAN debe establecer criterios claros y transparentes para la selección de proyectos, asegurando que aquellos que se benefician de la maquinaria sean realmente los que más lo necesiten y que sus propuestas estén alineadas con el desarrollo sostenible y la equidad social.

Asimismo, los municipios beneficiarios de la maquinaria tienen la responsabilidad de implementar un uso adecuado y responsable de los recursos que reciben. Esto incluye no solo el

mantenimiento y la operación de la maquinaria, sino también la participación activa de la comunidad en los proyectos. Al involucrar a los ciudadanos en la planificación y ejecución de las obras, los municipios pueden fomentar un sentido de pertenencia y compromiso con el desarrollo de su entorno. La formación de comités de participación ciudadana en cada proyecto permitirá que la comunidad no solo supervise el uso de la maquinaria, sino que también contribuya con sus conocimientos y necesidades locales, garantizando que los proyectos reflejen verdaderamente las prioridades de la población.

Además, es fundamental que las empresas que operan en las regiones PDET y ZOMAC se sumen a este esfuerzo de responsabilidad social. La colaboración entre el sector público y privado puede generar sinergias que potencien el impacto de la transferencia de maquinaria. Las empresas pueden apoyar el desarrollo de infraestructuras y proyectos sociales mediante donaciones, alianzas estratégicas o la participación directa en los proyectos, contribuyendo así a la mejora de las condiciones de vida en las comunidades. Esta colaboración no solo beneficiará a las poblaciones locales, sino que también permitirá a las empresas fortalecer su imagen corporativa y consolidar su compromiso con el desarrollo sostenible.

La promoción de la responsabilidad social también implica un enfoque en la capacitación y el empoderamiento de las comunidades. Los municipios que reciban la maquinaria deben asegurarse de que los habitantes locales estén adecuadamente capacitados para utilizar y mantener los equipos. Esto no solo maximiza el uso eficiente de la maquinaria, sino que también genera oportunidades de empleo y mejora las competencias técnicas de la población. La capacitación debe ir más allá de la mera operación de la maquinaria; debe incluir aspectos de gestión de proyectos, planificación y mantenimiento, brindando a los ciudadanos las herramientas necesarias para gestionar sus recursos de manera sostenible.

Además, es esencial que la implementación de la ley incluya mecanismos de seguimiento y evaluación del impacto social de los proyectos realizados con la maquinaria transferida. Esto permitirá medir no solo los resultados en términos de infraestructura, sino también los beneficios sociales y económicos que se derivan de estos proyectos. Los informes de evaluación deben ser accesibles para la comunidad, fomentando así la transparencia y la rendición de cuentas. Al hacer visible el impacto de la maquinaria en la vida cotidiana de las personas, se fortalecerá la confianza en las instituciones y se promoverá una cultura de participación activa en los procesos de desarrollo.

En resumen, la promoción de la responsabilidad social es un componente esencial para el éxito de la ley que permite la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a los municipios PDET y Zomac. La colaboración entre la DIAN, los municipios, las comunidades y el sector privado

es fundamental para garantizar un uso responsable de los recursos, maximizar su impacto y fomentar un desarrollo sostenible y equitativo. Al fomentar una cultura de responsabilidad social, se estará construyendo un camino hacia un futuro más justo y solidario para las regiones más afectadas por el conflicto armado en Colombia.

5.8. Articulación con el Plan de Gobierno “Colombia, Patria Milagro” (2026-2030)

Recuperación Territorial y Presencia Institucional (Pilar 1: Seguridad y Orden Público)

- **Presencia del Estado en zonas PDET y Zomac:** El plan de gobierno propone la recuperación integral de las zonas históricamente afectadas por la criminalidad y el abandono. La entrega directa de maquinaria pesada a estos municipios permite acelerar obras comunitarias, construir y mantener vías terciarias, e intervenir ante emergencias de gestión del riesgo, consolidando la autoridad y la confianza en las instituciones del Estado.

- **Construcción de paz con autoridad y desarrollo:** La articulación refuerza la visión de imponer el orden y promover el desarrollo territorial tangible como mecanismo directo para cerrar las brechas que alimentan el crimen organizado y la informalidad.

Eficiencia Estatal, Saneamiento Fiscal y Optimización de Activos (Pilar 3: Reforma del Estado)

- **Aprovechamiento de activos ociosos:** El programa de gobierno plantea un Estado eficiente que elimina gastos innecesarios y prioriza el gasto productivo. El proyecto de ley aplica de manera práctica este principio al liberar a la DIAN de costos de bodegaje, custodia y mantenimiento de maquinaria decomisada por infracciones aduaneras, transformando un pasivo estatal en un activo productivo.

- **Impacto fiscal positivo sin incremento de gasto:** La iniciativa permite dotar de infraestructura a municipios vulnerables a costo fiscal cero, evitando la compra o el arrendamiento de maquinaria pesada con recursos del Presupuesto General de la Nación.

Transparencia, Lucha Contra la Corrupción y Recuperación de Bienes (Pilar 4: Justicia y Anticorrupción)

- **Destino social de bienes decomisados:** La propuesta legislativa concuerda con las metas de recuperar bienes y activos provenientes de actividades ilícitas o infracciones legales para devolverlos e invertirlos directamente en beneficio de la ciudadanía.

- **Vigilancia y control estricto:** Para asegurar la transparencia, el proyecto exige planes simplificados de uso, actas de entrega y fiscalización por parte de la Contraloría General de la República, previniendo la corrupción en el manejo de la maquinaria.

Crecimiento Económico Regional y Apoyo al Campo (Pilar 5: Economía Libertaria y Desarrollo Productivo)

- **Conectividad rural y competitividad agropecuaria:** El programa de Abelardo de la Espriella impulsa el crecimiento explosivo de las economías regionales. El uso de la maquinaria verde y amarilla incautada en la adecuación de tierras y la apertura de caminos rurales facilita la comercialización de productos agrícolas, reduciendo tiempos y costos de transporte para los productores locales.

