

IMPACTO DE LA EMERGENCIA SANITARIA POR COVID-19 EN EL RECAUDO DEL  
IMPUESTO VEHICULAR EN EL DEPARTAMENTO DEL META



KAMILA ALEJANDRA OCHOA TRIANA



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA  
VILLAVICENCIO

2020

IMPACTO DE LA EMERGENCIA SANITARIA POR COVID-19 EN EL RECAUDO DEL  
IMPUESTO VEHICULAR EN EL DEPARTAMENTO DEL META

KAMILA ALEJANDRA OCHOA TRIANA

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Contador público

Director:

Jorge Arturo Bolaños Briceño

Profesional en Economía PhD en Geografía

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA

VILLAVICENCIO

2020

**Autoridades Académicas**

**JOSÉ GABRIEL MESA ANGULO, O.P.**

**Rector General**

**EDUARDO GONZÁLEZ GIL, O. P.**

Vicerrector Académico General

**PADRE JOSÉ ANTONIO BALAGUERA CEPEDA, O.P.**

Rector Sede Villavicencio

**FRAY RODRIGO GARCÍA JARA O.P.**

Vicerrector Académico Sede Villavicencio

**JULIETH ANDREA SIERRA TOBON**

Secretaria de División Sede Villavicencio

**JAVIER MAURICIO ALZATE TAVARES**

Decano Facultad de Contaduría Pública

## **Agradecimientos**

Agradezco primeramente a Dios quien me regala cada día lleno de aprendizajes y alegrías, agradezco a mi familia por brindarme cada día una razón por la cual soñar y seguir adelante, a mi hermana y mi cuñado a quienes agradezco por apoyarme en cada momento de mi vida y poder llegar hasta este punto de mi carrera profesional. A mi madre que desde el cielo me guía en cada paso que doy y me acompaña en mi formación como profesional. A mis maestros que en cada momento de mi carrera me impulsaron a dar lo mejor de mí.

## Contenido

<b>Resumen</b> .....	8
<b>1. Introducción</b> .....	10
<b>2. Planteamiento del problema</b> .....	11
<b>2.1 Descripción del problema</b> .....	11
<b>2.2 Pregunta de investigación</b> .....	13
<b>3. Objetivos</b> .....	14
<b>3.1 Objetivo general</b> .....	14
<b>3.2 Objetivos específicos</b> .....	14
<b>5. Alcance del proyecto</b> .....	16
<b>6. Antecedentes</b> .....	18
<b>7. Marco referencial</b> .....	21
<b>7.1. Marco teórico</b> .....	21
<b>7.2. Marco legal</b> .....	24
<b>8. Metodología</b> .....	25
<b>9 Resultados y análisis</b> .....	30
<b>10. Conclusiones</b> .....	52
<b>11. Recomendaciones</b> .....	54
<b>12. Fuentes De Información Bibliográfica</b> .....	55

**Lista de tablas**

<b>Tabla 1: Marco Legal .....</b>	<b>24</b>
<b>Tabla 2: Recaudo de impuesto vehicular años 2016-2017-2018-2019-2020. ....</b>	<b>27</b>
<b>Tabla 3: .....</b>	<b>39</b>
<b>Tabla 4: .....</b>	<b>40</b>
<b>Tabla 5: variación del recaudo año 2017-2018 .....</b>	<b>41</b>
<b>Tabla 6: .....</b>	<b>42</b>
<b>Tabla 7: .....</b>	<b>43</b>

**Lista de Ilustraciones**

Ilustración 1: Recaudo de impuesto vehicular años 2016-2017-2018-2019-2020 .....	27
Ilustración 2: Variación porcentual de recaudo del año 2016 -2017 .....	40
Ilustración 3: variación recaudo año 2017-2018.....	41
Ilustración 4: variacion del recaudo año 2018-2019.....	42
Ilustración 5: variacion del recaudo año 2019-2020.....	43

## Resumen

Este proyecto de investigación buscó identificar la manera en que la pandemia COVID-19 afectó económicamente el recaudo del impuesto vehicular en el departamento del Meta. La información que se empleó con el fin de llevar a cabo esta investigación fue recopilada de fuentes como documentos e informes oficiales de la Gobernación, puntualmente de la secretaria de hacienda departamental, oficina de rentas y entrevistas a colaboradores de la misma entidad fué el insumo para dar línea a este proyecto. Adicional al reconocimiento de cifras que arrojó la investigación, se identificó cuáles de los proyectos, planes o programas, diseñados por la Gobernación del Meta, se vieron directamente afectados por la recaudación, es decir; qué proyectos dependieron económicamente del recaudo de este impuesto en específico. Para finalizar se diseñó una propuesta conformada por estrategias que permitan disminuir el impacto negativo como resultante del no pago del impuesto vehicular.

**Palabras clave:** Impuesto vehicular, pandemia, recaudo.

### **Abstract**

This research project seeks to identify the way in which the COVID-19 pandemic has economically affected the collection of vehicle tax in the department of Meta. The information for this investigation will be compiled from sources such as documents and official reports of the Government, specifically from the departmental finance secretary, revenue office and interviews with collaborators of the same entity will be the input to give line to this project. Additional to the recognition of figures produced by the investigation, it is intended to identify which of the projects, plans or programs, designed by the Government of Meta, are directly affected by the collection, that is; which projects depended economically on the collection of this specific tax. Finally, a proposal will be designed consisting of strategies that allow reducing the negative impact as a result of non-payment of vehicle tax. In addition to a strategy that provides payment reliefs and thus promote increased collection.

