

Bogotá D.C., noviembre de 2025

Doctor  
**DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ**  
Secretario General  
Honorable Senado de la República.  
Ciudad

**Asunto:** Radicación del Proyecto de Ley *“Por medio del cual se ordena el pago del Impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso”*.

Respetado Doctor Diego González:

En el marco de las funciones constitucionales y legales que me asisten en calidad de Senador de la República, me permito radicar el Proyecto de Ley *“Por medio del cual se ordena el pago del Impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso”*. En tal sentido, respetuosamente solicito proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**  
Senador de la República.






PROYECTO DE LEY NO. \_\_\_\_\_ DE 2025.

*“Por medio del cual se ordena el pago del Impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso”.*

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** El objeto de la presente ley es establecer un mecanismo de compensación para los propietarios o contribuyentes de vehículos en los departamentos, municipios o distritos donde existan normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos. En particular, se dispone la deducción de los días de restricción del período de causación del impuesto vehicular, y se reglamenta la aplicación de dicho descuento en el periodo gravable siguiente, garantizando así un equilibrio justo para los contribuyentes afectados por estas restricciones.

**ARTICULO 2.** Adiciónense dos párrafos al artículo 144 de la Ley 488 de 1998:

**“Artículo 144. Causación.** El impuesto se causa el 1o. 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 donde existan normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos, ya sea en todo el territorio de su jurisdicción o en parte de él, así como en áreas o regiones metropolitanas, se descontarán del periodo de causación los días de restricción aplicables al vehículo en cuestión.**

**Parágrafo 2. El descuento correspondiente a la restricción aplicada al vehículo se realizará en el periodo gravable siguiente a la aplicación de las normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos, para que puedan ser compensadas al propietario o contribuyente”.**

**ARTICULO 3.** Modifíquese el artículo 146 de la Ley 488 de 1998:

**“Artículo 146. Liquidación del impuesto sobre vehículos automotores.** El impuesto sobre vehículos automotores podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo **adicionando a la liquidación los días en los que no circulo el vehículo el cual será compensado en la vigencia siguiente a su aplicación.** Cuando el sujeto pasivo no esté de acuerdo con la información allí consignada deberá presentar declaración privada y pagar el tributo en los plazos que establezca la entidad territorial.

Para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, el Ministerio de Transporte entregará, en medio magnético y de manera gratuita, antes del 31 de diciembre de cada año, toda la información del RUNT a cada Departamento y al Distrito Capital, que permita asegurar la debida liquidación, recaudo y control del impuesto sobre vehículos automotores.

Para los vehículos que entren en circulación por primera vez será obligatorio presentar la declaración, la cual será requisito para la inscripción en el registro terrestre automotor.

**Parágrafo 1.** El formulario de declaración y pago del impuesto sobre vehículos automotores será diseñado y adoptado por el Departamento Administrativo de la Función Pública, en coordinación con los Departamentos y el Distrito Capital y con el apoyo técnico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Federación Nacional de Departamentos. Estos formularios serán de uso obligatorio”.

**ARTÍCULO 4. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**  
Senador de la República




## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Con el ánimo de proporcionar la Exposición de Motivos concerniente a la presente iniciativa legislativa, se procede en el siguiente orden metodológico:

I.	OBJETO.....	7
II.	INTRODUCCIÓN.....	7
III.	JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY.....	8
	A. IMPUESTO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES .....	8
	B. “PICO Y PLACA” .....	8
	C. DAÑOS MEDIO AMBIENTALES .....	13
IV.	FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES.....	14
	A. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES .....	14
	B. NORMATIVIDAD.....	15
V.	IMPACTO FISCAL.....	19
VI.	POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES.....	21

### OBJETO.

El objeto de la presente iniciativa legislativa es establecer un mecanismo de compensación para los propietarios o contribuyentes de vehículos en los departamentos, municipios o distritos donde existan normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos. Se establece una deducción de los días de restricción del período de causación del impuesto vehicular, reglamentando que la aplicación de dicho descuento se hará en el período gravable siguiente, garantizando así un equilibrio justo para los contribuyentes afectados por estas restricciones.

