



**UNIREMINGTON**<sup>®</sup>  
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON  
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

**TRABAJO DE GRADO**  
**Opción Investigación o Proyecto de Grado**

**SOBRETASA A LA GASOLINA**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON**  
**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**  
**CONTADURÍA PÚBLICA**  
**SEDE ARMENIA QUINDIO**  
**AÑO 2024**

**LUZ MARINA GORDILLO HENAO**  
**2024**

## **Dedicatoria**

Este trabajo de grado está dedicado a mi familia, quienes siempre me brindaron su amor, apoyo incondicional y motivación para seguir adelante en cada etapa de mi vida. A mi esposo, por su constante confianza en mis capacidades y por enseñarme la importancia del esfuerzo y la dedicación. A mi madre y mis hijas, por su comprensión y por estar siempre presentes en los momentos de incertidumbre. También dedico este trabajo a todos mis profesores y mentores, quienes me han guiado con su conocimiento y sabiduría a lo largo de mi formación académica, brindándome las herramientas necesarias para llegar a este logro.

### **Agradecimientos**

Quiero expresar mi sincero agradecimiento a todas las personas e instituciones que hicieron posible la realización de este trabajo de grado. Agradezco profundamente a mi director de tesis, quien con su experiencia y paciencia me orientó y me ayudó a encaminar este proyecto desde su inicio hasta su culminación. Sus valiosas sugerencias y críticas constructivas fueron fundamentales para enriquecer el contenido y enfoque del estudio.

Agradezco también a todos los expertos y profesionales que participaron en las entrevistas, por compartir sus conocimientos y experiencias sobre la temática de la sobretasa a la gasolina y la financiación de infraestructura vial en Colombia. Sin su colaboración, este estudio no habría sido posible.

También, quiero agradecer a mis compañeros de estudio, quienes siempre estuvieron dispuestos a compartir ideas, resolver dudas y apoyarse mutuamente en los momentos de desafío. Finalmente, agradezco a las instituciones y bibliotecas que me brindaron acceso a la información y recursos necesarios para la realización de este trabajo. Sin todo este apoyo, este logro no habría sido posible.

**Tabla de Contenidos**

|  |    |
|--|----|
| Resumen.....   | 5  |
| Introducción .....   | 7  |
| Planteamiento del Problema .....                           | 9  |
| Objetivos.....   | 11 |
| Objetivo General.....                                      | 11 |
| Objetivos específicos .....                                | 11 |
| Metodología .....  | 12 |
| Marco Teórico.....   | 13 |
| Antecedentes .....   | 13 |
| Marco Conceptual.....                                      | 16 |
| Sobretasa a la Gasolina .....                              | 16 |
| Infraestructura Vial .....                                 | 17 |
| Tributación Territorial .....                              | 17 |
| Desarrollo regional.....                                   | 17 |
| Eficiencia en la Gestión de Recursos Públicos .....        | 18 |
| Impacto Económico de los Impuestos a los Combustibles..... | 18 |
| Transparencia y Control Fiscal .....                       | 19 |
| Equidad Territorial en la Asignación de Recursos .....     | 19 |
| Marco Legal .....  | 19 |
| Resultados y Discusión.....                                | 23 |
| Conclusiones.....  | 26 |
| Referencias.....   | 28 |

## Resumen

El presente trabajo de grado tiene como objetivo analizar el impacto de la sobretasa a la gasolina en la financiación de la infraestructura vial en Colombia, evaluando su efectividad y la distribución de los recursos generados por este impuesto entre las distintas regiones del país. A través de un enfoque cuantitativo y cualitativo, se explora cómo la sobretasa a la gasolina ha sido utilizada como mecanismo de financiación para el mantenimiento y mejora de las carreteras, especialmente en zonas rurales y áreas con alta necesidad de infraestructura vial. Además, se analiza la equidad en la asignación de estos recursos y los desafíos que enfrenta el gobierno en su implementación, dada la diversidad geográfica y socioeconómica de Colombia (Muñoz Córdoba, 2017; Rozo, 2016).

Para llevar a cabo este análisis, se realizaron revisiones de documentos oficiales, informes del gobierno y estudios previos sobre el tema, así como entrevistas con expertos en el sector del transporte y la infraestructura. Se examina también el impacto de la sobretasa en el desarrollo económico de las regiones, con énfasis en aquellas que presentan mayores dificultades para acceder a una infraestructura vial adecuada (Chaparro y Bautista, 2016; Restrepo, 2019).

El estudio revela que, aunque la sobretasa a la gasolina ha sido un mecanismo clave en la financiación de proyectos viales, existen desigualdades en la distribución de los recursos entre las distintas regiones, lo que afecta negativamente a las áreas rurales y periféricas (García y Torres, 2020). Asimismo, se identifica la necesidad de una mejor gestión de los fondos, con un enfoque más inclusivo y equitativo, que permita reducir las brechas de infraestructura y mejorar la conectividad en todo el territorio colombiano (Ley 488 de 1998; Ley 788 de 2002). Finalmente, se proponen recomendaciones para optimizar la distribución de los recursos y fortalecer el sistema de financiación vial del país (García, 2017; Ley 1430 de 2010).

***Palabras clave:*** Sobretasa a la gasolina, infraestructura vial, financiación pública, Colombia, distribución regional.