**Key words:** Vehicle tax, pandemic, collection.

## 1. Introducción

La emergencia sanitaria surgida a partir del COVID-19 (enfermedad causada por el virus SARS-CoV-2) representó un gran reto en materia no solo social, sino también en materia económica. En Colombia la magnitud de la afectación sanitaria por este virus en la comunidad, la incertidumbre asociada a la duración de esta pandemia y el impacto económico y social de las medidas adoptadas trajo fuertes cambios. Este proyecto de investigación buscó mostrar cual fue el impacto de la emergencia sanitaria en el recaudo del impuesto vehicular del departamento del meta; en este análisis que se realizó se tomaron en cuenta las cifras de recaudo de los 4 años anteriores y hasta el mes de septiembre del presente año. Otro de los puntos relevantes fue la postura que los tomadores de decisión están enfrentando con respecto a situaciones difíciles acerca de la naturaleza y grado de las respuestas que permitan mitigar los impactos negativos de esta crisis. Para analizar más a fondo y de una manera más real el impacto que tuvo esta situación en el recaudo del impuesto vehicular en el año 2020, se realizaron encuestas a los funcionarios de la gobernación de meta que estuvieron y están directamente involucrados con el manejo de la emergencia en cuanto a la evidencia de las variaciones del recaudo. Así mismo, el análisis del recaudo se realizó estudiando el comportamiento del recaudo mes a mes desde enero del año 2016 hasta septiembre del año 2020, la dinámica de este análisis constó de evidenciar el comportamiento de cada uno de los meses y compararlo con respecto a los del año 2020.

## **2. Planteamiento del problema**

### **2.1 Descripción del problema**

La pandemia por coronavirus (COVID-19) trajo consigo no solo Unidades de Cuidados Intensivos a tope, sino que ha afectado a millones de familias, las cuales han perdido seres queridos. El mundo se ha visto envuelto en situaciones como el distanciamiento social, fatalidad e incertidumbre. En la misma medida surge también una problemática económica global; que ha desencadenado crisis y cierre de compañías que van desde las pequeñas y medianas empresas hasta las grandes multinacionales.

Es así como se vio afectado el mercado por falta de consumo y dinero disponible derivado de la situación de la COVID-19, además de un impacto negativo en la estructura tributaria en todo el mundo. En Colombia, por ejemplo, la ralentización de la economía generó estragos a nivel social, financiero, económico y fiscal; por tanto se debieron establecer medidas para iniciar una pronta reactivación de todo el sistema económico.

En relación con la fiscalidad; el recaudo de impuestos del año en curso, por obiedad, fue considerablemente menor, lo que ocasionó el no cumplimiento de la meta impuesta por el gobierno nacional, la cual oscila en \$150 billones para el 2020.

La pandemia y el confinamiento ocasionó afectación en dos tipos de recaudo: el aportado por empresas, que por más de 5 meses han cerrado sus puertas y su flujo de caja ha sido notoriamente menor, lo que originó abstención en pagos. Por otro lado, los impuestos territoriales que aunque es un escenario en el que mediante la expedición de normas que establezcan alivios en tiempo o en métodos de pago, disminuyó también el nivel de recaudo.

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

En cuanto el virus fue tomando fuerza en el país, entidades nacionales como el Ministerio de Hacienda y Crédito público y la DIAN tomaron decisiones que solventaron, de cierto modo, el impacto financiero en los recaudos tributarios ampliando plazos y corriendo fechas. Lo que se vio como un beneficio para las personas naturales y jurídicas con la responsabilidad de pago de impuestos sobre la renta y complementarios, activos en el exterior, patrimonios, anticipos, entre otros.

Específicamente para el pago de impuesto vehicular en Bogotá, en busca de aumentar el recaudo de dicho impuesto para vehículos y motos de más de 125 centímetros cúbicos, se amplió el plazo de pago y a su vez otorgó la opción de pagos fraccionados.

Por su parte, el departamento del Meta, adoptó las políticas emitidas por el Decreto 678 de mayo de 2020 emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, estableció que cualquier persona que adeudara vigencias anteriores, intereses o sanciones al año 2019 incluyéndose este año, se les otorga un beneficio que consiste en el pago del 80% del impuesto, exceptuando el pago de intereses o sanciones que correspondan a vigencia anteriores al año 2020.

Para la vigencia del pago del impuesto vehicular del 2020, se amplió el plazo de pago, quienes al 30 de junio no habían cancelado su responsabilidad, tiene la posibilidad de realizar su pago obligatorio hasta el día 30 de noviembre del mismo año.

Aunque los alivios son muchos y cada gobernante, en su autonomía decidieron cuáles eran las mejores ayudas o propuestas de acuerdo a la situación de cada territorio, mediante el Decreto 461 de 2020, que autorizó, de manera temporal a los gobernadores y alcaldes para la reorientación de rentas, reducción de tarifas, cambio de plazos, entre otros, el recaudo se sigue viendo afectado y

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

por consiguiente los proyectos que dependían económicamente, en totalidad o porcentaje, de dicho recaudo.

Adicional, el Decreto 512 de abril de 2020. (PÚBLICO., 2020), el presidente autoriza a gobernadores y alcaldes a realizar movimientos presupuestales para la mitigación de los efectos ya mencionados.

### **2.2 Pregunta de investigación**

¿Cuál ha sido el impacto que ha generado la emergencia sanitaria por Covid 19 en el recaudo del impuesto vehicular en el departamento del Meta?

### **3. Objetivos**

#### **3.1 Objetivo general**

Identificar el impacto que ha generado la emergencia sanitaria por COVID -19 en el recaudo del impuesto vehicular, en el departamento del Meta.

#### **3.2 Objetivos específicos**

- Identificar cuál ha sido la normatividad que ha generado el gobierno nacional y departamental con respecto a la emergencia sanitaria por Covid 19 frente al recaudo del impuesto vehicular.
- Consolidar los resultados del análisis en qué aspectos se ha visto afectada la cartera del Departamento por el recaudo del impuesto vehicular en el departamento del Meta. Para esto se realizará un análisis comparativo con el recaudo de las 4 vigencias anteriores.
- Plantear propuestas que permitan mitigar el impacto de la disminución en el pago del impuesto vehicular.

