



## GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 19

Bogotá, D. C., jueves, 22 de enero de 2026

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA  
PARA PRIMER DEBATE DEL  
PROYECTO DE LEY NÚMERO 466 DE  
2025 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el valor para la exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA) a la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se modifica parcialmente el Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., diciembre 15 de 2025

Honorable Representante

WILMER YAIR CASTELLANOS  
HERNÁNDEZ

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Radicación de Ponencia para  
Primer Debate.

De conformidad con lo establecido en los artículos 150, 153 y 157 de la Ley 5ª de 1992 y en cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la honorable Cámara de Representantes, nos permitimos rendir Informe Ponencia Positiva para Primer Debate al Proyecto de Ley número 466 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el valor para la exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA) a la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se modifica parcialmente el Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,

OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA  
Coordinador Ponente

1. TRÁMITE LEGISLATIVO Y  
ANTECEDENTES

Este es un proyecto de ley ordinaria, de origen congresional, que, según el contenido de su articulado y su justificación, le corresponde su competencia a la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto de conformidad con el tercer inciso del artículo 2º de la Ley 3ª de 1992 y 183 de la Ley 5ª de 1992.

El presente proyecto de ley es de **Iniciativa Congresional**, y fue radicado el día 12 de noviembre de 2025 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes para que se le diera el trámite dispuesto en el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992 por los honorables Representantes *Armando Antonio Zabaraín D'Arce, Carlos Edward Osorio Aguiar, Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Elkin Rodolfo Ospina Ospina, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Jairo Humberto Cristo Correa, Jhon Jairo Berrío López, Juan Felipe Corzo Álvarez, Luis Carlos Ochoa Tobón, María del Mar Pizarro García, Modesto Enrique Aguilera Vides, Holmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Yenica Sugein Acosta Infante, y María del Mar Pizarro*, quedando publicado en la **Gaceta del Congreso** número 2160 de 2025.

El día 10 de diciembre de 2025, la Secretaría General de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, mediante Oficio número C.T.C.P.3.3.614-25C designó como ponentes del proyecto de ley en mención a los honorables Representantes *Holmes Echeverría de la Rosa* y *María del Mar Pizarro*, en calidades de Coordinador Ponente y Ponente respectivamente.

2. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

El objeto central de este proyecto de ley es la adopción de una medida de política económica y fiscal de carácter urgente y específico, orientada a la protección de la industria nacional colombiana.

El proyecto busca corregir la severa distorsión competitiva generada por el régimen de importaciones “de minimis”, el cual es sistemáticamente explotado por plataformas digitales de comercio electrónico transfronterizo para comercializar sus productos en el territorio nacional con una ventaja tributaria artificial del 19% de IVA.

La finalidad última es restaurar el principio de equidad tributaria, salvaguardar cerca del 99% de las empresas colombianas que generan bienes y productos nacionales, protegiendo los empleos que dependen de este sector productivo, y modernizar la respuesta del Estado frente a los modelos de negocio disruptivos de la economía digital que hoy amenazan la industria nacional.

Este proyecto de ley se encuentra integrado por el siguiente **CONTENIDO**:

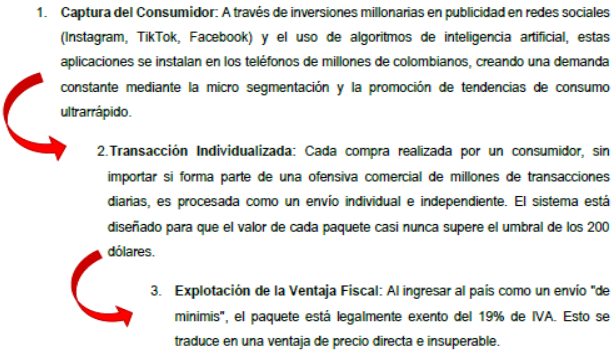
ARTÍCULO	CONTENIDO
1	Objeto
2	Modificación del Estatuto Tributario y eliminación del literal
3	Base Gravable
4	Implementación y Fiscalización
5	Vigencia

2.1 La justificación de este proyecto de ley tiene su fundamento en:

2.1.1 El Mecanismo de la Distorsión: Aplicaciones Digitales y el Abuso del Régimen “De Minimis”

El artículo 428 literal j) del Estatuto Tributario permite que las importaciones inferiores a USD 200 ingresen al país sin pagar IVA ni arancel, siempre que sean compras personales y sin carácter comercial. Sin embargo, este beneficio ha sido sistemáticamente desnaturalizado por plataformas extranjeras que fraccionan pedidos y utilizan intermediarios para introducir mercancía a gran escala.

Estas plataformas no son simples tiendas en línea; son ecosistemas logísticos y de marketing altamente sofisticados cuyo modelo se perfecciona en tres pasos:



Es por lo anterior que un bien vendido por un productor nacional en \$100.000 debe incluir \$19.000 de IVA; la aplicación internacional vende un producto similar en \$81.000 y aun así obtiene el mismo ingreso base.

Este fenómeno constituye un contrabando técnico a escala masiva, amparado por una norma obsoleta, por lo que NO se trata de una evasión, sino de una elusión tributaria sistemática y planeada que se opone a la política de fomento de la industria nacional y de equidad fiscal del país.

2.1.2 Importaciones de Bajo Costo – minimis

A pesar de que la importación de todo tipo de bienes o servicios se encuentra sujeta al pago de IVA, la importación de productos de bajo costo, minimis<sup>1</sup>, se encuentra exenta del pago de este impuesto al momento de ingresar al país.

Esta medida, fue incorporada por medio de la Ley 1607 de 2012 como reflejo de una práctica ampliamente usada en su momento a nivel internacional, y que permitía reducir el costo de recaudo del IVA.

