



ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DEL PAGO DEL IMPUESTO DE RODAMIENTO EN EL MUNICIPIO DE DUITAMA

Olga Patricia Ávila Álvarez

Egresado de la Especialización en Gerencia Tributaria, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables, Universidad Libre, Campus Majavita, El Socorro, Santander, Colombia. E-mail: olpa8016@gmail.com

Trabajo de grado de la especialización en Gerencia Tributaria. Director de proyecto: Dr. Wilmer Sepúlveda Sepúlveda, Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contable, Universidad Libre, Campus Majavita, El Socorro, Santander, Colombia. E-mail: wilmers.sepulveda@unilibre.edu.co

Recepción artículo _____

Aceptación artículo _____

INNOVANDO EN LA U ISSN 2216 - 1238

RESUMEN

El impuesto de rodamiento sobre el derecho de propiedad para los vehículos que se encuentran matriculados en el municipio de Duitama, está regulado en el estatuto tributario de rentas municipales, el Acuerdo 041 de 2008 artículos 96 al 104. El impuesto de rodamiento es un impuesto de libre destinación que busca principalmente robustecer los ejes estratégicos, planes y programas de infraestructura y seguridad vial establecidos en el plan de desarrollo aprobado para cada vigencia en el municipio de Duitama. Por lo tanto, al percibir mayores ingresos por este rubro, el municipio de Duitama podría utilizarlos para hacer inversiones en la infraestructura de vías secundarias y terciarias, programas de capacitación vial y cultura al volante o inversiones de tipo social. En este sentido, el presente trabajo de investigación fue analizar el estado actual en el que se encuentra el pago del impuesto de rodamiento en el municipio de Duitama, así como una pequeña exploración de los contribuyentes hacia el pago de dicho impuesto. Como una primera medida se recurrió a información anonimizada disponible en las bases de datos de la alcaldía de Duitama módulo circulación y tránsito. Una vez analizados los datos, los resultados arrojan que, de manera general, si bien es cierto que hasta el año 2018 el impuesto contaba con un bajo nivel de deudores, hacia el año 2019 y 2020 se incrementó considerablemente sobre todo en los automóviles. Esto podría deberse a la crisis generada por la pandemia del COVID-19.

Palabras clave

Impuesto de Rodamiento, Evasión, Cultura Tributaria, vehículo de Carga, vehículo de Pasajeros, Ingresos

ABSTRACT

The road tax in Colombia is regulated by Laws 97 of 1913, 48 of 1998, 14 of 1983, 33 of 1946, 44 of 1990, 448 of 1998, and Article 214 of Decree 1333 of 1986. In turn, the vehicle tax as a generating fact of the right of ownership or possession of taxed public service motor vehicles registered in the jurisdiction of the Municipality of Duitama is regulated in the municipal income tax statute, agreement 041 of 2008, articles 96 to 104. The road tax is a free destination tax that mainly seeks to strengthen the strategic axes, plans and programs of infrastructure and road safety established in the development plan approved for each year in the municipality of Duitama, which is why by receiving more revenue the municipality of Duitama will use these resources to make investments in secondary and tertiary road infrastructure, road training programs and driving culture or social investments, etc.. (look for what to invest in). In this logistical sense, the present research work was to analyze the current state of the payment of

the road tax in the municipality of Duitama, as well as a small exploration about the taxpayers towards the payment of this tax. As a first step we resorted to information on the existing databases in the mayor's office module circulation and transit, on various types of registered vehicles and then applied one in account in the Microsoft Forms form directed to 32 taxpayers; once analyzed the data the results show that although it is true until 2018 in a general way the Tax rolled a low level of debtors towards the year 2019 and 2020 increased considerably especially in cars , this can be generated to the crisis presented by the pandemic that was experienced COVID - 19.

Keywords

Rolling Tax, Evasion, Tax Culture, Cargo vehicle, Passenger vehicle, Income.

1. INTRODUCCIÓN

La evasión tributaria influye considerablemente en la brecha tributaria. Esta última se refiere a la diferencia existente entre lo que el gobierno debería recaudar a causa de un impuesto y lo que realmente recauda (Concha Llorente, 2017). El gasto público además de ser una acción básica, en temas tributarios se convierte en una necesidad cuya finalidad es el incremento de ingresos con los cuales se pueda generar soporte estatal.

