



www.dian.gov.co

Dirección de Gestión Jurídica

Bogotá, D.C. 18 JUL. 2016

100202208 - 07 12

Doctora
PAOLA ANDREA MEJIA GONZALEZ
Coordinadora Juridica
Empresa Municipal de Renovacion Urbana - EMRU
Avenida 5AN No. 20N-08, Edificio Fuente Versailles
Santiago de Cali

DIAN No. Radicado 000S2016018977
 Fecha 2016-07-19 10:37:18 AM
 Remitente Sede NIVEL CENTRAL
 Depen DIR GES JURIDICA
 Destinatario EMPRESA MUNICIPAL DE RENOVACION
 Anexos 0 Folios 5

*Sol. D
consultas
consultantes*

Ref: Radicado 014039 del 18/05/2016

Cordial saludo doctora Paola

De conformidad con el artículo 19 del Decreto 4048 de 2008, es función de esta Dirección absolver las consultas escritas que se formulen sobre interpretación y aplicación de las normas tributarias de carácter nacional, aduaneras y cambiarias en lo de competencia de esta Entidad, ámbito dentro del cual será atendida su petición.

En el radicado de la referencia solicita se responda si la adquisición de inmuebles destinados a proyectos de infraestructura en transporte regulados en la Ley 1682 de 2013, modificada por la Ley 1742 de 2014, "la totalidad del ingreso, integrado por el valor comercial del inmueble (terreno construcciones y/o cultivos) y/o el valor de las indemnizaciones o compensaciones, de ser procedente, no constituye, para fines tributarios, renta gravable ni ganancia ocasional, siempre y cuando la negociación se realice por la vía de la enajenación voluntaria, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 67 de la Ley 388 de 1989 aplicable a la adquisición predial para proyectos de infraestructura en transporte por la remisión expresa del artículo 20 de la Ley 1682 de 2013, modificado por el artículo 3 de la Ley 1742 de 2014".

La Ley 1682 de 2013 "por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte", en sus artículos 19, 20 y 23 dispuso lo siguiente:

ARTÍCULO 19. Definir como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte a los que se refiere esta ley, así como el desarrollo de las actividades relacionadas con su construcción, mantenimiento, rehabilitación o mejora, quedando autorizada la expropiación administrativa o judicial de los bienes e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para tal fin, de conformidad con el artículo 58 de la Constitución Política.

ARTÍCULO 20. <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1742 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> La adquisición predial es responsabilidad del Estado y para ello la entidad pública

responsable del proyecto podrá adelantar la expropiación administrativa con fundamento en el motivo definido en el artículo anterior, siguiendo para el efecto los procedimientos previstos en las Leyes 9a de 1989 y 388 de 1997, o la expropiación judicial con fundamento en el mismo motivo, de conformidad con lo previsto en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y 1564 de 2012.

En todos los casos de expropiación, incluyendo los procesos de adquisición predial en curso, deben aplicarse las reglas especiales previstas en la presente ley.

PARÁGRAFO 1o. La adquisición de predios de propiedad privada o pública necesarios para establecer puertos, se adelantará conforme a lo señalado en las reglas especiales de la Ley 1ª de 1991 o aquellas que la complementen, modifiquen o sustituyan de manera expresa.

PARÁGRAFO 2o. Debe garantizarse el debido proceso en la adquisición de predios necesarios para el desarrollo o ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte, en consecuencia, las entidades públicas o los particulares que actúen como sus representantes, deberán ceñirse a los procedimientos establecidos en la ley, respetando en todos los casos el derecho de contradicción.

ARTÍCULO 23. AVALUADORES Y METODOLOGÍA DE AVALÚO. El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz.

El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar el patrimonio de los particulares.

Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico "Agustín Codazzi" (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización. Cuando las circunstancias lo indiquen, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias.

Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) son de obligatorio y estricto cumplimiento para los evaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyectos de infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO. El retardo injustificado en los avalúos realizados es causal de mala conducta sancionable disciplinariamente, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir el evaluador. (Subraya fuera de texto).

Así las cosas, la Ley 1682 permite la expropiación administrativa en la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte catalogados por esta disposición como un motivo de utilidad pública e interés social, remitiendo su procedimiento a lo regulado en las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997. Se destaca, que la norma en cita establece que el avalúo comercial del inmueble objeto de expropiación incluirá el valor de las indemnizaciones o compensaciones que fueran del caso realizar por la afectación del patrimonio de los particulares.

