

TÍTULO 2.

IMPUESTO PREDIAL

ARTÍCULO 2.1.2.1. CONFORMACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. El impuesto predial unificado de que trata el artículo 1o de la Ley 44 de 1990 está conformado por los impuestos predial, parques y arborización, estratificación socio-económica y la sobretasa de levantamiento catastral.

Para el cobro de este impuesto se requiere que el respectivo Concejo Municipal o Distrital haya fijado, mediante Acuerdo, las tarifas correspondientes antes de la iniciación del año al cual corresponda el cobro.

(Artículo 1o, Decreto 2388 de 1991)



ARTÍCULO 2.1.2.2. CRITERIOS PARA LA FIJACIÓN DE TARIFAS DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. Para el cobro del impuesto predial unificado correspondiente a los años de 1992 y posteriores, el respectivo Concejo Municipal o Distrital, deberá fijar tarifas diferenciales y progresivas teniendo en cuenta los criterios establecidos por el artículo 4o de la Ley 44 de 1990, modificado el artículo [23](#) de la Ley [1450](#) de 2011 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

(Artículo 3o, Decreto 2388 de 1991, modificado tácitamente por el Artículo 4 de la Ley 44 de 1990, modificado el Artículo [23](#) de la Ley [1450](#) de 2011)



ARTÍCULO 2.1.2.3. LÍMITE AL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. El impuesto predial unificado con los diferentes conceptos que lo integran, que se liquide con base en el nuevo avalúo de la formación catastral, realizado conforme a los artículos 5o de la Ley 14 de 1983 y 175 del Decreto 1333 de 1986, no podrá exceder del doble del monto liquidado por el mismo concepto o conceptos en el año inmediatamente anterior.

El límite de que trata el inciso anterior no se aplicará a:

1. Los predios que se incorporen por primera vez al catastro.
2. Los terrenos urbanizables no urbanizados, o urbanizados no edificados.
3. Los predios que figuraban como lotes no construidos cuyo nuevo avalúo se origine por la construcción o edificación en él realizada.

(Artículo 4o, Decreto 2388 de 1991)



ARTÍCULO 2.1.2.4. APLICABILIDAD DEL AJUSTE ANUAL DE LA BASE DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO. El ajuste de que trata el artículo 8o de la Ley 44 de 1990 no se aplicará para el año en que entren en vigencia el avalúo catastral de que tratan los artículos 5o de la Ley 14 de 1983 y 175 del Decreto 1333 de 1986.

(Artículo 5o, Decreto 2388 de 1991)



— ARTÍCULO 2.1.2.5. APLICABILIDAD DEL AVALÚO CATASTRAL. Los avalúos catastrales determinados de conformidad con los artículos 19 de la Ley 14 de 1983 y 187 del Decreto 1333 de 1986, se aplicarán a las vigencias respectivas.

(Artículo 6o, Decreto 2388 de 1991)



ARTÍCULO 2.1.2.6. DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO PARA LOS RESGUARDOS INDÍGENAS. Para efectos de la asignación y giro de los recursos de que trata el artículo 24 de la Ley 44 de 1990, modificado por el artículo [184](#) de la Ley [223](#) de 1995, la base para calcular el impuesto predial unificado que dejen de recaudar, o no hayan recaudado los municipios donde existen resguardos indígenas será el valor de los avalúos catastrales de los predios propiedad de los resguardos indígenas, certificados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la entidad catastral competente.

(Artículo 8o, Decreto 2388 de 1991, modificado por Parágrafo 1o del Artículo [23](#) de la Ley [1450](#) de 2011)



ARTÍCULO 2.1.2.7. AVALÚO CATASTRAL DE LOS RESGUARDOS INDÍGENAS. Para efectos de lo establecido en el artículo 4o de la Ley 12 de 1986, y artículos 24 y 25 de la Ley 44 de 1990, la División de Asuntos Indígenas del Ministerio del Interior, o la entidad que haga sus veces, indicará al Instituto Geográfico Agustín Codazzi los límites de los resguardos indígenas conforme aparecen en los títulos o documentos pertinentes y certificará en qué municipio existe cada uno de estos. El Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la entidad catastral competente, certificará ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el avalúo de los resguardos indígenas.