Los gobiernos territoriales tienen como una de sus principales fuentes de financiación los tributos, conformados por los impuestos, las tasas y las contribuciones. La Constitución Política de Colombia, Artículo 95, numeral 9, expresa como deber y obligación del ciudadano "*Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad*" (Corte Constitucional, 1991).

Fedesarrollo en su libro de Propuestas de Política Pública, en su Capítulo 1 "*Las finanzas territoriales en Colombia*", ilustra cómo el proceso de descentralización inició como un traslado de responsabilidades, competencias y recursos a los municipios y departamentos, hecho que se consolidó en 1991 con la carta política ((Perry & Gonzalo, 2010)). Igualmente, en su Artículo 287 (Constitución Política de Colombia), sobre la administración de los tributos expresa: "*Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley*".

Para Pening (2003), el modelo de descentralización aplicado en Colombia ha sido político, de mercado, fiscal y

administrativo. Según el citado autor (Pening, 2003), las principales fuentes de financiamiento de las entidades territoriales en Colombia provienen de los ingresos corrientes que a su vez se dividen en ingresos tributarios y no tributarios. En estos últimos se encuentran las transferencias que el gobierno nacional realiza a las entidades territoriales y los ingresos propios locales como, por ejemplo, los recursos de capital.

Es de precisar que el hecho generador impuesto de rodamiento se refiere al derecho de propiedad sobre los vehículos automotores que se encuentren matriculados en la jurisdicción de un área determinada (Ley 97 de 1913, Ley 48 de 1998, Ley 14 de 1983, Ley 33 de 1946, Ley 44 de 1990, Ley 448 de 1998, y el artículo 214 del Decreto 1333 de 1986); en este caso, del municipio de Duitama. El impuesto es causado por el rodamiento de los vehículos matriculados en el Municipio de Duitama; con un período gravable anual que comprende entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de un respectivo año (fiscal), y se paga de acuerdo con los plazos y procedimientos fijados por los respectivos estamentos municipales.

Ante la secretaria de Tránsito de Duitama (bases de datos), actualmente se encuentran registrados un total de 5989 vehículos de servicio público (automóvil, bus, buseta, camión, camioneta, campero, maquinaria industrial, microbús, motocicleta, tractocamión, volqueta). A la fecha de elaboración del presente manuscrito, se reportaban en mora de pago del impuesto de rodamiento un total de 5716 para las vigencias 2016-2020. En línea con los anterior, el objetivo general del presente estudio es determinar en qué

medida se genera la evasión del impuesto de rodamiento en los vehículos matriculados en la ciudad de Duitama – Boyacá.

2. METODOLOGÍA

2.1 Tipo de investigación

La presente investigación se aborda desde un enfoque cuantitativo, debido a que se recolectan datos y luego se analizan. Para (Hernández-Sampieri, 2018), el enfoque cuantitativo se vincula a un conjunto de procesos de análisis estadísticos para comprobar ciertas hipótesis.

En cuanto a su alcance, el presente estudio es de tipo descriptivo. Un estudio es descriptivo cuando *“pretenden especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, miden o recolectan datos y reportan información...”* sobre diversos aspectos de interés de la investigación, generalmente recurriendo al uso de gráficas, figuras o tablas y resaltando los datos e información más relevante en línea con el interés de la investigación (Sampieri, 2014), p. 92).

De otra parte, la presente investigación es de diseño no experimental, de corte longitudinal y transversal debido a que se recolectan datos de varios años donde se hará una comparación y análisis de la información de las vigencias 2016 a 2020.

2.2 Recolección de la información

El estudio se llevó a cabo en el municipio de Duitama, teniendo en cuenta la información que existe en la Secretaría de

Tránsito y en la Secretaría de Hacienda, lo que permitió determinar cuántos vehículos automotores están inscritos en el municipio, su avalúo y factor de impuesto que determina el nivel de la tarifa, el último año reportado con pago; la totalidad de vehículos que se encuentran al día o que están en mora en el impuesto de rodamiento.

Es de resaltar que la información objeto de estudio corresponde al impuesto de rodamiento existente en el municipio de Duitama de las vigencias fiscales de los años 2016 al 2020 (un periodo de 5 años).