Ahora bien, el artículo 2 ibídem, define la infraestructura de transporte como: "(...) un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el

crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”.

De igual forma, el artículo 4 establece de forma enunciativa los elementos que componen la infraestructura de transporte indicando:

“Artículo 4°. Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio, instalaciones operativas como estaciones de pesaje, centros de control de operaciones, estaciones de peaje, áreas de servicio y atención, facilidades y su señalización, entre otras.

2. Los puentes construidos sobre los accesos viales en Zonas de Frontera.

3. Los viaductos, túneles, puentes y accesos de las vías terrestres y a terminales portuarios y aeroportuarios.

4. Los ríos, mares, canales de aguas navegables y los demás bienes de uso público asociados a estos, así como los elementos de señalización como faros, boyas y otros elementos para la facilitación y seguridad del transporte marítimo y fluvial y sistemas de apoyo y control de tráfico, sin perjuicio de su connotación como elementos de la soberanía y seguridad del Estado.

5. Los puertos marítimos y fluviales y sus vías y canales de acceso. La infraestructura portuaria, marítima y fluvial comprende las radas, fondeaderos, canales de acceso, zonas de maniobra, zonas de protección ambiental y/o explotación comercial, los muelles, espigones, diques direccionales, diques de contracción y otras obras que permitan el mantenimiento de un canal de navegación, estructuras de protección de orillas y las tierras en las que se encuentran construidas dichas obras.

6. Las líneas férreas y la infraestructura para el control del tránsito, las estaciones férreas, la señalización y sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio.

7. La infraestructura logística especializada que contempla los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

8. La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea.

9. Los Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con destinación al transporte de carga o pasajeros.

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.

11. Redes de sistemas inteligentes de transporte.

Parágrafo 1°. La integración a la que se refiere el presente artículo no modifica las competencias, usos, propiedad o destinación adicionales que el legislador haya previsto respecto de los bienes antes descritos.

Parágrafo 2°. Las zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio deberán ser previamente adquiridas por el responsable del proyecto de infraestructura de transporte, cuando se requiera su utilización”.

Al revisar los antecedentes de la Ley 1682 de 2013, encontramos en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 223 de 2013 Senado lo siguiente:

“(…) la presente ley busca como objetivo general construir un marco normativo que brinde algunas herramientas al sector para superar el notorio atraso que el país presenta en infraestructura de transporte. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir y mantener, o continuar con mayor eficiencia la construcción de una red de transporte moderna para el país.

De manera específica la Ley busca implementar algunas de las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura, y superar los principales “cuellos de botella” que afectan la agilidad y viabilidad real del desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte: adquisición de predios, licencias ambientales y redes de servicios públicos, entre otros.

El presente proyecto de ley no es una ley que regule la infraestructura en general, sino a la infraestructura del transporte; en consecuencia no es aplicable la provisión de infraestructura en otros sectores, como tampoco el régimen de competencias del sector de infraestructura de transporte.

(…)

El proyecto contiene, bajo su Título IV, disposiciones en materia de gestión y adquisición prediales, gestión ambiental, redes de servicios públicos domiciliarios, TICS e hidrocarburos y permisos mineros, en cuanto estos incidan en la ejecución del desarrollo de los proyectos de infraestructura del transporte. Se hace necesario aclarar que el presente proyecto de ley, no abarca normatividad en materia de consulta previa a comunidades.

La discusión actual sobre la gestión predial radica en el permanente antagonismo entre la disponibilidad inmediata que pretenden los ingenieros contratistas y el debido proceso que debe cumplirse para su adquisición.

El Gobierno Nacional ha tenido en consideración, para la presentación del presente proyecto, que la Cámara Colombiana de Infraestructura ha destacado que: “Los retrasos en la disponibilidad de predios obedecen a múltiples razones, entre ellas: (i) demoras en el inicio del proceso de adquisición predial por parte de los contratistas; (ii) retrasos por sobrecostos excesivos de adquisición predial; (iii) demoras por trámites complejos o accidentados, no adecuadamente previstos por las partes (iv) retraso por deficiencia en los mapas de las redes de servicio público, usualmente desactualizados; y (v) imperfecciones en la normatividad que pueden dilatar el trámite de adquisición predial hasta en una década como sucede con la llamada prejudicialidad”.

Por tales razones, el proyecto incluye medidas que apuntan a generar instrumentos jurídicos que faciliten la disponibilidad de los predios de manera oportuna, para evitar demoras en el inicio y ejecución de las obras.