### INTRODUCCIÓN.

En las últimas décadas, diversas jurisdicciones dentro del territorio nacional han implementado progresivamente mecanismos de restricción de tránsito o circulación de vehículos como una medida orientada a mitigar los problemas de congestión vial, reducir la contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida en las zonas urbanas. Estas medidas, que han significado una disminución en el ejercicio y goce particular de derechos de muchos ciudadanos, encarnan la máxima expresión de la primacía del interés público sobre el particular. Sin embargo, de manera simultánea, el ordenamiento jurídico colombiano consagra un impuesto sobre los vehículos automotores, el cual se causa durante todo el año corrido sin tener en cuenta los

períodos de tiempo en el cual dicho vehículo no pudo transitar por expresa orden de la administración competente.

Es así como estas restricciones, al impactar negativamente en la movilidad de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos automotores, han despertado en la ciudadanía inquietadas relacionadas con la causación del impuesto sobre vehículos automotores.

El presente proyecto de ley busca abordar dicha problemática introduciendo un mecanismo de compensación para los propietarios o contribuyentes afectados por dichas restricciones vehiculares. Con ello, se promueve un trato más equitativo hacia los ciudadanos que se ven obligados a cumplir con estas medidas de restricción vehicular. En últimas, con esta iniciativa se pretende equilibrar las necesidades de regulación del tránsito con los derechos de los propietarios de vehículos, contribuyendo a una sociedad más justa y equitativa.

## JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

### **Impuesto de vehículos automotores.**

El impuesto sobre vehículos automotores es un impuesto nuevo que se creó con la Ley 488 de 1998, el cual unificó los impuestos que hasta ese momento gravaban la propiedad de los vehículos automotores, esto es, el de timbre nacional sobre vehículos automotores, el de circulación y tránsito o rodamiento, que era municipal, y el unificado de vehículos en el Distrito Capital. Así pues, el impuesto de circulación y tránsito es distinto al de vehículos automotores: el primero es municipal y el segundo, nacional, cuyas rentas fueron cedidas a las entidades territoriales (art 138 de la Ley 488 de 1998).

### **“Pico y Placa”**

El “Pico y Placa” es una medida administrativa de restricción temporal a la circulación vehicular, adoptada por las autoridades locales y distritales (alcaldes y secretarías de tránsito) mediante decretos reglamentarios con el fin de regular la movilidad y proteger el interés general.

El “Pico y Placa” no es una medida tributaria ni sancionatoria, sino una política pública de regulación del tránsito.

Su aparaten propósito es mejorar la circulación, reducir la congestión y contribuir a la sostenibilidad ambiental, sin embargo todos estos beneficios se ven reducidos

cuando las administraciones permiten que se paguen valores adicionales para poder circular los días de las restricciones, generando ello mayor ingreso a las administraciones municipales o distritales en el caso de los departamentos, municipios y distritos.

El crecimiento de las ciudades capitales de Colombia, como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, Bucaramanga, Pasto, Armenia, Manizales, Pereira y Cúcuta se ha caracterizado por un aumento significativo en el número de vehículos en circulación, un incremento que ha superado los esfuerzos de las administraciones públicas para desarrollar la infraestructura de la ciudad al ritmo de su población. Como resultado, las vías urbanas han quedado insuficientes para la cantidad de vehículos que las transitan, llevando a la implementación de medidas reactivas para controlar el tráfico vehicular y permitir un crecimiento urbano que corresponda con su población.