Así mismo, en el estudio se empleó una encuesta realizada a treinta y dos (32) personas recurriendo a un muestreo por conveniencia. La encuesta, de carácter exploratorio, tuvo como finalidad conocer algunas percepciones de los contribuyentes hacia el impuesto de rodamiento.

3. RESULTADOS

3.1 Estado actual del recaudo del impuesto de rodamiento en la ciudad de Duitama

Actualmente se encuentran registrados en la base de datos de la secretaria de Tránsito de Duitama un total de 5989 vehículos de servicio público (automóvil, bus, buseta, camión, camioneta, campero, maquinaria industrial, microbús, motocicleta, tractocamión, volqueta) (ver figura 1).

Los vehículos de servicio público de carga conforman la mayor parte de los registros existentes en la base de datos de la Secretaria de Tránsito de Duitama, en su respectivo orden; tractocamión (2317), camión (1067). Así mismo, en el servicio de pasajeros se presenta la siguiente jerarquía de automotores matriculados, microbús (704), camioneta (628) y automóviles (537), respectivamente. De acuerdo con la información recopilada, se pudo establecer que se encuentran en mora por impuesto de rodamiento un total de 5716 de las vigencias 2016-2020. En la figura 2 se presentan los porcentajes de mora por tipo de vehículo. En todos los casos, los porcentajes de mora son superiores al 90%. En la figura 3 se presenta un

comparativo entre la cantidad de vehículos registrados por tipo de vehículo y la cantidad de deudores.

