

Bogotá D.C., Septiembre de 2024

Doctora
KELYN JOHANA GONZÁLEZ DUARTE
Presidente
Comisión Tercera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Bogotá

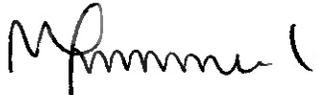

COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Jean Cubas
Fecha: 24 Septiembre 2024
Hora: 9:33 am
Número de Radicado 471

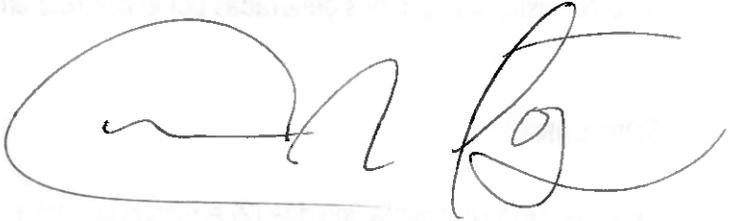
Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley No. 144 de 2024 Cámara
"Por medio de la cual se modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998".

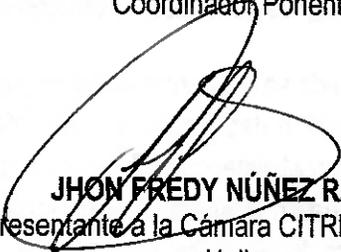
Respetada señora Presidente:

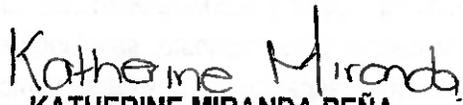
En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 144 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998".

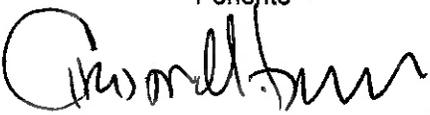
Cordialmente,


WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ
Representante a la Cámara por Caldas
Coordinador Ponente


ARMANDO ANTONIO ZABARAÍN DE ARCE
Representante a la Cámara por Atlántico
Ponente


JHON FREDY NÚÑEZ RAMOS
Representante a la Cámara CITREP 5 Caquetá -
Huila
Ponente


KATHERINE MIRANDA PEÑA
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente


CHRISTIAN MUNIR GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara por Valle del Cauca
Ponente


CARLOS ALBERTO CARREÑO MARÍN
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente

1. TRÁMITE

El Proyecto de Ley No. 144 de 2024 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Jhon Fredy Núñez Ramos, Jhon Fredi Valencia Caicedo, Álvaro Henry Monedero Rivera, Carlos Alberto Carreño Marin, Carlos Arturo Vallejo Beltrán, Wilmer Yair Castellanos Hernández, Wilder Iberson Escobar Ortiz, Juan Carlos Vargas Soler y James Hermenegildo Mosquera Torres, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 5 de agosto de 2024.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Tercera Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la Ley 3ª de 1992.

Así pues, la Mesa Directiva de la comisión procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la Coordinación al Honorable Representante Wilder Iberson Escobar Ortiz y como Ponentes a los Honorables Representantes Armando Antonio Zabaraín de Arce, Jhon Fredy Núñez Ramos, Katherine Miranda Peña, Christian Munir Garcés Aljure y Carlos Alberto Carreño Marin.

2. OBJETO

La iniciativa tiene como objeto lograr una distribución justa del impuesto de vehículos automotores en beneficio de los municipios donde transitan realmente, debido a que en muchos municipios las personas no matriculan su vehículo por estigmatizaciones generadas por el conflicto armado.

3. CONTENIDO

La presente iniciativa cuenta con dos (2) artículos sin incluir la vigencia.

El artículo primero (1º) expone el objeto de la iniciativa, la cual consiste en lograr una distribución justa del impuesto de vehículos automotores en beneficio de los municipios donde transitan realmente los vehículos automotores.

