



¡SE SALVO LA SOBRETASA!

Por Amylkar Acosta Medina

 [amylkar.acostamedina](#)
 [@amylkard.acosta](#)
 [@amylkaracosta](#)

A última hora, al cierre de la penúltima legislatura del Congreso de la República, el Gobierno Nacional se vio compelido, a instancias de las entidades territoriales, a convocarlo a sesiones extraordinarias con el fin de completar el trámite del proyecto de ley mediante el cual se establece la base gravable para el cobro de la sobretasa a los combustibles y así salvarla de la imposibilidad de seguirla recaudando por parte de departamentos, municipios y distritos. Me explico, la sobretasa a la gasolina y al ACPM, también llamado diésel, está vigente desde 1989, cuando fue expedida la Ley 86, modificada mediante la Ley 310 de 1996. Posteriormente, en virtud de la Ley 488 de 1998, se dispuso en su artículo 121 que la base gravable aplicable estaba “constituida por el valor de referencia de venta al público” fijado mensualmente por parte del Ministerio de Minas energía mensualmente. En respuesta a una acción pública de inconstitucionalidad, esta norma fue declarada inexecutable por parte de la Corte Constitucional. En su Sentencia C-030 de 2019 acogió los argumentos del demandante, en el sentido que la misma transgredía el principio de legalidad en materia tributaria consagrado en los artículos 150 y 338 de la Constitución Política.

La razón fundamental invocada por la Corte Constitucional radica en el hecho incontrovertible que todo lo atinente al establecimiento del hecho gravable, así como la contribución fiscal o parafiscal, es de la exclusiva competencia del Congreso de la República y tal facultad es indelegable, como lo fue en el Ministerio de Minas y Energía. Al no ceñirse a este principio básico consagrado en la Carta se lleva de calle, además, el principio de la certeza tributaria. No obstante, en aras de no poner en riesgo la estabilidad fiscal de las entidades territoriales, la Corte moduló su fallo otorgándole al Congreso de la República dos legislaturas para establecer la base gravable “criterios concretos y específicos para determinar la sobretasa de la gasolina y el ACPM”.



De no haberse aprobado este proyecto de Ley en volandas, como en efecto lo hizo el Congreso de la República, los departamentos, municipios y distritos se habrían visto en calzas prietas, dado que habrían dejado de recaudar \$2.1 billones, aproximadamente, medio billón los primeros y \$1.6 los segundos, en momentos de aulagas fiscales acentuadas por la crisis pandémica. Ello en razón de que el plazo perentorio dado por la Corte Constitucional al Congreso para expedirla se estaba venciendo.

No está demás advertir que con la entrada en vigencia de esta ley no se incrementa el precio de referencia, que lo seguirá fijando el Ministerio de Minas y Energía, dado que al tiempo que se establece como base gravable el volumen de combustible expresado en galones, a la cual se aplicará la tarifa de \$940 por galón a favor de municipios y distritos, \$1.270 en el Distrito capital y \$330 de los departamentos. Entre tanto, la tarifa general para el ACPM será de \$301. Se prevé una tarifa más baja en las zonas fronterizas del país: de \$352 para municipios y distritos y \$124 para los departamentos para la gasolina-motor y \$301 para el ACPM. Estas cifras no están alejadas de lo que se paga actualmente por el mismo concepto y se reajustarán anualmente acordes con el Índice de precios al consumidor (IPC). De esta manera se busca darle estabilidad fiscal y jurídica a la sobretasa.



Se debe tener en cuenta que la sobretasa no es el único gravamen que pesa sobre los combustibles, la carga impositiva sobre la gasolina y el ACPM oscila alrededor del 28% y 20%, respectivamente, la cual contrasta con la de EEUU, por ejemplo, que bordea el 17%. Además del IVA y del impuesto global, se estableció recientemente, mediante la Ley 1819 de 2016 del impuesto verde, tasado en \$135 por galón para la gasolina, \$152 por galón para el ACPM, \$95 por metro cúbico de gas natural y \$29 por metro cúbico para el GLP. Por lo demás, el porcentaje de las mezclas de los biocombustibles, 10% de etanol con la gasolina y 12% del biodiesel, siguen exentos del pago de todo gravamen y ello hace mucho sentido, toda vez que las mismas contribuyen eficazmente al cumplimiento de la meta fijada por el Gobierno Nacional de reducir en un 51% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) hacia el año 2030.

Desde luego que los gravámenes encarecen el precio de los combustibles, pero la verdad, aunque incómoda, es que, aunque nos parezca caro el galón de gasolina o ACPM, lo cierto es que su precio no refleja el costo real de ellos, dado que ellos arrastran consigo un costo oculto que no se paga en la estación de servicio cuando se tanquea el vehículo. Me refiero a las 15.600 muertes al año en Colombia atribuibles a enfermedades asociadas a la mala calidad del aire reportadas por el Instituto Nacional de Salud (INS), siendo el sector transporte uno de los mayores responsables, dado que contribuye con el 17% de las emisiones de CO2 que contaminan el medioambiente, con un promedio anual de 29 millones de toneladas. Y, según el DNP, el costo estimado del tratamiento de enfermedades pulmonares y conexas debidas a la combustión de los motores de los vehículos es del orden de los \$12.3 billones, que debemos sufragar todos los contribuyentes para financiar el presupuesto de la salud.