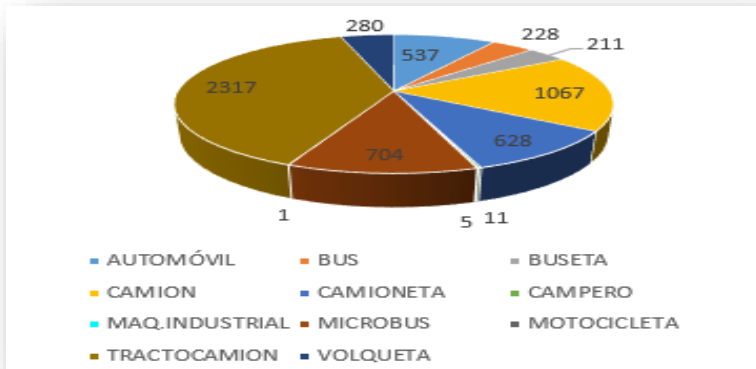


Figura 1 Vehículos Servicio Público Registrados

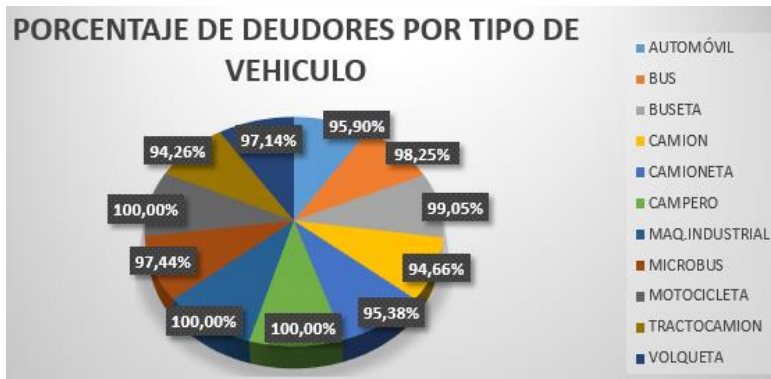


Figura 2 Deudores de impuesto por tipo de vehículo

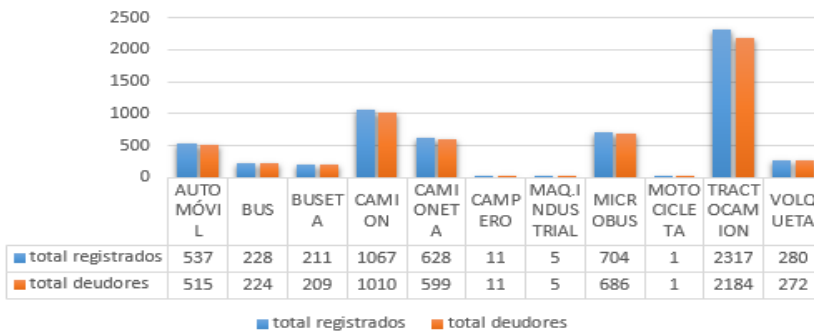


Figura 3 Vehículos registrados VS vehículos en mora

En todos los casos, los porcentajes de mora son para nada despreciables. Sin embargo, al tener en cuenta la cantidad de vehículos inscritos, es claro que los que pueden afectar en mayor medida a las finanzas públicas son los tractocamiones, los camiones, los microbuses, las camionetas y los automóviles. Es interesante ver cómo, aunque pocos, el 100% de los vehículos pertenecientes a maquinaria industrial y camperos poseen algún tipo de deuda en el pago del impuesto de rodamiento. De otra parte, en la figura 4 se presentan el número de deudores por tipo de vehículo y por vigencia.

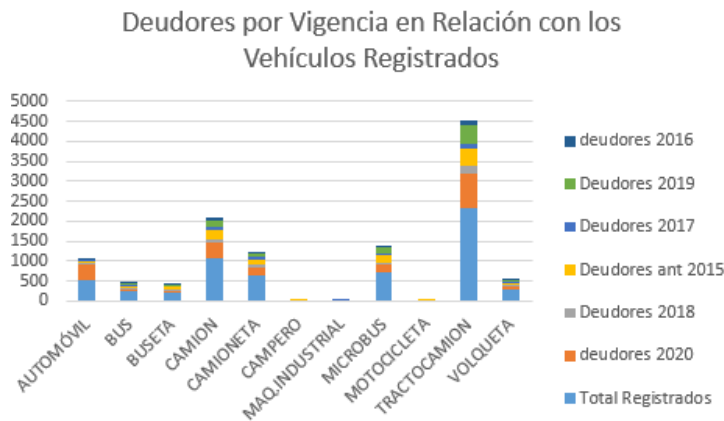


Figura 4 Deudores por vigencia

Se encontró que de los 5716 vehículos que están en mora, se presenta para la vigencia fiscal del año 2020 un total de 2242 vehículos con una relación de 860 tractocamiones, le siguen los automóviles con 394 vehículos y por último los camiones con 385 vehículos. Así mismo, se refleja un comportamiento similar para el año 2019 en donde 1023 vehículos se encuentran en mora, correspondiendo a 466 tractocamiones (con el mayor índice de mora), 151 microbuses y 150 camiones. Cabe destacar que existe una cartera de difícil cobro de años anteriores al 2015 correspondientes a 1565 vehículos de servicio público tanto de carga o de pasajeros. El comportamiento de mora sugiere que la pandemia del Covid -19 incrementó la morosidad ya que el índice pasó de 533 vehículos en mora para el año 2018 a 1023 vehículos para el 2019, siguiendo la tendencia para el año 2020 con un total de 2242 vehículos en morosidad del impuesto de rodamiento.

3.2 Percepciones de los contribuyentes hacia el pago del impuesto de rodamiento en la ciudad de Duitama

En línea con la metodología expuesta, los resultados de esta parte del manuscrito se corresponden con una encuesta realizada por medios electrónicos a un total 32 personas en su mayoría, contribuyentes del impuesto vehicular (ver tabla 1). Es de resaltar que de las 32 personas que contestaron la encuesta, 31 señalaron que eran mayores de edad y que deseaban participar en la realización de la encuesta, lo que corresponde al 96.88% del "Si" en relación al 3.13% del "No" del total de la muestra. De otra parte, de las 31 personas que manifestaron querer contestar la encuesta, 29 tenían vehículo matriculado en la ciudad de Duitama de servicio público. De los 29 contribuyentes encuestados que tienen matriculados sus vehículos de servicio público, 21 son de pasajeros y 8 de carga con un 72.41% y el 27.59% respectivamente. En cuanto al tipo de vehículo de carga, se encontró que 3 usuarios tenían tractocamión y 3 usuarios volqueta, entre tanto, 1 persona manifestó que tenía un doble troque y otra persona un planchón. Por otro lado, en el servicio público de pasajeros 11 encuestados poseían taxis o automóviles, 5 usuarios buseta y 5 bus.