La medida reactiva más común para regular el tráfico ha sido el "Pico y Placa", que restringe la circulación de ciertos vehículos durante horas específicas del día. Esta restricción busca reducir la cantidad de vehículos en las calles, permitiendo que aquellos no restringidos se desplacen con mayor eficiencia y mejorando la velocidad promedio del tráfico en la ciudad, situación que la fecha no ha sido suficiente dado a que cada vez se aumentan más las horas de restricción en la circulación.

La adopción del "Pico y Placa" en las ciudades capitales se han basado en el aumento del parque automotor y han justificado su implementación con argumentos sociales, económicos y ambientales.

Socialmente, el Pico y Placa se percibe como una restricción al disfrute del vehículo, ya que su incumplimiento conlleva una sanción económica, la cual fue creada en 1998 en la ciudad de Bogotá. Esta percepción ha trascendido al ámbito económico, relacionándose con el impuesto a vehículos automotores que las gobernaciones departamentales y las alcaldías municipales cobran a los propietarios de vehículos registrados.

Esta restricción debería recalcular el valor de este impuesto anual para que los propietarios paguen solo por el tiempo que pueden utilizar el vehículo. Ambientalmente, la medida se ha justificado como un paliativo para la emisión de gases de combustión vehicular en la atmósfera urbana, en cuanto a la circulación vehicular se han visto insipientes las restricciones establecidas llegando a aumentar cada vez más los días de detención de los automotores.

Los propietarios de vehículos asumen diversos costos al utilizar sus automóviles, incluyendo depreciación, combustible, seguros e impuestos. El impuesto vehicular se paga anualmente, independientemente del uso del vehículo, y desde 2003, las tarifas se basan en el valor comercial del vehículo. Este impuesto es específico y se relaciona con la restricción del "pico y placa".

El "pico y placa" impone un costo adicional a los dueños de vehículos, quienes deben pagar un impuesto mayor, aunque usen menos sus vehículos debido a las restricciones. Antes de esta medida, podían usar sus vehículos todo el año, pero desde su implementación en 1998, para la ciudad de Bogotá deben reducir el uso en 8 horas a la semana, lo que representa 18 días al año y con el nuevo horario de restricción 2024, esta cifra subió alrededor de **98 días** -tres meses y ocho días- de uso restringido.

Para cuantificar el tiempo de restricción que tienen los vehículos en las once (11) capitales donde se aplica el "pico y placa" para el 2024, se realiza el siguiente cuadro de información:

CIUDAD	DIAS POR SEMANA	HORARIO	TIEMPO DE DETENCION (Horas)			Días de no circulación al año	OBSERVACIONES
			Día	Semana	Año		
ARMENIA <sup>1</sup>	1	7 am - 7 pm	12	12	625,716	26	Particulares, motos y taxis **Perímetro de circulación
B/QUILLA <sup>2</sup>	1	6 am - 9 pm	15	15	782,145	33	Servicio publico
BOGOTA <sup>3</sup>	3	6 am - 9 pm	15	45	2346,435	98	Particulares
	1	5:30 am - 9 pm	15,5	15,5	808,2165	34	taxi
	1	5:30 am - 9 pm	15,5	15,5	808,2165	34	Transp. especial (automóvil, camioneta, o campero de 4 pasajeros sin incluir el conductor)
	1	5:00 am - 9 pm	16	16	834,288	35	Transporte de carga (solo sábados)
B/MANGA <sup>4</sup>	2	6 am - 8 pm	14		778,002	32	Particular y público (Sábado por mes 9 am 1 pm )
CALI <sup>5</sup>	1	6 am - 8 pm	14	14	730,002	30	Particular
CARTAGENA <sup>6</sup>	1	7 am - 9 am	4	4	208,572	9	particular