#### **4. Justificación**

Es necesario el poder determinar la consecuencia no solo económica, sino también social que trajo consigo la pandemia. Las propuestas de mitigación para disminución en el impacto por el no pago de impuestos, ha resultado casi nula, aunque ha sido una transición de alrededor de 6 meses y los plazos han aumentado, no solventa la necesidad de estos pagos para el posible desarrollo de proyectos que dependían directa o indirectamente del recaudo. Por tanto, es necesario revisar y replantear la manera de estimular de manera eficiente ese recaudo.

El desarrollar ese proyecto pudo, no solo identificar las cifras económicas del recaudo, sino generar una visión general sobre la pregunta ¿Qué se hace con el recaudo de impuestos territoriales? ¿Qué variaciones tuvo el recaudo del impuesto vehicular? El input de información principal para la toma de decisiones posteriores a la pandemia, serán cifras de recaudo y proyectos impactados.

## 5. Alcance del proyecto

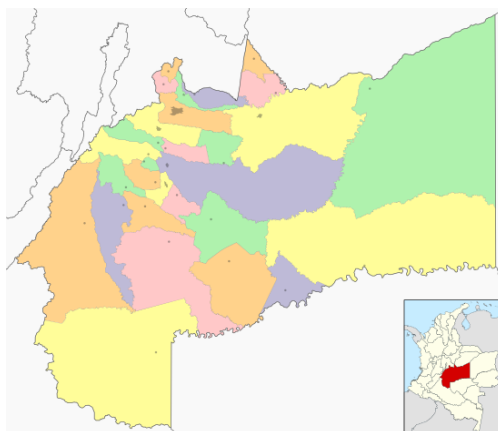
Se realizó un análisis del impacto que ha tenido y sigue teniendo la emergencia sanitaria provocada por COVID-19 en el recaudo del impuesto vehicular en el Departamento del Meta. Para llevar a cabo el análisis deseado fue necesario obtener información oficial de las cifras y variaciones del recaudo, para esto fue necesario realizar un análisis comparativo de las cifras del recaudo mes a mes del año inmediatamente anterior (2019) y en el año en curso (2020). De manera que pudimos tener información más precisa sobre estas variaciones por este concepto o impuesto en el departamento que ayudó a comprender la variación del recaudo del impuesto vehicular en el Meta. También fue necesario analizar las afectaciones que tienen estas variaciones en la cartera del departamento, y cuáles son las medidas que se tomaron frente a estos cambios. Para realizar dicho análisis se contó con la colaboración por parte de funcionarios de la Gobernación del Meta, puntualmente de la secretaria de hacienda Departamental y el Gerente de Rentas del Departamento. Una de las técnicas que se realizaron para dar horizonte a esta investigación para el posterior análisis, fue a través de entrevistas en las que se pudo evidenciar con claridad los cambios que ha tenido la cartera del departamento frente a este tema.

Este proyecto se llevó a cabo durante la segunda mitad del año 2020 en el Departamento del Meta, la información y los datos a analizar fueron tomados de documentos oficiales de la secretaria de hacienda del departamento, oficina de rentas del departamento y que fueron de acceso al público en general, así mismo las entrevistas o la información brindada por los funcionarios que participaron en la muestra para esta investigación y la información suministrada se le dará el tratamiento conforme a la ley de protección de datos y previo consentimiento.

Descripción del territorio donde se desarrollará el proyecto:

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

El Departamento del Meta es del centro de Colombia, comprende áreas desde los Andes al oeste, hasta las llanuras de los Llanos, cuenta con una superficie de 85.635 km<sup>2</sup>, 29 municipios y 1'062.454 habitantes.



*Grafica 1. Mapa del Departamento del Meta (Gobernación del Meta, 2012)*

## 6. Antecedentes

Los ingresos tributarios, a partir de la década de los ochenta incrementaron, ello, como apoyo a los esfuerzos para recuperar el recaudo, específicamente, por renta. Lo que tuvo un giro en los noventa, dado que, para estas fechas se presentó una reducción en los gravámenes arancelarios, como resultado de la creación de medidas para el fortalecimiento de alivios tributarios.

En el marco de comercio exterior, se estableció la reducción del arancel de un 16.5% a un 7% del 90 al 94, lo que, implícitamente generó la necesidad de introducir o gestionar reformas que permitieran aumentar el porcentaje de recaudo, lo que da paso, a la primera reforma tributaria.

La Constitución del 91, permitió que se agregaran reformas al gasto público, adicional, se otorgaron pautas para finiquitar la descentralización. En el año 1992, mediante la Ley 6, se genera una nueva reforma tributaria, en busca de garantizar los recursos, que financien de manera directa o indirecta, los compromisos instaurados en la Constitución del 91, haciendo énfasis en el incentivo para el proceso de apertura económica. (COLOMBIA, 1991)

Dentro de esta Ley, se genera la implantación de los auto avalúos catastrales en el distrito, se instaure el estatuto de anti-evasión, el cual establece normas de control fiscal y permite ejercer vigilancia y sanciones a quienes evadan el pago de impuestos, además, se incluyen empresas públicas y mixtas sujetas al impuesto de renta.

Para aumentar y fortalecer el recaudo se aumentó el nivel de las sanciones a quienes evadían los impuestos, en busca de “obligar” al pago de dicha responsabilidad. La Ley 383 de 1997, refuerza y adiciona medidas de control para la evasión, específicamente, una penalización para los agentes de retención en la fuente y responsables de IVA que llegasen a evadir los impuestos.

