



Bogotá D.C., octubre de 2022

Doctora  
**LUVI KATHERINE MIRANDA PEÑA**  
Presidenta  
Comisión Tercera Constitucional Permanente  
H. Cámara de Representantes

COMISIÓN TERCERA  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Recibido Por: Nat Salazar

Fecha: Octubre 18/22

Hora: 3:00 pm

Número de Radicado 1421

Asunto: ponencia negativa al proyecto de ley 102 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

Respetuoso saludo,

Por medio del presente documento, en mi calidad de ponente del proyecto de ley en cita me permito radicar ponencia negativa a la iniciativa, puesto que no encuentro justificación que me satisfaga en el articulado propuesto como pasará a explicar a continuación.

## I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

Se trata de un proyecto de ley ordinaria, radicado con el consecutivo 102/2022/Cámara, que tiene por título "Por medio del cual se modifica la ley 488 de 1998 en relación con el impuesto sobre vehículos automotores"

La autoría del proyecto es de los honorables representantes Andrés Eduardo Forero Molina, Juan Fernando Espinal Ramírez, Esteban Quintero Cardona, Óscar Darío Pérez Pineda, Carlos Edward Osorio Aguiar, Hernán Darío Cadavid Márquez, Édinson Vladimir Olaya Mancipe, José Jaime Uscátegui Pastrana y Hugo Danilo Lozano Pimiento, y de los honorables senadores Enrique Cabrales Baquero, Miguel Uribe Turbay, Carlos Manuel Meisel Vergara, Paola Andrea Holguín Moreno, Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Paloma Susana Valencia Laserna y Honorio Miguel Henríquez Pinedo.

La radicación del proyecto de ley es del 3 de agosto de 2022 según la gaceta 961 de 2022 y por su objeto y temas que regula debe surtir trámite en la Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Mediante comunicación del día 6 de septiembre de 2022, la Secretaría de la Comisión Tercera Constitucional Permanente notificó que en compañía de los honorables representantes Christian Munir Garcés Aljure, José Alberto Tejada Echeverri, Bayardo Gilberto Betancourt Pérez y Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, se me había designado como ponente, razón por la que me permito rendir el presente informe.

Tuve la oportunidad de conocer el informe radicado por el honorable representante José Alberto Tejada Echeverri, mismo que aunque presento en el mismo sentido, no acompañé puesto que las razones que me llevan a presentar ponencia negativa no son las mismas que expone el congresista por el departamento del Valle del Cauca.

## II. TEXTO DEL PROYECTO DE LEY RADICADO

*Proyecto de Ley No. 102 de 2022 Cámara "Por medio del cual se modifica la Ley 488 de 1998 en relación con el Impuesto Sobre Vehículos Automotores"*

*El Congreso de la República de Colombia*

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1.** *Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la ley 488 de 1998 en relación con el Impuesto Sobre Vehículos Automotores.*

**ARTÍCULO 2.** *Adiciónese un párrafo al artículo 140 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:*

*Artículo 140. Hecho generador. Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de vehículos gravados.*

*Parágrafo. En los departamentos, municipios o distritos en los que se encuentren vigentes normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos en la totalidad del territorio de su jurisdicción o en parte de ella, así como en las áreas o regiones metropolitanas, cuando fuere el caso, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 144 de esta Ley para la liquidación del impuesto.*

**ARTÍCULO 3.** *Adiciónense 3 párrafos al artículo 144 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:*

*Artículo 144. Causación. El impuesto se causa el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en*

*el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.*

*Parágrafo 1. En los departamentos, municipios o distritos en los que se encuentren vigentes normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos en la totalidad del territorio de su jurisdicción o en parte de ella, así como en las áreas o regiones metropolitanas, cuando fuere el caso, se descontarán del periodo de causación los días de restricción vehicular que apliquen para el vehículo de que se trate.*