<sup>1</sup> Decreto 59 del 17 de marzo de 2023, Alcaldía de Armenia

<sup>2</sup> Decreto 0205 de 2009, Alcaldía de Barranquilla

<sup>3</sup> Decreto 053 de 2024, Alcaldía de Bogotá

<sup>4</sup> Resolución 626 de 2023, Alcaldía de Bucaramanga

<sup>5</sup> Decreto 0031 de 2024, Alcaldía de Cali

<sup>6</sup> Decreto 02 de 2024, Alcaldía de Cartagena

		6 pm - 8 pm					
	1	6 am - 6 am	24	24	1251,432	52	Taxis
CUCUTA <sup>7</sup>	1	7 am - 8:30 am 11: 30 a m - 2:30 pm 5:30 pm - 7:30 pm	6,5	6,5	338,9295	14	Particulares, motos y taxis **Perímetro de circulación
MANIZALES <sup>8</sup>	1	6 am - 8 pm	14	14	730,002	30	Particulares **Perímetro de circulación
MEDELLIN <sup>9</sup>	1	5:00 am - 8 pm	15	15	782,145	33	Particulares, motos **Perímetro de circulación
PASTO <sup>10</sup>	1	7:30 am - 7 pm	11,5	11,5	599,6445	25	Particulares, motos y taxis
PEREIRA <sup>11</sup>	1	6 am - 8 pm	14	14	730,002	30	Particulares, motos **Perímetro de circulación

*Elaborado: Oficina del HS. Alejandro Carlos Chacón.  
Fuente: páginas de las alcaldías de los municipios en mención*

Según lo decretado en las diferentes ciudades en cuento al pico placa es alarmante revisar como Bogotá restringe para los vehículos particulares 98 días y Cúcuta 52 días en el año, y a partir del 1° de enero de cada vigencia se le es cobrado el impuesto de vehículos automotores sin reconocer los días de restricción en la circulación que al cuantificarse van en detrimento de la economía de los propietarios.

Las tarifas establecidas en la Ley 488 de 1998, en su artículo 150, a los vehículos gravados se aplica a la base gravable de los vehículos nuevos y usados, así como los que se internen temporalmente al territorio nacional, la cual se realiza mediante un levantamiento de información de precios de los usados y nuevos publicados en revistas especializadas, en Internet y en el mercado automotriz, teniendo en cuenta los modelos de estos para la fecha en la cual se elabora la resolución, teniendo en cuenta las norma valuatorias y metodologías existentes para la validación de las bases gravables y está a cargo del Ministerio de Transporte quien antes de finalizar el año se lo envían a las Secretarías de hacienda departamentales o distritales para su aplicación.

<sup>7</sup> Decreto 0212 del 26 de abril de 2024, Alcaldía de Cúcuta

<sup>8</sup> Decreto 0179 de 2022, Alcaldía de Manizales

<sup>9</sup> Decreto 0102 de 2024, Alcaldía de Medellín

<sup>10</sup> Decreto no. 0097 de 2024, Alcaldía de Pasto


<sup>11</sup> Decreto no. 000540 de 26 febrero 2024, Alcaldía de Pereira

## TARIFAS

APLICABLES A LOS VEHÍCULOS  
GRAVADOS, ART. 145 LEY 488 /98

**TARIFA 01**


**\$0**  
a  
**\$54.057.000**



**1,5%**

**TARIFA 02**


**\$54.057.001**  
a  
**\$121.625.000**



**2,5%**

**TARIFA 03**


Más de...  
**\$121.625.001**



**3,5%**

**TARIFA 04**

Motos de más de  
125 c.c.