(Artículo 9o, Decreto 2388 de 1991)

TÍTULO 3.

IMPUESTO MUNICIPAL DE ENTRADA A ESPECTÁCULOS PÚBLICOS Y SOBRE JUEGOS PERMITIDOS



ARTÍCULO 2.1.3.1. SUJETO ACTIVO PARA LA ADMINISTRACIÓN, RECAUDO Y CONTROL. A partir del 1o de febrero de 1969 corresponde al Distrito Capital de Bogotá y a los Municipios, la administración, recaudo y control de los impuestos nacionales que fueron declarados de propiedad exclusiva suya, de conformidad con el artículo 3o de la Ley 33 de 1968.

(Artículo 6o, Decreto 57 de 1969)



ARTÍCULO 2.1.3.2. TARIFA Y PROCEDIMIENTOS PARA EL RECAUDO. El Distrito Capital de Bogotá, y los Municipios que se beneficiarán con la cesión de los impuestos aludidos organizarán su administración y recaudo en tal forma que las tarifas sean las mismas actuales y que los procedimientos para percibirlos se ciñan a las leyes y decretos que los crearon y reglamentaron.

En consecuencia, al efectuar los recaudos por conducto de la Tesorería Distrital y de las Municipales deberán observarse los sistemas establecidos, así:

a) El impuesto creado por el artículo 7o de la Ley 12 de 1932, que grava toda boleta de entrada personal a espectáculos públicos con un 10% sobre su valor, se seguirá liquidando, recaudando y controlando por el procedimiento establecido o que se establezca en el Distrito o Municipio para el cobro del impuesto sobre espectáculos públicos;

b) El impuesto establecido por el artículo 11 de la Ley 69 de 1946, equivalente al 2% sobre el valor de los artículos que se deban entregar a los socios favorecidos durante los sorteos, se seguirá pagando en las oficinas Distritales o Municipales por las personas naturales o jurídicas que lleven a cabo ventas por el sistema comúnmente denominado de "Clubes";

(Artículo 7o, Decreto 57 de 1969, literales c) y d) eliminados por su derogatoria por la ley 643 de 2001)

TÍTULO 4.

PEAJE TURÍSTICO



ARTÍCULO 2.1.4.1. CREACIÓN DEL COMITÉ. Créase el Comité de Peajes Turísticos, a efectos de desarrollar la previsión contenida en el inciso 2o del artículo [25](#) de la Ley [300](#) de 1996, el cual estará integrado por:

1. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, o su delegado, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Hacienda y Crédito Público, o su delegado.
3. El Director de Colcultura, o la entidad que haga sus veces, o su delegado.
4. Un representante del Consejo Superior de Turismo, escogido por este organismo.

PARÁGRAFO. Será Secretario del Comité de Peajes Turísticos el jefe de la División de Planificación, Descentralización e Infraestructura del Viceministerio de Turismo.

(Artículo 1o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.2. FUNCIONES DEL COMITÉ DE PEAJES TURÍSTICOS. El Comité creado mediante el presente decreto, deberá rendir concepto sobre el establecimiento de peajes turísticos que le soliciten los Concejos Municipales, previo a la aprobación de los acuerdos correspondientes.

PARÁGRAFO. El concepto emitido por el Comité será de obligatorio acatamiento por parte de los Concejos Municipales.

(Artículo 2o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.3. SOLICITUD DE LOS CONCEJOS MUNICIPALES. Los Concejos Municipales que pretendan establecer el peaje turístico, deberán elevar una solicitud en dicho sentido al Secretario del Comité de Peajes Turísticos en la que demuestren el cumplimiento de los requisitos señalados en la Ley [300](#) de 1996.