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

“Durante las dos últimas décadas en Colombia se han realizado 12 reformas tributarias para aumentar su recaudo y reducir brechas de carácter social, económico y físico. En el 2006 algunos bienes pasan del 10% al 16%, en el 2009 en Renta hay una Reducción del 40% al 30% para la deducción en renta de las inversiones en activos fijos productivos. En el 2010 también se dio la reforma con la ley 1430 donde se dio la eliminación de la deducción por inversión en renta, también eliminaron en la sobretasa del consumo eléctrico del sector industrial un 20%, además de la reforma arancelaria impactando el PIB en un 10% o más. Luego en el 2012 también sucede otra reforma donde crearon el impuesto sobre la renta para la equidad CREE que es un aporte de las sociedades y personas jurídicas para el ICBF ,también se dio la reforma del Impuesto al Valor Agregado –IVA, e impuesto al consumo, ganancias ocasionales, y normas Anti evasión y anti elusión y otros servicios gravados a la tarifa del 5%,en el 2013 el impuesto sobre la renta establece una clasificación a personas naturales empleados y trabajadores por cuenta propia, en el 2014 mantuvo gravamen a los movimientos financieros con la tarifa al 4 por mil, también crearon el impuesto a la riqueza y crearon la sobretasa al CREE que se aplicará del 2015 al 2018, la reforma tributaria del año 2018 se ocupa de los siguientes temas: Control a la evasión y el contrabando, tarifas del Impuesto sobre la Renta para los negocios, para las rentas agropecuarias, hoteleras y turísticas y para las inversiones de portafolio de inversionistas extranjeros. La Ley 1943, conocida como Ley de Financiamiento o Reforma Tributaria, modificó nuevamente el régimen tributario colombiano. Salvo las excepciones señaladas en esta Ley, sus disposiciones aplican a partir del 1 de enero de 2019. Realizo algunos cambios como es eliminar el régimen simplificado y régimen común, partir del 2019 deberán registrarse como responsables y no responsables de IVA según si cumplen con los requisitos establecidos, para el 2020 tenemos la ley 2010.” (Economía, 2015)

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

Tal y como lo indican Londoño, Naranjo y Palacios, el Gobierno Nacional ha tomado diferentes decisiones de solvencia y disminución en el impacto de la pandemia, en lo que respecta al recaudo tributario. “Mencionando otras de las medidas tomadas por el gobierno donde se adiciona un impuesto solidario, el cual, lo pagarán las personas que tengan un salario de 10 millones en adelante, son medidas que en su totalidad son positivamente productivas ya que sirve de apoyo económico para que el gobierno pueda ayudar a las poblaciones más vulnerables que están pasando calamidad debido a la pandemia, en términos generales se han estado tomando buenas medidas dentro de lo que cabe, todo con el fin de que las empresas se mantengan vivas, y así mismo contribuir al pago de sus obligaciones tributarias.” (Londoño Betancur, Naranjo Palacios, & Palacios Cordoba, 2020)

Según el impacto que haya generado la pandemia sobre el recaudo del impuesto vehicular y la información que sea recopilada, es de relevancia analizar los sistemas de información. Tal y como lo mencionan Farfán y Mosquera, “los sistemas de información permiten y garantizan un proceso de cobro y fiscalización eficiente, a través del manejo de bases de datos, actualización de las mismas por medio de cruces de información y visitas que permitan la plena identificación del universo de contribuyentes; se requiere entonces el diseño de un plan de gestión tributaria que defina los criterios y objetivos a lograr en cada tributo en relación con los sistemas de recaudo, determinación, cobro, administración del sistema tributario y sistemas de notificaciones para cada tributo.” (Farfan Rodriguez & Mosquera Restrepo, 2012)

## 7. Marco referencial

### 7.1. Marco teórico

**7.1.1 Impuesto.** “Es la prestación en dinero o en especie que establece el estatuto conforme a la ley, con carácter obligatorio, para cubrir el gasto público y sin que exista para la obligada contraprestación o beneficio especial, directo o inmediato. Prestación tributaria en dinero o en especie establecida por la ley a favor del estado como titular directo para cumplir con la finalidad social que le es propia. Sin contraprestación individual de orden general coercitiva y de naturaleza definitiva.” (Martinez Borja)

**7.1.2 Tributos.** Son las prestaciones obligatorias, exigidas por el Estado, en virtud de su potestad de imperio y para atender sus necesidades y realizar sus fines políticos, económicos y sociales. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.3 Tributos municipales.** Establecidas por los concejos distritales o municipales, por medio de acuerdos, autorizados por la ley, donde el sujeto perceptor es el municipio o distrito. Son, entre otros, el predial unificado, industria y comercio, complementario de avisos, el de juegos permitidos, el de venta por sistema de club, el de delineación urbana. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.4 Año gravable.** Periodo de tiempo comprendido entre el primero de enero y el 31 de diciembre, respecto del cual se deben cumplir obligaciones tributarias por la ocurrencia de ciertos hechos generadores de tributos durante su vigencia. Se refiere al periodo respecto del cual se debe declarar y pagar un tributo. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.5 Avalúo.** “Valor económico que se le asigna a un bien para fines específicos y en términos de una moneda determinada. El avalúo puede ser comercial, el que está determinado por el precio de mercado y se realiza con fines de compra o venta, y el avalúo fiscal, que corresponde a la valoración realizada con fines tributarios. Los avalúos más utilizados para asuntos tributarios son el avalúo catastral que es el que realiza la autoridad catastral respecto de los bienes inmuebles y que sirve para determinar la base gravable mínima del impuesto predial, el avalúo de los vehículos automotores que realiza el Ministerio de Transporte y que sirve para determinar la base gravable para liquidar el impuesto sobre vehículos automotores y el avalúo de bienes en los procesos de cobro coactivo antes de que los mismos sean rematados para saldar las deudas tributarias de los contribuyentes morosos.” ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.6 Calendario tributario.** Cronograma o listado de fechas establecidas por la autoridad tributaria para el cumplimiento de ciertas obligaciones a cargo de los administrados, así como la presentación de declaraciones, el pago oportuno de los impuestos o el suministro de información solicitada por vía general y que es publicado para conocimiento general de los ciudadanos y para facilitar el cumplimiento voluntario de sus obligaciones tributarias. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.7 Causación.** Se refiere al momento o acto en que se concreta el hecho generador que origina la obligación tributaria. Se contrapone al término exigibilidad, que corresponde al momento o fecha límite para el cumplimiento de la obligación tributaria y a partir del cual se generan consecuencias pecuniarias por su incumplimiento como son el cobro de intereses y sanciones adicionales al monto de los tributos causados. Entre el momento de causación y el de exigibilidad del tributo se da el periodo habilitado para el cumplimiento oportuno de las obligaciones. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.8 Contribuyente.** Es toda persona natural o jurídica llamada a cumplir ciertas obligaciones tributarias por la realización del hecho generador establecido en la ley para el nacimiento del tributo. Es el mismo sujeto pasivo de cada impuesto. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.9 Exención.** Beneficio tributario establecido en la normatividad que permite exonerar a determinadas personas o actividades del pago de impuestos que regularmente estarían obligadas a declarar. La exención puede ser total, eximiendo del pago completo del impuesto, o parcial, en la cual solo tendría que pagar una parte del valor total de la obligación tributaria. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.10 Extemporaneidad.** Declaración o pago del impuesto fuera de las fechas establecidas por la autoridad tributaria. Dicha extemporaneidad acarrea sanciones e intereses a partir de la fecha de vencimiento del pago oportuno. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.11 Facilidad de pago.** Mecanismo mediante el cual el contribuyente puede ponerse al día con sus obligaciones tributarias atrasadas, se concreta en una resolución de la Oficina de Cobro en la que se establece un plazo para pagar, unas fechas para el pago de cuotas y una garantía (embargo de un bien inmueble, constitución de una póliza, una garantía bancaria, etc.). La Dirección Distrital de Impuestos de Bogotá (DIB) estudia la solicitud y determina si otorga la facilidad de pago propuesta dependiendo de las condiciones y garantías ofrecidas. ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.12 Fiscalización.** “Proceso de revisión, control y verificación que realiza la Administración Tributaria sobre los impuestos que administra, para verificar el correcto

