

3. Despacho Viceministro Técnico

Honorable Presidente
WILMER CASTELLANOS
Comisión Tercera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8-68. Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.,



Radicado: 2-2026-039007
Bogotá D.C., 25 de mayo de 2026 17:06

Radicado entrada
No. Expediente 26383/2026/OFI

Asunto: Concepto al informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 469 de 2025 Cámara, "por medio del cual se ordena el pago del impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso." Gaceta del Congreso No. 2189 del 19 de noviembre de 2025.

Respetado Presidente:

De manera atenta y conforme lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003¹, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presenta concepto respecto del informe de ponencia en primer debate del Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

El Proyecto de Ley objeto de análisis, de iniciativa congresional, según lo dispuesto en el texto radicado el once (11) de noviembre de 2025, tiene por objeto "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 período gravable siguiente, garantizando así un equilibrio justo para los contribuyentes afectados por estas restricciones."²

Para su consecución, la iniciativa propone que se establezca un mecanismo de compensación para los propietarios o contribuyentes de impuesto de vehículos en los departamentos, municipios o distritos donde existan normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos, así:

"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.**"³ **(Negritas y subrayado fuera de texto)**

Se debe resaltar que, este proyecto de Ley en su exposición de motivos no indica un impacto fiscal definido, simplemente se limita a referenciar que debe realizarse, pero que su ausencia no puede convertirse en un obstáculo para la presentación de la iniciativa legislativa.

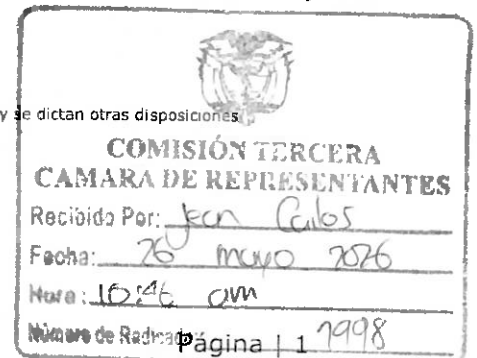
Ahora bien, desde el punto de vista sustancial, la propuesta introduce una relación entre el hecho generador del impuesto y un elemento de carácter administrativo y temporal, como lo es la restricción a la circulación. En efecto, de conformidad con la Ley 488 de 1998⁴, el hecho generador del impuesto sobre vehículos automotores está constituido por la propiedad o posesión del bien, con independencia de su uso efectivo. Por su parte, las restricciones de tránsito y circulación corresponden a medidas administrativas adoptadas por las autoridades locales en ejercicio de sus competencias.

¹ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

² Gaceta del Congreso No. 2189 del 11 de noviembre de 2025. Pág. 22.

³ Gaceta del Congreso No. 19 de 22 de enero de 2026, Pág. 18

⁴ Ley 488 de 1998, artículo 138



COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Juan Carlos
Fecha: 26 mayo 2026
Hora: 10:46 am
Número de Radicado: 2-2026-039007 Página | 1 9998



Continuación oficio

En este contexto, el proyecto pretende equiparar un elemento estructural del tributo con una circunstancia accesoria, por lo que se recomienda complementar la exposición de motivos del proyecto indicando de manera más detallada la importancia del tiempo de usufructo de un vehículo, dentro de los derechos adquiridos por la propiedad de una cosa.

De manera general se contextualiza; el artículo 334 Constitucional señala que el Estado podrá intervenir en la economía con el fin de alcanzar de manera progresiva los fines del estado Social de Derecho, siempre que esto se desarrolle en un marco de sostenibilidad fiscal que, en todo caso deberá priorizar el gasto público social. Igualmente, que todo beneficio tributario que se incluya en un proyecto de Ley debe contar con el aval del Gobierno nacional, representado en este Ministerio en asuntos tributarios⁵, de acuerdo con lo establecido en el artículo 154 de la Carta Política y la interpretación de este artículo por la Corte Constitucional⁶, so pena de incurrir en un vicio de inconstitucionalidad al no contar con el aval de este Ministerio, por las razones expuestas.

En sintonía con lo anterior, respecto del proyecto de ley se identifican vacíos en materia de distribución de competencias, esto, por cuanto el impuesto sobre vehículos automotores es administrado por los Departamentos y por el Distrito Capital, quienes perciben el 80% y el 100% del recaudo, respectivamente⁷, mientras que los municipios participan únicamente como beneficiarios de un porcentaje, sin facultades de administración control sobre el impuesto. No obstante, las medidas de restricción a la circulación son adoptadas por las autoridades municipales. En el caso del Distrito Capital, confluyen ambas competencias.

Esta disociación puede generar inconvenientes para la implementación del mecanismo propuesto, en la medida en que los Departamentos, como sujetos activos del impuesto, no cuentan con el control directo sobre las restricciones de tránsito que servirían de base para la compensación. En consecuencia, su aplicación exigiría el conocimiento integral y actualizado de las múltiples medidas adoptadas por los municipios de su jurisdicción, lo cual introduce una carga operativa significativa y compleja que no se encuentra identificada en este proyecto.

