

RESUMEN EJECUTIVO

Impacto de la Reforma Tributaria de 2026 sobre el transporte, la movilidad, la logística y la infraestructura

Incidencia tributaria y laboral, modelo de impacto monetario, efectos por modalidad y vida útil por cohortes.

Movemos País

Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia
Documento de autoría institucional · Dirección de la Presidencia

Elaborado por:

John Jairo Correa Rodríguez

Presidente Fundador · Ex Director Nacional de Transporte y Tránsito, Ministerio de Transporte

Naturaleza	Informe técnico independiente sobre un proyecto de ley en trámite. No constituye asesoría jurídica ni tributaria particular. La conclusión es cualitativa; el modelo de impacto monetario es ilustrativo y reproducible, no un pronóstico oficial.
Autoría	Movemos País, centro de pensamiento del transporte y la movilidad. Documento de autoría institucional única, elaborado bajo la dirección de su Presidencia. No representa la posición de gremios, empresas ni agremiaciones del sector.
Jerarquía de evidencia	(1) Texto radicado del proyecto y exposición de motivos; (2) normas vigentes y publicaciones oficiales; (3) cálculos propios reproducibles sobre información oficial; (4) escenarios y sensibilidades identificados como tales. La prensa se usa solo para contextualización.
Corte documental	22 de julio de 2026. Proyecto radicado el 20 de julio de 2026. Sujeto a verificar la versión exacta del texto durante el trámite.

LOS SEIS HALLAZGOS DEL ANÁLISIS

- Cuatro canales de incidencia.** Para el transporte, la reforma opera por cuatro canales. El **energético**, mediante el mayor IVA sobre combustibles y el impuesto al carbono. El **laboral**, por la reducción de la exoneración de aportes patronales. El **financiero y asegurador**, por el incremento de la sobretasa de renta a instituciones financieras, aseguradoras y reaseguradoras, que puede presionar el costo y las condiciones de créditos, leasing, garantías y pólizas, aunque su traslado no es automático. Y el de **servicios conexos e indexación**, por el posible aumento posterior de costos de revisión, trámites, servicios tecnológicos y organismos de apoyo, sujeto a sus fórmulas tarifarias y a actos administrativos independientes.
- El IVA del combustible se convierte en costo.** En los servicios de transporte excluidos de IVA (art. 476 E.T.), el IVA del combustible constituye generalmente un mayor costo; en empresas con operaciones gravadas y excluidas, el tratamiento depende de la imputación del art. 490 y de las reglas sobre activos fijos productivos.
- Los híbridos soportan el ajuste más abrupto.** El paso del IVA del 5% al 19% en híbridos (art. 2) incrementaría 13,33% el precio bruto de compra; es un efecto sobre la factura y el capital financiado, no necesariamente el costo tributario neto para todos los compradores. El ajuste, además, no es simétrico: los combustibles fósiles reciben una senda escalonada y el carbón cuatro años de gradualidad, mientras los híbridos migran a la tarifa general en un solo acto, por omisión del listado del artículo 468-1.
- El impacto monetario, en pesos.** Un mayor tributo del orden de **\$951 por galón de ACPM en 2028** se traduce en un sobre costo anual de combustible cercano a **\$8,6 millones por tractocamión** y **\$2,9 millones por buseta** (cálculo propio con supuestos explícitos).

- 5 **El impacto es heterogéneo por modalidad y por cohorte.** El Decreto 478 de 2021 concede cuatro años adicionales a cohortes matriculadas antes del 30 de mayo de 2020, difiriendo el choque de reposición sin eliminarlo.
- 6 **La corrección es de diseño, no de oposición.** La reforma es difícil de invalidar en abstracto: el impacto económico negativo, por sí solo, no determina la inconstitucionalidad. La recomendación es condicionar la viabilidad sectorial a **transición, reconocimiento de costos y financiación de la modernización.**