- **Autonomía y fortalecimiento de gobiernos locales:** Faculta a las alcaldías de los municipios PDET y Zomac para gestionar de manera autónoma y directa proyectos de infraestructura pública, impulsando el empleo local y la autogestión territorial.

6. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7º de la Ley 819 de 2003, se precisa que el presente proyecto de ley no ordena gasto público directo ni concede beneficios, exenciones o deducciones de carácter tributario que afecten las finanzas de la Nación. Por el contrario, la iniciativa proyecta un impacto fiscal positivo y neutro en el gasto para el Presupuesto General de la Nación (PGN).

Optimización de recursos y reducción del gasto público

- El impacto fiscal del presente proyecto de ley se proyecta como positivo para el Estado colombiano, considerando que la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada a municipios PDET y ZOMAC no implica un gasto adicional significativo, sino más bien una optimización de los recursos existentes.

- Actualmente, la maquinaria incautada por la DIAN a menudo permanece en depósitos o bodegas, lo que genera costos asociados a su almacenamiento, custodia y mantenimiento.

- Al permitir la entrega de estos bienes a título gratuito a los municipios mencionados, se reduce el gasto público destinado a dichas actividades y se evita la depreciación de los activos por su inactividad.

Beneficios económicos y desarrollo territorial a largo plazo

- El uso de esta maquinaria en proyectos de infraestructura y desarrollo en municipios PDET y Zomac generará beneficios económicos y sociales a largo plazo.

- La mejora de la infraestructura vial, el fomento de actividades agrícolas y la promoción de otros proyectos de interés público en estas regiones contribuirán al crecimiento económico local, lo cual podría traducirse en un aumento de la productividad, la generación de empleo y, eventualmente, en un incremento de los ingresos fiscales derivados de una mayor actividad económica en estas zonas.

- La transferencia de la maquinaria también puede incentivar la inversión pública y privada en los territorios beneficiados, al crear condiciones

más favorables para el desarrollo de proyectos de gran impacto. Esto repercutirá positivamente en la economía local, permitiendo que los municipios avancen en el cierre de brechas en infraestructura y servicios, lo que a su vez podría disminuir la dependencia de estas regiones de recursos estatales para el desarrollo.

Sostenibilidad y ahorro potencial en gasto social

- Al mejorar las condiciones de vida en las zonas más afectadas por el conflicto armado y fomentar la construcción de una paz sostenible, se podría reducir la necesidad de inversión futura en programas de atención humanitaria o de reconstrucción, generando un ahorro potencial en el gasto social.

- En conjunto, el proyecto de ley no solo optimiza el uso de bienes incautados, sino que también impulsa un desarrollo territorial que promueve la eficiencia y el uso responsable de los recursos públicos, con un impacto fiscal global positivo para el país.

7. CONFLICTO DE INTERÉS

El presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para los actores involucrados en su implementación, ya que su objetivo principal es beneficiar a las comunidades más vulnerables del país, especialmente aquellas ubicadas en los municipios PDET y Zomac, mediante la transferencia de maquinaria amarilla y verde incautada. La iniciativa se fundamenta en la maximización del uso de bienes públicos en favor del desarrollo social y económico de las regiones que más lo necesitan, sin que se deriven beneficios particulares para individuos o grupos específicos.

La transferencia de maquinaria incautada se realizará bajo condiciones claras y transparentes, estableciendo criterios objetivos para la selección de los municipios beneficiarios, tales como la presentación de un plan de uso que demuestre el impacto positivo de la maquinaria en la región y el cumplimiento de requisitos legales que aseguren que los bienes no estén sujetos a reclamaciones judiciales o medidas cautelares. Esto garantiza que el proceso sea equitativo y se enfoque en maximizar el interés público.

Adicionalmente, los procedimientos establecidos para la entrega de la maquinaria incluyen mecanismos de control y auditoría por parte de la DIAN y la Contraloría General de la República, quienes podrán supervisar el uso adecuado de los bienes transferidos, evitando cualquier uso indebido o fuera de los fines previstos por la ley. Esto reduce significativamente la posibilidad de que se generen conflictos de interés o situaciones de favorecimiento indebido.

En resumen, el proyecto de ley se diseñó con un enfoque transparente y objetivo, orientado a garantizar el uso responsable de los recursos públicos, minimizar riesgos de corrupción y asegurar que los beneficios de la ley se concentren en la promoción del desarrollo regional y la mejora de la calidad de vida en las zonas más afectadas

por el conflicto armado, sin generar conflictos de interés para los actores involucrados en el proceso de implementación.

8. CONSIDERACIONES FINALES

En conclusión, el presente proyecto de ley representa una oportunidad significativa para optimizar el uso de los bienes incautados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), dirigiendo estos recursos hacia el desarrollo de los municipios PDET y ZOMAC. La transferencia de maquinaria amarilla y verde, bajo un marco normativo claro y transparente, tiene el potencial de transformar estas comunidades al mejorar su infraestructura y fomentar actividades productivas que generen empleo y oportunidades económicas.

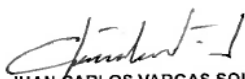
El enfoque del proyecto no solo busca beneficiar a las regiones más afectadas por el conflicto armado, sino que también alinea los esfuerzos del Estado con las políticas de desarrollo territorial y reparación a las víctimas, contribuyendo así a la construcción de una paz sostenible en el país. Esta iniciativa se enmarca en el compromiso del Gobierno con la igualdad territorial y la reducción de las disparidades sociales que afectan a estas poblaciones.