De acuerdo con la OCDE<sup>2</sup>, en años donde las mercancías de bajo costo representaban una pequeña proporción del comercio total, la importación de minimis por medio del sistema arancelario tradicional generalmente implicaba mayores costos relativos a los beneficios percibidos por el recaudo del impuesto.

No obstante, el incremento acelerado del comercio minorista (retail) digital durante los últimos años, se ha traducido en un aumento del costo por la exención del IVA a los minimis. Gracias al auge reciente del retail digital, se ha observado un incremento acelerado del comercio de productos de bajo costo por medio de internet, especialmente por parte de negocios localizados en jurisdicciones donde no causan el pago de IVA<sup>3</sup>.

Lo anterior, se traduce en la disminución de la equidad horizontal con empresas domésticas, la cuales enfrentan una desigualdad de condiciones debido al pago de impuestos al interior del país, y de

<sup>1</sup> Corresponde a la importación de bienes de tráfico postal, envíos urgentes o envíos de entrega rápida con valor inferior a USD \$200, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral j del artículo 428 del ET.

<sup>2</sup> OECD. (2024). Consumption Tax Trends 2024: VAT/GST and Excise, Core Design Features and Trends. OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/dcd4dd36-en>.

<sup>3</sup> Ibid.

acuerdo con la Acción 1 del programa BEPS<sup>4</sup>, este es una problemática que requiere ser atendida para equiparar los costos y beneficios del recaudo de IVA a nivel internacional.

En consecuencia, durante los últimos años, varios países han optado por la eliminación de la exención del IVA a los minimis, incrementando el recaudo y eliminando las distorsiones que esta exención genera, resaltando en particular, que desde 2018, países como Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Suiza, Reino Unido y la Unión Europea han eliminado o modificado la exención a los minimis, con el objetivo de igualar las condiciones entre comercio retail doméstico y el retail por medio de canales virtuales.

Asimismo, existen ejemplos recientes de países que también han implementado la eliminación de la exención a la importación de productos de bajo costo, como el caso Estados Unidos, en donde existía una exención de IVA a la importación de minimis por valor inferior a los USD \$800<sup>5</sup>. En la actualidad, de acuerdo con el estudio Consumption Tax Trends 2024 de la OCDE<sup>6</sup>, solo 10 países de una muestra de 37 presentan algún tipo de exención en la importación de minimis, entre los cuales Colombia resalta por presentar el segundo umbral más alto (USD \$200), solo superado por Costa Rica (\$500).

De esta forma, el presente proyecto de ley propone la derogación del numeral j del artículo 428 del ET, eliminando así la exención de IVA a la importación de minimis, y con esta modificación, se busca eliminar las distorsiones negativas de esta exención sobre el comercio local, así como fortalecer el recaudo del IVA al interior del territorio nacional. De acuerdo con estimaciones realizadas por la DIAN, la implementación de esta propuesta permitiría incrementar el recaudo en aproximadamente \$640 mm para el año 2026.

**2.1.3 La Urgencia de Nivelar el Terreno: Equidad, Empleo y Soberanía Productiva**

La presente ley es una respuesta directa y necesaria a esta realidad social y actual; no busca prohibir ni limitar el comercio electrónico, ni mucho menos, sino que busca modernizar la regulación para que refleje las realidades del comercio del siglo XXI protegiendo una empresa nacional compuesta por productores, fabricantes y exportadores.

Es necesario regular el tema por:

<sup>4</sup> OECD. (2015). Addressing the Tax Challenges of the Digital Economy, Action 1 - 2015 Final Report. OECD/G20 Base Erosion and Profit Shifting Project. OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264241046-en>.

<sup>5</sup> De acuerdo con la Ley 119-21, sección 70531, la eliminación de la exención del IVA a las importaciones de bajo costo será efectiva a partir del 1 de julio de 2027. Adicionalmente, se crean multas por un valor de USD \$5.000 por el no cumplimiento de esta disposición, y de USD \$10.000 por reincidencia.

<sup>6</sup> OECD. (2024). Consumption Tax Trends 2024: VAT/GST and Excise, Core Design Features and Trends. OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/dcd4dd36-en>.

- **Por Equidad Tributaria (Art. 363, Constitución Política):** Es insostenible que una PYME en Itagüí, Bogotá o Cúcuta deba competir con una corporación multinacional que goza de una exención del 19% de IVA por el simple hecho de operar a través de una aplicación.

Esta ley elimina ese privilegio y obliga a todos los actores a competir bajo la misma carga impositiva.

- **Por la Protección del Empleo:** La pérdida de cada punto porcentual de participación de mercado de la industria nacional frente a estas importaciones se traduce en la destrucción de miles de empleos formales.

Gravar estas importaciones no solo frena la sangría de puestos de trabajo, sino que incentiva la reinversión en la producción local.

- **Por Soberanía Productiva:** Un país que renuncia a su capacidad de producir bienes esenciales como el vestuario y el calzado pierde autonomía y se vuelve vulnerable a las fluctuaciones de las cadenas de suministro globales.

Fortalecer la industria nacional es una decisión estratégica.

**2.1.4 Justificación Técnica y Económica: Una Medida Quirúrgica y Factible**

La solución que propone este proyecto es tecnológicamente viable y económicamente racional.

**En primer lugar, la viabilidad Técnica, aquí,** la DIAN tiene la capacidad de implementar esta medida, donde la fiscalización se focalizará en las subpartidas arancelarias de los productos.

La clave de la implementación, como lo demuestra la experiencia en la Unión Europea, es hacer responsables a los facilitadores del comercio: **las propias plataformas y las empresas de mensajería.**

La ley mandata a la DIAN a desarrollar los mecanismos para que estas empresas liquiden y recauden el IVA en el punto de venta digital, así, si una aplicación puede procesar un pago con tarjeta de crédito en milisegundos, también puede liquidar y añadir el impuesto correspondiente al país de destino.

