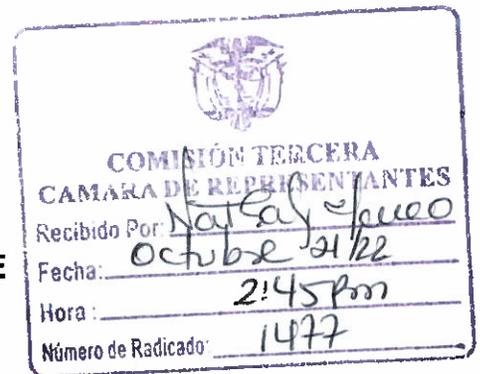


**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 102 DE 2022 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY  
488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES"**

Bogotá, D.C., 18 de octubre de 2022.

Doctora  
**KATHERINE MIRANDA PEÑA**  
**PRESIDENTA**  
**COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**  
**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
Ciudad



COMISIÓN TERCERA  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
Recibido Por: Nataly Jairo  
Fecha: Octubre 21/22  
Hora: 2:45 pm  
Número de Radicado: 1477

**Referencia:** Informe de de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 102 de 2022 Cámara "**POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**"

Respetada señora Presidenta:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, y de acuerdo con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley número 102 de 2022 Cámara "**POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**".

Atentamente,



**BAYARDO GILBERTO BETANCOURT PÉREZ**  
REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
Ponente



**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 102 DE 2022 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY  
488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES”**

El contenido temático de esta ponencia se presenta de la siguiente manera:

1. Antecedentes
  - 1.1. Radicación del proyecto.
  - 1.2. Trámite del proyecto en Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.
  
2. Objeto del proyecto de ley
  - 2.1. Contenido del proyecto de ley.
  - 2.2. Aspectos a resaltar de la exposición de motivos del proyecto.
  
3. Consideraciones del ponente con respecto al proyecto de ley.
  
4. Conceptos institucionales
  - 4.1. Federación Nacional de Departamentos
  - 4.2. Asociación Nacional de Ciudades Capitales
  
5. Conclusiones de las consideraciones del ponente con respecto al Proyecto de Ley.
  
6. Conflicto de Interés
  
7. Proposición con que termina el informe de ponencia.

**1. ANTECEDENTES.**

**1.1. Radicación del proyecto.**

El proyecto de Ley 102 de 2022 Cámara Cámara “**POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**”. Fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 3 de agosto de 2022, por los Honorables Representantes Andrés Eduardo Forero Molina, Juan Fernando Espinal Ramírez, Carlos Manuel Meisel Vergara, Esteban Quintero Cardona, Óscar Darío Pérez Pineda, Carlos Edward Osorio Aguiar, Hernán Darío Cadavid Márquez, Edinson Vladimir Olaya Mancipe, José Jaime Uscátegui Pastrana, Hugo Danilo Lozano Pimiento y los Honorables Senadores Enrique Cabrales Baquero, Miguel Uribe Turbay, Paola Andrea Holguín Moreno, Ciro Alejandro Ramírez Cortes, Paloma Susana Valencia Laserna y Honorio Miguel Henríquez Pinedo, publicado en la Gaceta del Congreso 961 de 2022.



## **1.2. Trámite del proyecto en Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.**

El día 6 de septiembre de 2022 por instrucciones de la mesa directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, fueron designados como ponentes del Proyecto de Ley 102 de 2022 Cámara Cámara **“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES”** los siguientes Honorables Representantes:

### **Coordinadores:**

Christian Munir Garcés Aljure

### **Ponentes:**

Elkin Rodolfo Ospina Ospina  
José Alberto Tejada Echeverri  
Bayardo Gilberto Betancourt Pérez  
Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza

## **2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.**

El proyecto de ley tiene por objeto modificar la Ley 488 de 1998 *“Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales en relación con el Impuesto Sobre Vehículos Automotores.*

### **2.1. Contenido del Proyecto de Ley**

Proyecto de Ley 102 de 2022 Cámara Cámara **“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES”**, consta de cuatro artículos incluida su vigencia, del cual se hace una breve descripción:

- El Artículo 1 del proyecto de ley se refiere al objeto del mismo el cual busca modificar la ley 488 de 1998 en sus artículos 140 y 144.
- El Artículo 2 del proyecto de ley modifica el artículo 140 de la ley 488 de 1998, incluyendo dentro del hecho generador del impuesto sobre vehículos la consideración que en los municipios y distritos donde exista normas que restrinjan la circulación, tránsito y/o uso de los vehículos se disminuirá el valor del impuesto sobre vehículos.
- El artículo 3 modifica el 144 de la ley 488 de 1998, adicionando tres párrafos para descontar del periodo de causación del impuesto sobre vehículos los días de restricción vehicular.