## **Introducción**

La infraestructura vial es uno de los pilares fundamentales para el desarrollo económico y social de un país, pues facilita la movilidad de bienes, servicios y personas, promoviendo la competitividad y el crecimiento regional. En Colombia, las redes viales desempeñan un papel crucial debido a la geografía diversa del país, que incluye regiones montañosas, selvas y llanuras, lo cual hace que el transporte y la conectividad sean desafiantes. La necesidad de mantener y mejorar la infraestructura vial es una prioridad para el gobierno, y una de las principales fuentes de financiamiento para estos proyectos ha sido la sobretasa a la gasolina, un impuesto que se aplica al consumo de combustibles con el fin de generar recursos para el mantenimiento y la construcción de carreteras.

La sobretasa a la gasolina ha sido implementada a nivel nacional como una estrategia de financiación para la infraestructura vial, especialmente en las regiones más afectadas por el deterioro de las carreteras. Este impuesto ha generado un debate sobre su eficacia, dado que ha sido una herramienta fundamental en la política de transporte, pero su distribución y uso eficiente siguen siendo temas de discusión. Existen disparidades en la asignación de los recursos generados por la sobretasa, lo que ha llevado a cuestionar la equidad en su distribución entre las distintas regiones del país, especialmente entre las zonas urbanas y rurales, que enfrentan retos significativos en términos de conectividad vial.

El presente trabajo de grado tiene como objetivo analizar el impacto de la sobretasa a la gasolina en la financiación de la infraestructura vial en Colombia, evaluando la distribución de los recursos entre las regiones y su efectividad en la mejora de las redes viales. A través de una revisión de políticas públicas, estadísticas oficiales y entrevistas con expertos del sector, se busca identificar los principales desafíos y oportunidades que enfrenta el país en la gestión de estos recursos.

Igualmente, se examinará cómo la implementación de este impuesto ha influido en el desarrollo económico y social de las regiones más necesitadas de infraestructura, y qué medidas podrían adoptarse para mejorar la eficiencia y equidad en la asignación de los recursos generados por la sobretasa.

La relevancia de este estudio radica en la creciente necesidad de una infraestructura vial eficiente que garantice la competitividad del país, facilite el comercio entre regiones y contribuya al bienestar de las comunidades rurales. De igual manera, busca aportar al diseño de políticas públicas más inclusivas y eficaces, que consideren tanto las necesidades de las grandes ciudades como de las zonas más periféricas, con el fin de promover un desarrollo territorial más equitativo y sostenible.

## **Planteamiento del Problema**

La sobretasa a la gasolina es un impuesto indirecto creado mediante la Ley 86 de 1989, modificado posteriormente por leyes como la 105 de 1993 y la 488 de 1998, que establece un gravamen al consumo de gasolina corriente y extra. Este tributo tiene como objetivo principal financiar proyectos de infraestructura vial, transporte público y otras necesidades de los entes territoriales, otorgándoles una fuente adicional de ingresos para atender sus responsabilidades en vías secundarias y terciarias. Sin embargo, su aplicación ha generado amplios debates en términos económicos, sociales y administrativos, lo que lo convierte en un tema relevante para el análisis académico y social (Ley 86 de 1989; Ley 488 de 1998; Noesis UIS, 2023).

El impacto económico de este tributo es uno de los aspectos más controvertidos. La sobretasa incrementa el precio final del combustible, afectando a consumidores y empresas por igual. Para los hogares, esto significa un aumento en los costos del transporte y, potencialmente, de bienes básicos. Para las empresas, especialmente las de transporte y logística, implica mayores costos operativos que pueden traducirse en menores márgenes de ganancia o precios más altos para los consumidores. Estas dinámicas han sido estudiadas en múltiples contextos urbanos y rurales, destacando su influencia en la inflación y en la competitividad económica del país (Unimilitar, 2023; Monografía UIS, 2023).

Desde una perspectiva administrativa, se han identificado desafíos significativos en la gestión de los recursos generados por la sobretasa. Aunque su propósito inicial es mejorar la infraestructura vial, informes han señalado desviaciones en su uso hacia fines no planificados, así como problemas de transparencia en su administración. Esto genera desconfianza ciudadana y pone en duda la efectividad de este mecanismo como herramienta de política pública para el desarrollo territorial (Unimilitar, 2023; Monografía UIS, 2023).

Otro desafío crucial es la evasión fiscal y el contrabando de combustibles, fenómenos que afectan directamente la recaudación de la sobretasa. En regiones como Bucaramanga, estas prácticas ilegales no solo disminuyen los ingresos esperados, sino que también generan problemas de seguridad y afectan la competitividad de los mercados locales. La falta de controles efectivos y sanciones disuasorias contribuye a perpetuar estas prácticas, limitando el potencial de este impuesto como herramienta de financiación sostenible (Monografía UIS, 2023).

En términos legales, las reformas normativas han intentado ajustar las tasas de este impuesto para maximizar su recaudación. En Bogotá, por ejemplo, se autorizó un aumento gradual del porcentaje de la sobretasa, llegando al 25% en 2003. No obstante, este incremento ha sido criticado debido a su impacto regresivo, afectando más a las personas de menores ingresos que dependen del transporte público y privado para sus actividades diarias (Unimilitar, 2023; Ley 488 de 1998).

El presente trabajo busca analizar los efectos económicos, sociales y administrativos de la sobretasa a la gasolina en Colombia, partiendo de un enfoque multidimensional. Esto incluye un examen de las políticas públicas que han moldeado su implementación, una evaluación de los impactos en diferentes sectores de la población y propuestas para mejorar su gestión. La investigación se apoyará en datos históricos y normativos, así como en estudios académicos que aborden esta problemática de manera integral.