**Por otro lado, la racionalidad Económica,** pues el impacto fiscal de esta medida es positivo por partida doble. Primero, genera un **recaudo directo** que hoy el Estado no percibe y segundo, y más importante, genera un **beneficio económico indirecto** al proteger la base gravable existente (empresas nacionales), preservar el empleo (y el consumo que este genera) y fomentar un entorno de competencia leal que atraiga inversión a la industria local.

El costo fiscal de no actuar y permitir el desmantelamiento de este sector es incalculablemente mayor que cualquier costo de implementación.



2.1.5 Evidencias de uso indebido

El informe de justificación del Proyecto de Ley número 300 de 2024 Cámara, presentado por el Ministerio de Hacienda, señaló que, aunque en Colombia todas las importaciones de bienes y servicios están sujetas al IVA, las operaciones de bajo valor (régimen de minimis) se encuentran exentas del pago de este impuesto en el momento de su ingreso al país.

Esta excepción fue incorporada mediante la Ley 1607 de 2012, siguiendo una práctica común en la mayoría de las economías de la OCDE en ese momento, cuyo propósito era simplificar la administración tributaria y reducir los costos de recaudo asociados a operaciones de escaso valor fiscal.

Según la OCDE, en los años en que las mercancías de bajo valor representaban una fracción mínima del comercio internacional, los costos administrativos de gravar estos envíos superaban los ingresos obtenidos por el recaudo del IVA, razón por la cual su exención era económicamente eficiente. Sin embargo, el crecimiento acelerado del comercio digital minorista en los últimos años transformó este panorama. El auge de plataformas internacionales que venden directamente al consumidor, muchas de ellas radicadas en jurisdicciones donde no se genera IVA, ha provocado un aumento significativo del volumen de envíos de bajo costo, incrementando el costo fiscal de la exención.

Este fenómeno ha erosionado la equidad tributaria, ya que las empresas nacionales que operan formalmente dentro del país sí deben asumir el IVA y otros gravámenes, enfrentando condiciones competitivas desiguales.

De acuerdo con la Acción 1 del Plan BEPS de la OCDE, este tipo de asimetrías fiscales debe corregirse mediante mecanismos que nivelen las cargas tributarias entre el comercio local y el transfronterizo.

En respuesta, numerosos países han eliminado o modificado sus regímenes de exención para los minimis.





Desde 2018, Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Suiza, el Reino Unido y la Unión Europea han eliminado el beneficio o ajustado sus umbrales con el objetivo de equiparar las condiciones entre el comercio tradicional y el digital. Incluso Estados Unidos, que históricamente mantenía una exención para envíos inferiores a USD 800, ha empezado a restringirla para ciertos países de origen y categorías de producto.

El estudio “Consumption Tax Trends 2024” de la OCDE evidencia esta tendencia: solo 10 de los 37 países analizados mantienen algún tipo de exención en importaciones de bajo valor. En ese grupo, Colombia sobresale por tener el segundo umbral más alto del mundo (USD 200), superada únicamente por Costa Rica (USD 500), lo que la posiciona entre las jurisdicciones más permisivas en esta materia.

De acuerdo con el mismo proyecto de ley citado, se afirma que en 2024 las importaciones por tráfico postal y envíos urgentes de hasta USD 200 alcanzaron USD 1.552 millones, el doble que en 2022. Este mismo análisis señala que la diferencia de precio frente al comercio formal puede ir de 19% a 60%, lo que incentiva showrooming: probar en tienda física y comprar por la ruta exenta.

Para conocer la prueba del uso abusivo del beneficio otorgado en el régimen de “mínimis”, basta con visitar cualquier población en Colombia y evidenciar los “Centros de Distribución” informales que quienes comercializan este tipo de elementos han establecido para la distribución a clientes finales. Es claro que la importación de estos productos de manera fraccionada se hace con la intención de su reventa desnaturalizando la exención de arancel e IVA otorgada en la norma.

Las fotos que a continuación se aportan como evidencias, son de ciudades capitales de departamento como Cúcuta y Popayán, pero también de poblaciones como Andes, Antioquia (población de 43.000 habitantes) y Titiribí, Antioquia (población de 12.000 habitantes que recibe entre 80 y 100 bolsas de las SHEIN al día). Así mismo, en algunas poblaciones ya identifican sus locales comerciales como “Centros de Distribución” de SHEIN.

	
Popayán, Cauca	Popayán, Cauca
	
Buzón Shein, Titiribí, Antioquia	Buzón Shein, Titiribí, Antioquia
	





Buzón plataformas digitales, Andes, Antioquia.

2.1.6 Cifras relevantes:

- USD 1.552 millones en 2024 por envíos ≤ USD 200. Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Exposición de motivos – Proyecto de Ley número 300 de 2024 (Ley de Financiamiento). Bogotá D.C., 2024. (Min Hacienda, Exposición de Motivos PL 300/2024).
- Crecimiento de venta por unidades en 2024 x2 respecto de 2022. Fuente: Cálculo incluido en la exposición de motivos del Proyecto de Ley número 300 de 2024, con base en estadísticas de comercio exterior de la DIAN (2022–2024). Min Hacienda, Exposición de Motivos PL 300/2024.
- Origen China ≈ 75% y composición textil/confección/calzado/accesorios ≈ 60%. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). Estadísticas de comercio exterior: importaciones por tráfico postal y envíos urgentes, 2022-2024.
- Recaudo dejado de percibir ≈ COP 1,8 billones. Estimación con base en datos de comercio exterior de la DIAN (2024) y tarifas promedio arancelarias y de IVA reportadas por la Organización Mundial del Comercio (OMC) (Trade Policy Review Colombia 2024).
- Comercio electrónico 2023: COP 62,1 billones y 370,5 millones de transacciones. Fuente: Cámara Colombiana de Comercio Electrónico (CCCE). Informe de comportamiento del comercio electrónico en Colombia 2023. Bogotá, D. C., febrero de 2024. CCCE, Informe e-Commerce Colombia 2023.