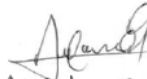
Es fundamental que el proceso de implementación de la ley se realice con la debida supervisión y control, garantizando la adecuada utilización de la maquinaria transferida. Las medidas de rendición de cuentas y auditoría establecidas fortalecerán la transparencia del proceso, generando confianza en la ciudadanía y en las instituciones.

Asimismo, el proyecto de ley establece un precedente en la administración eficiente de los recursos públicos, demostrando que es posible aprovechar los activos del Estado en beneficio de las comunidades que más lo requieren. La entrega de maquinaria incautada representa no solo una solución práctica a un problema administrativo, sino también un paso hacia el fortalecimiento de la capacidad de los municipios para enfrentar sus propios desafíos de desarrollo.

Finalmente, se invita a todos los actores involucrados gobierno, comunidades y entidades de control a trabajar de manera conjunta en la implementación de esta ley, asegurando que sus objetivos se cumplan de manera efectiva y que se logren los cambios positivos esperados en la vida de los habitantes de los municipios PDET y Zomac. Esta es una oportunidad única para contribuir a la reconciliación y el desarrollo integral del país.

Atentamente,


H.R. JUAN CARLOS VARGAS SOLER
CITREP No. 13 (Bolívar y Antioquia)


Alejandro Castillo
Citrep 7

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2026
CÁMARA**

por medio de la cual se crea un régimen especial y expedito del mecanismo de Obras por Impuestos para la reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo en los municipios afectados por desastres naturales, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto crear un régimen especial y expedito del mecanismo de Obras por Impuestos para financiar y ejecutar de manera ágil proyectos de reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo en los municipios afectados por desastres naturales, y modificar el artículo 238 de la Ley 1819 de 2016.

Artículo 2°. Aplicación del mecanismo en territorios afectados por desastres. El mecanismo de Obras por Impuestos podrá aplicarse a proyectos localizados en municipios y distritos que hayan sido declarados afectados por una situación de desastre o calamidad pública, de conformidad con la normativa vigente en materia de gestión del riesgo de desastres.

La inclusión de un territorio en este régimen especial procederá con base en la información técnica de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), incluyendo la Evaluación de Daños y Análisis de Necesidades (EDAN), los planes de acción específicos para la recuperación y demás instrumentos oficiales de diagnóstico.

Artículo 3°. Banco de Proyectos de Reconstrucción y Recuperación. La Agencia de Renovación del Territorio (ART), en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) la UNGRD y las entidades territoriales, incorporará al Banco de Proyectos de Obras por Impuestos un componente permanente destinado a proyectos de reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo.

Este componente:

1. Permanecerá abierto de manera permanente para la recepción de proyectos.
2. Podrá recibir proyectos formulados por entidades nacionales, departamentales, municipales y distritales, así como iniciativas presentadas por contribuyentes.
3. Priorizará los proyectos identificados en las evaluaciones de daños, planes de recuperación y demás instrumentos oficiales de gestión del riesgo.
4. Permitirá la incorporación de proyectos durante todo el año, sin estar sujetos a las ventanas ordinarias de presentación establecidas para el mecanismo.

Artículo 4°. Participación y coordinación de las entidades territoriales. La ART trabajará de manera coordinada con las gobernaciones, alcaldías y distritos en la identificación, formulación, estructuración, priorización y seguimiento de los proyectos de Obras por Impuestos.

Las entidades territoriales podrán presentar directamente proyectos, aportar estudios y diseños existentes, identificar necesidades prioritarias y

participar en su estructuración conjuntamente con la ART.

Cuando corresponda, la entidad territorial competente será responsable de recibir, operar y garantizar el mantenimiento de la infraestructura resultante del proyecto.

Artículo 5°. Procedimiento expedito. Los proyectos destinados a la reconstrucción, recuperación o reducción del riesgo en territorios afectados por desastres estarán sujetos a un procedimiento expedito.

Los términos máximos para las actuaciones administrativas serán:

- a) **ART:** cinco (5) días hábiles para la revisión inicial y remisión del proyecto.
- b) **Entidad nacional competente:** diez (10) días hábiles para emitir el concepto de viabilidad sectorial.
- c) **DNP:** cinco (5) días hábiles para efectuar el control metodológico y registrar el proyecto.

Los trámites podrán adelantarse de manera simultánea o concurrente, cuando ello sea técnica y jurídicamente procedente.

Artículo 6°. Simplificación de la estructuración. Los proyectos que cuenten con estudios, diseños, diagnósticos o información técnica elaborada por la UNGRD, las entidades territoriales, entidades nacionales o con ocasión de la atención de la emergencia podrán utilizar dicha información para su estructuración.

La reglamentación establecerá mecanismos para evitar la duplicidad de estudios y trámites, sin disminuir los estándares técnicos, de seguridad estructural, ambientales y de gestión del riesgo exigibles para la ejecución de las obras.

Artículo 7°. Líneas de inversión. Los proyectos de reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo podrán comprender, entre otras, las siguientes líneas:

- a) Reconstrucción y rehabilitación de vivienda.
- b) Infraestructura de salud y educación.
- c) Agua potable, saneamiento básico y energía.
- d) Vías, puentes, transporte y conectividad.
- e) Obras de mitigación y reducción del riesgo de desastres.
- f) Infraestructura comunitaria y de reactivación económica local.

Artículo 8°. Modalidades de ejecución. Los proyectos podrán desarrollarse mediante las modalidades de fiducia y convenio previstas en el régimen de Obras por Impuestos.

La constitución de la fiducia o la suscripción del convenio deberá efectuarse dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la aprobación de la vinculación del contribuyente al proyecto.

La reglamentación podrá establecer mecanismos de ejecución por hitos verificables de avance físico y financiero, garantizando la adecuada supervisión, interventoría y control de los recursos.