*Parágrafo 2. En el evento que durante el periodo gravable se expidan normas en las entidades territoriales que aumenten las franjas horarias de restricción vehicular y el impuesto ya haya sido declarado, pero aún no haya sido cancelado, se deberá reliquidar el impuesto a solicitud del interesado (contribuyente), en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional. En el caso que el impuesto ya haya sido cancelado por el contribuyente, éste deberá solicitar la reliquidación del impuesto, en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional y la diferencia podrá ser objeto de devolución o tomarse como saldo a favor para el impuesto del siguiente periodo gravable, a elección del contribuyente.*

*Parágrafo 3. En el evento que durante el periodo gravable se expidan normas en las entidades territoriales que disminuyan o deroguen la restricción vehicular y el impuesto vehicular ya haya sido declarado y/o cancelado, no habrá lugar a la reliquidación del impuesto de dicho periodo, en aplicación del principio de seguridad jurídica.*

**ARTÍCULO 4. Vigencia.** *La presente Ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial.*

### III. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LA NORMA VIGENTE Y EL TEXTO RADICADO

Norma vigente Ley 488 de 1998 Diario oficial 43.460 de 28/12/98	Texto propuesto Proyecto de ley 102/22/Cámara Gaceta 961 de 25/08/2022	Comentarios
	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la ley 488 de 1998 en relación con el Impuesto sobre vehículos automotores.	

<p>Artículo 140. Hecho generador. Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de los vehículos gravados.</p>	<p>Artículo 2°. Adiciónese un párrafo el artículo 140 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 140. Hecho generador. Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de vehículos gravados.</p> <p>Parágrafo. En los departamentos, municipios o distritos en los que se encuentren vigentes normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos en la totalidad del territorio de su jurisdicción o en parte de ella, así como en las áreas o regiones metropolitanas, cuando fuere el caso, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 144 de esta Ley para la liquidación del impuesto.</p>	<p>En cuanto a este punto en concreto no presento oposición, puesto que lo justo con los propietarios o poseedores de vehículos no es sobrecargarlos con un impuesto desmedido y casi confiscatorio de sus bienes. Como se expondrá más adelante, nuestra visión implica que este proyecto de ley no aborda de manera contundente y firme la real problemática que presentan los propietarios y poseedores de vehículos que pagan varios conceptos y no pueden usar los bienes por los que ya pagaron el tributo.</p>
<p>Artículo 144. Causación. El impuesto se causa el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.</p>	<p>Artículo 3°. Adiciónense 3 párrafos al artículo 144 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 144. Causación. El impuesto se causa el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.</p>	<p>En cuanto al párrafo primero, hay que decir que se observa bien encaminado y que comparto el espíritu con el que fue presentado, puesto que realmente atiende e interviene un asunto que es del diario vivir de las personas en su día a día.</p> <p>El párrafo segundo en cambio, en mi concepto atenta contra el principio de irretroactividad de la ley y a su vez, como es apenas obvio, contra el principio de irretroactividad tributaria,</p>



	<p>Parágrafo 1°. En los departamentos, municipios o distritos en los que se encuentren vigentes normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos en la totalidad del territorio de su jurisdicción o en parte de ella, así como en las áreas o regiones metropolitanas, cuando fuere el caso, se descontarán del período de causación los días de restricción vehicular que apliquen para el vehículo de que se trate.</p> <p>Parágrafo 2°. En el evento que durante el período gravable se expidan normas en las entidades territoriales que aumenten las franjas horarias de restricción vehicular y el impuesto ya haya sido declarado, pero aún no haya sido cancelado, se deberá reliquidar el impuesto a solicitud del interesado (contribuyente), en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional. En el caso que el impuesto ya haya sido cancelado por el contribuyente, éste deberá solicitar la reliquidación del impuesto, en los términos del artículo 589 del Estatuto Tributario Nacional y la diferencia podrá ser objeto de devolución o tomarse como saldo a favor para el impuesto del siguiente período gravable, a elección del contribuyente.</p>	<p>puesto que ese principio debe observarse en doble vía, es decir, tanto para beneficio del sujeto activo que se ve obligado a pagar conforme a la causación del impuesto, como en un ejercicio de responsabilidad con los entes territoriales que presupuestan su vigencia fiscal conforme a las normas vigentes al momento de hacerlo.</p> <p>La redacción del parágrafo tercero tiene una marcada inclinación política y se aleja de cualquier consideración fiscal en beneficio de los entes territoriales que, como representación del Estado en primer o segundo nivel, deben asumir las funciones de redistribución y generación de obras y condiciones que permitan cerrar las brechas sociales y cumplir con los postulados del Estado Social y democrático de Derecho.</p>
--	--	---