2.1.7 Abuso del derecho y régimen de competencia

Cuando un operador divide pedidos, usa reiteradamente el tope de USD 200 o importa unidades idénticas con destino a reventa, usa un beneficio fiscal para un fin distinto al legislado: eso es abuso del derecho (artículo 83 C.P.). La jurisprudencia ha sancionado la fragmentación para eludir tributos.

Esto genera competencia desleal frente a productores nacionales y comercio organizado que sí pagan tributos.

El abuso en materia tributaria en Colombia está regulado principalmente por el artículo 869 del

Estatuto Tributario (ET). Este artículo, introducido por la Ley 1819 de 2016, otorga a la DIAN la facultad de reconfigurar operaciones o series de operaciones que constituyan abuso tributario y, en consecuencia, desconocer sus efectos fiscales.

En línea con lo anterior se considera abuso tributario cuando se utilizan actos o negocios jurídicos artificiosos sin un propósito económico o comercial válido, con el objetivo de obtener un provecho tributario. Así mismo, se consideran artificiosos aquellos actos o negocios que no son razonables en términos económicos, generan un beneficio fiscal elevado sin asumir riesgos empresariales, o cuya forma legal esconde la verdadera intención de las partes. En estos casos, la DIAN tiene la potestad de determinar la verdadera naturaleza de una operación, más allá de cómo la presente el contribuyente, y calcular los impuestos, intereses y sanciones correspondientes.

2.1.8 Comparativo con otras legislaciones

Colombia posee uno de los umbrales más altos y permisivos del continente, lo que la convierte en un destino atractivo para estrategias de evasión fiscal.

PAÍS / REGIÓN	LÍMITE “DE MINIMIS”	CONDICIONES Y RESTRICCIONES
EE. UU.	USD 800	Desde 2025, excluye a China y Hong Kong por abuso comercial. Exige identificación del destinatario final.
UNIÓN EUROPEA	EUR 150	Se aplica solo a compras personales, con registro obligatorio del vendedor en el sistema IOSS (Import One Stop Shop).
MÉXICO	USD 50	Solo para uso personal; prohíbe importaciones repetitivas de un mismo proveedor.
BRASIL	USD 50	Exclusivamente para envíos entre personas naturales; ventas comerciales pagan arancel e IVA.
COLOMBIA	USD 200	Exento de IVA y arancel, sin control sobre uso comercial.

2.2 BREVE MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO

En primer lugar, es menester resaltar que la Constitución Política en su artículo 150, otorga al Congreso la competencia legislativa y así mismo, especifica las funciones que ejerce por medio de ellas. De igual modo, está fundamentado en las facultades constitucionales del Congreso de Colombia, otorgadas en los artículos 114 y 154 de la Constitución Política, que reglamentan su función legislativa y facultan al Congreso para presentar este tipo de iniciativas:

**“Artículo 114.** *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. El Congreso de la República estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes”*

**“Artículo 154.** *Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.*

No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Las Cámaras podrán introducir modificaciones a los proyectos presentados por el gobierno.

**Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieran a relaciones internacionales, en el Senado”.** (Subrayado y negrita por fuera de texto).

La jurisprudencia constitucional ha dispuesto que la iniciativa legislativa no es otra cosa que “la facultad atribuida a diferentes actores políticos y sociales para concurrir a presentar proyectos de ley ante el Congreso, con el fin de que este proceda a darles el respectivo trámite de aprobación. Por eso, cuando la Constitución define las reglas de la iniciativa, está indicando la forma como es posible comenzar válidamente el estudio de un proyecto y la manera como éste, previo el cumplimiento del procedimiento fijado en la Constitución y las leyes, se va a convertir en una ley de la República.” (Sentencia C-1707 de 2000, M. P. Cristina Pardo Schlesinger).

Respecto al marco legal que atañe la competencia del Congreso, la Ley 5ª de 1992 contempla las siguientes disposiciones:

**“Artículo 6º. Clases de funciones del Congreso.** El Congreso de la República cumple:

(...)

2. *Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación”.*

**“Artículo 139. Presentación de proyectos.** Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus Plenarias”.

**“Artículo 140. Iniciativa legislativa.** Pueden presentar proyectos de ley:

1. *Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas”.*

Entre tanto, la Ley 3ª de 1992 - “Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones”, entrega competencias a la Comisión Tercera Constitucional Permanente para conocer del presente proyecto de ley de conformidad con las disposiciones del siguiente artículo:

**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; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro.

(...).

Respecto a las iniciativas que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales, el artículo 154 de la Constitución Política en su inciso 2º reza lo siguiente:

**“No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales”.** (Negrita y subrayado por fuera del texto).

A la luz del precitado artículo, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del gobierno las leyes que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales. No obstante, en el presente caso, la iniciativa legislativa no contraviene la reserva de iniciativa gubernamental prevista en el inciso segundo del artículo 154 de la Constitución Política, toda vez que el proyecto de ley no decreta, crea ni amplía exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales. Por el contrario, su contenido se orienta a restringir y redefinir una exención preexistente en el Impuesto sobre las Ventas (IVA), con el fin de corregir distorsiones en la aplicación del régimen tributario, fortalecer el principio de equidad fiscal y ampliar la base gravable del tributo.