EL ANÁLISIS

El Proyecto de Ley de Reforma Tributaria radicado el 20 de julio de 2026 por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público busca recaudar \$21,921 billones en 2027, cerca del 1,0% del PIB, en respuesta a un desequilibrio estructural de las finanzas públicas que motivó la activación de la cláusula de escape de la Regla Fiscal (Ley 1473 de 2011). El paquete combina medidas ambientales —impuesto al carbono e IVA a combustibles fósiles y a vehículos híbridos—, medidas de ampliación de la base —derogatoria del régimen *minimis*, impuesto al consumo de bienes de alto valor e impuesto especial a la extracción— y una medida laboral de gran alcance, la reducción del umbral de exoneración de aportes patronales. Movemos País evalúa su incidencia sobre el transporte, la movilidad, la logística y la infraestructura, distinguiendo en todo momento el diagnóstico sustentado en evidencia, el análisis y la recomendación.

El efecto resultante es mixto en el plano macrofiscal y ambiental, pero predominantemente adverso en la operación de corto y mediano plazo. La razón técnica no es que todo impuesto se traslade automáticamente al usuario, sino que la reforma incide sobre un insumo que el sector no puede sustituir en el corto plazo —los combustibles— y, de manera simultánea, sobre el costo del trabajo formal. Dos rasgos amplifican el choque: el combustible es el mayor componente individual del costo de operación carretera, con 40,2% del ICTC de carga y 31,0% del ICTIP intermunicipal según el DANE, y buena parte del sector opera bajo servicios excluidos de IVA (art. 476 E.T.), lo que impide descontar el IVA pagado en el combustible y lo convierte en costo definitivo. A ello se añade un régimen tarifario que, en segmentos amplios, no permite trasladar libremente los mayores costos.

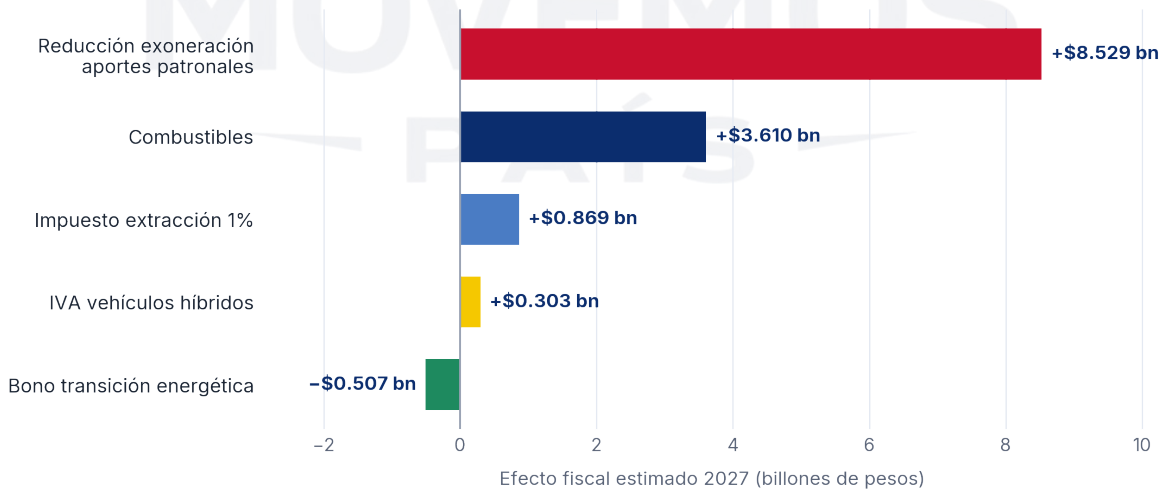


Figura 1. Efecto fiscal estimado de las principales medidas, 2027 (billones de pesos). La medida de mayor recaudo del proyecto no es la de combustibles: la reducción de la exoneración de aportes patronales aporta \$8,529 billones frente a \$3,610 billones del paquete de combustibles. El bono de transición energética aparece con signo negativo porque es un costo fiscal. Fuente: Proyecto de Ley, exposición de motivos; elaboración propia (Figura 4 del informe completo).