- El artículo 4 se refiere a la vigencia de la ley.

## 2.1. Aspectos a resaltar de la exposición de motivos del proyecto.

A continuación, se resaltan los aspectos principales de la exposición de motivos presentada por los autores del proyecto de ley.

En Colombia, el impuesto sobre vehículos automotores se encuentra regulado por la Ley 488 de 1998, el cual sustituyó el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento, el impuesto de timbre nacional de automotores y el impuesto unificado de vehículos del Distrito Capital. (Ley 488, 1998, Art. 138) El denominado impuesto vehicular de automotores se paga anualmente sobre la base gravable que fija el Ministerio de Transporte determinado por el avalúo comercial y es liquidado por los entes territoriales.

De manera paralela a las regulaciones de carácter tributario, se han expedido normas de tránsito en distintas ciudades del país que establecen medidas de restricción vehicular conocidas como “Pico y Placa”, con el objetivo de mejorar la movilidad vial y disminuir los índices de contaminación ambiental por la emisión de gases contaminantes.

Si bien el “Pico y Placa” implementado en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla o Cartagena han contribuido a la disminución del tráfico vehicular y a la reducción de los índices de contaminación del aire, estas medidas no han proporcionado una solución definitiva a la problemática, lo que ha llevado a que en los últimos años las autoridades locales opten por incrementar los horarios de restricción vehicular, buscando de esta manera mejorar los indicadores en materia ambiental y de tránsito.

Pese a los beneficios que reporta esta medida en las materias antes anotadas, es importante tener en cuenta su impacto en materia tributaria, pues las mismas afectan de manera directa a los ciudadanos obligados a pagar el impuesto sobre vehículos automotores, el cual en su diseño actual no tiene en cuenta los efectos negativos de la medida de “Pico y Placa” y como estos efectos afectan la capacidad de pago de los contribuyentes. Por ejemplo: Mientras un propietario paga un tributo por la propiedad o tenencia de su vehículo el cual es liquidado por la totalidad del año gravable, en algunas ciudades como Bogotá y Cartagena, sólo puede usarlo durante nueve meses del año.

**Aunque, el impuesto sobre vehículos automotores es un tributo sin contraprestación, es decir, no guarda relación directa e inmediata con un beneficio obtenido por el contribuyente,** no puede desconocerse que en el actual contexto de ajustes normativos en torno a la agenda del cambio climático, correlativamente es necesario modernizar la regulación tributaria en materia del impuesto vehicular, con el fin de garantizar el principio de equidad tributaria, toda vez que en la actualidad, los ciudadanos están asumiendo una carga desproporcionada, en varios sentidos, a saber:



1. Asumiendo el costo medioambiental a través de las restricciones en el uso de su vehículo, costo que vale la pena señalar es multifactorial y no es homogéneo. Dicho costo medioambiental es multifactorial en el entendido que la contaminación proviene de varios factores en su gran mayoría de las emisiones producidas por buses y camiones de carga pesada y de la producción industrial, y además no es homogéneo, en la medida en que la restricción recae sobre cualquier carro particular, a pesar que hay unos automotores que contaminan más que otros y
2. Al tener que pagar el impuesto vehicular liquidado con base en la totalidad del año gravable, sin que se tengan en cuenta los periodos de la restricción de tránsito.

### **Restricciones en el tránsito de vehículos en Colombia y su impacto en el impuesto sobre vehículos automotores**

En 1998 se implementó por primera vez una medida de restricción vehicular en el país. La medida tuvo origen en 1995, cuando el Concejo de Bogotá por medio del Acuerdo 3 de 1995 restringió la circulación vehicular en Santa Fe de Bogotá, durante dos días a la semana, de acuerdo con el número de placa del vehículo, pero esta medida entró en vigencia a partir de la expedición del Decreto Distrital 626 de 1998, a través del cual el ex Alcalde Enrique Peñalosa reglamentó medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos en las vías públicas de Santa Fe de Bogotá, D.C., en adelante conocido como "Pico y Placa" como una medida para superar la congestión vial, y para garantizar un desplazamiento satisfactorio de los vehículos dentro de los márgenes de seguridad y tranquilidad en la ciudad capital, todo lo anterior, en virtud de las facultades otorgadas a los Alcaldes en el Decreto 1344 de 1970, Código Nacional de Tránsito Terrestre vigente para la época.