En consecuencia, al no tratarse de una norma que otorgue beneficios tributarios sino de una medida que limita un tratamiento excepcional vigente, la iniciativa se inscribe válidamente dentro de la competencia legislativa del Congreso por iniciativa parlamentaria, sin que resulte exigible la iniciativa exclusiva del Gobierno nacional.

Por otro lado, el artículo 83 constitucional, referente a la buena fe, no ampara conductas orientadas a aprovechar un beneficio pensado para consumidores finales para introducir mercancía con destino a comercialización.

*“Artículo 83. Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas”.*

Por otro lado, el Estatuto Aduanero (Decreto número 1165 de 2019) y su reglamentación DIAN regulan los envíos de entrega rápida/tráfico postal mediante la creación de un marco normativo para los servicios de mensajería y paquetería, estableciendo requisitos para su operación y garantizando el cumplimiento de la normativa aduanera.

Además, este decreto prohíbe la fragmentación de envíos, es decir, no se permite dividir un solo envío en múltiples partes para intentar eludir los límites de valor o peso establecidos, lo que podría incurrir en sanciones por parte de la autoridad aduanera.

Finalmente, una interpretación restrictiva de exenciones, donde la jurisprudencia contenciosa ha reiterado que los beneficios tributarios se interpretan de forma restrictiva y su uso para finalidades distintas configura abuso del derecho.

### 3. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley no genera impacto fiscal alguno para el Estado colombiano, en la medida en que no ordena gasto público, no modifica partidas presupuestales existentes ni crea nuevas obligaciones económicas a cargo del Gobierno nacional o de las entidades territoriales.

Por el contrario, la iniciativa limita una exención vigente del Impuesto sobre las Ventas (IVA) aplicable a las importaciones bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, ampliando la base gravable del tributo y fortaleciendo los ingresos corrientes de la Nación. En ese sentido, su impacto fiscal es positivo, al contribuir al incremento del recaudo y a la corrección de distorsiones que afectan la equidad tributaria y la competencia leal, en concordancia con los principios de sostenibilidad fiscal y responsabilidad macroeconómica previstos en los artículos 334 y 363 de la Constitución Política y con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Desde una perspectiva técnico-fiscal, el proyecto se enmarca plenamente en los límites definidos por el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), al no introducir obligaciones que impliquen erogaciones presupuestales ni afectar el equilibrio macroeconómico previsto por la Ley 819 de 2003, *“por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal”*.

El articulado propuesto no ordena inversiones, transferencias, subsidios o gastos operativos, ni dispone de recursos del Presupuesto General de la Nación o de los presupuestos locales, y tampoco faculta al Gobierno nacional para ejecutar obras, programas o convenios específicos en beneficio de una ciudad o municipio determinado; por el contrario, se limita a definir un marco jurídico uniforme y orientador, que permita armonizar la gestión que actualmente realizan los entes territoriales en materia de seguridad comunitaria.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, toda iniciativa legislativa que ordene gasto o genere beneficios tributarios debe contener un análisis explícito de impacto fiscal y ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

En este sentido, el precepto dispone que:

*“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”.*

Este mandato, complementado por la Ley 1473 de 2011 sobre la sostenibilidad fiscal, impone al legislador la obligación de observar principios de responsabilidad y prudencia presupuestal, de manera que toda norma aprobada garantice coherencia con la planeación macroeconómica del Estado.

En el caso presente, no se configura la necesidad de estimar costos ni de establecer fuentes de financiación, por cuanto el proyecto no comporta un gasto nuevo, directo ni indirecto, ni altera los flujos de ingresos públicos.

Asimismo, la iniciativa no crea organismos, cargos, plantas de personal, programas permanentes ni fondos especiales que impliquen un impacto presupuestal futuro.

Los mecanismos de implementación que contempla, como la coordinación interinstitucional entre autoridades, la estandarización de protocolos o la creación de un registro nacional de frentes de seguridad, se circunscriben a las competencias y capacidades ya existentes en el Ministerio del Interior, la Policía Nacional y las administraciones locales, las cuales actualmente desarrollan dichas actividades en virtud de normas vigentes como la Ley 62 de 1993 y la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana).

En consecuencia, no es procedente requerir concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto al impacto fiscal de la iniciativa, toda vez que, conforme al régimen orgánico presupuestal, dicho concepto solo es exigible cuando el proyecto implique gasto o afectación de ingresos públicos.



De esta manera, y conforme a lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y al principio de sostenibilidad fiscal consagrado en el artículo 334 de la Constitución Política, se concluye que el proyecto cumple íntegramente con las exigencias de responsabilidad presupuestal y su aprobación no compromete la estabilidad de las finanzas públicas ni afecta el Marco Fiscal de Mediano Plazo; por el contrario, refuerza la planeación racional del gasto público en seguridad, bajo un enfoque de eficiencia administrativa, articulación institucional y participación ciudadana.

#### 4. CONFLICTO DE INTERÉS

En virtud de las disposiciones normativas del artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir “... las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación...” de esta iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, que reza lo siguiente:

*“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.*

*Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.*

- *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.*
- *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- *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. (...).”*

Al respecto, cabe recordar que la Sala Plena Contenciosa Administrativa del honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M. P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquel 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 concurra 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”.*

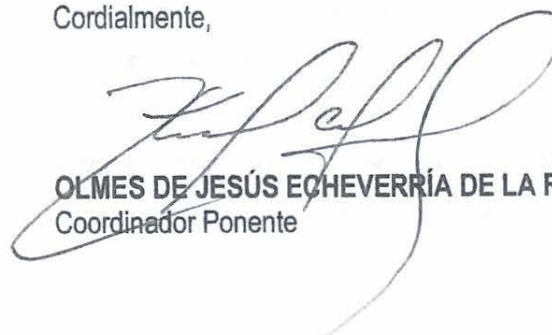
Se estima que la discusión y aprobación del presente proyecto de ley NO genera conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, en razón a que se trata de una norma de carácter general, impersonal y abstracta que tendría efectos jurídicos para cualquier persona del territorio nacional que no materializa una situación concreta que pueda enmarcar un beneficio particular, actual o directo para los congresistas.