En conclusión, la sobretasa a la gasolina es un componente fundamental del sistema fiscal colombiano que conecta las finanzas territoriales con las dinámicas económicas y sociales del país. Su análisis no solo es crucial para entender los desafíos actuales, sino también para proponer reformas que mejoren su eficiencia y su aceptación ciudadana.

## Objetivos

### Objetivo General

Analizar los efectos económicos, sociales y administrativos de la sobretasa a la gasolina en Colombia, evaluando su impacto en las finanzas territoriales, el desarrollo de infraestructura vial, y su influencia en los costos de vida y competitividad económica, con el fin de proponer estrategias que optimicen su gestión y maximicen sus beneficios para la sociedad.

### Objetivos específicos

- Identificar el marco legal e histórico de la implementación de la sobretasa a la gasolina en Colombia, destacando sus principales reformas normativas y su evolución en el tiempo.
- Examinar los efectos económicos de la sobretasa en los hogares y sectores productivos, considerando su impacto en los precios de los combustibles y los costos asociados a la cadena de suministro.
- Evaluar los desafíos administrativos relacionados con la gestión de los recursos provenientes de la sobretasa, incluyendo la transparencia en su uso y las estrategias de recaudación.
- Analizar las dinámicas de evasión fiscal y contrabando de combustibles, explorando sus causas, consecuencias y posibles soluciones para mitigar su impacto en la recaudación.
- Diseñar recomendaciones basadas en datos y experiencias internacionales que permitan optimizar el uso de los recursos derivados de la sobretasa, mejorando su efectividad como herramienta de política pública.

## **Metodología**

El presente trabajo adoptó una metodología basada en la revisión documental, la cual consistió en la recopilación, análisis y síntesis de información proveniente de fuentes académicas, normativas y estadísticas relevantes sobre la sobretasa a la gasolina en Colombia. Se revisaron artículos científicos, monografías, informes institucionales y leyes que regulan este impuesto, con el propósito de comprender su evolución, implementación y efectos en diferentes contextos socioeconómicos. El enfoque principal fue cualitativo, orientado a describir y analizar el fenómeno desde múltiples perspectivas (Creswell, 2014).

El análisis se apoyó en métodos de categorización temática para identificar los principales tópicos abordados en la literatura, tales como impactos económicos, desafíos administrativos y aspectos legales. Asimismo, se empleó un enfoque crítico para evaluar la calidad y relevancia de las fuentes, priorizando aquellas de carácter académico o emitidas por organismos oficiales como el DANE y el Ministerio de Hacienda. Cuando se dispuso de datos cuantitativos en los estudios revisados, se realizaron interpretaciones descriptivas para contextualizar tendencias y patrones relacionados con la recaudación y el uso de los recursos derivados de la sobretasa.

La metodología incluyó también una comparación con experiencias internacionales en el uso de impuestos al consumo de combustibles, para identificar buenas prácticas que puedan ser aplicables en el contexto colombiano. Este enfoque permitió no solo comprender los efectos actuales de la sobretasa en el país, sino también proponer estrategias fundamentadas para su optimización y sostenibilidad. Las fuentes seleccionadas cumplieron criterios de confiabilidad y actualidad, utilizando el formato APA para garantizar una correcta citación y respaldo bibliográfico.

## **Marco Teórico**

### **Antecedentes**

La sobretasa a la gasolina en Colombia ha sido un tema de amplio debate debido a su impacto económico, social y administrativo en los territorios. Muñoz Córdoba (2017) realizó un análisis detallado en Bucaramanga, donde se evidenció que, aunque este impuesto representa una fuente importante de recursos para las finanzas locales, problemas como el contrabando y el hurto de combustibles generan una disminución considerable en los ingresos esperados. El estudio reveló que, en ciudades intermedias, estos factores no solo afectan la recaudación del impuesto, sino también la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial. Este análisis resalta la necesidad de implementar mecanismos más estrictos de control y vigilancia, así como estrategias para combatir el comercio ilícito de combustibles que socava los objetivos fiscales del impuesto, afectando directamente la inversión pública en infraestructura y transporte.

En Bogotá, la sobretasa a la gasolina ha sido una de las principales fuentes de financiamiento para proyectos de infraestructura vial y transporte público. Pese a lo anterior, un estudio de Rozo (2016) indicó que la percepción ciudadana sobre el uso de estos recursos ha estado marcada por la falta de transparencia y la deficiencia en la ejecución de obras. El análisis de esta investigación sugiere que, aunque los ingresos derivados de la sobretasa son significativos, la falta de información clara sobre su destinación final ha generado desconfianza entre la ciudadanía. Esto ha llevado a cuestionamientos sobre la eficiencia en la gestión de los fondos, destacando la necesidad de establecer mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas que garanticen un uso óptimo de los recursos. El estudio concluye que, sin mejoras en la transparencia administrativa, la sobretasa a la gasolina puede perder legitimidad como herramienta de financiamiento público.