En el artículo segundo (2º), modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, donde se encuentra la distribución del recaudo por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción al departamento sea 70% y al municipio sea 30% respecto al impuesto de vehículos automotores. Además, el Ministerio de Transporte deberá elaborar el Formato Único Nacional donde los dueños de los vehículos reportaran el municipio y departamento donde circulan para que puedan recibir el recaudo por concepto del impuesto de vehículos automotores. Y, las entidades territoriales que han estado recibiendo este recaudo porque de allí es proveniente el vehículo, deberá trasladar estos ingresos a la respectiva entidad territorial.

En el artículo tercero (3º), enmarca la vigencia de la presente iniciativa.

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

4.1. ANTECEDENTES

El impuesto sobre vehículos automotores, comenzó a generarse, con el impuesto de timbre nacional sobre vehículos automotores (Artículo 2°)¹, el cual se pagaba según modelo y tenía un aumento del 20% en caso de que el peso fuese mayor de 1.400 kilogramos o más, con la finalidad de generar recursos a las entidades territoriales, para poder sostener su malla vial y garantizar buenas condiciones de tránsito y transporte de los vehículos, debido al precepto constitucional que todos los colombianos tenemos “*el deber de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del estado dentro de los conceptos de justicia y equidad*” (Numeral 9, Artículo 95°)² el cual tiene una relación directa con la matrícula del vehículo.

En Colombia, día a día aumenta la circulación de vehículos automotores en las vías y carreteras del país, a tal punto de haber superado la cifra del parque automotor en más de 19 millones de vehículos. De estos, el 61,78% corresponde a motocicletas y el 38,33% restante a automóviles, buses, camiones, camionetas y otro tipo de automotores.

4.2. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

El número de personas inscritas y activas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT en el territorio nacional es de 19.601.644³, donde el 61,66% son personas del género masculino (12.087.326), 38,33% son personas del género femenino (7.513.020) y 0,01% son otros (1.298). A corte de julio de 2024, el total de parque automotor registrado en el RUNT son 19.499.054 vehículos; donde 7.236.230 corresponden a vehículos automóviles, camionetas, camiones, bus, entre otros, equivalente al 37,11%; las motos son 12.047.688 (61,78%) y la maquinaria, remolques y semirremolques son 221.156 vehículos.

De acuerdo al Balance del sector tránsito y transporte 2023 del RUNT, el total de matrículas iniciales por clase en el año 2023 fue 884.609 vehículos donde el 76,7% fueron motos (878.798), el 11,2% corresponden a camionetas (99.090), el 6,9% corresponden a automóviles (61.902) y el 5% corresponden a otras clases.⁴

El tributo del impuesto sobre vehículos, es muy eficiente en su recaudo en el país, ya que, con el mismo, se encuentran atadas las transacciones de vehículos usados, lo cuales tienen que estar al día en la tributación para poder ser comercializados y traspasados.

En la ciudad de Florencia a 2019, hay 61.923 vehículos, de los cuales el 2,1% son de servicio público (1.300 vehículos) y el 8,9% son “automóviles, camionetas y camperos (5.511) que representa el 0,07% del parque automotor registrado a nivel nacional, lo cual es un registro muy bajo porque la mayoría de los vehículos se encuentran registrados en las ciudades grandes del país, especialmente en la ciudad de Neiva, Bogotá y Cali. Lamentablemente, estos ingresos justos se dejan de tributar porque los vehículos se ven estigmatizados por la violencia y la falta de comercialización cuando se registran en ciudades como Florencia u otras donde el conflicto armado ha sido de mayor impacto.

¹ Decreto 1593 de 1966 “Por el cual se adiciona el Decreto-ley número 2908 de 1960”. (Derogado). En línea: <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1816593>

² Constitución Política de Colombia. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr002.html#95

³ Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT. Corte 31 de agosto de 2024. En línea: <https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras>

⁴ RUNT EN CIFRAS (2024). Corte 31 de diciembre de 2023. En línea:

<https://www.runt.gov.co/sites/default/files/documentos/Balance%20de%20cifras%20del%20sector%202023%20RUNT.pdf>

Con base en lo anterior, este proyecto de Ley busca que el ingreso tributario de los vehículos que circulan en estas ciudades pueda ser recibido sin necesidad del cambio de la matrícula.