No obstante; es menester señalar que, la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente proyecto de ley, de conformidad con las disposiciones del artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

#### 5. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, respetuosamente presento **Ponencia Positiva** propongo a los miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar Primer Debate y votar positivamente el Proyecto de Ley número 466 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el valor para la exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA) a la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se modifica parcialmente el Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,



**OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA**  
Coordinador Ponente

#### 6. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 466 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica el valor para la exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA) a la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se modifica parcialmente el estatuto tributario y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**  
**DECRETA:**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto modificar el valor del beneficio establecido en el literal j del artículo 428 del Estatuto Tributario, para la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes o envíos de entrega rápida para compras ocasionales para consumo final.

Con ello se busca garantizar la equidad tributaria, nivelar las condiciones de competencia frente a entre productos nacionales e importados y combatir el contrabando técnico.

**Artículo 2º. Modificación del literal j del artículo 428 del Estatuto Tributario.** El literal j del artículo 428 del Estatuto Tributario quedará así:

*“j) La importación de bienes objeto de tráfico postal, envíos urgentes o envíos de entrega rápida cuyo valor no exceda de cincuenta dólares (USD \$50), de acuerdo con lo establecido en cada acuerdo o tratado de Libre Comercio, en virtud del cual se obligue expresamente al no cobro de este impuesto.*

*La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) establecerá los controles de fiscalización e investigación correspondientes para asegurar el pago efectivo del impuesto cuando haya lugar al mismo.*

*El beneficio establecido en este literal no podrá ser utilizado cuando las importaciones tengan fines comerciales.*

*Se entenderá que una importación tiene fines comerciales cuando:*

- A. El destinatario reciba más de tres (3) envíos en un mismo mes calendario.*
- B. El pedido sea gestionado a través de una plataforma digital o aplicación de comercio electrónico que intermedie, directa o indirectamente, la compraventa o distribución de bienes.*
- C. El remitente o destinatario figure como importador habitual o comerciante inscrito ante el Registro Único Tributario (RUT).*

*Por lo anterior, en todos los casos de envíos postales urgentes que ingresen al país solicitados mediante plataformas de comercio, las empresas de mensajería y los intermediarios de transporte internacional estarán obligados a identificar el medio de compra, el país de origen, el valor de la mercancía y el destinatario final, y a reportar dicha información a la DIAN en los términos que esta determine”.*

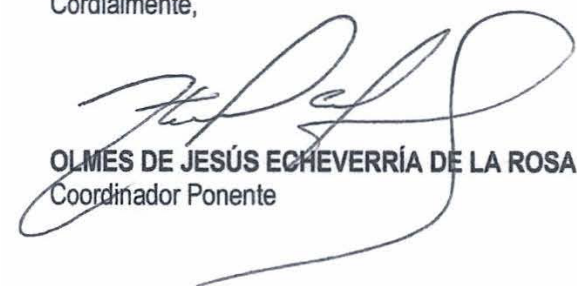
**Artículo 3º. Base gravable.** La base gravable para liquidar el Impuesto sobre las Ventas (IVA) en la importación de las mercancías de que trata el parágrafo del artículo anterior será el valor en aduanas de las mismas, determinado conforme a la normativa aduanera vigente.

**Artículo 4º. Implementación y fiscalización.** La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), deberá, en un plazo no mayor a seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley, desarrollar la obligación que le impone el inciso segundo del literal j del artículo 428 de estatuto tributario que incluye, entre otras, las siguientes actividades:

- 1. Identificar las sub-partidas arancelarias correspondientes a productos que puedan ingresar con un valor inferior al establecido.
- 2. Facilitar la declaración y el pago electrónico del impuesto por parte del importador o del intermediario de la modalidad de envío.
- 3. Implementar mecanismos de gestión de riesgo para detectar subfacturación, descripción incorrecta de mercancías y fraccionamiento de los envíos que cumplan con lo establecido en el literal j del artículo 428 del Estatuto Tributario.
- 4. Garantizar la interoperabilidad con las plataformas de comercio electrónico y las empresas de mensajería para asegurar el correcto cobro del tributo.

**Artículo 5º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y su aplicación efectiva se dará seis (6) meses después de su publicación en el **Diario Oficial**, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA**  
Coordinador Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(ASUNTOS ECONÓMICOS)

*Bogotá D.C., 16 de diciembre de 2025. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia **positiva** para Primer Debate del Proyecto de Ley No.466 de 2025 Cámara, “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL VALOR PARA LA EXENCIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS (IVA) A LA IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS BAJO LA MODALIDAD DE TRÁFICO POSTAL Y ENVÍOS URGENTES, SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ESTATUTO TRIBUTARIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, suscrito por el Honorable Representante a la Cámara OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.*

La Secretaria General,



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA  
PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE  
LEY NÚMERO 469 DE 2025 CÁMARA**

*por medio del cual se ordena el pago del impuesto  
sobre vehículos automotores según su tiempo de uso.*

Bogotá, D. C. diciembre de 2025

Doctor

WILMERYAIRCATELLANOSHERNÁNDEZ

Presidente

ELIZABETH MARTÍNEZ

Secretaria

Comisión Tercera

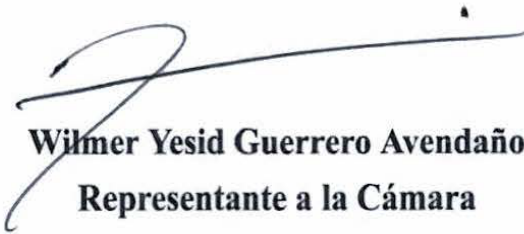
Constitucional Cámara de Representantes

**Referencia: Informe de Ponencia Positiva para  
Primer Debate del Proyecto de Ley número 469 de  
2025 Cámara, por medio del cual se ordena el pago  
del impuesto sobre vehículos automotores según su  
tiempo de uso.**

Respetado señor Presidente.