De los 29 encuestados con vehículos inscritos de servicio público, 25 manifestaron no estar al día en su impuesto de rodamiento con un 86.21% frente a un 13.79% de contribuyentes que sí están el día (ver figura 5). Estos resultados se corresponden, al menos en parte, con los porcentajes de morosidad que se presentan en el pago del impuesto de rodamiento y que fueron indicados en el numeral anterior.

Tabla 1. Resultados de la encuesta aplicada a contribuyentes

Preguntas que conformaron la encuesta	
Es usted mayor de edad y desea participar?	% muestra
Si	96,88%
No	3,13%
Tiene usted vehículo de servicio público matriculado en la ciudad de Duitama?	
Si	93,55%
No	6,45%
Qué tipo de vehículo tiene matriculado?	
Carga	27,59%
Pasajeros	72,41%
Si es servicio de carga que tipo de vehículo tiene?	
Tractocamion	37,50%
Doble troque	12,50%
Planchon	12,50%
Volqueta	37,50%
Si es servicio de Pasajeros indique si es:	
Taxi	52,38%
Buseta	23,81%
Bus	23,81%
Está al día con el pago del Impuesto de Rodamiento	
Si	13,79%
No	86,21%
Motivos por los cuales no se encuentra al día	
No he podido cancelar	60,00%
No me han cobrado	12,00%
No quiero cancelar	8,00%
No veo necesario pagar este impuesto	20,00%
Motivos por los cuales no quiere ni ha podido pagar	
No tengo Trabajo	94,12%
Totalmente de Acuerdo	56,25%
De acuerdo	37,50%
Ni acuerdo ni desacuerdo	6,25%
En desacuerdo	0,00%
Totalmente en desacuerdo	0,00%
Trámites muy demorados	88,24%
Totalmente de Acuerdo	33,33%
De acuerdo	60,00%
Ni acuerdo ni desacuerdo	6,67%
En desacuerdo	0,00%
Totalmente en desacuerdo	0,00%
Se pierde mi dinero	88,24%
Totalmente de Acuerdo	53,33%
De acuerdo	13,33%
Ni acuerdo ni desacuerdo	33,33%
En desacuerdo	0,00%
Totalmente en desacuerdo	0,00%
Es injusto este impuesto	94,12%
Totalmente de Acuerdo	56,25%
De acuerdo	12,50%
Ni acuerdo ni desacuerdo	31,25%
En desacuerdo	0,00%
Totalmente en desacuerdo	0,00%
Cuál fue el último año que pago del Impuesto de Rodamiento	
2016	16,13%
2017	19,35%
2018	9,68%
2019	9,68%
2020	12,90%

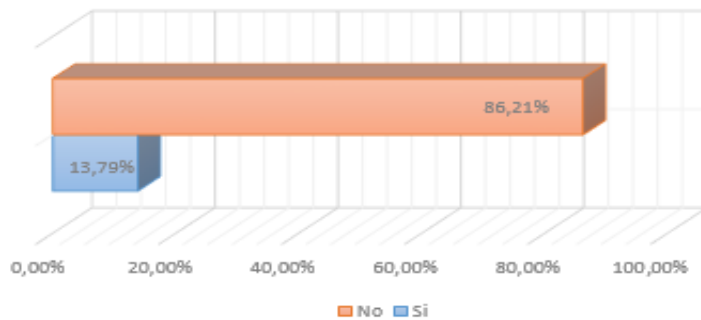


Figura 5 ¿Está al día con el pago del impuesto de rodamiento?

De los 25 contribuyentes que no están al día con el pago del impuesto de rodamiento, 15 manifestaron que el motivo para no estar al día es principalmente que no han podido cancelar, equivalente al 60.20%. 5 manifestaron que no hay necesidad de cancelar dicho impuesto, 3 que

no les han cobrado el impuesto con un 12% y por último, el motivo aducido es que no quieren cancelar, con un 8% de los contribuyentes (ver figura 6).