Artículo 9°. Priorización. En los casos en que las solicitudes superen el cupo disponible para Obras por Impuestos, tendrán prioridad los proyectos destinados a:

- a) Restablecer servicios públicos esenciales;
- b) Recuperar infraestructura de salud y educación;
- c) Garantizar la seguridad y habitabilidad de las viviendas;
- d) Restablecer vías, puentes y sistemas de conectividad;
- e) Reducir condiciones de riesgo que puedan generar nuevos daños;
- f) Reactivar las actividades económicas de las comunidades afectadas.

Artículo 10. Cupo. El Gobierno nacional, a través del CONFIS, podrá establecer dentro del cupo anual de Obras por Impuestos una asignación específica para proyectos de reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo, de acuerdo con las necesidades identificadas y la disponibilidad fiscal.

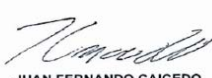
Artículo 11. Seguimiento y control. Los proyectos estarán sujetos a interventoría, supervisión, control fiscal y mecanismos de transparencia y participación ciudadana.

La ART publicará información sobre los proyectos aprobados, contribuyentes vinculados, recursos comprometidos, avance físico y financiero y estado de ejecución.

Artículo 12. Reglamentación. El Gobierno nacional reglamentará las disposiciones de la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su promulgación, especialmente lo relacionado con los procedimientos simplificados, la coordinación entre la ART y las entidades territoriales y los criterios para la activación del procedimiento expedito.

Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica y adiciona las disposiciones que regulan el mecanismo de Obras por Impuestos en lo relacionado con los proyectos de reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo de desastres.

Cordialmente,


JUAN FERNANDO CAICEDO
Senador de la República



CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 19 de Agosto del año 2026

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley X Acto Legislativo

No. 233 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por: HS. JUAN FERNANDO CAICEDO


SECRETARIO GENERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NÚMERO 233 DE 2026
CÁMARA

por medio de la cual se crea un régimen especial y expedito del mecanismo de Obras por Impuestos para la reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo en los municipios afectados por desastres naturales, y se dictan otras disposiciones.

I. OBJETIVO

El presente proyecto de ley tiene por objeto fortalecer y flexibilizar el mecanismo de Obras por Impuestos, con el propósito de permitir su utilización ágil y eficiente en la financiación y ejecución de proyectos de reconstrucción, recuperación, rehabilitación y reducción del riesgo en los territorios afectados por desastres naturales o emergencias de gran magnitud.

La iniciativa busca incorporar al mecanismo de Obras por Impuestos una herramienta de respuesta para la etapa de recuperación y reconstrucción posterior a los desastres, permitiendo que los recursos provenientes de obligaciones tributarias puedan ser destinados, bajo criterios de priorización y control a la recuperación de infraestructura y servicios esenciales en los territorios afectados.

II. JUSTIFICACIÓN

2.1. Sobre la tragedia del 10 de agosto de 2026 y su magnitud

El 10 de agosto de 2026, a las 7:34 de la mañana, un sismo de magnitud 7,4 con epicentro en San José del Palmar, Chocó, y profundidad de 103 kilómetros sacudió el occidente del país. Es el sismo más fuerte que ha registrado Colombia en la última década. Por su profundidad, la energía se dispersó sobre un territorio extenso: el Servicio Geológico Colombiano registró más de cien réplicas, la mayor de magnitud 4,8 y el Servicio Geológico de los Estados Unidos estimó en 8,9 millones las personas expuestas a sacudidas severas en Colombia y los países vecinos.

El balance oficial de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, con corte al 14 de agosto de 2026 es el siguiente:

Concepto	Cifra
Personas fallecidas	285
Personas heridas	3.975
Personas desaparecidas	379
Personas rescatadas con vida	354
Personas afectadas	102.262
Familias afectadas	45.523

Fuente: UNGRD, balance oficial del 14 de agosto de 2026, 11:23 a. m.

Detrás de esos totales, la geografía del dolor es precisa. En las primeras 48 horas Cali ya concentraba 95 fallecidos y cerca de mil heridos, y Pereira sumaba 79 fallecidos y 278 heridos. Cinco ciudades, Cali Pereira, Quibdó, Manizales y Armenia, fueron

declaradas en alerta roja hospitalaria; el Hospital Universitario del Valle sufrió colapso parcial y siete grandes instituciones de salud tuvieron que ser evacuadas por fallas estructurales. Al 13 de agosto, Medicina Legal había recibido 250 cuerpos, identificado 227 y entregado 189 a sus familias. mientras 379 personas seguían desaparecidas, una cifra que anticipa que el número final de víctimas todavía no está escrito.

El daño sobre el territorio es igualmente severo. El sismo afectó 426 municipios en 15 departamentos: el 38% de los municipios del país sufrió alguna afectación, con Chocó, Valle del Cauca, Risaralda, Caldas y Quindío como los departamentos más golpeados. En el pico de la emergencia, más de 1,5 millones de usuarios quedaron sin servicio de energía eléctrica y la demanda del sistema cayó 1.700 megavatios, un 18%. Siete aeropuertos cerraron operaciones, entre ellos los de Cali, Pereira, Manizales, Quibdó y Armenia, y el corredor Cali a Buenaventura, por el que circula el 31.2% de las importaciones del país, permaneció bloqueado para carga pesada hasta el 12 de agosto. Las 86.283 viviendas afectadas, sumadas las 12.828 destruidas y las 73.455 averiadas, concentran el corazón del esfuerzo de reconstrucción que el país tiene por delante.

Infraestructura afectada	Cifra
Viviendas destruidas	12.828
Viviendas averiadas	73.455
Total de viviendas afectadas	86.283
Edificios colapsados	121
Sedes educativas afectadas	2.205
Centros de salud afectados	240
Vías dañadas	210
Puentes vehiculares dañados	44
Puentes peatonales dañados	13
Acueductos impactados	73
Aeropuertos afectados	5

Fuente: UNGRD, balance oficial del 14 de agosto de 2026.

