

TRABAJO DE GRADO
Opción Seminario-Diplomado.

**Impacto del IVA en los combustibles sobre el costo de vida y las empresas en
Colombia bajo el marco del proyecto de la reforma tributaria 2025.**

Corporación Universitaria Remington.

Facultad de Ciencias Contables.

Contaduría Pública.

Jesús Alejandro Alzate Mejía & Karime Lucía Beleño Luna.

Reinel José Guzmán Marín.

Opción de Trabajo de grado Práctica o Pasantía.

2025.

Tabla de Contenidos

Resumen.....	3
Palabras clave.....	5
Pregunta orientadora de la búsqueda.....	6
Metodología de búsqueda de información.....	7
Sustentación teórica de la pregunta.....	8
Conclusiones.....	15
Referencias.....	17
Anexos.....	20

Resumen

El presente trabajo aborda el impacto del aumento del IVA a la gasolina y al ACPM en Colombia, dentro del proyecto de reforma tributaria 2025, y cómo este cambio afecta el costo de vida de los hogares y costos y gastos de las empresas. Se evidencia que el encarecimiento de la gasolina y ACPM, sumado a otros impuestos, genera un efecto en cadena que incrementa los precios de bienes y servicios, afectando negativamente a los hogares con menores ingresos y a las empresas dependientes del transporte. Asimismo, se reconoce que, aunque estos impuestos constituyen una fuente importante de recaudo para el Estado, su incremento recae sobre el consumo diario. Finalmente, se concluye que los impuestos a los combustibles, por sí solos, resultan insuficientes para impulsar una transición real hacia energías limpias si no se acompañan de políticas claras e incentivos que reduzcan el impacto social y económico.

Abstract

This paper addresses the impact of the VAT increase on gasoline and diesel in Colombia, within the framework of the 2025 tax reform project, and how this change affects the cost of living for households and the costs and expenses of businesses. This study demonstrates that the increased price of gasoline and diesel, combined with other taxes, generates a chain reaction that raises the prices of goods and services, negatively impacting lower-income households and businesses dependent on transportation. Furthermore, it acknowledges that, although these taxes constitute an important source of revenue for the government, their increase falls on daily consumption. Finally, it concludes that fuel taxes alone are insufficient to drive a genuine transition to clean energy if they are not accompanied by clear policies and incentives that mitigate the social and economic impact.

Palabras clave

Reforma Tributaria, IVA, Combustibles, Costo de Vida, Transición Energética, Canasta Básica, ACPM, transporte, inflación, recaudo.

Pregunta orientadora de la búsqueda

¿Cómo impacta el aumento del IVA en los combustibles en el costo de vida y en las empresas en Colombia bajo el marco del proyecto de la reforma tributaria 2025?

Para dar respuesta a esta pregunta, se establecieron los siguientes objetivos específicos:

- Identificar los impuestos que actualmente se aplican a la gasolina en Colombia.
- Analizar el destino y uso de los recursos recaudados a través de estos impuestos.
- Evaluar si los impuestos a los combustibles funcionan como un mecanismo para incentivar la transición hacia energías limpias.

Metodología de búsqueda de información

Este trabajo se desarrolla bajo un enfoque cualitativo, que permite analizar el impacto de los impuestos a los combustibles a partir de la revisión y análisis de normas tributarias, documentos oficiales y estudios académicos, con el fin de comprender de manera más cercana sus efectos en los hogares y las empresas. La investigación emplea el método deductivo, partiendo de conceptos generales relacionados con los impuestos indirectos y política fiscal para aplicarlos al contexto colombiano. Asimismo, se adopta un enfoque explicativo, ya que identifica y explica los efectos de estas medidas sobre el costo de vida y los costos operativos en la economía real.

Sustentación teórica de la pregunta

Los impuestos a la gasolina y al ACPM permiten al Estado recaudar recursos para ejecutar sus proyectos en el país. Esta estructura influye directamente en el precio de productos y servicios, dado que el transporte nacional depende de estos insumos. Cuando el costo del combustible aumenta, se genera un efecto dominó en el que el mismo bien que se transporta incrementa su valor, trasladando la carga económica al consumidor final.