Sin embargo, esta medida temporal se perpetuó en la capital y fue adoptada por ciudades como Medellín, Cali y Barranquilla.

Si bien la medida buscaba el control del tráfico y disminución de los índices de contaminación, esta trajo consigo efectos adversos en términos económicos por la disminución del tiempo "útil" de los vehículos. El impacto económico de la medida del pico y placa no ha sido estudiado ampliamente, pero existen algunas aproximaciones en varias ciudades donde se ha implementado la medida que permiten identificar situaciones que afectan directamente el bolsillo de los ciudadanos.

### **3. CONSIDERACIONES DEL PONENTE RESPECTO AL PROYECTO DE LEY.**

Actualmente la medida de pico y placa o restricción vehicular como lo señalaron los autores en su ponencia se aplica en las ciudades de Bogotá, Bucaramanga, Barranquilla,



Cartagena, Cali, Manizales, Medellín, Pasto, Pereira, Cúcuta y Armenia, donde se aplican diferentes horarios de restricción para la circulación de vehículos particulares y de servicio público.

Lo que buscan los autores del proyecto es modificar la naturaleza del hecho generador del impuesto para los municipios y distritos en los que se encuentren vigentes normas de restricción de tránsito, para que el mismo recaiga sobre la circulación de los vehículos y no sobre la propiedad o la posesión del mismo.

**El hecho generador del impuesto sobre vehículos automotores es la propiedad o posesión de los vehículos gravados y consecuentemente son sujetos pasivos los propietarios o poseedores de los mismos, por lo tanto lo que genera la obligación es la titularidad del derecho de dominio sobre el vehículo.**

El Consejo de Estado en la Sala de Consulta y Servicio Civil señaló que ***“La obligación tributaria del impuesto sobre vehículos automotores recae claramente en el propietario o en el poseedor del vehículo, cualquiera de los dos. El poseedor fue incluido en la norma [artículos 60, 61 y 64 del Decreto 352 de 2002] en razón de la práctica un tanto frecuente en las negociaciones de vehículos, de omitir la realización de las diligencias de traspaso de la propiedad. (...) La causación del impuesto se produce por el hecho generador, esto es, la propiedad o la posesión del vehículo y se genera independientemente de que el sujeto pasivo del mismo tenga o no registrado en su contabilidad el bien objeto del tributo, ya que la ausencia de contabilización del bien no constituye ni puede constituir eximente del pago del impuesto, como tampoco lo es la falta de partida presupuestal en el caso de las entidades públicas, o de recursos económicos suficientes si se trata de un particular.*”**<sup>1</sup>

En la misma providencia el Consejo de Estado señaló que:

**“3.1 Impuesto sobre vehículos automotores. Sujeto pasivo. Causación.**

*El artículo 138 de la ley 488 del 24 de diciembre de 1998, “Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales”, creó el impuesto sobre vehículos automotores, en sustitución de otros anteriores. Dice así esta norma:*

**“Artículo 138.- Impuesto sobre vehículos automotores.- Créase el impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley.**

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Consejero Ponente Gustavo Aponte Santos, 1 de noviembre de 2007, Bogotá.

*El Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá podrá mantener el gravamen a los vehículos de servicio público que hubiere establecido antes de la vigencia de esta ley”.*

*El artículo 140 de la ley establece el hecho generador de este impuesto en los siguientes términos:*

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

*En cuanto al sujeto pasivo del tributo que interesa a la consulta, el artículo 142 de la ley 488 prescribe:*

*“Artículo 142.- Sujeto pasivo.- El sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados”.*

*En consonancia con las disposiciones anteriores, el decreto distrital 352 del 15 de agosto de 2002, “Por el cual se compila y actualiza la normativa sustantiva tributaria vigente, incluyendo las modificaciones generadas por la aplicación de nuevas normas nacionales que se deban aplicar a los tributos del Distrito Capital, y las generadas por acuerdos del orden distrital”, regula lo referente al impuesto sobre vehículos automotores en Bogotá D.C. y en la parte pertinente al tema consultado, dispuso, en los artículos 60, 61 y 64, lo siguiente:*

*“Artículo 60.- Autorización legal.- El impuesto sobre vehículos automotores reemplaza al impuesto unificado de vehículos. Este impuesto se encuentra autorizado por el artículo 138 de la ley 488 de 1998 y fue adoptado por el artículo 20 del acuerdo 26 de 1998”.*

*“Artículo 61.- Hecho generador.- Constituye hecho generador del impuesto, la propiedad o posesión de los vehículos gravados, que estén matriculados en el Distrito Capital de Bogotá”.*

*“Artículo 64.- Sujeto pasivo.- El sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados matriculados en el Distrito Capital de Bogotá, incluidos los vehículos de transporte público”.*

*Como se aprecia, la obligación tributaria del impuesto sobre vehículos automotores recae claramente en el propietario o en el poseedor del vehículo, cualquiera de los dos. El poseedor fue incluido en la norma en razón de la práctica un tanto frecuente en las negociaciones de vehículos, de omitir la realización de las diligencias de traspaso de la propiedad.”<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Ibid.