(Artículo 3o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.4. REQUISITOS. Para emitir su concepto, el Comité de Peajes deberá:

- a) Evaluar y comprobar que el municipio en estudio posea atractivos turísticos de gran valor histórico, cultural o artístico;
- b) Verificar que el municipio tiene menos de cien mil habitantes, de conformidad con el último registro de población que de manera oficial determine el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE.

(Artículo 4o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.5. CONVOCATORIA Y REUNIÓN. El Secretario citará al Comité de Peajes Turísticos bimensualmente con el fin de que se ocupe de las solicitudes en reunión que se llevará a cabo dentro de las dos semanas siguientes a la fecha de su convocatoria.

(Artículo 5o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.6. ARTÍCULO 6. **Término para rendir concepto.** El Comité de Peajes Turísticos tendrá un término de dos meses contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud en la Secretaría por parte del respectivo Concejo Municipal, para rendir concepto sobre el establecimiento del peaje turístico.

(Artículo 6o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.7. EVALUACIÓN DE SOLICITUDES. El Comité de Peajes Turísticos evaluará las solicitudes y su fundamentación, conforme a los criterios señalados en el artículo cuarto del presente decreto y, previos los requerimientos de información que fuere preciso solicitar, tomará la determinación pertinente.

(Artículo 7o, Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.8. COMUNICACIÓN DE LAS DECISIONES. Las decisiones que adopte el Comité de Peajes Turísticos se harán constar en actas. El Secretario de dicho Comité informará a los Concejos Municipales sobre las decisiones adoptadas.

Para que se entienda aprobada una solicitud deberá existir acuerdo entre los integrantes del Comité de Peajes Turísticos. Cuando tal acuerdo no se diere, se entenderá que el concepto del Comité de Peajes Turísticos es desfavorable y así se comunicará al Concejo Municipal solicitante.

(Artículo 8], Decreto 1991 de 1997)



ARTÍCULO 2.1.4.9. MODIFICACIÓN DEL NUMERAL 9 DEL ARTÍCULO 1o DEL DECRETO 500 DE 1997. Modifícase el numeral 9 del artículo 1o del Decreto número 500 del 28 de febrero de 1997 en los siguientes términos:

9. Un representante de la Cámara Colombiana de Turismo designado por esta entidad.

(Artículo 9o, Decreto 1991 de 1997)

TÍTULO 5.

TASAS POR DESCONGESTIÓN URBANA



ARTÍCULO 2.1.5.1. CRITERIOS PARA DETERMINAR ÁREAS DE ALTA CONGESTIÓN, DE ALTA CONTAMINACIÓN, O DE INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA O MEJORADA PARA EVITAR CONGESTIÓN URBANA. <Ver Notas del Editor> De conformidad con la ley, los Municipios o Distritos con poblaciones mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana. Para la determinación de estas áreas deberán observar los siguientes criterios:

La disponibilidad de una oferta de transporte público y alternativas de transporte no motorizadas suficientes para atender tanto las demandas existentes como las nuevas que se puedan generar con la imposición de las tasas por uso y su proyección en el tiempo a partir de series estadísticas de al menos diez (10) años.

Cuando se trate de infraestructura vial a mejorar o las áreas en cuestión, acreditar que estas se caracterizan por la existencia de externalidades negativas relacionadas principalmente con el uso excesivo de vehículos motorizados particulares y que no se afectarán adversamente los niveles de servicio del transporte público y no motorizado, realizando simulaciones con base en las series estadísticas.

La forma en que se va a contener el número de impactos negativos previsibles en diversos órdenes sobre las vías, zonas o corredores de transporte por fuera de la infraestructura o de las áreas, y en que la administración municipal o distrital formulará e implementará acciones apropiadas de mitigación en todo caso.