A los canales energético y laboral se suma un canal financiero y asegurador. El artículo 12 del proyecto eleva de cinco a quince puntos porcentuales la sobretasa del impuesto sobre la renta aplicable a las instituciones financieras, entidades aseguradoras y reaseguradoras y otros agentes del mercado financiero, para una tarifa total del 50%. La carga recae jurídicamente sobre las entidades, no sobre cada crédito o póliza; sin embargo, puede incidir económicamente en tasas, comisiones, deducibles, condiciones de cobertura, requisitos de aprobación y oferta de productos, dependiendo de la competencia, la siniestralidad, el costo de fondeo y el reaseguro.

La reforma tampoco modifica de forma expresa las tarifas del SOAT, del RUNT, de la revisión técnico-mecánica, de la matrícula, del traspaso, de la tarjeta de operación ni de los demás trámites de tránsito y transporte. No obstante, puede generar presiones indirectas por el mayor costo laboral de los

prestadores, la tributación de importaciones de bajo valor, la inflación, la energía y la logística. En los servicios regulados, cualquier incremento requiere la aplicación de la fórmula correspondiente o la expedición de un acto administrativo específico; no se produce automáticamente por la aprobación de la reforma.

El hallazgo técnico más relevante del modelo es que el motor del encarecimiento no es el impuesto al carbono —foco habitual del debate ambiental— sino la generalización del IVA a partir de 2028.

MODELO DE IMPACTO MONETARIO

El impacto en pesos

Para hacer tangible ese efecto, el informe traduce la norma en pesos mediante un modelo por vehículo representativo, transparente y reproducible. El mayor tributo por galón —suma del aumento del IVA sobre el ingreso al productor y del impuesto al carbono— asciende a cerca de \$465 en ACPM en 2027 y \$951 en 2028, lo que implica un sobrecosto anual de combustible del orden de \$8,6 millones por tractocamión, \$6,7 millones por bus intermunicipal y \$2,9 millones por buseta en 2028. A esa presión recurrente se suman el sobrecosto de reposición de los híbridos, equivalente al 13,33% del precio bruto de compra, y el mayor costo laboral, que puede alcanzar el 13,5% de la base salarial de cada trabajador afectado.

En el componente del carbono, la tarifa por galón pasaría en 2027 de \$237,34 a \$432 en ACPM y de \$210 a \$384 en gasolina, aumentos cercanos al 83% de ese componente tributario, aunque de menor peso dentro del precio total del galón. En gasolina, el mayor tributo por galón alcanzaría \$1.630 en 2028.



Cálculo propio con supuestos explícitos de ingreso al productor y consumo anual. Cifras ilustrativas y reproducibles, no proyecciones oficiales.

La exposición por modalidad

Para las dos modalidades que cuentan con índice oficial de costos, el ejercicio arroja variaciones mecánicas de 1,77% en 2027 y 3,62% en 2028 para carga por carretera, y de 1,36% y 2,79% para el transporte intermunicipal de pasajeros. Son sensibilidades construidas con los ponderadores del DANE bajo traslado completo del choque modelado: no son proyecciones del DANE ni aumentos ciertos de tarifas o fletes. Para taxi, transporte especial y escolar, aéreo, fluvial y marítimo el informe realiza una evaluación cualitativa, por ausencia de un índice nacional equivalente.

La reposición del parque

El punto más sensible es la reposición del parque automotor. En transporte especial la regla general es de veinte años, y para el servicio escolar existen límites de dieciséis, veinte o veinticuatro años según la fecha de matrícula. Cuando llega el vencimiento, la combinación de mayor costo operativo, vehículo más costoso y condiciones crediticias y de aseguramiento más exigentes reduce el flujo de caja, la capacidad de ahorro y la bancabilidad, y eleva el riesgo sobre el patrimonio del propietario de uno o pocos vehículos.