Esta ley consagra la construcción de infraestructura del transporte como un nuevo motivo de utilidad pública para optar por la expropiación por vía administrativa o judicial de acuerdo con los procedimientos regulados por la Ley 388 de 1997 y Ley 9ª de 1989 y las previsiones especiales que se incluyen en el proyecto, según lo decida la entidad a cuyo cargo se encuentre la ejecución de cada uno de los proyectos de infraestructura del transporte.

En este orden, es evidente la intención del legislador de establecer un mecanismo que permita el desarrollo de la infraestructura del transporte en Colombia, el cual genere soluciones frente a las demoras en el inicio y en la ejecución de las obras y que a su vez respete el debido proceso

de los propietarios de los inmuebles. Para ello, se establece como un motivo de utilidad pública la construcción de infraestructura de transporte, permitiendo de esta forma el uso de la figura de la expropiación administrativa regulada en las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997.

Por su parte la Ley 388 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, en su capítulo VIII regula lo atinente a la expropiación en vía administrativa, normas que por disposición expresa del artículo 20 de la Ley 1682 de 2013 son aplicables a los procesos de expropiación en los proyectos de la infraestructura de transporte, consagró en el parágrafo 2 del artículo 67 un beneficio tributario en la enajenación voluntaria de inmuebles, siempre que la misma se realice con ocasión de la materialización de alguno de los motivos de utilidad pública que fueron regulados en el artículo 63 ibídem de la siguiente forma:

El artículo 67 de la Ley 388 de 1997 señaló:

ARTICULO 67. INDEMNIZACIÓN Y FORMA DE PAGO. En el mismo acto que determine el carácter administrativo de la expropiación, se deberá indicar el valor del precio indemnizatorio que se reconocerá a los propietarios, el cual será igual al avalúo comercial que se utiliza para los efectos previstos en el artículo 61 de la presente ley. Igualmente se precisarán las condiciones para el pago del precio indemnizatorio, las cuales podrán contemplar el pago de contado o el pago entre un cuarenta (40%) y un sesenta por ciento (60%) del valor al momento de la adquisición voluntaria y el valor restante en cinco (5) contados anuales sucesivos o iguales, con un interés anual igual al interés bancario vigente en el momento de la adquisición voluntaria.

PARÁGRAFO 1o. El pago del precio indemnizatorio se podrá realizar en dinero efectivo o títulos valores, derechos de construcción y desarrollo, de participación en el proyecto o permuta. En todo caso el pago se hará siempre en su totalidad de contado cuando el valor de la indemnización sea inferior a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales al momento de la adquisición voluntaria o de la expropiación.

PARÁGRAFO 2o. El ingreso obtenido por la enajenación de inmuebles a los cuales se refiere el presente capítulo no constituye, para fines tributarios, renta gravable ni ganancia ocasional, siempre y cuando la negociación se realice por la vía de la enajenación voluntaria. (Subraya fuera de texto).

Frente a este artículo, la Corte Constitucional en sentencia C-1074 de 2002, M.P. Manuel José Cepeda Espinosa dijo:

El gravamen a la renta tiene como hecho imponible una renta o una ganancia ocasional. La primera proviene del giro normal de los negocios, mientras que la segunda es "esporádica, infrecuente o extraordinaria". El particular debe pagar un porcentaje de la ganancia ocasional o renta líquida, determinado por una tarifa establecida en el Estatuto Tributario.

*Ahora bien, la ley puede estipular que algunos ingresos que generan un incremento patrimonial pueden ser considerados como no constitutivos de renta gravable o ganancia ocasional. Dentro de estas excepciones al deber de tributar se encuentran las normas demandadas.
(...)*

En primer lugar, la Corte identifica dos fines perseguidos por el beneficio tributario establecido en las normas acusadas. Primero, el beneficio tributario constituye un incentivo para que el proceso de expropiación sea adelantado de manera más expedita, lo cual tiene dos implicaciones importantes: (i) protege los objetivos de utilidad pública e interés social por los cuales el Estado puede expropiar, ya que posibilita que la comunidad derive provecho de manera más rápida y menos costosa de los beneficios provenientes de la expropiación; y (ii) dado que la enajenación finaliza sin la necesidad de acudir a un proceso judicial o administrativo de expropiación, disminuye los costos en los que, tanto la administración como el particular incurrieran si se vieran

obligados a agotar dichas etapas. Segundo, los beneficios tributarios promueven la resolución de conflictos por fuera de los estrados judiciales. La enajenación voluntaria y la negociación directa llevan a que la expropiación sea resuelta sin la necesidad de un proceso judicial en la jurisdicción civil (en el caso de la expropiación por vía judicial) o de un eventual proceso ante la jurisdicción contenciosa (en el caso de la expropiación por vía administrativa). Ésto deriva en una mayor disponibilidad de los recursos de la administración de justicia para tramitar y dar solución a otros procesos.