**1,5%**

*Elaborado: Oficina del HS. Alejandro Carlos Chacón.  
Fuente: Ley 488 de 1998, Artículo 150.*

Para constatar lo que se le está cobrando injustificadamente a los propietarios de vehículos, se realiza un ejemplo para entender de una mejor forma la iniciativa:

### TARIFA 1,5%

(\$0 a \$54.057.000)

CLASE DE VEHICULO	AUTOMOVIL
MODELO	2023
AVALUO	\$ 54.166.000
IMPUESTO DE VEHICULO	\$ 812.490
VALOR IMPUESTO DÍA (365)	\$ 2.226
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	<b>\$ 218.148</b>

### TARIFA 2,5%

(\$54.057.001 a \$121.625.000)

CLASE DE VEHICULO	CAMIONETA
MODELO	2023
AVALUO	\$ 70.170.000
IMPUESTO DE VEHICULO	\$ 1.754.250
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$ 4.806
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	<b>\$ 471.004</b>

### TARIFA 3,5%

(De más de \$121.625.001)

CLASE DE VEHICULO	CAMIONETA
MODELO	2023
AVALUO	\$ 170.000.000
IMPUESTO DE VEHICULO	\$ 5.950.000
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$ 16.301
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	<b>\$ 1.597.534</b>

### TARIFA 1,5%

(Motos de más de 125cc)

CLASE DE VEHICULO	MOTOCICLETA
MODELO	2023
AVALUO	\$ 7.690.000
IMPUESTO DE VEHICULO	\$ 115.350
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$ 316
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	<b>\$ 30.971</b>

## Daños medio ambientales

En las últimas décadas se han experimentado unos niveles de contaminación atmosférica por encima de las normas permitidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Por esta razón, investigadores ambientales realizan esfuerzos

encaminados a cuantificar los contaminantes y analizar los posibles efectos sobre la salud de las personas, sobre los materiales y sobre el ecosistema en general.

Dado lo anterior, dos de los retos más importantes en el propósito de lograr un transporte sostenible en la actualidad, son la contaminación urbana con motivo del rápido crecimiento de las ciudades y su industrialización, y el cambio climático global causado, principalmente, por el incremento en la concentración de los gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera.

Este costo medioambiental es multifactorial en el sentido en que la contaminación proviene de varios factores, principalmente de las emisiones producidas por autobuses, camiones de carga pesada y la producción industrial.

Al momento de la implementación del pico y placa, esta medida no es homogénea dado a que la restricción afecta a cualquier automóvil particular, a pesar de que algunos vehículos contaminan más que otros y se asume un costo financiero al tener que pagar el impuesto vehicular calculado con base en la totalidad del año gravable, sin considerar los periodos de restricción de tránsito.

## FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

### Fundamentos Constitucionales

Los principios tributarios en Colombia están establecidos en su Constitución y en el Estatuto Tributario, los cuales son fundamentales para garantizar un sistema tributario justo y equitativo.

El artículo 95 de la Constitución Política de 1991 establece:

*ARTICULO 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.*

*Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.*

*Son deberes de la persona y del ciudadano:*

*(...)*

**9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.** (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

Ahora bien la Constitución Política de 1991 le otorga al Congreso de la República en su artículo 150 las funciones en la que se destaca:

**ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:**

**1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.**

(...)

**12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.**

Negrilla y subrayado fuera del texto original.

El artículo 338 de la Constitución Política de 1991 establece:

***ARTICULO 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.***

*La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.*

*Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.*

El artículo 363 de la Constitución Política de 1991 establece:

**ARTICULO 363. El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad.**

*Las leyes tributarias no se aplicarán con retroactividad.  
(Negrilla y subrayado fuera del texto original).*

## **Normatividad.**

El impuesto sobre vehículos automotores, (Ley 488 de 1998) reguló, entre otros aspectos, los elementos de la obligación tributaria, su declaración y pago y administración y control.

El artículo 138 de la Ley 488 de 1998, dispone que:

*“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. 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.”*

Así, el nuevo impuesto sobre vehículos sustituyó tres impuestos: el de timbre nacional sobre vehículos automotores, el impuesto de circulación y tránsito y el impuesto unificado de vehículos para el Distrito Capital.

En relación con el impuesto sobre vehículos automotores, la Sala ha señalado que es un impuesto nuevo que se creó con la Ley 488 de 1998 y que unificó los impuestos que hasta ese momento gravaban la propiedad de los vehículos automotores, esto es, el de timbre nacional sobre vehículos automotores, el de circulación y tránsito o rodamiento, que era municipal, y el unificado de vehículos en el Distrito Capital.