#### 4. DE LOS CONCEPTOS INSTITUCIONALES.

##### 4.1. Federación Nacional de Departamentos

El pasado 13 de septiembre de 2022 la doctora Carolina Franco Abad, Subdirectora de Gobierno y Regiones de la Federación Nacional de Departamentos remitió los análisis técnico, jurídico y financiero del Proyecto de Ley No 102 de 2022 en los siguientes términos que transcribo a continuación:<sup>3</sup>:

##### **Alcance de las modificaciones propuestas en el Proyecto de Ley “Por medio del cual se modifica la Ley 488 de 1998 en relación con el Impuesto Sobre Vehículos Automotores**

*“El proyecto de ley objeto de estudio plantea la modificación de los artículos 140 y 144 de la Ley 488 de 1998 que regulan el hecho generador y la causación del impuesto sobre vehículos automotores, respectivamente. La iniciativa legislativa propone, principalmente, que en aquellos departamentos, municipios o distritos en los que existan normas que restrinjan el tránsito o circulación de vehículos en la totalidad o parte de su territorio, así como en las áreas o regiones metropolitanas, se disminuirá el valor del impuesto sobre vehículos automotores causado, valor que se descontará según los días de restricción vehicular que apliquen para el vehículo de que se trate en el período gravable respectivo y podrá ser reliquidado si no se ha efectuado el pago, o bien, podrá ser objeto de devolución o tomarse como saldo a favor para el caso en que ya se hubiere declarado y pagado.”*

##### **Análisis jurídico tributario de las modificaciones propuestas en el Proyecto de Ley No. 102 de 2022 - Cámara al Impuesto sobre vehículos automotores.**

*“De acuerdo con lo anterior, se destaca que el Impuesto sobre vehículos automotores es un nuevo tributo y sustituyó, entre otros, al Impuesto de circulación y tránsito de vehículos. Así pues, a diferencia del Impuesto de circulación y tránsito de vehículos que aún existe en el orden municipal para vehículos de servicio público, el Impuesto sobre vehículos automotores de acuerdo con lo establecido por la Ley 488 de 1998, tiene como hecho generador la propiedad o posesión del vehículo automotor y se causa el 1º de enero de cada año para los vehículos en circulación y 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. En los términos del artículo 140 de la ley 488 de 1998, el aspecto material del hecho generador es “la propiedad o posesión de los vehículos gravados”. Esta consideración es de especial relevancia para el caso concreto, pues al constituir la propiedad o posesión del vehículo el supuesto de hecho que da lugar al*

<sup>3</sup> Comunicación No. E2022001330 de la Federación Nacional de Departamentos del 13 de septiembre de 2022, dirigida al Honorable Representante Wilmer Carrillo Mendoza.

*nacimiento de la obligación tributaria, las restricciones a la circulación o incluso la inmovilización del vehículo no inciden en su causación. En otras palabras, el hecho generador del impuesto sobre vehículos no está vinculado a la circulación del mismo ni a su utilización, sino a la relación de propiedad o posesión del automotor.”*

*“Lo anterior ha fundamentado los fallos en los que se concluye que el impuesto sobre vehículos se causa aún en casos en que no es posible la circulación o utilización del vehículo debido al hurto del mismo y respecto de todo el período gravable, mientras se encuentre vigente la licencia de tránsito o matrícula del vehículo en el registro terrestre automotor, que da cuenta de la relación de propiedad sobre el vehículo.”*

#### **Análisis del impacto fiscal del Proyecto de Ley No. 102 de 2022 - Cámara al Impuesto sobre vehículos automotores.**

*“El impuesto sobre vehículos automotores si bien constituye una renta exógena de los departamentos y el Distrito Capital debido a que es un impuesto nacional cedido a dichas entidades territoriales (Corte Constitucional, Sentencia C-720 de 1999, M.P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.), tiene una gran importancia como ingreso tributario y fuente de financiación de los gastos de funcionamiento e inversión.”*