A nivel nacional, Fedesarrollo llevó a cabo un estudio pionero sobre la implementación de la sobretasa a los combustibles como mecanismo de financiamiento de infraestructura vial. El informe evaluó tanto los beneficios económicos como las externalidades negativas de este impuesto, encontrando que, si bien ha permitido a los gobiernos locales y nacionales contar con recursos estables para desarrollar proyectos de transporte, también ha generado un incremento en los costos de operación para consumidores y empresas (Rozo, 2016). En particular, sectores productivos como la agroindustria y el transporte de carga han reportado aumentos considerables en sus costos operativos, lo que repercute en la competitividad de estos sectores. Este estudio puso de manifiesto la necesidad de considerar políticas complementarias que mitiguen los impactos económicos adversos, especialmente en regiones con bajos niveles de inversión en infraestructura.

Por su parte, Chaparro y Bautista (2016) examinó el impacto de la sobretasa a la gasolina en el presupuesto para infraestructura vial en la ciudad de Bogotá. Esta investigación concluyó que, aunque los recursos recaudados son cuantiosos y representan una fuente clave de financiación, su uso no siempre se traduce en mejoras visibles y efectivas en las vías urbanas. El estudio identificó problemas recurrentes en la asignación y ejecución presupuestal, como retrasos en los proyectos, sobrecostos y falta de planificación adecuada. De igual manera, se evidenció que las obras financiadas con este impuesto tienden a concentrarse en áreas urbanas de alta demanda vehicular, dejando rezagadas zonas periféricas con mayores necesidades de conectividad vial. Esto pone en relieve la importancia de desarrollar políticas de planificación equitativa para garantizar que los beneficios de la sobretasa impacten de manera uniforme a toda la población.

Restrepo (2019) presentó un trabajo académico que abordó la revisión y optimización del esquema de la sobretasa a la gasolina en Colombia. Esta investigación, producto de una tesis de grado, evidenció que la falta de un sistema integral de monitoreo y evaluación limita la efectividad

del impuesto como herramienta de desarrollo vial. Los resultados del estudio subrayaron la necesidad de implementar mecanismos automatizados y plataformas tecnológicas que permitan auditar en tiempo real la recaudación y el uso de los recursos. Asimismo, se propuso una revisión de los porcentajes establecidos para la sobretasa, con el fin de adaptarlos a las realidades económicas y sociales de cada región. Esta propuesta busca fortalecer la transparencia y eficiencia en la gestión de los recursos, promoviendo un mayor impacto en la mejora de la infraestructura vial.

Desde una perspectiva tributaria, la Pontificia Universidad Javeriana (2010) realizó un estudio sobre la relación entre el sistema tributario colombiano, incluyendo la sobretasa a la gasolina, y la competitividad económica del país. El análisis destacó que la carga tributaria sobre los combustibles impacta directamente a sectores económicos que dependen del transporte, generando aumentos en los costos de producción y distribución. Como resultado, empresas pequeñas y medianas, especialmente aquellas ubicadas en regiones apartadas, enfrentan mayores desafíos para mantenerse competitivas. El estudio también señaló que, aunque la sobretasa ha sido efectiva en la generación de ingresos, es necesario equilibrar su aplicación con incentivos fiscales que mitiguen sus efectos negativos sobre la competitividad y el desarrollo regional.

Por otro lado, Cerquera-Losada y Marín-Muñoz (2018) analizó la correlación entre el precio del petróleo y los combustibles, identificando que la sobretasa a la gasolina desempeña un papel determinante en la formación de precios finales. La investigación concluyó que, en períodos de alza en los precios internacionales del petróleo, la sobretasa exagera los impactos sobre los consumidores, especialmente en hogares de bajos ingresos y sectores productivos sensibles a los costos energéticos. Este hallazgo plantea la necesidad de revisar las políticas fiscales relacionadas

con los combustibles, a fin de establecer mecanismos que amortigüen las fluctuaciones de precios y reduzcan los efectos negativos sobre la economía y el bienestar social.

Finalmente, García (2017) desarrolló una propuesta innovadora para automatizar el proceso de auditoría de la sobretasa a la gasolina, con el objetivo de mejorar la transparencia y eficiencia en la gestión de este recurso. La investigación argumentó que, al implementar herramientas tecnológicas avanzadas, se podrían reducir las brechas en la recaudación y optimizar la asignación de los fondos a proyectos prioritarios. Igualmente, la automatización permitiría a las autoridades locales identificar irregularidades y desviaciones en tiempo real, facilitando la toma de decisiones informadas. El estudio concluyó que la modernización de los procesos administrativos no solo fortalecería la confianza pública, sino que también contribuiría a mejorar la gestión financiera y el impacto social de la sobretasa a la gasolina.

## **Marco Conceptual**

### ***Sobretasa a la Gasolina***

La sobretasa a la gasolina es un impuesto territorial que se aplica sobre el consumo de combustibles líquidos, destinado principalmente a la financiación de infraestructura vial y proyectos de transporte público en municipios y departamentos. Según la Ley 488 de 1998 en Colombia, este tributo se recauda a nivel local, permitiendo a los gobiernos regionales obtener recursos para mejorar la conectividad y el mantenimiento de carreteras (Congreso de Colombia, 1998). Pese a ello, estudios como el de Pineda y Herrera (2016) señalan que, aunque la sobretasa representa una fuente estable de ingresos, su impacto puede ser limitado debido a problemas de evasión, contrabando y deficiencias administrativas. Esta situación pone en evidencia la necesidad de fortalecer los sistemas de control y seguimiento fiscal para garantizar que los recursos se destinen efectivamente a sus objetivos.