Al respecto, la Sala sostuvo lo siguiente<sup>12</sup>:

*“En **sentencia C-720 de 1999** la Corte Constitucional precisó que el impuesto sobre vehículos automotores previsto en el artículo 138 de la Ley 488 de 1998 es un nuevo impuesto del orden nacional, que está regulado integralmente en la misma Ley y que constituye una renta nacional cedida a las entidades territoriales en proporción a lo recaudado en la respectiva jurisdicción. La intención del legislador al presentar el articulado sobre el impuesto de vehículos fue la de unificar en un impuesto todos los que gravan la propiedad de los vehículos automotores (impuesto de timbre nacional sobre vehículos automotores; de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá), para lograr la mayor eficiencia posible en el recaudo y cobro de estos tributos. [...]”*

Así pues, el impuesto de circulación y tránsito es distinto al de vehículos automotores: el primero es municipal y el segundo, nacional, cuyas rentas fueron cedidas a las entidades territoriales (art 138 de la Ley 488 de 1998). Además, el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento, junto con el impuesto de timbre nacional de vehículos automotores y el impuesto unificado de vehículos del Distrito Capital, fueron sustituidos por el impuesto nacional sobre vehículos automotores o unificados en éste.

---

<sup>12</sup> Sentencia de 21 de agosto de 2008, exp 15360, C.P. Héctor J. Romero Díaz

De acuerdo con los artículos 140 y 141 de la Ley 488 de 1998, están gravados con el impuesto sobre vehículos automotores todos los vehículos nuevos o usados y los que se internen temporalmente en el territorio nacional y, sólo están exentos los que expresamente señala la última norma en mención, así:

*“ARTICULO 141. VEHÍCULOS GRAVADOS. Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional, salvo los siguientes:*

- a) Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindrada;*
- b) Los tractores para trabajo agrícola, trilladoras y demás maquinaria agrícola;*
- c) Los tractores sobre oruga, cargadores, mototrillas, compactadoras, motoniveladoras y maquinaria similar de construcción de vías públicas;*
- d) Vehículos y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén destinados a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público;*
- e) Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga.*

*PARAGRAFO 1o. Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional.*

*PARAGRAFO 2o. En la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá, antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado. Para estos efectos la fracción de mes se tomará como mes completo. De igual manera se procederá para las renovaciones de las autorizaciones de internación temporal.*

*PARÁGRAFO 3º A partir del registro de la aprehensión, abandono o decomiso de automotores y maquinaria que sea efectuada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, o de cualquier autoridad pública competente para ello, en el Registro Único Nacional de Tránsito y hasta su disposición a través de las modalidades que estén consagradas en la normativa vigente, no se causarán impuestos ni gravámenes de ninguna clase sobre los mismos.*

*Este tratamiento también aplicará para los referidos bienes que sean adjudicados a favor de la Nación o de las entidades territoriales dentro de los procesos de cobro coactivo y en los procesos concursales, a partir de la*

*notificación de la providencia o acto administrativo de adjudicación a la autoridad que administre el Registro Único Nacional de Tránsito y hasta su disposición a través de las modalidades previstas en el artículo 840 del Estatuto Tributario.*

*Para efectos del presente párrafo, se entenderá por maquinaria aquella capaz de desplazarse, los remolques y semirremolques, y la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada.”*

Los sujetos pasivos del impuesto son los propietarios o poseedores de los vehículos gravados (artículo 142 de la Ley 488 de 1998). La base gravable es el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte, en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable (artículo 143).