Históricamente las entidades territoriales departamentales han recargado la responsabilidad del mantenimiento de la malla vial a las entidades territoriales municipales y estas últimas solo recaudan el 20% del tributo, mientras los departamentos el 80%; Debido a ello, se propone cambiar la destinación y que las entidades territoriales municipales, de ahora en adelante, reciban el 30% del tributo y de esta manera, se refleje el verdadero propósito en la destinación de los recursos.

5. MARCO NORMATIVO

5.1. COMPETENCIA DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1.991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1.992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes" de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la **Ley 3 de 1992** "Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones", consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Tercera, las siguientes:

"ARTÍCULO 2o. 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.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

(...)

Comisión Tercera.

*Compuesta de quince (15) miembros en el Senado y veintinueve (29) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: hacienda y crédito público; **impuestos y contribuciones**; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de la banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación financiera; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro.*

(...)" (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

5.2. CONSTITUCIONALES

Artículos: 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 23, 27, 28, 41, 42, 49, 58, 60, 61, 67, 82, 83, 84, 85, 87, 95, 105, 114, 150 (No. 1, 4, 5, 12, 23), 154, 157, 158, 209, 345, 356 y 359.

5.3. LEGALES

Estatuto Tributario – Decreto 624 de 1989 *“Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los Impuestos Administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales”*.

Ley 488 de 1998. Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales.

Ley 633 de 2000. Por la cual se expiden normas en materia tributaria, se dictan disposiciones sobre el tratamiento a los fondos obligatorios para la vivienda de interés social y se introducen normas para fortalecer las finanzas de la Rama Judicial.

Ley 1819 de 2016. Por medio de la cual se adopta una Reforma Tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones.

Ley 1964 de 2019. Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

6. SOLICITUD DE CONCEPTOS

En virtud del artículo 23 de la Constitución Política que consagra el Derecho de Petición y del artículo 258 de la Ley 5 de 1992 que establece el término de cinco (5) días para dar respuesta a las solicitudes elevadas ante funcionarios autorizados por parte de los Congresistas, y en ejercicio del derecho fundamental del acceso a la información contemplado en el artículo 4 de la Ley 1712 de 2014, el día 6 de septiembre de 2024 se solicitó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y a la Federación Nacional de Departamentos emitir concepto jurídico en el marco de sus funciones al Proyecto de Ley de la referencia.

Sobre el particular, se menciona que, hasta la fecha de presentación de la ponencia, no ha sido remitida ninguna respuesta por parte de las entidades mencionadas.

7. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.

Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:
(...)

- 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.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- 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.
- e) <Literal INEXEQUIBLE>.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación del presente proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, actual ni directo. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal “a” del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

8. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece que *“el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”*.

En cumplimiento de dicho presupuesto normativo, se remitió el día 7 de noviembre de 2023 copia de este proyecto de ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que, en el marco de sus competencias determine la viabilidad fiscal de este proyecto y remita concepto para que sea evaluado al momento de presentar ponencia de primer debate.

Resulta necesario resaltar que la Honorable Corte Constitucional mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2003:

"Por lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."
(Subrayado fuera del texto)

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte en sentencia C-315 de 2008 ha dicho:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 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. (...). El artículo 7º 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."

Finalmente, la Corte Constitucional puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa, de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, donde se manifestó que:

"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. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público." (Subrayado fuera del texto).

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En otras palabras, si bien son los miembros del Congreso de la República a quienes compete la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que el Poder Ejecutivo en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

9. PLIEGO DE MODIFICACIONES

La modificación propuesta tiene como propósito mejorar la redacción y cambiar la distribución del recaudo.