En este contexto, el actual presidente de la República de Colombia, Gustavo Petro Urrego, propuso un proyecto de reforma tributaria que busca recaudar 26,3 billones de pesos. Una parte estratégica de esta reforma plantea gravar con IVA a la gasolina hasta el 5% en 2025, 10% en 2026, y 29% en 2027, mientras que para el ACPM el aumento del IVA sería del 5% en 2025, el 10% hasta el 2027, y del 19% a partir del 2028. (Congreso de la República de Colombia. (2025).

Complementando este escenario, fuera del IVA a la gasolina, se deben considerar los otros impuestos que ya recaen sobre la gasolina y el ACPM, como el impuesto nacional a la gasolina y al ACPM, el impuesto nacional al carbono y la sobretasa, lo cual elevaría considerablemente el precio del galón. Según Julio César Vera, presidente de la Fundación Xua Energy, “En cuanto al precio que pagarían los consumidores, cálculos iniciales de expertos señalan un fuerte impacto. Explicó que el incremento sería de aproximadamente 1.783 pesos por galón de gasolina. Por su parte, la Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (Comce)

estimó que el aumento podría llegar a 2.012 pesos. Hoy, el precio promedio nacional del galón es de 15.868 pesos.” (Infobae, 2025)

Este aumento de precios se ha evidenciado en distintos estudios económicos, los cuales muestran que el aumento de la gasolina y el ACPM se ve reflejado en el costo del consumidor final. Según el Banco de la República de Colombia: “Nuestros hallazgos revelan que la transferencia a los consumidores colombianos es significativa, a menudo superior a uno. Este fenómeno de "sobre transferencia" desaparece cuando los mercados están regulados o cuando las gasolineras se integran verticalmente con los mayoristas”. En la práctica, este impuesto termina siendo asumido por el consumidor final, significando que los hogares deben pagar más por el combustible, afectando su presupuesto mensual y la canasta básica familiar. (Banco de la República de Colombia, 2024).

Profundizando en este impacto social, un estudio realizado por Samuel Chahín Hernández, tomando como referencia el informe de la CEPAL sobre la "Situación y Perspectivas de la Economía en América Latina y el Caribe" (2023), indica que “el aumento en los costos del transporte tiene un efecto desproporcionado en los hogares de menores ingresos, quienes destinan un porcentaje más alto de sus ingresos a cubrir estos gastos. Los hogares vulnerables, que ya luchan por satisfacer sus necesidades básicas, se ven obligados a destinar un mayor porcentaje de sus ingresos a cubrir estos gastos, limitando su capacidad para acceder a una alimentación adecuada, vivienda digna y servicios de salud.” Esto implica que el incremento del IVA a los combustibles

no se limita únicamente a los conductores, sino que tiene un efecto indirecto y fuerte en la canasta básica. (Chahín Hernández, 2023).

Para las empresas, este incremento representa un ajuste directo en su operación diaria de microempresas, pymes y grandes compañías, ya que en su mayoría dependen del transporte para movilizar sus insumos. Cuando aumenta la gasolina, la transportadora debe pagar más por galón, lo que reduce su utilidad en los estados financieros, para revertir la pérdida dada por este gasto, debe aumentar el valor del servicio de transporte al supermercado o mayorista, quienes a su vez ajustan sus precios de venta. Finalmente, cuando los productos llegan a la tienda minorista, ésta vende más caro porque toda la cadena anterior incrementó sus costos operativos.

Reforzando esta visión corporativa, David Jiménez Mejía, presidente ejecutivo de la COMCE (Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos), afirmó que “casi la totalidad de lo que se transporta en Colombia, sea productos, mercancías o personas, se hace a través del transporte terrestre automotor. La matriz de movilidad en Colombia es casi 95% fósil y en este porcentaje, el diésel y la gasolina representan cada uno, 48% y 52% del consumo, respectivamente”. Añadió que aunque el precio del combustible suba, el producto no dejará de consumirse, resaltando que se trata de un bien de primera necesidad que al ser gravado, encarece el costo de vida. (La República, 2025)

Frente a la cantidad de impuestos vigentes, surge la duda sobre si el Estado busca realmente reducir el consumo de estos combustibles para transitar hacia energías más limpias. La respuesta

parece hallarse en el propósito del impuesto al carbono, definido así por el Ministerio de Ambiente, no obstante, esto genera la incertidumbre si ante la disminución del consumo de gasolina, el Estado optará por crear nuevos impuestos o reforzar los ya existentes para no perder el recaudo. (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, s. f.).