	<p>Parágrafo 3°. En el evento que durante el período gravable se expidan normas en las entidades territoriales que disminuyan o deroguen la restricción vehicular y el impuesto vehicular ya haya sido declarado y/o cancelado, no habrá lugar a la reliquidación del impuesto de dicho período, en aplicación del principio de seguridad jurídica.</p>	
	<p>Artículo 4°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción, promulgación y publicación en el Diario Oficial.</p>	

#### IV. CONSIDERACIONES

Claramente vivir en sociedad conlleva una serie de derechos, pero a su vez, gran cantidad de obligaciones que deben ser asumidas por sujetos con especiales definiciones e identificaciones. Por ejemplo, el numeral 9 del artículo 95 de nuestra Constitución Política es un mandato claro, preciso y directo a que los ciudadanos paguemos los impuestos que nos corresponden y así ayudemos a financiar la inversión y el gasto que un Estado como el colombiano demanda.

La Universidad EAFIT, a través de su consultorio contable, en un boletín denominado “*EL DEBER DE CONTRIBUIR*” ha definido de forma muy básica y aterrizada lo siguiente, que nos sirve y aporta para enriquecer el debate:

(...)

*Todos los ciudadanos tenemos el deber constitucional de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad. (Constitución Política de Colombia artículo 95 numeral 9).*

*El pago de tributos constituye un deber ciudadano indispensable para una redistribución del ingreso y para alcanzar los propósitos de una sociedad justa y equitativa.*

## 2. La justicia y equidad como principios tributarios

*Un sistema tributario es conjunto de principios, reglas y normas legales relativas a los tributos, vigentes en un país en una época o momento determinado.*

*Cuando las normas no están precedidas de principios, o no tienen la debida armonía o cumplen con los requisitos de un verdadero sistema, se le califica de un "simple régimen tributario". Para que exista un sistema tributario se necesita el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- *Reconocimiento de principios.*
- *Codificación de las normas tributarias.*
- *Administración tributaria especializada.*
- *Jueces imparciales que diriman las controversias.*
- *Existencia de un "estatuto del contribuyente", que señale sus derechos, obligaciones y deberes*

*Bajo el principio de justicia, el Estado no puede aspirar a que al contribuyente se le exija más de aquello con lo que la misma ley ha querido que coadyuve a las cargas públicas de la Nación.*

*Por otro lado, el principio de equidad se entiende como la obligación de gravar en igual forma a todos los sujetos que se encuentren en la misma condición (igualdad entre los iguales).*

(...)

No me opongo de ninguna manera a que se establezcan medidas, incluso de orden legal, para que se desincentive la compra y uso de vehículos particulares como en efecto se viene haciendo tanto por parte de las entidades territoriales como desde el gobierno nacional y el mismo congreso de la República, pero tampoco puedo estar de acuerdo con que se establezcan impuestos con tinte confiscatorio para quienes son propietarios o poseen un vehículo particular, sin que ello sea ilegal, pagando además cada impuesto y cada suma correspondiente por el derecho a tenerlo y es por esa razón que me aparto de la ponencia negativa radicada anteriormente por otro de los ponentes, en la medida que también considero que esta iniciativa debe ser archivada pero sobre la que tengo una lectura y enfoque completamente diferente.