Texto radicado por los autores	Articulado propuesto para primer debate
Artículo 1. Objeto. Lograr una distribución justa del impuesto de vehículos automotores en beneficio de los	Artículo 1. Objeto. Lograr una distribución justa del impuesto de vehículos automotores en beneficio de los

<p>municipios donde transitan realmente.</p>	<p>municipios donde transitan realmente los vehículos automotores.</p>
<p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>	<p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>
<p>“ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el sesenta por ciento (60%). El cuarenta por ciento (40%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración. Estos recursos tendrán destinación específica para el mantenimiento y mejoramiento de la malla vial del Municipio que realiza la respectiva declaración.</p>	<p>“ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el setenta sesenta por ciento (70%) (60%). El treinta cuarenta por ciento (30%) (40%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración. Estos recursos tendrán destinación específica para el mantenimiento y mejoramiento de la malla vial del Municipio que realiza la respectiva declaración.</p>
<p>El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.</p>	<p>El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.</p>
<p>PARÁGRAFO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción”</p>	<p>PARÁGRAFO PRIMERO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción.</p>
<p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en un plazo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, elaborara un formato único nacional, en el cual los contribuyentes podrán realizar una declaración informada de en cual municipio circula su vehículo, este formato será registrado de manera voluntaria por los contribuyentes, ante las autoridades de tránsito municipales.</p>	<p>PARÁGRAFO 1 SEGUNDO. El Ministerio de Transporte en un plazo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un formato único nacional, en el cual los contribuyentes podrán realizar una declaración informada de en cual informando el municipio donde circula su vehículo, este formato será registrado de manera voluntaria por los contribuyentes, ante las autoridades de tránsito municipales.</p>
<p>PARÁGRAFO 2. Las entidades territoriales que reciben el Formato Único Nacional y donde circulan los vehículos, deberán enviar el formato único nacional, a las entidades territoriales, donde se encuentra registrado el mismo y no transita de manera permanente y que está el impuesto, para que estas trasladen los recursos del recaudo a la entidad territorial donde transitan.</p>	<p>PARÁGRAFO 2 TERCERO. Las entidades territoriales que reciben el Formato Único Nacional y donde circulan los vehículos, deberán enviar el formato único nacional, a las entidades territoriales, donde se encuentra registrado el vehículo mismo y no transita de manera permanente y que está el impuesto, para que estas trasladen los recursos del recaudo a la entidad territorial donde transitan.</p>
<p>PARÁGRAFO 3. A partir de la siguiente vigencia fiscal</p>	<p>PARÁGRAFO 3 CUARTO. A partir de la siguiente</p>

<p>de la recepción del formato por parte de la entidad territorial recaudadora, los recaudos deberán seguir siendo trasladados, sin necesidad de diligenciar un nuevo formato, a menos que existan modificaciones en el lugar de residencia nuevamente.</p> <p>PARÁGRAFO 4. Autorízase a las entidades territoriales municipales donde están registrados los vehículos, para realizar el traslado de los recursos de manera justa y oportuna a las entidades territoriales donde transitan los mismo y refrendados en el formato único nacional.”</p>	<p>vigencia fiscal de la recepción del formato por parte de la entidad territorial recaudadora, los recaudos deberán seguir siendo trasladados, sin necesidad de diligenciar un nuevo formato, a menos que existan modificaciones en el lugar de residencia nuevamente.</p> <p>PARÁGRAFO 4 QUINTO. Autorízase a las entidades territoriales municipales donde están registrados los vehículos, para realizar el traslado de los recursos de manera justa y oportuna a las entidades territoriales donde transitan los <u>vehículos mismo</u> y refrendados en el formato único nacional.”</p>
<p><i>Artículo Nuevo. Vigencia</i></p>	<p>Artículo 3. Vigencia. <u>La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</u></p>

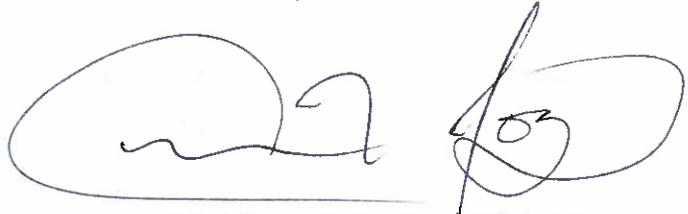
10. PROPOSICIÓN

En los términos anteriores, rendimos ponencia positiva y solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 144 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se modifica el artículo 150 de la Ley 488 de 1998”.