Es necesario recordar que actualmente los recursos recaudados de los impuestos a los combustibles permiten sostener sectores como la educación, la salud, la infraestructura y los programas sociales, además del funcionamiento general del Estado colombiano. De hecho, de acuerdo con el último informe mensual de la DIAN sobre recaudo acumulado hasta octubre del 2025, el IVA representó el 21,6% del recaudo total, demostrando su importancia estratégica a nivel tributario. Sin lugar a dudas, gravar el combustible con IVA lo posicionaría como uno de los pilares que más le aportaría ingresos al Estado. (DIAN, 2025)



Recaudo bruto acumulado a octubre discriminado por tipo de impuesto

Valor recaudado y participación porcentual de los tributos que más aportaron al recaudo a octubre de 2025:

Concepto	Recaudo	Participación
Retención renta	84.257.642	33,8%
Ventas	53.912.655	21,6%
Aduanas	41.938.026	16,8%
Otros	35.985.413	14,4%
Renta	33.029.850	13,3%
Total	249.123.585	100,0%

Valores en millones de pesos.

Recaudo bruto acumulado a octubre de 2025

\$249.123.585
millones

Nota: Datos del informe mensual de recaudo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) que muestran la importancia del IVA en el recaudo total a octubre 2025.

Sin embargo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha declarado respecto a la ampliación de estos impuestos al consumo: “la unificación de tasas del IVA afectaría el ingreso disponible de amplios sectores de la población que observan con recelo las injusticias del sistema tributario colombiano”. Esta reflexión permite entender por qué aplicar IVA a los combustibles es una alternativa de recaudo atractiva para el Estado, pero también evidencia que cargar el consumo esencial puede impactar negativamente en los hogares y empresas, reforzando la necesidad de buscar otras fuentes de financiación. (PNUD, 2022)

Bajo una perspectiva ambiental, los impuestos a la gasolina y al ACPM han sido presentados como herramientas para promover el uso de energías limpias. Por ejemplo, la intención del impuesto al carbono es desincentivar los combustibles fósiles, pero su efectividad es relativa, simulaciones del Departamento Nacional de Planeación han demostrado que “los cambios de precios al carbono incentivan a las empresas y a los hogares a preferir fuentes de energía menos intensivas en carbono y aumentar su eficiencia energética, acelerando la transición energética...”. A pesar de esto, existe la percepción de que el objetivo principal sigue siendo aumentar el recaudo fiscal por encima de la protección del medio ambiente. (DNP, 2023)

A largo plazo, el aumento del precio sin alternativas accesibles puede afectar la economía del país, reduciendo el consumo y limitando el recaudo esperado por el Estado. En este escenario, la Agencia Internacional de la Energía (IEA) señala que la transición requiere más que medidas de precio, afirmando que “un aumento de las políticas e inversiones en energía limpia coloca al

sistema energético en camino de alcanzar plenamente los objetivos de energía sostenible”. Esto evidencia que los impuestos deben complementarse con políticas e inversiones que faciliten la transición energética. (IEA, 2020)

Finalmente, el informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de Ley Número 059 de 2024 revela una tensión entre los objetivos ambientales y las medidas tributarias, al señalar que se busca “eliminar los beneficios del IVA para los vehículos híbridos, aumentando la tasa del 5% al 19%”. El mismo documento reconoce que esta decisión resulta contradictoria frente a la sostenibilidad energética, afirmando que “resulta contradictorio que un gobierno que promueve la ‘sostenibilidad’ decida incrementar los impuestos sobre tecnologías limpias”. Este enfoque dificulta la transición energética en Colombia al encarecer el acceso a alternativas menos contaminantes, a diferencia de otros países que hacen lo opuesto manteniendo sus incentivos fiscales para quienes optan por energías limpias. (Congreso de la República de Colombia, 2024)

Conclusiones

A partir del análisis del proyecto de reforma tributaria 2025, se observa que la aplicación acelerada del IVA a los combustibles puede convertirse en un riesgo para la estabilidad económica de Colombia. Dada la fuerte dependencia del transporte terrestre en la cadena de suministro, un aumento significativo en los costos de la gasolina y el ACPM termina afectando directamente el costo de vida, sino que también se genera presión sobre los precios en general. Reduciendo la capacidad de compra de los hogares y obligando al Estado a realizar ajustes constantes en el salario mínimo para evitar la caída del consumo, lo que puede traducirse en un círculo de inestabilidad económica.