Figura 6 Motivos por los cuales no se encuentra al día

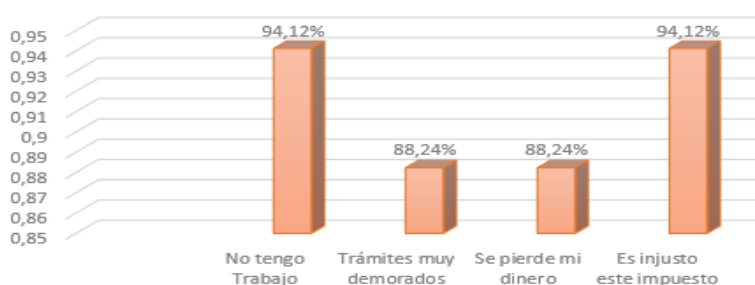


Figura 7 Motivos subyacentes por los cuales no quiere ni ha podido pagar

Ahora bien, asociado a la morosidad se encuentran como causales del no pago del impuesto de rodamiento el “no tengo trabajo” y “es injusto este impuesto”. De otra parte, resaltan como motivos subyacentes el que los “trámites son muy demorados” y el que “se pierde su dinero”. Estos resultados de cierta forma resaltan una percepción con tendencia más negativa hacia el pago del impuesto de rodamiento.

4. CONCLUSIONES

Duitama es considerada como puerto terrestre del transporte de carga a nivel Boyacá, y se ve reflejado en la cantidad de vehículos de este tipo, de servicio público, registrados o matriculados en el municipio. En su mayoría son tractocamiones, 2317 vehículos, y le siguen en orden de importancia vehículos como camiones y volquetas con un aproximado de 710 vehículos. Estos dos tipos de vehículos representan la mayor parte de la morosidad en el impuesto de rodamiento. Desde la vigencia 2016 al 2018 los indicadores de esta morosidad son más representativos en los tractocamiones y camiones respectivamente, lo que refleja un porcentaje de deudores por tipo de vehículo de un 94,26%. Entre tanto, los vehículos de servicio de pasajeros, la mayor morosidad se presenta en las busetas, buses, microbuses y en vehículos de servicio público municipal-intermunicipal. Se resalta que una mayor morosidad en el pago del impuesto por este tipo de vehículo podría estar asociado a la crisis económica que generó la pandemia del Covid-19.

Es importante aclarar que el no pago de este impuesto perjudica enormemente a las rentas municipales y al fin esencial del estado. Las rentas municipales percibidas a través del impuesto de rodamiento, afecta el mantenimiento de la malla vial y todo lo referente al tránsito y transporte de la ciudad de Duitama.

Es necesario establecer por parte de la administración municipal encabezada por la Secretaría de Tránsito y la Secretaría Hacienda, estrategias que permitan el recaudo y la disminución de cartera de las vigencias actuales y de difícil cobro que permita bajar la morosidad en dichos vehículos y a su vez poder invertir estos recursos en el bien y en el progreso de Duitama. Se

requiere hacer alianzas interinstitucionales entre las empresas de servicio público, la Secretaría de Hacienda y la Cámara de Comercio, con el fin de establecer mecanismos de cobro para bajar los índices de morosidad en referencia a los vehículos de servicio público tanto de pasajeros como de carga.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- La Constitución de 1991 y sus implicaciones en materia tributaria y de equidad. Una aproximación a la medición de la progresividad en Colombia». Consultado 29 de junio de 2021. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-42142011000100003&lang=es.
- Sentencia No. C-465/93, C-465/93 (1993). Recuperado el 19 de Mayo de 2021, de [https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/1993/C-465-93.htm#:~:text=Carta%2C%20que%20se%3%B1ala%3A-,%22La%20ley%2C%20las%20ordenanzas%20y%20los%20acuerdos%20pueden%20permitir%20que,\(...\)%22](https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/1993/C-465-93.htm#:~:text=Carta%2C%20que%20se%3%B1ala%3A-,%22La%20ley%2C%20las%20ordenanzas%20y%20los%20acuerdos%20pueden%20permitir%20que,(...)%22).
- Concha Llorente, T. -R.-A. (2017). *Tributación en Colombia: reformas, evasión y equidad. Notas de estudio*. BOGOTÁ: CEPAL.
- Hernández-Sampieri, R. &. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. MEXICO: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Perry, G., & Gonzalo, Z. J. (2010). *colombia 2010-2014: propuestas de política*. Bogotá: Roberto Steiner y L. Víctor Traverso.
- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de La Investigacion* . Mexico: Mc Graw Hil.
- Pening, J.P. (2003). El modelo de descentralización en Colombia. *Con-texto*. 16 (dic. 2003).