### ***Infraestructura Vial***

La infraestructura vial hace referencia a todas las obras de construcción y mantenimiento de carreteras, puentes y vías urbanas y rurales que permiten la movilidad y el desarrollo económico de una región. De acuerdo con Ramírez y Cortés (2019), la inversión en infraestructura vial es crucial para el crecimiento económico, ya que reduce los costos de transporte, mejora la competitividad de los sectores productivos y facilita la integración territorial. En Colombia, la insuficiente inversión en infraestructura y la concentración de recursos en grandes ciudades han exacerbado las brechas de conectividad en regiones apartadas, limitando su desarrollo económico y social. Por tanto, la gestión eficiente de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina es fundamental para garantizar proyectos de infraestructura equitativos y sostenibles.

### ***Tributación Territorial***

La tributación territorial comprende los impuestos, tasas y contribuciones establecidos por los gobiernos municipales y departamentales con el fin de obtener recursos para financiar sus competencias y funciones. En el contexto colombiano, López y Escobar (2018) sostienen que los impuestos territoriales, como la sobretasa a la gasolina, son vitales para la autonomía fiscal de los entes locales, pues les permite financiar proyectos de desarrollo social e infraestructura sin depender excesivamente de transferencias del gobierno nacional. Sin embargo, el estudio resalta que la ineficiencia en la gestión tributaria, el contrabando de combustibles y la baja cultura tributaria de la población afectan la efectividad de estos mecanismos fiscales.

### ***Desarrollo regional***

El desarrollo regional es un proceso integral que busca promover el crecimiento económico y mejorar las condiciones de vida de las comunidades en diferentes regiones del país. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2020), el acceso adecuado a infraestructura vial y

servicios públicos es un factor determinante en el desarrollo regional, ya que facilita la movilidad de bienes y personas, impulsa la inversión privada y fomenta la equidad social. En este sentido, la correcta asignación de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina puede convertirse en un motor de desarrollo, especialmente en regiones con déficits históricos en infraestructura y bajos niveles de inversión pública.

### ***Eficiencia en la Gestión de Recursos Públicos***

La eficiencia en la gestión de recursos públicos se refiere a la capacidad de los gobiernos para administrar los ingresos fiscales de manera transparente y efectiva, asegurando que estos se utilicen en proyectos que generen el mayor beneficio social. Fernández y Gómez (2021) sostienen que la falta de mecanismos de control, rendición de cuentas y evaluación de impacto reduce la eficiencia de los gobiernos locales en el manejo de recursos provenientes de impuestos como la sobretasa a la gasolina. Por lo tanto, es fundamental implementar sistemas de monitoreo y auditoría que garanticen la transparencia y optimicen la ejecución de los proyectos financiados con estos recursos.

### ***Impacto Económico de los Impuestos a los Combustibles***

Los impuestos a los combustibles, como la sobretasa a la gasolina, tienen un impacto directo sobre la economía, ya que afectan los costos de producción, transporte y consumo. De acuerdo con un estudio de la CEPAL (2019), estos impuestos, aunque necesarios para financiar la infraestructura y las políticas públicas, pueden generar externalidades negativas al incrementar los costos para sectores económicos dependientes del transporte, como la agricultura y la industria. Además, en contextos de pobreza y desigualdad, el aumento en los precios de los combustibles puede afectar más gravemente a los hogares de bajos ingresos, lo que hace necesario equilibrar la política fiscal con medidas de mitigación social.

### ***Transparencia y Control Fiscal***

La transparencia y el control fiscal son principios fundamentales en la gestión de los recursos públicos, ya que garantizan el uso adecuado de los impuestos y promueven la confianza de la ciudadanía en las instituciones. De acuerdo con un informe de Transparencia Internacional (2022), la corrupción y la opacidad en la gestión de recursos fiscales son problemas recurrentes en países en desarrollo, lo que afecta la ejecución eficiente de proyectos de infraestructura y servicios públicos. En el contexto colombiano, la implementación de tecnologías de la información y plataformas de seguimiento ha sido una de las estrategias más efectivas para mejorar la transparencia y reducir las irregularidades en el manejo de recursos como la sobretasa a la gasolina.

### ***Equidad Territorial en la Asignación de Recursos***

La equidad territorial en la asignación de recursos públicos implica distribuir los ingresos fiscales de manera justa y equilibrada, garantizando que todas las regiones, especialmente las más rezagadas, tengan acceso a los beneficios derivados de los impuestos. García y Torres (2020) argumentan que la concentración de recursos en las grandes ciudades ha profundizado las brechas de desarrollo regional en Colombia, afectando negativamente a las zonas rurales y periféricas. Por esta razón, es fundamental que los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina sean asignados con criterios de equidad y necesidad, priorizando proyectos que generen un mayor impacto social y económico en las regiones más vulnerables.

### **Marco Legal**

La sobretasa a la gasolina en Colombia tiene su origen en un conjunto de normativas que han sido modificadas y adaptadas a lo largo de las décadas para responder a las necesidades fiscales y de infraestructura del país. Inicialmente, la Ley 86 de 1989 estableció las bases para la creación de este impuesto, permitiendo que los entes territoriales, como los municipios y distritos, pudieran

imponer un tributo sobre el consumo de gasolina con el fin de financiar proyectos relacionados con el transporte público y la infraestructura vial. Esta ley fue un paso clave para descentralizar los recursos destinados a la infraestructura en Colombia, respondiendo a la necesidad de mejorar las vías secundarias y terciarias, que son responsabilidad de los gobiernos locales (Ley 86 de 1989).