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

cumplimiento de las obligaciones a cargo de los contribuyentes.” ( Secretaria Distrital de Hacienda, 2020)

**7.1.13 Impacto económico generado por el Covid19 en Colombia.** “A raíz de la emergencia sanitaria (Covid-19) y estudiando los problemas que se venían enfrentando frente a una demanda efectiva para realizar valores de capital productivo, ya el modelo económico presentaba un revés. Ahora, las afectaciones y la crisis económica dependerán de cuanto pueda durar la emergencia sanitaria, ya lo dijo Karl Marx, la devaluación no se produce porque no se puedan vender las mercancías si no porque no se puedan vender a tiempo, siendo éste un problema inmediato para las PYMES (pequeñas y medianas empresas), grandes empresas y personas naturales, todo esto debido al cierre por prevención del virus adoptando las medidas dictadas por el gobierno (cuarentena nacional).” (Londoño Betancur, Naranjo Palacios, & Palacios Cordoba, 2020).

## 7.2. Marco legal

*Tabla 1: Marco Legal*

<b>NORMA/DECRETO/LEY</b>	<b>ALCANCE</b>
<b>Decreto 461 de 2020</b>	Por medio del cual se autoriza a los gobernadores y alcaldes para la reorientación de rentas y la reducción de tarifas de impuestos territoriales
<b>Decreto 678 de 2020</b>	Se establecen medidas para la gestión tributaria, financiera y presupuestal de las entidades territoriales, en el marco de la emergencia económica, social y ecológica declarada.
<b>Decreto 512 de 2020</b>	Se autoriza a los gobernadores y alcaldes para realizar movimientos presupuestales, en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica.
<b>Decreto 438 de 2020</b>	Por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias dentro del estado de emergencia económica, social y ecológica.
<b>Decreto 417 del 17 de Marzo de 2020</b>	El inciso B, donde se hace referencia específicamente a los aspectos económicos y en el que se declara el estado de emergencia económica, social y ecológica en el territorio nacional.

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

*Tabla 1 continuación*

<b>Ley 682 del 21 de mayo de 2020</b>	3 días sin IVA (3 de junio, 3 de julio y e19 d julio)
<b>Decreto Ley 568 del 15 de abril de 2020</b>	Mediante los artículos 1 y 9, en los que se instaura el impuesto solidario por el Covid – 19 y el aporte solidario del mismo.
<b>Resolución 000047 del 14 de mayo de 2020</b>	Es publicada por la DIAN, donde se prescribe el formulario 350, en el que se declara la retención en la fuente y generalidades de artículos del <b>Decreto Ley 568 del 15 de abril del 2020.</b>
<b>Ley 520 del 6 de abril de 2020</b>	Remite la modificación de los plazos para el pago y declaración de renta del año gravable 2019.

*NOTA: Descripción de la normatividad vigente, por Kamila Ochoa, 2020*

## **8 Metodología**

Por medio del análisis cuantitativo y cualitativo (metodología mixta) se conocieron los resultados del impacto que tuvo la emergencia sanitaria provocada por COVID -19, en el recaudo del impuesto vehicular del Departamento del Meta. Para ello se utilizaron las cifras proporcionadas por el aplicativo SISCAR, aplicativo utilizado por la gobernación del Meta para pago en línea del impuesto. Por otra parte, cualitativamente se analizó la repercusión de las medidas adoptadas por el Gobierno Departamental a lo largo de la emergencia sanitaria; como es el caso de los Decretos y/o beneficios pensados para contribuir al pago inmediato y en su totalidad de casos de moras altas y antiguas.

### **8.1 Primera Fase, recopilación de datos y de información mediante las fuentes previamente seleccionadas.**

- Extracción de datos a través de los sitios oficiales de la Gobernación del Meta (Año 2016-2017-2018-2019-2020), los cuales fueron utilizados para poder evidenciar el comportamiento de la actividad de recaudo durante estos periodos de tiempo, que fueron objeto de estudio y así mostrar las variaciones del recaudo mensual del impuesto vehicular del Departamento en la siguiente fase.
- Se analizó la normatividad emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con el fin de dar manejo a la emergencia sanitaria producida por el COVID - 19.