Estas cifras describen con precisión el objeto de este proyecto de ley. Cada una de las categorías de la tabla anterior, vivienda, colegios, hospitales, acueductos, vías y puentes, corresponde a una línea de inversión que el mecanismo de obras por impuestos ya conoce y ejecuta. La reconstrucción que el país tiene por delante es, en su naturaleza misma, un inventario de obras.

2.2. El impacto económico

Las estimaciones disponibles distinguen dos magnitudes que conviene presentar por separado: el daño físico sobre el acervo de capital y el gasto público que demanda la atención y la reconstrucción.

Sobre el daño físico, Oxford Economics lo estima entre 0,2% y 0,4% del PIB, es decir, entre US\$990 y US\$1.980 millones. Sobre el gasto público requerido, BTG Pactual calcula que la atención inicial y la primera fase de la reconstrucción demandan cerca

de \$20 billones, aproximadamente 1% del PIB. Esa cifra equivale al 3,5% del Presupuesto General de la Nación radicado para 2027 y al 22,5% de la inversión pública prevista para 2026.

El golpe sobre el aparato productivo es extenso. De acuerdo con Confecámaras, en las zonas afectadas operan 269.786 empresas que sostienen cerca de 1,4 millones de empleos formales, el 15% del tejido empresarial del país. El 93% de esas empresas son microempresas, y 189.754 de ellas se concentran en Cali, Pereira, Manizales y Armenia. El corredor logístico también sintió el impacto: por Buenaventura pasa el 31,2% de las importaciones del país y entre el 60% y el 67% de las exportaciones de café, y el paso de carga pesada hacia el puerto estuvo interrumpido hasta el 12 de agosto.

Indicador económico	Cifra
Daño físico estimado (Oxford Economics)	0,2% a 0,4% del PIB
Gasto público requerido, primera fase (BTG Pactual)	\$20 billones (1% del PIB)
Equivalencia frente al PGN 2027 (\$575,6 billones)	3,5%
Equivalencia frente a la inversión pública de 2026 (\$89 billones)	22,5%
Empresas en zonas afectadas (Confecámaras)	269.786
Empleos formales asociados	1.400.000
Participación de microempresas	93%

Fuentes: Oxford Economics; BTG Pactual; Confecámaras; Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

2.3. Sobre la brecha de financiación para la reconstrucción de los territorios afectados

El Gobierno nacional actuó con rapidez. En menos de una semana declaró la emergencia nacional, el desastre nacional y la calamidad pública, anunció la emergencia económica, creó la Subcuenta Sismo 2026 dentro del Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, activó el crédito contingente Cat DDO con el Banco Mundial y dispuso el aplazamiento del calendario del impuesto de renta en los seis departamentos más afectados. El primer desembolso del Cat DDO, por US\$200 millones, se hizo efectivo el 13 de agosto, con plazo de 20 años y 5 de gracia; la línea permite escalar hasta US\$450 millones. A esos recursos se suma la línea contingente del BID por hasta US\$400 millones, disponible para activación.

Aun así, la aritmética de la financiación deja una brecha considerable. Los recursos efectivamente desembolsados a la fecha, US\$200 millones, cubren el 3,1% del gasto estimado por BTG Pactual. Incluso si se utilizan en su totalidad las dos líneas contingentes, US\$850 millones, la cobertura llega al 13,4%. El 86,6% restante, cerca de US\$5.500 millones, debe salir del presupuesto, de deuda o de fuentes nuevas de financiación.

Concepto	Monto
Gasto estimado de la primera fase (BTG Pactual)	US\$6.350 millones
Cat DDO Banco Mundial, desembolsado el 13 de agosto	US\$200 millones
Cat DD Banco Mundial, cupo total de la línea	US\$450 millones
Línea de crédito contingente del BID, disponible	US\$400 millones
Cobertura con lo desembolsado	3,1%
Cobertura con las dos líneas completas	13,4%
Faltante por financiar	US\$5.500 millones

Fuentes: BTG Pactual; Banco Mundial; BID; Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Cálculos propios.

La restricción fiscal es real y conocida. El déficit del Gobierno nacional Central cerró 2025 en 6,4% del PIB y la proyección para 2026 lo sitúa en 7,4%. En 2026 el servicio de la deuda asciende a \$118 billones frente a \$89 billones de inversión pública: el país paga 1,33 pesos de deuda por cada peso que invierte. El Ministro de Hacienda ha sido claro en que la emergencia se atenderá sin crear impuestos nuevos. Este proyecto toma esa definición como punto de partida: si no habrá tributos nuevos y el crédito contingente cubre poco más de una décima parte del costo, el país necesita instrumentos que movilicen inversión privada directamente hacia la reconstrucción. Eso es exactamente lo que hace obras por impuestos.

El sector privado ya manifestó su disposición. Las donaciones empresariales superaron los \$30.000 millones en los primeros cuatro días. Fenalco propuso formalmente la creación de un fondo de reconstrucción y reactivación con participación privada. La Vicepresidencia de la República convocó de manera expresa a la empresa privada a apoyar la reconstrucción. Lo que falta no es voluntad: es un canal institucional con reglas claras, beneficio tributario definido y control estatal.

3. MARCO JURÍDICO RELEVANTE

3.1. Marco constitucional y legal de la gestión del riesgo de desastres

La Constitución Política establece como uno de los fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los derechos y deberes de las personas. En desarrollo de estos mandatos, corresponde a las autoridades adoptar las medidas necesarias para proteger la vida, la integridad, los bienes y demás derechos de las personas frente a situaciones que puedan afectar gravemente a la población.

En materia de gestión del riesgo de desastres, la Ley 1523 de 2012 adoptó la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y estableció el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SNGRD), bajo los principios de coordinación,

conurrencia y subsidiariedad entre las entidades públicas y los particulares.