Por las razones anteriores, los fines perseguidos por los beneficios tributarios son el cumplimiento de los objetivos de utilidad pública e interés social establecidos en el artículo 58 de la Carta, la observancia de los principios de eficiencia, eficacia y economía que orientan la función administrativa según el artículo 209 de la Constitución, y por último, el incentivo al acceso por parte de otros ciudadanos a la administración justicia, lo cual desarrolla el artículo 229 de la Carta. En conclusión, las finalidades a que apunta el beneficio tributario bajo análisis son legítimas e importantes.

En segundo término, la distinción entre los que concluyen la enajenación a partir de una negociación con la administración, por un lado, y los que continúan con el proceso expropiatorio, por el otro, constituye un medio no prohibido por la Carta. Como lo ha resaltado la Corte, la disposición a nivel legal de beneficios tributarios al pago de tributos, que no se funden en criterios sospechosos ni afectan a minorías o grupos vulnerables o marginados, es un medio legítimo, comprendido dentro de la potestad del legislador de diseñar las políticas tributarias que considere convenientes.

En tercer término, en cuanto a la relación medio-fin, la Corte analizará si el medio es efectivamente conducente para el logro de los fines expuestos en los apartes anteriores. La Corte Constitucional ha señalado que un medio es efectivamente conducente a alcanzar los fines buscados, cuando "se promueven real y atinadamente" los objetivos perseguidos. En el presente caso, se constata que un beneficio tributario consistente en no gravar las ganancias ocasionales resultantes del negocio jurídico lleva a que el particular que puede enajenar el bien incluya dicho estímulo económico en las variables a tener en cuenta al momento de escoger entre perfeccionar un acuerdo de voluntades con la administración o someterse a los procedimientos de la expropiación forzosa. La posibilidad de incurrir en un gasto menor es un elemento de valoración importante que tiene la virtud de incentivarlo a escoger el camino de la negociación. Esto conduce a que exista una mayor probabilidad de que el bien sea traspasado al Estado con más rapidez, y por consiguiente, que se cumplan oportuna y eficazmente los fines de utilidad pública e interés social establecidos. Adicionalmente, una mayor tendencia por parte de los propietarios de bienes expropiables a optar por la enajenación voluntaria o la negociación directa, revierte en una menor cantidad de procesos judiciales, lo cual reduce las cargas de los despachos judiciales civiles y contencioso administrativos". (Subraya fuera de texto)

De la sentencia transcrita es claro que los fines perseguidos por el párrafo 2 del artículo 67 de la Ley 388 de 1997 se ajusta a la Constitución Política, toda vez que el no gravar las ganancias ocasionales producto de la enajenación voluntaria de los inmuebles, constituye un estímulo económico para el propietario aumentando la probabilidad para que la tradición de los predios se realiza de forma oportuna y ágil como lo demandan los conceptos de utilidad pública e interés social, a la vez que coadyuva a la observancia de los principios de eficiencia, eficacia y economía que orientan la función administrativa.

Por su parte el artículo 63 de La Ley 388 de 1997 señaló como motivos de utilidad pública lo siguiente:

ARTICULO 63. MOTIVOS DE UTILIDAD PUBLICA. Se considera que existen motivos de utilidad pública o de interés social para expropiar por vía administrativa el derecho de propiedad y los

demás derechos reales sobre terrenos e inmuebles, cuando, conforme a las reglas señaladas por la presente ley, la respectiva autoridad administrativa competente considere que existen especiales condiciones de urgencia, siempre y cuando la finalidad corresponda a las señaladas en las letras a), b), c), d), e), h), j), k), l) y m) del artículo 58 de la presente ley.

Igualmente se considera que existen motivos de utilidad pública para expropiar por vía administrativa cuando se presente el incumplimiento de la función social de la propiedad por parte del adquirente en pública subasta, de los terrenos e inmuebles objeto del procedimiento previsto en el capítulo VI de la presente ley.