Y en relación con las tarifas del tributo, en el artículo 145 del mismo ordenamiento, se dispuso lo siguiente:

*“ARTÍCULO 145. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:*

*1. Vehículos particulares:*

*a) Hasta \$54.057.000 1,5%*

*b) Más de \$54.057.000 y hasta \$121.625.000 2,5%*

*c) Más de \$121.625.000 3,5%*

*2. Motos de más de 125 c.c. 1.5% [...]”*

Si bien el impuesto de vehículos automotores es liquidado por la totalidad del año, con medidas adoptadas por los departamentos, municipios o distritos en cuanto a restricciones de circulación para la regulación del tránsito y la disminución de la contaminación ambiental, el uso o utilización del mismo se ve disminuido en relación con el pago evidenciando un desconocimiento del principio de equidad y justicia que debe guardar todo impuesto o tributo.

La Corte Constitucional ha fallado sobre esta materia y en la **Sentencia C 322/22** precisa lo siguiente:

*[...] El principio de equidad tributaria, contemplado en el artículo 363 de la Constitución, es una expresión concreta del principio de igualdad. En particular, es un criterio con base en el cual se pondera la distribución de las cargas y los beneficios tributarios entre los contribuyentes de forma proporcional a su capacidad económica. En otras palabras, este principio busca que no haya cargas o beneficios excesivos entre los sujetos obligados.*

## PRINCIPIO DE JUSTICIA TRIBUTARIA-Alcances

*El principio de justicia tributaria ha sido interpretado como un mandato general y una síntesis de las exigencias constitucionales que enmarcan el ejercicio del poder impositivo del Estado. En efecto, en virtud de los artículos 95.9 y 363 de la Constitución, los poderes públicos están comprometidos en la consecución de un orden social y económico justo e igualitario. En ese orden de ideas, por disposición constitucional, el sistema tributario se encuentra necesariamente ligado a principios de justicia material. En consecuencia, las leyes tributarias, a pesar de su generalidad e impersonalidad, no pueden pretender privilegios o castigos desproporcionadamente gravosos para situaciones particularizadas. En otras palabras, la proporcionalidad y la razonabilidad de las normas tributarias tienen que proyectarse sobre los distintos elementos del tributo, de suerte que el sistema fiscal resultante sea legítimo desde una perspectiva sustancial.*

## PRINCIPIO DE EQUIDAD TRIBUTARIA-Metodología de análisis/JUICIO DE IGUALDAD EN MATERIA TRIBUTARIA

*El juicio integrado de igualdad es la metodología que la jurisprudencia constitucional ha diseñado y aplicado para examinar la constitucionalidad de las medidas que, prima facie, afectan el principio de equidad tributaria en su dimensión horizontal. En ese sentido, la Corte ha señalado que el principio de equidad tributaria “toma fundamento en el juicio de igualdad, con el propósito de determinar si una medida impositiva, la consagración de una exención o la determinación de una herramienta de recaudo, cumplen o no con la obligación de dar el mismo trato a supuestos de hecho equivalentes o a destinatarios que están en circunstancias idénticas o asimilables”.*

## IMPACTO FISCAL.

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 ordena:

**“Artículo 7o. Análisis del impacto fiscal de las normas.** *En todo momento, 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.*

*Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.*

**El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior.** En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces". (Negrilla y subrayado fuera del texto original).

La Corte Constitucional ofreció discernimiento mediante la Sentencia C-502 de 2007 En respuesta al artículo 7° de la Ley 819 de 2003, que versa sobre el cálculo de impacto fiscal en que pueden incurrir las iniciativas legislativas, en los siguientes términos:

*"(...) 36. Por todo 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. (...)* (Negrilla y subrayado fuera de texto).

En efecto tal como lo señala la Corte Constitucional, en la sentencia anterior es pertinente y necesario el estudio de impacto fiscal que el Ministro de Hacienda debe realizar, pero sin convertirse en un obstáculo para la presentación de iniciativas legislativas.

### **POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES**

Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.

Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite de este.

**ALEJANDRO CARLOS CHACÓN**  
Senador Partido Liberal