En cumplimiento a la honrosa designación que nos  
ha realizado la Mesa Directiva de la Comisión Tercera  
de la Cámara de Representantes, de conformidad con  
los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992,  
rindo Informe de Ponencia **Positiva** para **Primer  
Debate** del Proyecto de Ley número 469 de 2025  
Cámara, *por medio del cual se ordena el pago del  
impuesto sobre vehículos automotores según su  
tiempo de uso.*

Cordialmente,



**Wilmer Yesid Guerrero Avendaño**  
**Representante a la Cámara**

**INFORME DE PONENCIA**

A continuación, se presenta **Ponencia Positiva**  
para **Primer Debate** en la Comisión Tercera de la  
Cámara de Representantes, del Proyecto de Ley  
número 469 de 2025 Cámara, *por medio del cual  
se ordena el pago del impuesto sobre vehículos  
automotores según su tiempo de uso.*

**TRÁMITE DE LA INICIATIVA**

El día 12 de noviembre de 2025, el Proyecto  
de Ley número 469 de 2025, *por medio del cual  
se ordena el pago del Impuesto sobre vehículos  
automotores según su tiempo de uso* fue radicado  
por los honorables Senadores *Alejandro Carlos  
Chacón Camargo, Alejandro Alberto Vega Pérez,  
Claudia María Pérez Giraldo, Jaime Enrique Durán  
Barrera, John Jairo Roldán Avendaño, Juan Diego  
Echavarría Sánchez, Julián Gallo Cubillos, Karina  
Espinosa Oliver* y los honorables Representantes  
*Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Hugo Alfonso Archila*

*Suárez, Jairo Humberto Cristo Correa, Jhoany  
Carlos Alberto Palacios Mosquera* y otros, publicado  
el texto original en la **Gaceta Oficial** número 2189 de  
2025, el día 19 de noviembre de 2025.

La Mesa Directiva, el día 10 de diciembre de 2025,  
me designó ponente para Primer Debate del proyecto  
objeto de este Informe de Ponencia.

**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**
- II. INTRODUCCIÓN**
- III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE  
LEY**
  - A. IMPUESTO DE VEHÍCULOS  
AUTOMOTORES**
  - B. “PICO Y PLACA”**
  - C. DAÑOS MEDIO AMBIENTALES**
- IV. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONA-  
LES Y LEGALES**
  - A. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONA-  
LES**
  - B. NORMATIVIDAD**
- V. IMPACTO FISCAL**
- VI. POSIBLE CONFLICTO DE INTERESES**
- VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES**
- VIII. PROPOSICIÓN**
- IX. ARTICULADO PROPUESTO PARA  
PRIMER DEBATE**
  - 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 inquietudes 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 (artículo 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 aparente 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 se aplica el “pico y placa” para el 2024, se realiza el tienen los vehículos en las once (11) capitales donde siguiente cuadro de información:

CIUDAD	DÍAS	HORARIO	TIEMPO DE DETENCIÓN			Días de no circulación al año	OBSERVACIONES
	POR SEMANA		(Horas)				
			Día	Semana	Año		
ARMENIA <sup>1</sup>	1	7 a. m. - 7 p. m.	12	12	625,716	26	Particulares, motos y taxis **Perímetro de circulación
B/QUILLA <sup>2</sup>	1	6 a. m. – 9 p. m.	15	15	782,145	33	Servicio publico
BOGOTÁ <sup>3</sup>	3	6 a. m. - 9 p. m.	15	45	2346,435	98	Particulares
	1	5:30 a. m. - 9 p. m.	15,5	15,5	808,2165	34	taxi
	1	5:30 a. m. - 9 p. m.	15,5	15,5	808,2165	34	Transp. especial (automóvil, camioneta, o campero de 4 pasajeros sin incluir el conductor)
	1	5:00 a. m. - 9 p. m.	16	16	834,288	35	Transporte de carga (solo sábados)
B/MANGA <sup>4</sup>	2	6 a. m. - 8 p. m.	14		778,002	32	Particular y público (Sábado por mes 9 a. m. 1 p. m.)
CALÍ <sup>5</sup>	1	6 a. m. - 8 p. m.	14	14	730,002	30	Particular
CARTAGENA <sup>6</sup>	1	7 a. m. - 9 a. m.	4	4	208,572	9	particular
		6 p. m. - 8 p. m.					
	1	6 a. m. – 6 a. m.	24	24	1251,432	52	Taxis
CÚCUTA <sup>7</sup>	1	7 a. m. - 8:30 a. m. 11: 30 a. m. - 2:30 p. m. 5:30 p. m. - 7:30 p. m.	6,5	6,5	338,9295	14	Particulares, motos y taxis **Perímetro de circulación
MANIZALES <sup>8</sup>	1	6 a. m. - 8 p. m.	14	14	730,002	30	Particulares **Perímetro de circulación
MEDELLÍN <sup>9</sup>	1	5:00 a. m. - 8 p. m.	15	15	782,145	33	Particulares, motos **Perímetro de circulación
PASTO <sup>10</sup>	1	7:30 a. m. - 7 p. m.	11,5	11,5	599,6445	25	Particulares, motos y taxis
PEREIRA <sup>11</sup>	1	6 a. m. - 8 p. m.	14	14	730,002	30	Particulares, motos **Perímetro de circulación