A lo anterior, se suma el hecho de que en el proyecto de ley en su artículo 3, no delimita de manera efectiva la aplicación del mecanismo de compensación propuesto. En efecto, solo menciona que el mismo "*podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo adicionando a la liquidación los días en los que no circule el vehículo el cual será compensado en la vigencia siguiente a su aplicación*"... Se tiene que no es precisa la información cuantitativa ni cualitativa de los días que darían lugar a la compensación (ejemplo; días máximos) ni se establece si estos días corresponden exclusivamente a la jurisdicción donde se encuentra matriculado el vehículo o si se incluyen restricciones impuestas en otras entidades territoriales. Esta indeterminación afecta la seguridad jurídica y dificulta la correcta liquidación del tributo.

Dado lo anterior, se considera importante que el proyecto identifique el mecanismo de compensación propuesto debe ajustarse y contener las variables respecto del manejo del impuesto en Departamentos y Municipios, dado que el primero es el administrador fiscal y recaudador del impuesto, y los segundos son los administradores locales a nivel de restricciones de circulación.

Así mismo, se identifican aspectos a mejorar en relación con la aplicación del mecanismo en contextos donde coexisten múltiples regímenes de restricción dentro de un mismo Departamento, así como en los escenarios en que el contribuyente reside en una entidad territorial distinta a aquella donde se encuentra matriculado el vehículo.

Finalmente, se destaca antecedente de la Corte Constitucional⁸, y que respecto de la facultad del legislador para establecer beneficios tributarios indica que esta debe fundarse en razones de orden fiscal, económico o social, y respetar los principios de equidad, eficiencia y progresividad del sistema tributario⁹. En el proyecto de ley analizado, tales consideraciones no se encuentran suficientemente desarrolladas.

⁵ Decreto 4712 de 2008 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

⁶ Ver, entre otras, la sentencia C-821 de 2011 visar si

⁷ Memorando de 9 de febrero de 2026, Radicación 3-2026-002522, Subdirección de Fortalecimiento Institucional Territorial

⁸ Corte Constitucional. Sentencia C - 109 de 2023. MS. Paola Andrea Meneses Mosquera. "96. (...) tales como: (i) la recuperación y desarrollo de áreas geográficas deprimidas en razón de desastres naturales; (ii) el fortalecimiento patrimonial de empresas o entidades que ofrecen bienes o servicios de sensibilidad social; (iii) el incremento de la inversión en sectores vinculados con la generación de empleo masivo; (iv) la protección de determinados ingresos laborales; (v) la protección a los cometidos de la seguridad social; y (vi) en general, una mejor redistribución de la renta global que ofrece el balance económico del país."

⁹ Ibidem



Continuación oficio

En ese orden, se considera que el actual proyecto de Ley presenta inconvenientes técnicos y jurídicos para su implementación, y dadas las implicaciones fiscales que tendría el proyecto de ley, se hace necesario que se dé cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

En los anteriores términos, en el marco de las competencias establecidas en la Ley 819 de 2003, este Ministerio rinde concepto no favorable respecto del proyecto de ley del asunto, y solicita se tengan en cuenta las consideraciones aquí presentadas, con el fin de que estas sean discutidas durante las deliberaciones legislativas respectivas¹⁰. Así mismo, manifiesta su voluntad de colaborar con la actividad legislativa en términos de disciplina fiscal, constitucional y legal vigente.

Cordial saludo,
Firmado digitalmente por:
LEONARDO ARTURO PAZOS
GALINDO

LEONARDO ARTURO PAZOS

Viceministro Técnico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público
DIAN/DGPM/OAJ

Copia: Dr. Elizabeth Martínez Barrera, Secretaria Comisión Tercera Constitucional de la Cámara de Representantes

Elaboró: Óscar Alberto García Gómez
Revisó: María Angelica Bustillo Adachi
Aprobó: Rosa Dory Chaparro Espinosa

¹⁰ Corte Constitucional de Colombia, Sentencia 075 de 2022. Magistrado Ponente Dr. Alejandro Linares Cantillo.



Comisión Tercera <comision.tercera@camara.gov.co>

PL 469 2025C C P1 (Impuesto Automotores)

1 mensaje

Oficina Enlace Congreso <enlacecongreso@minhacienda.gov.co>
Para: Comisión Tercera <comision.tercera@camara.gov.co>

26 de mayo de 2026 a las 10:36 a.m.

Honorable Presidente

WILMER CASTELLANOS

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No. 8-68. Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá D.C.,

Asunto: Concepto al informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 469 de 2025 Cámara, "por medio del cual se ordena el pago del impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso." Gaceta del Congreso No. 2189 del 19 de noviembre de 2025.


Respetado Presidente:

De manera atenta y conforme lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 20031, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presenta concepto respecto del informe de ponencia en primer debate del Proyecto de Ley del asunto,

Cordialmente,



Oficina Enlace Congreso
enlacecongreso@minhacienda.gov.co
Conmutador (57) 601 3811700 Extensión:
Carrera 8 No. 6 C 38 - Código Postal 111711
Bogotá D.C. Colombia
www.minhacienda.gov.co

 **PL 469 2025C C P1 (Impuesto Automotores).pdf**
144K