Atendidos los criterios anteriores, se formulará el modelo de tasa por uso en el cual deberán abordarse al menos los siguientes criterios, de conformidad con los parágrafos 1 y 2 del artículo [90](#) de la Ley [1450](#) de 2011:

1. Con relación a condiciones operativas y para facilitar la determinación de la infraestructura o de las áreas según el contexto local, la administración municipal o distrital deberá observar tanto las características como los elementos que las conforman como se indica a continuación, favoreciendo la eficiente utilización de las vías y/o el espacio público circunscritos, además de promover el cambio modal a modos de transporte público y no motorizado:

1.1. Tipos de vía, niveles de congestión y servicio, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta congestión o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.

1.2. Concentraciones de los técnicamente denominados 'contaminantes criterio', tipos de vehículos, modelos, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta contaminación.

1.3. Temporalidad de las tasas por uso, de acuerdo con los criterios señalados en los parágrafos 1 y 2 del artículo [90](#) de la Ley [1450](#) de 2011, y en concordancia con la destinación específica

prevista en el inciso 2o del mismo artículo.

1.4. Aspectos relacionados con la aplicación de las tasas por uso como los días a la semana, las horas del día, las vías de aplicación y/o las distancias recorridas sobre las cuales se impondrán las tasas por uso.

En cada uno de los numerales previos se detallarán los elementos, metodología e indicadores utilizados para su medición.

(Artículo 1o, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"', publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.2. CONDICIONES PARA LA DEFINICIÓN, IMPLEMENTACIÓN, MODIFICACIÓN O DEROGACIÓN DE ÁREAS DE ALTA CONGESTIÓN, DE ALTA CONTAMINACIÓN, O DE INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA O MEJORADA PARA EVITAR CONGESTIÓN URBANA. <Ver Notas del Editor> La administración municipal o distrital que opte por definir, implementar o modificar la infraestructura o las áreas de las que trata el presente decreto, garantizará que se cumplan los estándares y protocolos nacionales en caso de adoptar el sistema de identificación y recaudo electrónico vehicular que el Gobierno nacional disponga.

Corresponde a los Municipios o Distritos, la realización de estudios debidamente sustentados, los cuales atenderán y resolverán como mínimo, los criterios definidos en el presente decreto como soporte previo necesario a la expedición de los actos administrativos.

La Administración Municipal o Distrital sustentará ante la instancia que para ello conforme el Ministerio de Transporte, el proyecto de determinación, implementación, modificación o derogación si es el caso, de las áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana que va a realizar y su respectivo plan de acción, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:

- Estudio de viabilidad económica y social, indicando expresamente los costos y beneficios de la iniciativa a impulsar y su conveniencia.
- Definición clara de funciones y responsabilidades de la autoridad competente estipulada, nueva o delegada, que tendrá a cargo la definición, implementación, modificación y operación de la iniciativa.
- Metodología para la definición de indicadores de impacto de la medida, esquema detallado de monitoreo y métodos de evaluación a adoptar.

- Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se incluirá la propuesta tecnológica y el esquema operativo y funcional del sistema de recaudo electrónico vehicular. Especial atención se dará a los mecanismos de identificación, recolección, verificación, cobro y control de evasión de las tasas por uso.
- Cronograma y descripción del plan de definición, implementación, modificación y/o derogación, debidamente justificado que incluya las medidas y/o iniciativas previas y posteriores a la definición, implementación, modificación y/o derogación del cobro de las tasas por uso.
- Proyecto de acto administrativo local que defina la infraestructura o las áreas en cuestión, señalando expresamente la externalidad o conjunto de externalidades negativas que sustentan la iniciativa y el cual permitirá delimitar el cobro y adoptar las tasas por uso, o si es el caso derogar el cobro que aplica sobre las mismas.
- Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se detallarán los proyectos y programas a los cuales se destinarán los recursos del cobro de las tasas por uso.
- Plan de socialización.