#### **8.1.1 Extracción De Datos**

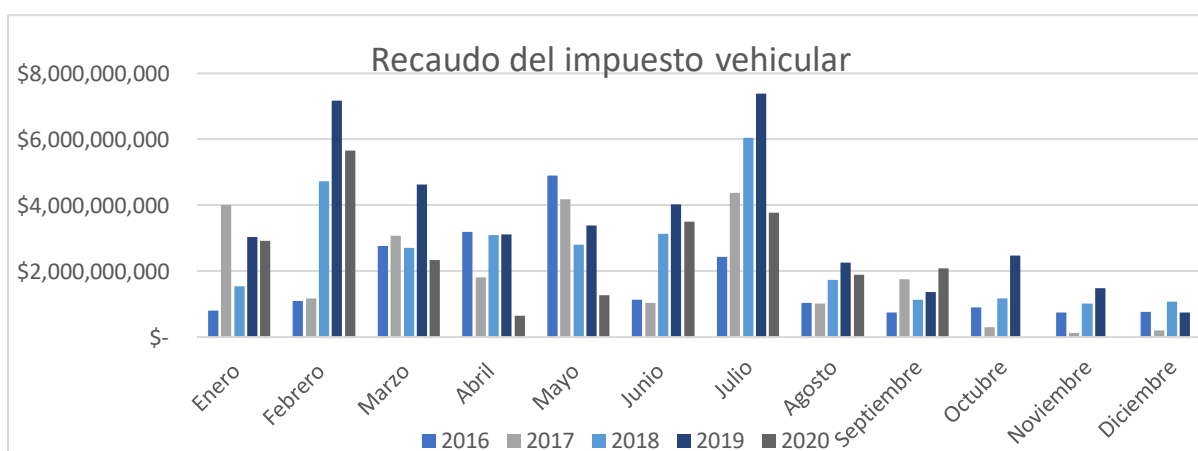
Recopilación de datos sobre el recaudo de impuesto vehicular durante los años a estudiar:

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

**Tabla 2: Recaudo de impuesto vehicular años 2016-2017-2018-2019-2020.**

MES	2016	2017	2018	2019	2020
<b>ENERO</b>	\$ 804.106.000	\$ 4.002.556.000	\$ 1.544.578.069	\$ 3.044.011.201	\$ 2.910.651.200
<b>FEBRERO</b>	\$ 1.093.209.000	\$ 1.167.460.000	\$ 4.725.346.000	\$ 7.168.140.700	\$ 5.661.150.000
<b>MARZO</b>	\$ 2.767.730.000	\$ 3.081.007.000	\$ 2.697.776.114	\$ 4.633.476.700	\$ 2.345.540.500
<b>ABRIL</b>	\$ 3.183.609.000	\$ 1.807.553.000	\$ 3.103.354.100	\$ 3.107.620.700	\$ 643.551.000
<b>MAYO</b>	\$ 4.894.140.000	\$ 4.188.818.000	\$ 2.798.254.300	\$ 3.391.214.100	\$ 1.271.735.600
<b>JUNIO</b>	\$ 1.129.737.000	\$ 1.046.040.000	\$ 3.131.239.764	\$ 4.017.860.000	\$ 3.498.399.000
<b>JULIO</b>	\$ 2.435.645.000	\$ 4.379.661.000	\$ 6.047.696.000	\$ 7.387.952.400	\$ 3.771.143.600
<b>AGOSTO</b>	\$ 1.029.159.000	\$ 1.015.013.000	\$ 1.728.875.800	\$ 2.249.884.100	\$ 1.899.791.700
<b>SEPTIEMBRE</b>	\$ 752.741.000	\$ 1.749.947.000	\$ 1.124.128.800	\$ 1.363.935.290	\$ 2.091.180.100
<b>OCTUBRE</b>	\$ 902.917.000	\$ 297.346.000	\$ 1.177.193.600	\$ 2.465.940.615	
<b>NOVIEMBRE</b>	\$ 741.113.000	\$ 130.348.000	\$ 1.024.231.800	\$ 1.481.832.500	
<b>DICIEMBRE</b>	\$ 770.593.000	\$ 194.618.000	\$ 1.067.288.800	\$ 742.326.600	

**NOTA: Análisis del impuesto vehicular años 2016-2017-2018-2019-2020, por Kamila Ochoa 2020.**



**Ilustración 1: Recaudo de impuesto vehicular años 2016-2017-2018-2019-2020, por Kamila Ochoa, 2020.**

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

En la anterior información se puede evidenciar el valor del recaudo mes a mes desde el año 2016 hasta septiembre del año 2020, a partir de esta información se realizó cada uno de los siguientes puntos del análisis. Con esta información se pudo evidenciar las variaciones y el comportamiento en general que ha tenido el recaudo de este impuesto durante los años a estudiar.

### **8.2 Segunda fase, análisis y estudio de la información previamente recopilada, esto con el fin de conocer el impacto y la afectación de la cartera debido a la Emergencia Sanitaria.**

- Se realizó un comparativo del recaudo de las vigencias de los años 2016-2017-2018-2019 con el año actual, se hizo un estudio de las variaciones del recaudo en estos años con el fin de conocer cómo se vio afectado el comportamiento de pago de los usuarios, debido a las afectaciones económicas que el confinamiento obligatorio, provocó en los habitantes del Departamento del Meta.
- Entrevistas: Se realizaron entrevistas a dos funcionarios de la Gobernación del Meta, estos funcionarios son: Gerente de Rentas de la Gobernación del Meta, y Secretaria de Hacienda del Departamento. También se realizó un breve cuestionario a varios deudores con el fin de obtener información sobre el recaudo del impuesto vehicular durante este año.

Con una corta entrevista (5 preguntas) se buscó conocer la opinión de estos funcionarios con el fin de conocer la perspectiva de quienes de manera directa o indirecta contribuyen a la toma de decisiones, la elaboración de los planes de contingencia y la ejecución de estos. También se buscó conocer los aspectos socioeconómicos, que podrían tener algún tipo de injerencia en el comportamiento de pago de los deudores, considerando estos aspectos como consecuencias ineludibles de la declaración de Emergencia Sanitaria decretada por el Gobierno Nacional,

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

posterior a la llegada del virus Covid-19 al país. Disminución de ingresos, desempleo, cese de actividades por el confinamiento obligatorio, incapacidades por enfermedades asociadas al virus, entre otras.