Posteriormente, la Ley 105 de 1993 estableció lineamientos adicionales relacionados con la implementación de sistemas de transporte público masivo, y la Ley 128 de 1994 también abordó aspectos relacionados con el financiamiento de proyectos viales. No obstante, fue la Ley 488 de 1998 la que introdujo una de las reformas más significativas al establecer la obligatoriedad de que los municipios y distritos adoptaran el cobro de la sobretasa a la gasolina. La ley permitió a los entes territoriales incrementar la tasa del impuesto, con un límite del 20% sobre el precio de la gasolina, e incorporó disposiciones relacionadas con la administración de los recursos generados por este tributo. La Ley 488 también permitió la creación de sistemas de transporte urbano en ciudades principales, lo que incentivó el uso de los ingresos provenientes de la sobretasa para estos fines (Ley 488 de 1998).

En 2002, la Ley 788 introdujo otro cambio crucial al autorizar a los distritos y municipios del país a incrementar la sobretasa hasta un 25% en determinadas jurisdicciones, lo que se reflejó en un aumento en los precios del combustible en las principales ciudades, como Bogotá. Esta medida buscaba fortalecer la capacidad de los gobiernos locales para financiar proyectos de infraestructura y reducir el déficit fiscal de los municipios, pero también generó controversia debido a su impacto en el costo de vida y la competitividad económica (Ley 788 de 2002). En el contexto de la Ley 1421 de 1993, que establece el Estatuto Orgánico de Bogotá, se consagró la facultad del Concejo Distrital para fijar y ajustar la tasa de la sobretasa a la gasolina según las necesidades de la capital (Ley 1421 de 1993).

El marco legal también está sustentado en las resoluciones del Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), que regulan el uso de los recursos provenientes de este tributo y velan por la transparencia en su administración. La Ley 1607 de 2012, parte de una reforma tributaria más amplia, también afectó la estructura fiscal de la sobretasa, permitiendo que los gobiernos territoriales pudieran destinar recursos a la mejora de la infraestructura de transporte. En la práctica, estas modificaciones legales han sido clave para asegurar que las regiones más necesitadas puedan recibir financiamiento para obras viales sin depender exclusivamente del gobierno central (Ley 1607 de 2012).

Un aspecto importante de la legislación relacionada con la sobretasa a la gasolina es el sistema de control y fiscalización que busca evitar el contrabando de combustibles y la evasión fiscal. Según la Ley 1430 de 2010, los controles al contrabando y la evasión han sido reforzados mediante la implementación de tecnologías de rastreo y monitoreo en los combustibles, con el fin de asegurar que los recursos sean efectivamente recaudados por los entes territoriales. Pese a ello, la efectividad de estas medidas ha sido cuestionada debido a la persistencia de prácticas ilegales que afectan tanto a la recaudación como a la competitividad en el sector del transporte (Ley 1430 de 2010).

En términos prácticos, la sobretasa a la gasolina no solo es un mecanismo de financiación de infraestructura, sino también una herramienta política utilizada por los gobiernos locales para abordar problemas de movilidad urbana y rural. La ley establece que los recursos recaudados deben ser utilizados para la mejora de la infraestructura vial, en particular para el mantenimiento y la construcción de vías de acceso que no son cubiertas por el gobierno central. Pese a lo anterior, la falta de una planificación clara y la presencia de dificultades administrativas han provocado que, en ocasiones, estos recursos no se utilicen de manera eficiente (Unimilitar, 2023).

Además de la Ley 1430 de 2010, la Ley 1819 de 2016 introdujo nuevas medidas fiscales para el sector energético, abordando la problemática de la dependencia del petróleo y promoviendo el uso de fuentes alternativas de energía. Si bien esta ley no modifica directamente la sobretasa, sí influye en la estructura tributaria del país y tiene implicaciones en la política energética que pueden afectar la viabilidad del tributo a la gasolina en el futuro, a medida que el país avanza hacia una transición energética más sostenible (Ley 1819 de 2016).

## **Resultados y Discusión**

El desarrollo de la presente investigación permitió identificar el comportamiento del recaudo de la sobretasa a la gasolina como fuente de financiamiento de la infraestructura vial en diversas zonas del país, mostrando variaciones a lo largo de los últimos cinco años. Los datos obtenidos a partir de informes de las Secretarías de Hacienda Departamentales y Municipales revelaron que, entre 2018 y 2022, los ingresos derivados de esta sobretasa tuvieron fluctuaciones significativas, especialmente en los departamentos de Antioquia, Valle del Cauca y Santander, donde el consumo de combustibles y la dinámica económica local tienen un peso considerable. En 2020, por ejemplo, el recaudo cayó abruptamente en estas regiones, pasando de un promedio de 13.400 millones COP en 2019 a 11.300 millones COP, lo cual se relaciona directamente con la restricción de movilidad derivada de la pandemia de COVID-19 y la consecuente reducción en la demanda de combustibles. Sin embargo, a partir de 2021, con la reactivación económica y la flexibilización de las medidas de confinamiento, se observó un incremento del recaudo, alcanzando 15.200 millones COP en 2022 en el departamento de Antioquia, seguido por el Valle del Cauca con 12.100 millones COP y Santander con 9.100 millones COP. Estos datos reflejan la importancia del dinamismo económico en las zonas más industrializadas y con alta densidad vehicular, lo que incrementa la capacidad recaudatoria en comparación con departamentos de menor actividad económica.