La Ley 1523 de 2012 concibe la gestión del riesgo como un proceso social orientado, entre otros objetivos, a la reducción del riesgo y al manejo de los desastres, comprendiendo dentro de este último las acciones de preparación, respuesta, rehabilitación y recuperación. De esta manera, la actuación estatal frente a un desastre no se agota en la atención inmediata de la emergencia, sino que comprende también la recuperación de las condiciones sociales, económicas, físicas y ambientales de las comunidades afectadas.

En este marco, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) cumple funciones de coordinación del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y constituye una fuente fundamental de información para la identificación de daños, necesidades y prioridades de recuperación.

Ahora bien, el mecanismo de Obras por Impuestos fue establecido inicialmente por el artículo 238 de la Ley 1819 de 2016, como un instrumento para promover la inversión privada en proyectos de trascendencia social y económica en determinados territorios del país.

Posteriormente, el mecanismo fue modificado por el Decreto Ley 883 de 2017 y reglamentado, entre otras disposiciones, mediante el Decreto número 1915 de 2017, incorporado al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Su funcionamiento parte de una lógica de colaboración entre el Estado y los contribuyentes: determinadas personas jurídicas pueden vincular recursos asociados a su obligación tributaria a la ejecución de proyectos de inversión que contribuyan al desarrollo de los territorios priorizados, particularmente en municipios que hacen parte de los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) y las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac).

En términos generales, el régimen contempla actualmente dos modalidades de ejecución:

i. Modalidad de fiducia. El contribuyente vincula parte de su obligación tributaria a un proyecto y deposita los recursos correspondientes en una fiducia constituida para su ejecución. Los recursos son destinados exclusivamente al desarrollo del proyecto aprobado.

ii. Modalidad de convenio. El contribuyente se compromete directamente con la ejecución de un proyecto de inversión y, una vez cumplidas las condiciones previstas en la normativa, recibe Títulos para la Renovación del Territorio (TRT) como contraprestación por la inversión realizada.

De esta manera, Obras por Impuestos permite complementar la inversión pública con recursos, capacidades técnicas y experiencia de ejecución provenientes del sector privado, manteniendo

mecanismos de supervisión, interventoría y control sobre los proyectos.

3.2. Sobre la estructura institucional del mecanismo de obras por impuestos

El régimen vigente involucra diferentes entidades del Estado, cada una con competencias específicas dentro del ciclo del proyecto.

La Agencia de Renovación del Territorio (ART) cumple un papel central en la administración y operación del mecanismo, particularmente en la recepción, estructuración, priorización y gestión del Banco de Proyectos de Obras por Impuestos.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) participa en la revisión metodológica, registro y seguimiento de los proyectos, de acuerdo con las competencias establecidas en la regulación.

Las entidades nacionales competentes de cada sector intervienen en la evaluación y viabilidad técnica de los proyectos, de acuerdo con su naturaleza. De esta manera, los proyectos de infraestructura educativa, sanitaria, vial, de agua potable, saneamiento o energía deben cumplir los respectivos requisitos técnicos y sectoriales.

Por su parte, la DIAN interviene en los aspectos relacionados con la obligación tributaria del contribuyente y verifica el cumplimiento de los requisitos fiscales correspondientes.

Este diseño institucional permite que el mecanismo combine tres elementos fundamentales: planeación pública, viabilidad técnica y participación privada en la ejecución de infraestructura.

De igual forma, el régimen vigente contempla un Banco de Proyectos de Obras por Impuestos, en el cual se incorporan los proyectos susceptibles de ser financiados mediante este mecanismo.

La existencia de este banco constituye un elemento esencial para garantizar que los recursos tributarios vinculados por los contribuyentes se destinen a proyectos previamente estructurados y técnicamente viables.

Sin embargo, el procedimiento ordinario responde principalmente a una lógica de planeación y priorización regular de la inversión pública. En consecuencia, los tiempos y requisitos establecidos pueden resultar poco adecuados cuando el mecanismo pretende utilizarse para atender las necesidades de reconstrucción generadas por un desastre de gran magnitud, el cual requiere medidas inmediatas y expeditas.

3.3. Régimen especial propuesto para proyectos de reconstrucción

A partir de los retos planteados anteriormente, la presente iniciativa busca fortalecer y ampliar el mecanismo de Obras por Impuestos como instrumento de financiación para la reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo de desastres, mediante la incorporación de un régimen especial de proyectos de reconstrucción que permita una actuación más ágil, coordinada y eficiente entre el

Gobierno nacional, las entidades territoriales y el sector privado.

El proyecto no sustituye ni elimina el régimen general de Obras por Impuestos. Por el contrario, lo complementa mediante reglas especiales aplicables a los proyectos destinados a la reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo en territorios afectados por desastres.

La principal modificación consiste en permitir que estos proyectos tengan un procedimiento más flexible y expedito, especialmente en materia de:

- recepción permanente de iniciativas, obedeciendo a la imprevisibilidad de los desastres
- participación directa de las entidades territoriales, que permita conocer las necesidades de primera mano de los territorios afectados;
- aprovechamiento de estudios, diagnósticos y diseños existentes;
- reducción de tiempos para la revisión y viabilidad;
- realización concurrente de actuaciones administrativas;
- priorización de proyectos de infraestructura esencial;
- articulación entre ART, DNP, UNGRD, entidades sectoriales y autoridades territoriales.

El propósito no es disminuir los estándares de calidad o control de la inversión pública. Por el contrario, se busca eliminar trámites y duplicidades que no agregan valor, manteniendo las exigencias técnicas, ambientales, fiscales, de seguridad estructural, interventoría y transparencia.