En segundo lugar, se evidencia una contradicción dentro de la estrategia de transición energética del Estado. Si el uso de impuestos motiva a que la población migre hacia energías limpias, el Gobierno podría ver reducida su principal fuente de ingresos. Ante esta situación, el Estado se enfrentaría en un dilema de buscar fuentes de financiación en sectores que aún no tienen la capacidad suficiente para sostener el gasto público o la carga tributaria a tecnologías como los vehículos eléctricos e híbridos. Esta última opción podría desmeritar el propósito ambiental de la reforma, posicionando al Estado como un ente recaudador que penaliza la misma transición que inicialmente promovió, eliminando cualquier beneficio real para el contribuyente que optó por tecnologías sostenibles. Finalmente, se concluye que, si bien el cambio hacia energías más limpias es un objetivo necesario, la velocidad y agresividad de las medidas tributarias propuestas para 2025 son contraproducentes. La alta dependencia del Estado de los ingresos de los combustibles

hace evidente la necesidad de una implementación más estratégica del IVA que permita aplicarse de manera mucho más gradual y sin afectar a los hogares y el sector productivo. Una política fiscal responsable debe encontrar un equilibrio entre la sostenibilidad financiera y el bienestar social, garantizando que la transición energética se realice de forma ordenada, justa y económicamente viable.

Referencias

Congreso de la República de Colombia. (2025). *Proyecto de ley de financiamiento 2025.*

https://img.lalr.co/cms/2025/09/01160446/PROYECTO-DE-LEY-DE-FINANCIAMIENTO-2025-PUB_1_09_2025-2.pdf

Infobae. (2025, 4 de septiembre). *El impacto de los nuevos impuestos a la gasolina y el diésel en Colombia y la frase de Petro sobre los pobres.*

<https://www.infobae.com/colombia/2025/09/04/el-impacto-de-los-nuevos-impuestos-a-la-gasolina-y-el-diesel-en-colombia-y-la-frase-de-petro-sobre-los-pobres/>

Banco de la República de Colombia. (2023). *Carbon tax pass-through incidence.*<https://www.banrep.gov.co/en/publications-research/working-papers-economics/carbon-tax-pass-through-incidence>

Chahín Hernández, S. (2023). *Impacto del aumento de los costos del transporte en los hogares vulnerables* [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios].

<https://repository.uniminuto.edu/server/api/core/bitstreams/72548c85-332c-4c93-bb2e-157f3e7343b0/content>

La República. (2025). *Si entra en vigencia la nueva tributaria, la gasolina y el diésel registrarían alzas.*

<https://www.larepublica.co/economia/si-entra-en-vigencia-la-nueva-tributaria-la-gasolina-y-el-diesel-registrarian-alzas-4215345>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (s. f.). *Impuesto al carbono.*

<https://www.minambiente.gov.co/cambio-climatico-y-gestion-del-riesgo/impuesto-al-carbono/>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2022).

<https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2022-08/PDS-Number28%20Colombia%20ES.pdf?utm>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). (2025). *Informe mensual de recaudo*

<https://www.dian.gov.co/impuestos/Paginas/Informe-Mensual-de-Recaudo.aspx>

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2024).

Estudio del DNP indica que un impuesto al carbono más alto reduciría las emisiones de CO₂ y aumentaría los ingresos fiscales.

<https://www.dnp.gov.co/Prensa/Noticias/Paginas/estudio-del-dnp-indica-que-un-impuesto-al-carbono-mas-alto-reduciria-las-emisiones-de-co2-aumentaria-ingresos-fiscales.aspx>

Agencia Internacional de la Energía (IEA). (2020).

World Energy Outlook 2020.

<https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2020>

Congreso de la República de Colombia. (2024).

https://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/textos%20radicados/ponencias/2024/gaceta_2113.pdf

Anexos