### **8.3 Tercera fase Análisis final y elaboración de la propuesta del plan de recomendaciones que permitan mitigar el impacto de la disminución en el pago del impuesto vehicular.**

- Se evidenció la eficiencia de los diferentes alivios y programas decretados por el gobierno Departamental para facilitar el pago de este impuesto e idéntica los principales problemas y desafíos que enfrenta la población, debido a la pandemia, para cumplir con el pago de sus obligaciones tributarias.
- Se realizó un análisis cualitativo de las entrevistas realizadas a los funcionarios de la Gobernación: se identificaron palabras y oraciones relevantes durante las entrevistas, opiniones en común, perspectivas de acuerdo con su posición (cargo que desempeñan), así mismo con los deudores encuestados.

## 9. Resultados y análisis

### 9.1 Análisis Normativo

#### 9.1.1 Decreto No. 461 Del 22 De marzo De 2020

**Epígrafe.** Por medio de la cual se autoriza temporalmente a los gobernadores y alcaldes para la reorientación de rentas y reducción de tarifas e impuestos territoriales, en el marco de la emergencia económica, social y ecológica declarada mediante el decreto 417 de 2020.

**Análisis General.** Mediante Decreto 417 del 17 de marzo de 2002, con fundamento en el artículo 215 de la Constitución Política de Colombia, el presidente de la república declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional, por el término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la vigencia de dicho decreto. Los efectos económicos negativos generados por el nuevo CORONAVIRUS – COVID 19, requirieron de la atención principal de las entidades territoriales a través de la adopción de medidas extraordinarias que contribuyeran al financiamiento de las acciones para enfrentar las consecuencias adversas generadas por la pandemia y así poder mitigar sus efectos.

Conforme a la motivación expuesta en el decreto legislativo, el gobierno facultó a los gobernadores y alcaldes de manera temporal, para que reorienten las rentas de destinación específica, ya sea adicionando, modificando o haciendo traslados presupuestales a que hubiera lugar, con el único propósito de conjurar la crisis o impedir la extensión de los efectos de la emergencia causada por la pandemia del coronavirus COVID 19.

En efecto, ante la crisis económica causada por la pandemia, que ha terminado afectando el mínimo vital de los habitantes de todo el país, y ante la demanda de recursos para efectos de atender las consecuencias de la mencionada pandemia, el Gobierno Nacional quiso

otorgarle mecanismos a los entes territoriales, para que los mismos pueda disponer de las rentas que por ley, ordenanza o acuerdo tienen una destinación específica, y así, poder adoptar medidas de contención en contra de las consecuencias que el virus ha causado. Con tal propósito y ante la urgencia con la que se requieren los mencionados recursos, el Gobierno Nacional permitió que los gobernadores y alcaldes puedan reorientar las mencionadas rentas, sin autorización previa de las asambleas departamentales y los consejos municipales.

La modificación al presupuesto (adiciones, reducciones y traslados) se encuentra regulado por la ley orgánica de presupuesto (Decreto 111 de 1996), así como por las normas que lo modifiquen, reglamenten o adicione, estos son, por las leyes 617 de 2000 y 819 de 2003. Tanto por las leyes especiales sobre la organización de los municipios (Decreto Ley 1333 de 1986 – Ley 136 de 1994) como la constitución política fijan en cabeza de la corporación administrativa las competencias en materia presupuestal. A partir del artículo 313 y 354 de la Constitución Política, se tiene que se podrá realizar inversión o gasto alguno que no se encuentre en el presupuesto de inversiones y gastos decretados por el Congreso de la Republica, las asambleas departamentales y los consejos municipales, lo anterior en virtud del denominado principio de legalidad del gasto.

A partir de lo anterior, se tiene entonces que la facultad para efectuar modificaciones al presupuesto está en cabeza de las corporaciones públicas (consejos municipales) a iniciativa de la presidencia de la república, lo que implica entonces que en principio el poder ejecutivo no puede hacer directamente la adición de recursos al presupuesto, excepto en los estados de excepción.

Finalmente, se puede concluir que la adición al presupuesto debe hacerse conforme lo establecido en la ley orgánica del presupuesto, y que faculta para efectuar la adición es de los consejos municipales a iniciativa del alcalde, pudiendo en este último adicionar directamente recursos al presupuesto mediante decreto únicamente en los estados de excepción.

### **9.1.2 Decreto 512 Del 02 De Abril De 2020**

**Epígrafe.** Por el cual autoriza temporalmente a los gobernadores y alcaldes para realizar movimientos presupuestales en el marco del estado de emergencia, económica, social y ecológica.

**Análisis General.** Mediante Decreto 417 del 17 de marzo de 2002, con fundamento en el artículo 215 de la Constitución Política de Colombia, el presidente de la republica declaro el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional, por el término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la vigencia de dicho decreto. Las medidas adoptadas por el Decreto 512 de 2020 son de contenido puramente presupuestal y financiero, no tienen relación o incidencia con los derechos o libertades fundamentales, ni restringen los mismos. La disposición tampoco interrumpe el normal funcionamiento de las ramas del poder público, por el contrario, facilita los recursos para evitar la afectación a los derechos fundamentales.

Este decreto, faculta a los gobernadores y alcaldes para realizar movimientos y operaciones presupuestales, incluyendo adiciones al presupuesto, de modo que puedan disponer eficientemente de recursos para atender a la emergencia generada por la propagación del COVID 19. En ese sentido, permite garantizar recursos para atender las necesidades más

urgentes e inmediatas de la población, sobre todo en materia de garantía de salud, alimentación, servicios públicos domiciliarios y protección al desempleo.

La norma autoriza a las entidades territoriales para ello, sin necesidad de acudir a las asambleas departamentales o a los consejos distritales o municipales, como una excepción temporal a lo establecido en el Decreto 111 de 1996, que copila la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 194 y la Ley 225 de 1995, que conforman el estatuto orgánico del presupuesto. Es claro que entre el Decreto 417 de 17 de marzo de 2020, 461 de 22 de marzo de 2020 y 512 de 02 de abril del presente año, existe una conexidad material con el EESE. (Estado de Emergencia Económica, s.f.)