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

1 Decreto número 59 del 17 de marzo de 2023, Alcaldía de Armenia.

2 Decreto número 0205 de 2009, Alcaldía de Barranquilla.

3 Decreto número 053 de 2024, Alcaldía de Bogotá.

4 Resolución número 626 de 2023, Alcaldía de Bucaramanga.

5 Decreto número 0031 de 2024, Alcaldía de Cali.

6 Decreto número 02 de 2024, Alcaldía de Cartagena.

7 Decreto número 0212 del 26 de abril de 2024, Alcaldía de Cúcuta.

8 Decreto número 0179 de 2022, Alcaldía de Manizales.

9 Decreto número 0102 de 2024, Alcaldía de Medellín.

10 Decreto número 0097 de 2024, Alcaldía de Pasto.

11 Decreto número 000540 de 26 febrero 2024, Alcaldía de Pereira.

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.

### 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 honorable Senador 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 VEHÍCULO	AUTOMÓVIL
MODELO	2023
AVALUÓ	\$54.166.000
IMPUESTO DE VEHÍCULO	\$812.490
VALOR IMPUESTO DÍA (365)	\$2.226
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	\$218.148

TARIFA 2,5%  
(\$54.057.001 a \$121.625.000)

CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA
MODELO	2023
AVALUÓ	\$70.170.000
IMPUESTO DE VEHÍCULO	\$1.754.250
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$4.806
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	\$471.004

TARIFA 3,5%  
(De más de \$121.625.001)

CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA
MODELO	2023
AVALUÓ	\$170.000.000
IMPUESTO DE VEHÍCULO	\$5.950.000
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$16.301
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	\$1.597.534

TARIFA 1,5%  
(Motos de más de 125cc)

CLASE DE VEHÍCULO	MOTOCICLETA
MODELO	2023
AVALUÓ	\$7.690.000
IMPUESTO DE VEHÍCULO	\$115.350
VALOR IMPUESTO DIA (365)	\$316
DESCUENTO POR RESTRICCIÓN DE MOVILIDAD	\$30.971

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:

*Artículo 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:

*Artículo 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:

**Artículo 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*

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

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 (artículo 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 este.

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:

**“Artículo 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.

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

**Parágrafo 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 parágrafo, 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 7º 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 7º 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 artículo 7º 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 artículo 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 5ª 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.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

El proyecto radicado cuenta con cuatro (4) artículos incluyendo la vigencia, para el Primer Debate de este proyecto se acordaron las siguientes modificaciones:


ARTICULADO ORIGINAL	ARTICULADO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<b>Artículo 1°. Objeto.</b> 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.	<b>Artículo 1°. Objeto.</b> 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.	SIN MODIFICACIONES
<b>Artículo 2°.</b> Adiciónense dos párrafos al artículo 144 de la Ley 488 de 1998:  <b>“Artículo 144. Causación.</b> El impuesto se causa el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.  <b>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.</b>	<b>Artículo 2°.</b> Adiciónense dos párrafos al artículo 144 de la Ley 488 de 1998:  <b>“Artículo 144. Causación.</b> 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.  <b>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.</b>	SIN MODIFICACIONES

ARTICULADO ORIGINAL	ARTICULADO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
<p><b>Parágrafo 2º.</b> 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”.</p>	<p><b>Parágrafo 2º.</b> 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”.</p>	
<p><b>Artículo 3º.</b> Modifíquese el artículo 146 de la Ley 488 de 1998:</p> <p><b>“Artículo 146. Liquidación del impuesto sobre vehículos automotores.</b> El impuesto sobre vehículos automotores podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo <u>adicionando a la liquidación los días en los que no círculo el vehículo el cual será compensado en la vigencia siguiente a su aplicación.</u> 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> 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”.</p>	<p><b>Artículo 3º.</b> Modifíquese el artículo 146 de la Ley 488 de 1998:</p> <p><b>“Artículo 146. Liquidación del impuesto sobre vehículos automotores.</b> El impuesto sobre vehículos automotores podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo <u>adicionando a la liquidación los días en los que no circuló el vehículo el cual será compensado en la vigencia siguiente a su aplicación.</u> 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 1º.</b> 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”.</p>	<p>Se corrige un error de ortografía en la palabra “círculo” a “circuló”.</p>
<p><b>Artículo 4º. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 4º. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>SIN MODIFICACIONES</p>

PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, nos permitimos rendir Ponencia Positiva al **Proyecto de Ley número 072 de 2025 Cámara, por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Arauca para emitir la Estampilla Pro-Salud Departamental y se establecen disposiciones para su destinación, administración y control**, en consecuencia, solicitamos respetuosamente a la honorable Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, dar Primer Debate al texto propuesto.

Cordialmente,



**Wilmer Yesid Guerrero Avendaño**  
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER  
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 469 DE 2025 CÁMARA**

*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 1º. 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.

**Artículo 2º.** Adiciónense dos parágrafos 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 1º.** 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 2º.** 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”.

**Artículo 3º.** 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 circuló 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 1º.** 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 4º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**Wilmer Yesid Guerrero Avendaño**  
Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(ASUNTOS ECONÓMICOS)

*Bogotá D.C., 15 de diciembre de 2025. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia positivo para Primer Debate del 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”, suscrito por el Honorable Representante a la Cámara WILMER YESID GUERRERO AVENDAÑO, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.*

La Secretaria General,



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA



CONTENIDO

Gaceta número 19 - Jueves, 22 de enero de 2026  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 466 de 2025 Cámara, por medio de la cual se modifica el valor para la exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA) a la importación de productos bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se modifica parcialmente el Estatuto Tributario y se dictan otras disposiciones .....	1
Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 469 de 2025 Cámara, por medio del cual se ordena el pago del impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso.....	10