El plano jurídico

En el plano jurídico, la reforma persigue fines constitucionalmente admisibles y se ampara en la amplia libertad de configuración tributaria del Congreso, de modo que el impacto económico negativo, por sí solo, no determina la inconstitucionalidad. El punto sensible es la proporcionalidad concreta cuando el mayor costo coincide con obligaciones de reposición por vida útil, tensión matizada —aunque no eliminada— por la extensión de cuatro años del Decreto 478 de 2021. De ahí que la recomendación de Movemos País no sea la oposición al tributo sino la corrección de su diseño: apoyar la señal a vehículos eléctricos, proyectos FNCE y bonos de transición energética; ajustar el tratamiento de combustibles, carbono, híbridos y aportes patronales; y condicionar la aprobación a la incorporación de instrumentos administrables y fiscalmente transparentes de transición, reconocimiento de costos y financiación de la modernización.

LA PROPUESTA PROGRAMÁTICA

El proyecto mantiene tratamientos tributarios favorables para vehículos eléctricos, infraestructura energética y proyectos de Fuentes No Convencionales de Energía. Estos instrumentos, sin embargo, no equivalen a un incentivo directo, focalizado y de acceso efectivo para la reposición de la flota del pequeño propietario. Frente a ese vacío, Movemos País ratifica la propuesta incluida en el **Eje 1 — Competitividad y canasta de costos** de su Agenda Programática: restablecer y ampliar a todas las modalidades el **IVA CREI** como mecanismo para facilitar la modernización de los vehículos de transporte público pertenecientes a pequeños propietarios.

La discusión tributaria abre una ventana legislativa para incorporar esa medida con focalización verificable, control a través del RUNT, estimación de impacto fiscal y condiciones que aseguren que el beneficio se destine efectivamente a la reposición y modernización del parque automotor. Se trata de una propuesta preexistente de la Agenda, no de una conclusión derivada del modelo de este documento; la coyuntura tributaria la hace pertinente y verificable.

En términos de política pública, la modernización del transporte no puede financiarse trasladando nuevas cargas a los propietarios obligados a realizarla.

CONCLUSIÓN SECTORIAL

SÍNTESIS

El impacto monetario de la reforma sobre el transporte es real y estimable en órdenes de magnitud: del orden de **\$2,9 a \$8,6 millones anuales** de mayor costo de combustible por vehículo en 2028, más el sobrecosto de reposición de los híbridos (+13,33%) y el mayor costo laboral (hasta 13,5% de la base salarial afectada). La reforma es defendible en sus fines; su viabilidad sectorial depende de mitigadores de transición, reconocimiento de costos y financiación de la modernización. Movemos País propone **restablecer y ampliar el IVA CREI** como instrumento focalizado para esa modernización.

Reciba los estudios de Movemos País

Comunicados, conceptos técnicos, informes de incidencia regulatoria y el Boletín del Transporte. La vinculación es gratuita y abierta a personas, empresas y agremiaciones.

AFILIARSE →



CON EL SECTOR, NO SOBRE EL SECTOR.

CENTRO DE PENSAMIENTO DEL TRANSPORTE DE COLOMBIA

MOVEMOS PAÍS

Por los que mueven el país

Elaborado por:

John Jairo Correa Rodríguez

Presidente Fundador · Ex Director Nacional de Transporte y Tránsito, Ministerio de Transporte
Julio de 2026

presidencia@movemospais.com · 305 480 9791 · www.movemospais.com

Santiago de Cali, Valle del Cauca · 22 de julio de 2026

 @movemospais



Consulte el informe
completo en
movemospais.com

Naturaleza y uso. Documento técnico de referencia del Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia — Movemos País. Se sustenta en el texto radicado del proyecto de ley disponible a la fecha de corte (22 de julio de 2026) y sus conclusiones se limitan a lo que ese expediente acredita. No constituye concepto jurídico ni tributario vinculante ni sustituye la asesoría profesional especializada. El análisis se formula conforme al principio de buena fe; la aparición de nuevos documentos oficiales o la modificación del texto durante el trámite podrá requerir su actualización. © Movemos País, 2026 — Incidencia Regulatoria · Movemos País · N.º 01 / 2026. Documento completo disponible en la [Biblioteca de Movemos País](#). Contacto: presidencia@movemospais.com · www.movemospais.com