La iniciativa que nos fue puesta en conocimiento tiene una intencionalidad que es sana y que obedece a bajar la carga impositiva de los propietarios o poseedores de vehículos, sobre todo particulares que es verdad que se ven afectados patrimonialmente al pagar un

tributo vehicular por un año, pudiéndolo solo usar por 230 días aproximadamente en la ciudad de Bogotá, o por 313 días en Medellín y su área metropolitana, así que es sensato proponer que esos días de restricción se descuenten del pago, pero, ¿qué hacer con elementos como seguro obligatorio de accidentes de tránsito?, porque ese también es un pago anual, que favorece no a los departamentos y municipios como el impuesto vehicular sino que es un beneficio en parte para el negocio de las aseguradoras.

En la actualidad se tiene conocimiento de once (11) jurisdicciones donde se aplican restricciones a la movilidad y que tienen su epicentro en las afectaciones a la movilidad o el ambiente en ciudades capitales como Armenia, Bogotá, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Cali, Cúcuta, Manizales, Medellín, Pasto y Pereira y sus áreas metropolitanas y/o áreas de influencia, lo que aún más demuestra que el proyecto no está sustentado en las reales necesidades de la población que paga impuestos que pueden considerarse altos o no subjetivamente, sino más bien en un asunto netamente político, que es legítimo, pero que no se planteó de esa forma.

No resulta un dato menor que, según la Contaduría General de la Nación, los ingresos que podrían verse afectados con la expedición de esta norma están por el orden de los 1.7 billones de pesos que se recaudan por concepto de impuesto vehicular, distribuidos así:

Jurisdicción: Departamento o Distrito Capital	Ingresos por impuesto vehicular
Antioquia	267.028'000.000
Atlántico	97.700'000.000
Bogotá D. C.	860.425'293.299
Bolívar	18.634'124.906
Caldas	37.174'229.888
Nariño	15.921'427.981
Norte de Santander	28.127'547.918
Quindío	18.400'000.000
Risaralda	31.819'577.199
Santander	63.058'387.000
Valle del Cauca	165.000'000.000

Considero que la presentación de un proyecto de ley como el que se intenta en esta ocasión, debe atender reclamos históricos sobre la tarifa y utilidad del SOAT, puesto que deberían, en mi concepto, descontarse también del valor de la prima aquellos días que por disposición normativa no pueda usarse el vehículo; creo incluso que esto podría desincentivar el uso de los vehículos mientras opera la restricción y que, a su vez, al bajar las tarifas podría generarse una cultura de pago y compra del seguro obligatorio al ser más asequible para la población en general.



Incluso, el proyecto de ley además de no tener un análisis sobre el impacto fiscal en los entes territoriales que reciben y recaudan el impuesto vehicular, esto es, Bogotá como distrito capital, o Antioquia, Valle del Cauca, Atlántico y demás departamentos, que regresan el 100 % a los municipios donde está radicado el vehículo con el 20 % directo y el resto en obras y cofinanciaciones, también tiene una serie de imprecisiones sobre las atribuciones y competencias de los gobernadores y los alcaldes, lo que me ha llevado incluso a pensar que el proyecto está pensado solo en la realidad del día a día de Bogotá, pero que no se tuvo en cuenta que las regiones funcionan diferente administrativa y legalmente, donde incluso los gobernadores no son autoridades de tránsito y donde los alcaldes no recaudan el dinero de pago del impuesto directamente.

Otro problema conceptual que le encuentro a este proyecto es que la Ley 488 de 1998 establece como hecho generador la propiedad o la posesión del vehículo gravado y que en este proyecto se refuerza esa misma causa, por lo que no concuerdan el espíritu del proyecto, lo que se dice que busca, con lo que materialmente dictaría, y ante la cantidad de situaciones evidenciadas y mencionadas, no encuentro que el texto tal y como está propuesto tenga viabilidad jurídica y práctica.

## V. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, respetuosamente propongo a los miembros de la comisión que se archive el proyecto de ley 102 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

Atentamente,



**ELKIN RODOLFO OSPINA OSPINA**  
Representante a la Cámara por Antioquia  
Partido Alianza Verde