3.4. Participación de las entidades territoriales

Uno de los principales elementos de innovación de la iniciativa consiste en fortalecer el papel de las entidades territoriales dentro del mecanismo.

El diseño vigente de Obras por Impuestos reconoce la importancia de los proyectos de inversión territorial pero la gestión del mecanismo se encuentra fuertemente articulada alrededor de la ART y de las entidades nacionales competentes.

La experiencia de una emergencia demuestra, sin embargo, que las autoridades municipales, distritales y departamentales constituyen actores indispensables para identificar las necesidades reales de reconstrucción, aportar información sobre los daños y definir las obras prioritarias para sus comunidades.

Por ello, el proyecto establece que la ART deberá trabajar de manera coordinada con las entidades territoriales, permitiéndoles presentar proyectos, aportar estudios y diagnósticos, participar en su estructuración y contribuir a su priorización.

Esta disposición desarrolla los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad que orientan la gestión del riesgo de desastres y permite articular las capacidades técnicas de la Nación con el conocimiento y las necesidades identificadas directamente en el territorio.

3.5. Justificación de la modificación normativa

El marco jurídico colombiano ya cuenta con dos elementos fundamentales para enfrentar las consecuencias de un desastre: por un lado, un Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres con instrumentos para identificar daños y necesidades y orientar la recuperación; y, por otro, un mecanismo de Obras por Impuestos capaz de movilizar recursos privados hacia proyectos de infraestructura de interés público.

El problema que pretende resolver esta iniciativa se encuentra, precisamente, en la conexión entre ambos instrumentos.

Actualmente no existe un régimen suficientemente desarrollado que permita utilizar de manera rápida y sistemática los diagnósticos de una emergencia y las capacidades financieras y operativas del mecanismo de Obras por Impuestos para ejecutar proyectos de reconstrucción.

Por ello, la propuesta busca cerrar esta brecha normativa y crear una conexión permanente entre gestión del riesgo, planeación territorial y Obras por Impuestos.

En este sentido, el proyecto parte de una premisa fundamental: *los recursos para la reconstrucción no deben mobilizarse únicamente después de ocurrido el desastre; el ordenamiento jurídico debe estar preparado para canalizarlos de manera inmediata cuando las necesidades ya han sido identificadas.*

De esta manera, Obras por Impuestos puede convertirse en un instrumento complementario de la inversión pública para la reconstrucción del país, permitiendo que el sector privado participe activamente en la recuperación de viviendas, escuelas, hospitales, sistemas de agua y energía, vías, puentes, infraestructura comunitaria y obras de reducción del riesgo, bajo la dirección, coordinación y control del Estado.

4. MARCO JURÍDICO DE COMPETENCIA

Dentro de las disposiciones constitucionales que contemplan las funciones y competencia del Congreso de la República, la Constitución Política de 1991, es clara en señalar en su artículo 114:

“Artículo 114. Corresponde al Congreso de la República, reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.

El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes”.

5. DISPOSICIONES LEGALES

Frente a las disposiciones legales, encontramos desarrollo legislativo de la Ley 3ª de 1992, Ley 5ª de 1992 y la Ley 754 de 2002, que regulan elementos complementarios frente a las funciones legales del Congreso de la República, es así como:

La Ley 5ª de 1992, en su capítulo VII señala el proceso legislativo constituyente de esta corporación:

“ARTÍCULO 6°. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la

República cumple:

(...)

2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

(...)

ARTÍCULO 139. PRESENTACIÓN DE PROYECTOS. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.

ARTÍCULO 140. INICIATIVA LEGISLATIVA. Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara.

2. El Gobierno nacional, a través de los Ministros del Despacho.

3. La Corte Constitucional.

4. El Consejo Superior de la Judicatura.

5. La Corte Suprema de Justicia.

6. El Consejo de Estado.

7. El Consejo Nacional Electoral.

8. El Procurador General de la Nación.

9. El Contralor General de la República.

10. El Fiscal General de la Nación.

11. El Defensor del Pueblo”.

6. CONFLICTO DE INTERÉS

De conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modifica parcialmente el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, el presente proyecto de ley no contempla circunstancias que configuren posibles conflictos de interés por parte de sus autores. En consecuencia, no se identifican situaciones que puedan afectar la imparcialidad en la discusión y votación de esta iniciativa legislativa, en los términos previstos por la normativa vigente sobre impedimentos y conflictos de interés en el trámite parlamentario.

Por otro lado, la Ley 754 de 2002 “por la cual se modifica el artículo segundo de la Ley 3ª de 1992, en cuanto a la composición de las Comisiones Constitucionales Permanentes”.

Señala:

“ARTÍCULO 1°. El artículo segundo de la Ley 3ª de 1992, quedará así: Artículo 2°. 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”.

Cordialmente,



JUAN FERNANDO CAICEDO
Senador de la República

REFERENCIAS

- Bloomberg Línea. (2026, 12 de agosto). ¿Cuánto costará el sismo en Colombia? Así impactaría al PIB, la inflación y el déficit.

<https://www.bloomberglinea.com/mercados/cuanto-costara-el-sismo-en-colombia-asi-impactaria-al-pib-la-inflacion-y-el-deficit/>

- Bloomberg Línea. (2026, 12 de agosto). Esto costó reconstruir Armenia tras el último gran terremoto de Colombia en 1999. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/esto-costo-reconstruir-armenia-tras-el-ultimo-gran-terremoto-de-colombia-en-1999/>

- Chequeado. (2026, agosto). Terremoto en Colombia: 12 preguntas y respuestas para entender qué pasó.

<https://chequeado.com/el-explicador/terremoto-en-colombia-10-preguntas-y-respuestas-para-entender-que-paso/>

- Decreto número 1915 de 2017 - Gestor Normativo. (n.d.). Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=84354>

- El Colombiano. (2026, agosto). Café colombiano retoma exportaciones por Buenaventura tras terremoto.