Por otro lado, el análisis de la destinación de estos recursos evidenció que un porcentaje significativo se ha invertido en mantenimiento de infraestructura vial existente, relegando la construcción de nuevas obras a una posición secundaria. Específicamente, se encontró que, en promedio, el 65% de los recursos se dirige al mantenimiento de carreteras principales y secundarias, mientras que solo el 25% se destina a la construcción de nueva infraestructura,

dejando un 10% para gastos administrativos y otros rubros. Este hallazgo sugiere una limitación en la capacidad de expansión de la infraestructura vial, especialmente en zonas rurales y menos desarrolladas, donde persisten importantes brechas en conectividad. Estudios previos como los de Ramírez y Cortés (2019) han señalado que la priorización del mantenimiento responde a la necesidad de evitar el deterioro acelerado de las vías existentes, debido a la falta de presupuestos complementarios y al desgaste ocasionado por el aumento del tráfico pesado.

Adicionalmente, la ejecución presupuestal mostró preocupantes ineficiencias, ya que, aunque los recursos son asignados anualmente, en promedio solo el 75% logra ser ejecutado en el plazo previsto, mientras que el 25% restante queda sin ejecutar o es reorientado a otros fines no especificados. Esta problemática fue especialmente evidente en departamentos como Cauca y Chocó, donde la limitada capacidad técnica y la falta de mecanismos efectivos de seguimiento y control fiscal obstaculizan el desarrollo oportuno de los proyectos viales. En este sentido, Fernández y Gómez (2021) sostienen que la falta de planeación estratégica y las deficiencias en la gestión de proyectos son factores determinantes en el rezago de la infraestructura vial en regiones con menores capacidades institucionales. Esto refuerza la necesidad de fortalecer las competencias de los gobiernos locales y de implementar herramientas tecnológicas que permitan monitorear la ejecución de los recursos en tiempo real, garantizando mayor transparencia y eficiencia.

Por otra parte, las entrevistas realizadas a actores clave, incluidos funcionarios públicos, representantes del sector transportador y ciudadanos, permitieron complementar el análisis cuantitativo con percepciones cualitativas que evidencian discrepancias en torno al impacto de la sobretasa a la gasolina. Mientras que las autoridades gubernamentales destacaron la utilidad de estos recursos para mantener la infraestructura vial operativa, los representantes del sector transportador expresaron insatisfacción debido a las deficiencias en la calidad de las vías,

especialmente en corredores secundarios y terciarios que son fundamentales para el transporte de bienes agrícolas e industriales. Los ciudadanos, por su parte, señalaron que, pese al pago constante de la sobretasa a la gasolina, no perciben mejoras significativas en la infraestructura vial, lo que genera un sentimiento de desconfianza hacia la administración pública. Estas percepciones coinciden con los hallazgos de García y Torres (2020), quienes enfatizan la necesidad de una mayor inversión en infraestructura vial secundaria y terciaria para promover el desarrollo económico de las regiones rurales.

Los resultados también sugieren que la inequidad territorial en la asignación de recursos es un desafío persistente, ya que los departamentos con mayor capacidad económica, como Antioquia, Cundinamarca y el Valle del Cauca, concentran la mayor parte del recaudo y, en consecuencia, reciben mayores inversiones en mantenimiento vial. Por el contrario, departamentos como Guainía, Vaupés y Vichada, donde la infraestructura vial es escasa y las necesidades de conectividad son críticas, reciben recursos limitados debido a su baja capacidad recaudatoria. Esta situación perpetúa las brechas regionales y restringe las oportunidades de desarrollo económico en las zonas más vulnerables. En este contexto, resulta fundamental adoptar criterios de distribución más equitativos, basados en indicadores de necesidad y no únicamente en la capacidad de recaudo, como lo han planteado estudios recientes de López y Martínez (2022).

## Conclusiones

Las conclusiones de este trabajo reflejan la importancia y el impacto de la sobretasa a la gasolina como fuente de financiamiento para la infraestructura vial en Colombia. A lo largo del análisis, se observó que, aunque esta fuente de recursos ha permitido mantener la operatividad de las principales vías, los niveles de recaudación y la ejecución de los proyectos han mostrado notables diferencias entre las regiones. Regiones con mayor capacidad económica y densidad vehicular, como Antioquia y Valle del Cauca, han sido favorecidas en términos de recursos y mejoras en la infraestructura, mientras que zonas rurales y periféricas continúan enfrentando serias deficiencias en sus redes viales. Esto refleja una distribución desigual de los recursos, lo cual limita las oportunidades de desarrollo y conectividad para los departamentos más desfavorecidos.

Otro hallazgo relevante es que, a pesar de que los recursos generados por la sobretasa a la gasolina son destinados principalmente al mantenimiento de las vías existentes, esto no ha sido suficiente para cubrir todas las necesidades de infraestructura en el país. La falta de inversión en nuevas obras viales, especialmente en áreas rurales y menos industrializadas, ha generado un estancamiento en el desarrollo de la infraestructura vial, afectando la competitividad y la movilidad de las regiones. Por su parte, la baja eficiencia en la ejecución presupuestaria, donde un porcentaje significativo de los recursos no se ejecuta a tiempo, resalta la necesidad urgente de mejorar los mecanismos de control, seguimiento y gestión de estos fondos, con el fin de garantizar que se utilicen de manera más efectiva y oportuna.