PARÁGRAFO. En todo caso, la definición, implementación, modificación o derogación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana, deberá ser congruente con la política pública nacional de movilidad y transporte urbano e impulsada con el propósito de facilitar directa o indirectamente, la ejecución de los Planes de Desarrollo de las autoridades locales y la promoción coherente de políticas y medidas que se establezcan dentro de documentos de política pública como planes maestros de movilidad, estrategias de transporte y planes de ordenamiento territorial.

(Artículo 2o, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”’, publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.3. SUSTENTACIÓN DEL PROYECTO. <Ver Notas del Editor> La sustentación ante la instancia conformada por el Ministerio de Transporte deberá realizarse sobre proyectos consolidados y será anterior a la expedición de todos los actos administrativos. Dicha sustentación tendrá lugar en un plazo no superior a los tres (3) meses a partir de la entrega completa del proyecto al Ministerio de Transporte, con una única posibilidad de prórroga no mayor a tres (3) meses adicionales, la cual de requerirse será comunicada por parte del Ministerio de Transporte. Si se requieren consultas y/o estudios técnicos adicionales se suspenderá el término, con el propósito de reforzar y consolidar la viabilidad del proyecto. Los costos asociados a consultas y/o estudios técnicos serán cubiertos por los Municipios o Distritos que buscan impulsar el proyecto.

Durante la sustentación podrán formularse observaciones y recomendaciones al proyecto de definición, implementación, modificación o derogación de las áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana, sobre la base de asistencia técnica y en lo referente a la coherencia con el marco de políticas nacionales definidas por el Gobierno nacional.

Una vez concluida la sustentación el Ministerio de Transporte emitirá en un plazo no mayor a un (1) mes, un concepto sobre el cumplimiento de las exigencias y criterios por parte del proyecto presentado. Los Municipios o Distritos que opten por apartarse parcial o totalmente de las observaciones o recomendaciones, deberán manifestar explícitamente dentro de los actos administrativos correspondientes, las consideraciones y motivos que justifiquen su decisión. En todo caso los únicos responsables de la definición, implementación, modificación o derogación de la infraestructura o de las áreas serán los Municipios o Distritos en el marco de sus competencias legales.

(Artículo 3, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”’, publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.4. TARIFAS. <Ver Notas del Editor> Los estudios técnicos presentados por la respectiva administración servirán de base para la definición del valor de las tasas por uso, y deberán tener en cuenta en todo caso las disposiciones contenidas en la Constitución, la Ley y los criterios de que trata el artículo [2.1.5.1](#) del presente decreto.

(Artículo 4, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”’, publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.5. EXENCIONES. <Ver Notas del Editor> Corresponderá a las autoridades competentes de acuerdo con la Constitución y con la Ley determinar el régimen de exenciones al pago de las tasas por uso exponiendo las razones que lo soportan, las cuales

deberán reflejar coherentemente una política y estrategia para incentivar el cambio modal a modos de transporte público y no motorizado.

El régimen de exenciones se reglamentará sin perjuicio de la diferenciación que dentro de la infraestructura o las áreas la autoridad establezca en cuanto al valor de las tasas por uso, atendiendo circunstancias excepcionales de usuarios que pertenezcan a grupos homogéneos y definidos de forma clara. Sin excepción alguna, la diferenciación que fije la autoridad deberá incorporar incentivos apropiados para cada grupo, promoviendo, indistintamente del grupo que se trate, la reducción de las externalidades negativas y el mejoramiento de las condiciones operativas de la infraestructura o de las áreas.

Si bien un sistema para la imposición de tasas por uso podrá contener consideraciones explícitas para más de una externalidad negativa (congestión y contaminación), las tasas por uso deberán ser únicas e incluir las dos externalidades donde sea así definido.