<https://www.elcolombiano.com/negocios/terremoto-cafe-colombia-exportaciones-buenaventura-HL39892261>

- El Colombiano. (2026, 12 de agosto). Sube a 239 la cifra de muertos por el terremoto en Colombia: hay más de 3.700 heridos y 287 desaparecidas. <https://www.elcolombiano.com/colombia/muertos-terremoto-en-colombia-heridos-replicas-choco-hoy-GC39809690>

- El Tiempo. (2026, 13 de agosto). El Banco Mundial ya desembolsó los US\$200 millones del crédito al que Colombia accedió para atender el terremoto. <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/el-banco-mundial-ya-desembolso-los-us-200-millones-del-credito-al-que-colombia-accedio-para-atender-el-terremoto-3578269>

- El Tiempo. (2026, agosto). Las zonas más afectadas por el terremoto concentran cerca de 270.000 empresas.

<https://www.eltiempo.com/Economía/empresas/las-zonas-mas-afectadas-por-el-terremoto-concentran-cerca-de-270-000-empresas-3578214>

- El Universal. (2026, 14 de agosto). Fenalco presenta propuestas para atender a comerciantes afectados por terremoto.

<https://www.eluniversal.com.co/economica/2026/08/14/fenalco-presenta-propuestas-para-atender-a-comerciantes-afectados-por-terremoto/>

- El Universal. (2026, 14 de agosto). Último balance del terremoto en Colombia: 285 muertos y 379 desaparecidos.

<https://www.eluniversal.com.co/colombia/2026/08/14/ultimo-balance-del-terremoto-en-colombia-285-muertos-y-379-desaparecidos/>

- García Mahecha, C. A. (2026, 11 de agosto). *Anuncian emergencia económica por terremoto, pero sin subir impuestos. El Tiempo.*

<https://www.eltiempo.com/Economía/sectores/anuncian-emergencia-economica-por-terremoto-pero-sin-subir-impuestos-357760>

- Infobae. (2026, 11 de agosto). *Más de 130 muertos, 570 heridos, viviendas y vías dañadas y aeropuertos cerrados, las dramáticas cifras que deja hasta ahora el terremoto en Colombia.*

<https://www.infobae.com/colombia/2026/08/11/mas-de-130-muertos-570-heridos-viviendas-y-vias-danadas-y-aeropuertos-cerrados-las-dramaticas-cifras-que-deja-hasta-ahora-el-terremoto-en-colombia/>

- Infobae. (2026, 14 de agosto). *Este es el balance del restablecimiento de servicios públicos en las zonas afectadas por el terremoto: persisten daños estructurales.*

<https://www.infobae.com/colombia/2026/08/14/este-es-el-balance-del-resatablecimiento-de-servicios-publicos-en-las-zonas-afectadas-por-el-terremoto-persisten-danos-estructurales/>

- Infobae. (2026, 14 de agosto). *Terremoto en Colombia deja 284 muertos, 379 desaparecidos y más de 102.000 afectados.*

<https://www.infobae.com/colombia/2026/08/14/terremoto-en-colombia-deja-284-muertos-379-desaparecidos-y-mas-de-102000-afectados/>

- Infobae. (2026, 14 de agosto). *Tras el terremoto, el vicepresidente Restrepo advirtió que se perdieron miles de viviendas y llamó al sector privado a apoyar la reconstrucción.*

<https://www.infobae.com/colombia/2026/08/14/tras-el-terremoto-el-vicepresidente-restrepo-advirtio-que-se-perdieron-miles-de-viviendas-y-lamo-al-sector-privado-a-apoyar-la-reconstruccion/>

- La FM. (2026, 13 de agosto). *Terremoto en Colombia hoy 13 de agosto: nuevo balance de muertos y desaparecidos.*

<https://www.lafm.eom.co/actualidad/terremoto-colombia-en-vivo-hoy-13-agosto-2026-ultima-hora-balance-muertos-desaparecidos-407738>

- La República. (2026, 12 de agosto). *La reconstrucción por el terremoto costaría US\$ 6.350 millones, lo que equivale a 1% del PIB.*

<https://www.larepublica.co/especiales/catastrofe-nacional/la-reconstruccion-por-el-terremoto-costaria-us-6-350-millones-lo-que-equivale-a-l-del-pib-4457501>

- La República. 2026, agosto). *El ABC de las medidas adoptadas por el Gobierno para atender el terremoto.*

<https://www.larepublica.co/especiales/catastrofe-nacional/el-abc-de-las-medidas-a-doptadas-por-el-gobierno-para-atender-el-terremoto-4456563>

- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2026). *Proyecto de ley de Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2027.*

- Roldán Logistics. (2026, agosto). *Reporte de afectaciones en operaciones de comercio exterior por terremoto en Colombia.*

<https://www.roldanlogistics.com/post/afectaciones-en-operaciones-de-comercio-exterior>

- Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres. (2026). *Balances oficiales de la emergencia por el sismo de 10 de agosto de 2026, cortes del 10 al 14 de agosto.*

CONTENIDO

Gaceta número 1186 - Jueves, 3 de septiembre de 2026

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 216 de 2026 Cámara, por medio del cual se promueve e incentiva la producción, distribución y uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y sus subproductos energéticos en Colombia, y se dictan otras disposiciones..... 1

Proyecto de Ley número 220 de 2026 Cámara, por medio de la cual se permite a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) transferir maquinaria amarilla y verde a los municipios PDET y Zomac, y se dictan otras disposiciones..... 11

Proyecto de Ley número 233 de 2026 Cámara, por medio de la cual se crea un régimen especial y expedito del mecanismo de Obras por Impuestos para la reconstrucción, recuperación y reducción del riesgo en los municipios afectados por desastres naturales, y se dictan otras disposiciones..... 21