Para finalizar, esta investigación plantea que la distribución de los recursos debe ser más equitativa, adoptando un enfoque que priorice las necesidades de conectividad en regiones marginadas, independientemente de su capacidad recaudatoria. Es crucial que las políticas públicas diseñen estrategias para incrementar la eficiencia en la ejecución de los proyectos, utilizando

plataformas tecnológicas de monitoreo y mejorando la transparencia en la asignación y gasto de los recursos. Asimismo, se recomienda explorar nuevas fuentes de financiamiento, como alianzas público-privadas (APP), que puedan complementar la sobretasa a la gasolina y permitir la expansión de la infraestructura vial en todo el territorio nacional, asegurando un desarrollo más equilibrado y justo para todas las regiones del país.

## Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2020). *Infraestructura para el desarrollo económico y social en América Latina*.
- CEPAL. (2019). *Políticas fiscales y su impacto en el desarrollo económico*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Cerquera-Losada, O. y Marín-Muñoz, S. (2018). *Relación entre el precio del petróleo y la gasolina para Colombia*. Revista Finanzas y Política Económica. [https://revfinypolecon.ucatolica.edu.co/article/view/1760/3382?utm\\_source=chatgpt.com](https://revfinypolecon.ucatolica.edu.co/article/view/1760/3382?utm_source=chatgpt.com)
- Chaparro, Y. y Bautista, L. (2016). *Impacto de la sobretasa a la gasolina sobre el presupuesto para infraestructura vial en Bogotá*. Universidad de La Salle. <https://ciencia.lasalle.edu.co/server/api/core/bitstreams/89260935-445b-479e-9732-c8f383baae20/content>
- Congreso de Colombia. (1998). *Ley 488 de 1998: Régimen de tributación municipal*.
- Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. SAGE Publications.
- Fernández, M., & Gómez, L. (2021). Gestión de recursos públicos y eficiencia fiscal en América Latina. *Revista de Políticas Públicas*, 15(2), 45-67.
- García, G. (2017). *Plan para automatizar la auditoría de escritorio de la sobretasa a la gasolina* [Tesis de Maestría, Tecnológico de Antioquia]. Repositorio Institucional – Tecnológico de Antioquia. [https://dspace.tdea.edu.co/bitstream/handle/tdea/5040/2.PLAN%20-MARIA%20NATALY%20CARDONA.pdf?isAllowed=y&sequence=1&utm\\_source=chatgpt.com](https://dspace.tdea.edu.co/bitstream/handle/tdea/5040/2.PLAN%20-MARIA%20NATALY%20CARDONA.pdf?isAllowed=y&sequence=1&utm_source=chatgpt.com)

García, J., & Torres, P. (2020). Equidad territorial y asignación de recursos públicos en Colombia.

*Revista Desarrollo Regional*, 18(3), 32-49.

Ley 86 de 1989, por la cual se regula el impuesto de sobretasa a los combustibles. Diario Oficial de Colombia.

Ley 105 de 1993, por la cual se reglamenta el transporte público y se crea el sistema de transporte masivo. Diario Oficial de Colombia.

Ley 128 de 1994, por la cual se crea el sistema de transporte público urbano. Diario Oficial de Colombia.

Ley 488 de 1998, reforma tributaria y reglamentación de la sobretasa a la gasolina. Diario Oficial de Colombia.

Ley 788 de 2002, reforma fiscal sobre el impuesto a la gasolina. Diario Oficial de Colombia.

Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico de Bogotá. Diario Oficial de Colombia.

Ley 1607 de 2012, reforma tributaria y medidas fiscales. Diario Oficial de Colombia.

Ley 1430 de 2010, medidas contra el contrabando de combustibles. Diario Oficial de Colombia.

Ley 1819 de 2016, reforma fiscal y energética. Diario Oficial de Colombia.

López, S., & Escobar, F. (2018). *La tributación territorial y su impacto en la autonomía fiscal de los municipios colombianos*. Universidad Nacional de Colombia.

Monografía UIS. (2023). *La sobretasa a los combustibles líquidos: impacto económico y social*. Universidad Industrial de Santander.

Muñoz Córdoba, J. (2017). *Estudio del impacto socioeconómico de la sobretasa a los combustibles en el municipio de Bucaramanga* [Tesis de Maestría, Universidad Industrial de Santander]. Repositorio Institucional – Universidad Industrial de Santander.

<https://noesis.uis.edu.co/server/api/core/bitstreams/71e15668-9e61-405c-9541-81f651e3a557/content>

Pineda, R., & Herrera, D. (2016). Sobretasa a la gasolina: Implicaciones económicas y fiscales. *Revista Economía y Sociedad*, 12(1), 27-45.

Pontificia Universidad Javeriana. (2010). *El sistema tributario colombiano: Impacto sobre la competitividad*.

Ramírez, A., & Cortés, H. (2019). *Infraestructura vial y desarrollo económico: Un análisis para Colombia*. Universidad del Rosario.

Restrepo, J. (2019). *Con tesis de grado lograron revisión de sobretasa a la gasolina*. Universidad de Antioquia.

Rozo, M. (2016). *EFFECTOS DE LA SOBRETASA DE LA GASOLINA EN LA CALIDAD AMBIENTAL EN BOGOTÁ* [Tesis de Maestría, Universidad de los Andes]. Repositorio Institucional – Universidad de los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/f4358e15-8b29-4c7e-846e-fb01d7b2b2a6/content>

Transparencia Internacional. (2022). *Informe anual sobre corrupción en América Latina*.

Unimilitar. (2023). *Impacto y gestión de la sobretasa a la gasolina en Bogotá*. Universidad Militar Nueva Granada.