Cordialmente,



WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ
Representante a la Cámara por Caldas
Coordinador Ponente



ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE
Representante a la Cámara por Atlántico
Ponente



JHON FREDY NÚÑEZ RAMOS
Representante a la Cámara CITREP 5 Caquetá -
Huila
Ponente



KATHERINE MIRANDA PEÑA
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente



CHRISTIAN MUNIR GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara por Valle del Cauca
Ponente



CARLOS ALBERTO CARREÑO MARIN
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 144 de 2024 CÁMARA
“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 150 DE LA LEY 488 DE 1998”

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Lograr una distribución justa del impuesto de vehículos automotores en beneficio de los municipios donde transitan realmente los vehículos automotores.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 150 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 150. Distribución del recaudo. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el setenta por ciento (70%). El treinta por ciento (30%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración. Estos recursos tendrán destinación específica para el mantenimiento y mejoramiento de la malla vial del Municipio que realiza la respectiva declaración.

El Gobierno Nacional determinará el máximo número de días que podrán exigir las entidades financieras como reciprocidad por el recaudo del impuesto, entrega de las calcomanías y el procedimiento mediante el cual estas abonarán a los respectivos entes territoriales el monto correspondiente.

PARÁGRAFO PRIMERO. Al Distrito Capital le corresponde la totalidad del impuesto recaudado en su jurisdicción.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El Ministerio de Transporte en un plazo máximo de 60 días a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un formato único nacional, en el cual los contribuyentes podrán realizar una declaración informando el municipio donde circula su vehículo, este formato será registrado de manera voluntaria por los contribuyentes, ante las autoridades de tránsito municipales.

PARÁGRAFO TERCERO. Las entidades territoriales que reciben el Formato Único Nacional donde circulan los vehículos, deberán enviar el formato único nacional a las entidades territoriales donde se encuentra registrado el vehículo y no transita de manera permanente para que estas trasladen los recursos del recaudo a la entidad territorial donde transitan.

PARÁGRAFO CUARTO. A partir de la siguiente vigencia fiscal de la recepción del formato por parte de la entidad territorial recaudadora, los recaudos deberán seguir siendo trasladados, sin necesidad de diligenciar un nuevo formato, a menos que existan modificaciones en el lugar de residencia nuevamente.

PARÁGRAFO QUINTO. Autorízase a las entidades territoriales municipales donde están registrados los vehículos, para realizar el traslado de los recursos de manera justa y oportuna a las entidades territoriales donde transitan los vehículos y refrendados en el formato único nacional.”

Artículo 3. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



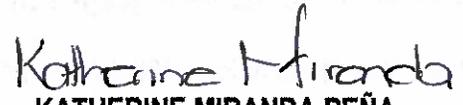
WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ
Representante a la Cámara por Caldas
Coordinador Ponente



ARMANDO ANTONIO ZABARAÍN DE ARCE
Representante a la Cámara por Atlántico
Ponente



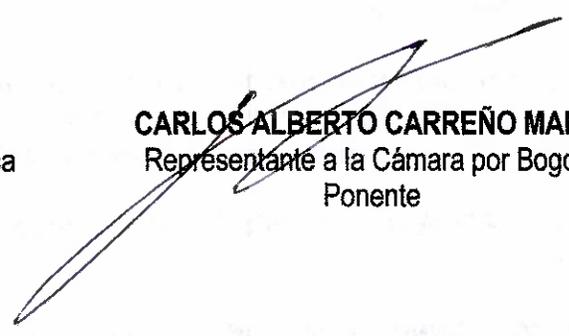
JHON FREDY NÚÑEZ RAMOS
Representante a la Cámara CITREP 5 Caquetá -
Huila
Ponente



KATHERINE MIRANDA PEÑA
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente



CHRISTIAN MUNIR GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara por Valle del Cauca
Ponente



CARLOS ALBERTO CARREÑO MARÍN
Representante a la Cámara por Bogotá
Ponente