PARÁGRAFO. En ningún caso se podrá aplicar a las vías y/o el espacio público dentro de la infraestructura construida o mejorada, y las áreas en cuestión más de una tasa por uso simultáneamente, sin perjuicio de los cobros asociados a sistemas autorizados de estacionamiento en vía pública o fuera de ella. En este sentido las vías que estuviesen asociadas a cobros por peaje no podrán ser adicionalmente incorporadas a sistemas para la imposición de tasas por uso

(Artículo 5o, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”', publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.6. MECANISMOS DE IDENTIFICACIÓN Y COBRO. <Ver Notas del Editor> Los mecanismos de identificación de vehículos y de cobro de las tasas por uso a propietarios y/o conductores deberán ser concordantes con el sistema de identificación y recaudo electrónico vehicular que adopte el Gobierno nacional.

El Ministerio de Transporte definirá las especificaciones nacionales para la adopción y cumplimiento de estándares de identificación y recaudo electrónico vehicular.

(Artículo 6o, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”', publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)



ARTÍCULO 2.1.5.7. RECURSOS. <Ver Notas del Editor> Los recursos obtenidos por concepto de las tasas por uso adoptadas por los Municipios o Distritos, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura y operación dedicada al transporte público y al mejoramiento de las condiciones de operación de los modos de transporte no motorizado, y a programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular, con el fin de asegurar la disminución de las condiciones que las generan.

(Artículo 7o, Decreto 2883 de 2013)

Notas del Editor

- En criterio del editor sobre este artículo debe tenerse en cuenta que el Decreto 2883 de 2013, que compila, se expidió como desarrollo del artículo [90](#) de la Ley 1450 de 2011 el cual fue derogado por el artículo [336](#) de la Ley 1955 de 2019, 'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”', publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [97](#); Art. [304](#)

PARTE 2.

IMPUESTOS DEPARTAMENTALES

TÍTULO 1.

IMPUESTOS AL CONSUMO DE CERVEZAS, SIFONES, REFAJOS Y MEZCLAS;
CIGARRILLOS Y TABACO ELABORADO; LICORES, VINOS, APERITIVOS Y
SIMILARES Y MONOPOLIO DE LICORES DESTILADOS Y ALCOHOLES POTABLES

CAPÍTULO 1.

FONDO-CUENTA DE IMPUESTOS AL CONSUMO DE PRODUCTOS EXTRANJEROS



ARTÍCULO 2.2.1.1.1. DEFINICIÓN. El Fondo-Cuenta de Impuestos al Consumo de Productos Extranjeros, creado por el artículo [224](#) de la Ley [223](#) de 1995, es una cuenta pública especial en el presupuesto de la Federación Nacional de Departamentos, sujeta a las normas y principios que regulan la contabilidad general del Estado y a las normas y principios establecidas

en la Ley Orgánica del Presupuesto en lo pertinente, así como al control fiscal de la Contraloría General de la República.

(Artículo 1o, Decreto 1640 de 1996)

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra la expresión 'así como el control fiscal de la Contraloría General de la República'. Negada. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2012-00074-00 de 21 de junio de 2018, Consejera Ponente Dra. María Elizabeth García González.



ARTÍCULO 2.2.1.1.2. FUNCIONAMIENTO. El Fondo-Cuenta de Impuestos al Consumo de Productos Extranjeros funcionará a partir de la vigencia del presente Capítulo, salvo lo dispuesto en el artículo [2.21.1.13](#) del presente decreto.

(Artículo 2o, Decreto 1640 de 1996)



ARTÍCULO 2.2.1.1.3. PROGRAMA DE INGRESOS Y GASTOS. El Administrador del Fondo Cuenta preparará anualmente, en el mes de octubre, el proyecto de programa de ingresos y gastos del Fondo Cuenta de Impuestos al Consumo de Productos Extranjeros, para su aprobación por la asamblea de la Federación Nacional de Departamentos y del Alcalde Mayor del Distrito Capital o su delegado. La aprobación deberá efectuarse antes del 1o de diciembre.

(Artículo 3o, Decreto 1640 de 1996, párrafo transitorio perdió vigencia)



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 5 de agosto de 2020