*“De acuerdo con la información reportada en el FUT, en la vigencia 2021 representó un recaudo para los departamentos de cerca de 1.3 billones de pesos, que corresponde al 10.23% de los ingresos corrientes de dichas entidades territoriales del mismo período. Es un impuesto que ha venido en crecimiento, registrado cifras positivas incluso durante el año de pandemia. Es así como, en un análisis consolidado de los ingresos constituyó el tercer ingreso tributario más importante en 2021, después del impuesto al consumo de cervezas y el impuesto de registro, los cuales representan el 16,04% y 12,19% de los ingresos corrientes, respectivamente.”*

#### **4.2. Asociación Nacional de Ciudades Capitales**

El pasado 13 de septiembre de 2022, la doctora Luz María Zapata Zapata, directora ejecutiva de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, remitió comentarios al Proyecto de Ley No 102 de 2022 en los siguientes términos que transcribo a continuación:<sup>4</sup>:

*“En términos generales, sugerimos respetuosamente reconsiderar los artículos 2 y 3 del proyecto de ley, toda vez que contienen disposiciones que podrían ser contrarias a los intereses de las ciudades capitales y de sus habitantes”*

---

<sup>4</sup> Comunicación No.ASO-D-1797 de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales de fecha del 13 de septiembre de 2022, dirigida al Honorable Representante Wilmer Carrillo Mendoza.



*“Los artículos citados buscan disminuir el pago del impuesto de vehículos automotores en proporción a la restricción del tránsito o circulación que las entidades territoriales establezcan sobre estos vehículos.*

*Al respecto, es importante precisar que el impuesto de vehículos es un impuesto nacional que está cedido a los departamentos y al Distrito Capital. Los municipios participan del 20% del recaudo que se percibe en cada uno de los departamentos. Una medida como la que se propone en el proyecto tendría un impacto negativo en estas entidades dado que el recaudo del impuesto que es de aproximadamente \$2 billones anuales se verían afectados por el número de días de la restricción. Particularmente en el caso del Distrito Capital, entidad asociada a Asocapitales, el recaudo, el cual es de aproximadamente \$766mm (año 2021), se reduciría en una tercera parte. Así mismo el recaudo que reciben todos los municipios, incluidas las ciudades capitales, se disminuiría en proporción a los días de restricción vehicular de cada ciudad.”*

*“En ese sentido, establecer una disminución en el pago del impuesto de vehículos en proporción a la restricción de la circulación de estos, significaría (i) desincentivar la expedición de normas de restricción de tránsito de vehículos, lo cual generaría, a su vez, mayor congestión en las vías; y (ii) disminuir los recursos que podrían percibir los departamentos, municipios y distritos por concepto del impuesto sobre vehículos automotores; recursos importantes para el desarrollo de estas entidades territoriales.”*

*Por lo tanto desde Asocapitales sugerimos de manera respetuosa reconsiderar los artículos 2 y 3 del Proyecto de Ley objeto de análisis.”*

## **5. CONCLUSIONES DE LAS CONSIDERACIONES DEL PONENTE CON RESPECTO AL PROYECTO DE LEY.**

- a) El impuesto establecido por la ley 488 de 1998 **tiene como hecho generador la propiedad o posesión de vehículo automotor, es decir que es la propiedad del vehículo la que genera la obligación tributaria.**
- b) Las políticas adoptadas por la administración municipal o distrital por la restricción de la circulación de los vehículos **no inciden en el hecho generador del impuesto que es el derecho de propiedad del mismo. El hecho generador del impuesto no está vinculado al derecho a la circulación de los vehículos.**
- c) Respecto a las condiciones de conveniencia, sería **inconveniente la iniciativa porque afectaría las finanzas territoriales de los municipios y distritos que han adoptado la medida, adicional a que son medidas también van orientadas al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes en temas ambientales, de contaminación de aire y mejoramiento de la movilidad en las ciudades.**



## 6. CONFLICTO DE INTERÉS

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992, se hacen las siguientes consideraciones:

Se estima que la discusión y aprobación del presente proyecto de acto legislativo podría generar conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a los Congresistas conforme a lo dispuesto en la ley, que cuenten con cultivos de cannabis y sus derivados para el uso medicinal o científico, o participación en empresas que se encarguen de su producción y comercialización que puedan beneficiarse con el proyecto en mención.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el Congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.*

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019:

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil”.*



Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

**7. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA.**

Por las consideraciones anteriores solicitamos a los Honorables Representantes de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, archivar el Proyecto de Ley número 102 de 2022 Cámara ***“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA LEY 488 DE 1998 EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES”***.

Atentamente,

**BAYARDO GILBERTO BETANCOURT PÉREZ**  
 REPRESENTANTE A LA CÁMARA  
 Ponente