Como se observa, los ingresos obtenidos por la enajenación voluntaria de inmuebles en atención a lo reglado en el artículo 67 de la Ley no constituyen renta gravable ni ganancia ocasional para efectos tributarios siempre y cuando el motivo para la realización de la tradición encuadre dentro de los supuestos contemplados en el capítulo VIII sobre expropiación en vía administrativa, razón por la cual se resalta lo regulado en el literal e) del artículo 58 ibídem donde se indica que se considera como motivo de utilidad pública o de interés social la "Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo".

La ley 105 de 1993 define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

"Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.

b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento

respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.
3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.
4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.
5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.
6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo".
7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la Ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos los siguientes tipos de vías:

- a) Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;
- b) Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.
- c) c) Aquellas que en el futuro sean departamentales.
- d) d) Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.
- e) Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta". (Negrilla fuera del texto original).

Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105 dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transfieran cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental.

Ahora bien, en lo que respecta a los sistemas de transporte masivo el Decreto 3109 de 1997 en su artículo 3 al referirse al transporte masivo de pasajeros lo definió como: "el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización", indicando en su artículo 4 que: "Para los efectos previsto en la presente disposición el sistema está conformado por los componentes propios del mismo, es decir, por el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área de influencia determinada". (Subraya fuera de texto).

La Ley 769 de 2002 en su artículo 2 define al sistema de transporte masivo de pasajeros como:

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Así las cosas, tanto la Ley 1682 de 2013 al definir como un motivo de utilidad pública e interés social *“la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte”* como la Ley 388 de 1997 al establecer como motivo de utilidad pública o de interés social la *“Ejecución de programas y proyectos de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo”* en esencia están regulando situaciones similares que buscan dotar a las entidades públicas de herramientas eficientes, eficaces y ágiles para la adquisición de los predios necesario en beneficio del interés general que prima en este tipo de proyectos.

Aunado a lo anterior, la Ley 1682 de 2013 es clara al indicar en su artículo 20 que la entidad pública podrá adelantar la expropiación administrativa siguiendo el procedimiento previsto en la Ley 388 de 1997, situación que nos permite concluir que en la medida en que la adquisición de bienes destinados a proyectos de infraestructura de transporte se realice a través de la figura de la enajenación voluntaria, los ingresos obtenidos por esta vía no constituyen renta gravable ni ganancia ocasional de conformidad con lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 67 de la Ley 388 de 1997.

Ahora bien, en lo que respecta al valor de las indemnizaciones en concepto 057622 de 2003 esta Dirección Jurídica manifestó:

“Por regla general, según el artículo 26 del Estatuto Tributario, los ingresos susceptibles de incrementar el patrimonio están gravados con el impuesto sobre la renta y complementarios, a menos que exista ley especial que los exceptúe del pago de dicho impuesto.

*Siguiendo este principio, los ingresos por concepto de indemnizaciones se encuentran gravados con el impuesto sobre la renta, excepto los correspondientes a la indemnización **por daño emergente** que de conformidad con el artículo 45 del Estatuto Tributario constituyen un ingreso no constitutivo de renta ni ganancia ocasional cuando se cumplen los requisitos establecidos en la misma norma”.*

El artículo 401-2 del Estatuto Tributario, adicionado por la Ley 788 de 2002, consagra la retención en la fuente sobre las indemnizaciones en términos generales, así:

“Retención en la fuente en indemnizaciones. Los pagos o abonos en cuenta por concepto de indemnizaciones diferentes a las indemnizaciones salariales y a las percibidas por los nacionales como resultado de demandas contra el Estado y contempladas en los artículos 45 y 223 del estatuto tributario, estará sometida a retención por concepto de renta a la tarifa del treinta y tres por ciento (33%), si los beneficiarios de la misma son extranjeros sin residencia en el país (...). Si los beneficiarios del pago son residentes en el país, la tarifa de retención por este concepto será del veinte por ciento (20%).”

En este orden, cuando en los procesos de enajenación voluntaria se incluya algún tipo de indemnización diferente a la procedente por daño emergente, este ingreso susceptible de incrementar el patrimonio de los contribuyentes estará gravado con el impuesto a la renta.

En los anteriores términos se resuelve su solicitud y cordialmente le informamos que tanto la normatividad en materia tributaria, aduanera y cambiaria, como los conceptos emitidos por la

Dirección de Gestión Jurídica en estas materias pueden consultarse directamente en nuestras bases de datos jurídica ingresando a la página electrónica de la DIAN: www.dian.gov.co siguiendo los iconos: "Normatividad" - "técnica" y seleccionando "Doctrina" y Dirección Gestión Jurídica.

Atentamente,



LILIANA ANDREA FORERO GOMEZ

Directora de Gestión Jurídica

P/PFVN