Para el ministerio público es evidente que la crisis que vive actualmente el país demanda estos cambios, la situación implica actuaciones prontas para afrontar la crisis, para lo cual es necesario hacer movimientos presupuestales sin autorización de los órganos colegiados.

### **9.1.3 Decreto 678 Del 20 De Mayo De 2020**

**Epígrafe.** Por medio de la cual se establecen medidas para la gestión tributaria, financiera y presupuestal de las entidades territoriales, en el marco de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante decreto 637 de 2020.

**Análisis General.** El Decreto fue expedido en desarrollo el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 que declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional por el termino de treinta (30) días calendario contados a partir de la publicación de dicho Decreto, esto es, desde el 6 de mayo y hasta el 4 de junio de 2020. Por su parte, el decreto 678 de 2020, se expidió el 20 de mayo, esto es, dentro del término de la emergencia.

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

Por su parte, el Decreto 637 de 2020, que declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica con el fin de conjurar la grave calamidad pública causada por la pandemia del COVID-19, reconoció que la duración del aislamiento preventivo obligatorio generó efectos macroeconómicos negativos en el país, como la disminución de la actividad económica, el aumento en la tasa de desempleo, y una correlativa necesidad de mayor gasto público.

Las medidas previstas en el presente Decreto legislativo tienen como finalidad atender la crisis que dio lugar a la declaratoria del EEESE y así evitar la extensión de sus efectos económicos. Esto, teniendo en cuenta que, la demanda de recursos para atender las necesidades *imprevistas* generadas por la crisis exige la adopción de medidas extraordinarias para garantizar la sostenibilidad financiera de las entidades territoriales y facilitar el acceso a rentas para la atención de sus gastos de funcionamiento e inversión.

De acuerdo con lo anterior, se observa que el decreto de análisis contempla una serie de medidas en materia presupuestal, tributaria y de gestión que tiene como propósito dotar a las entidades territoriales de instrumentos legales y facilitar el acceso a distintas fuentes de recursos, para atender la emergencia y sus efectos en materia laboral y social.

En concreto, el Decreto 678 de 2020, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público adoptó medidas como: **1)** facultar temporalmente a los alcaldes y gobernadores para reorientar algunas rentas y para realizar las correspondientes operaciones presupuestales (arts. 1 y 2). **2)** Flexibilizar algunas condiciones para el acceso a créditos por parte de las entidades territoriales durante las vigencias fiscales 2020 y 2021 (arts. 3 y 4). **3)** Suspender temporalmente las disposiciones sobre el incumplimiento de la relación entre ingresos corrientes de libre destinación y gastos de funcionamiento por parte de las

entidades territoriales (art. 5). **4)** Establecer alivios tributarios a las obligaciones territoriales (art. 6 y 7) y modificar la distribución de sobretasa del ACPM, durante el periodo gravable junio 2020 a diciembre de 2021 (art. 8). **5)** Establecer una nueva causal de desahorro de los recursos del Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales FONPET, para atender los gastos de funcionamiento y de inversión en los que incurra la entidad territorial, para conjurar los efectos que motivaron la declaratoria de la emergencia (art. 9).

En todo caso, la autorización para realizar operaciones presupuestales con el fin de atender las necesidades de gasto derivadas del estado de emergencia declarado mediante Decreto 637 de 2020 está limitada en el tiempo al término de vigencia de dicho estado. Es decir que, sin perjuicio de que puedan reorientarse rentas de la vigencia fiscal de 2021, dicha facultad solo podía ejercerse por los mandatarios durante el término del estado de excepción

De la misma forma, estas medidas no afectan los bienes ni las rentas departamentales y municipales que gozan de protección constitucional (art. 362), ni anulan o restringen las funciones permanentes de las asambleas y concejos en materia tributaria y presupuestal, dado que estos órganos podrán en todo momento confirmar, modificar o derogar las medidas adoptadas por alcaldes y gobernadores en virtud del Decreto 678 de 2020, y conservan su facultad para aprobar el presupuesto de la vigencia de 2021.

El Gobierno Nacional, dentro de las consideraciones señala que, los efectos económicos adversos de la pandemia del nuevo coronavirus, en Colombia y en el mundo entero, exigen

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

el concurso de las entidades territoriales a través de instrumentos legales y presupuestales, que les permitan atender eficientemente la emergencia, solventar sus gastos de funcionamiento y de inversión y aliviar el flujo de caja de los contribuyentes. En particular, el Gobierno expone:

- La necesidad de realizar una modificación normativa temporal para facultar a las entidades territoriales a efectuar las operaciones presupuestales necesarias para atender la emergencia.
- Que, con el fin de atender los efectos en el empleo y en las relaciones sociales, se debe otorgar a las entidades territoriales facilidades de acceso a crédito y a endeudamiento.
- Que el Decreto 637 de 2020, al declarar la emergencia en todo el país, reconoció que los efectos negativos sobre la economía demandan la adopción de instrumentos que alivien las obligaciones tributarias, permitiendo que los distintos sectores puedan honrar sus obligaciones.
- Que las estimaciones de la Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público advirtieron sobre la presunta reducción de los ingresos corrientes de las entidades territoriales, lo que generaría un presunto incumplimiento a los límites de gastos definidos por la ley.

Finalmente, de acuerdo al comunicado No. 043 del 21 de octubre de 2020, La Corte Constitucional declaró la asequibilidad del decreto legislativo 678 de 2020, (Schlesinger) salvo los artículos 6, 7 y 9 que se declararon inexecutable. De manera amplia, la corporación indica que las disposiciones del Decreto 678 de 2020 cumplen con los

requisitos formales y materiales previstos por la Constitución Política, la Ley Estatutaria de Estados de Excepción y la jurisprudencia Constitucional.

No obstante, la Corte resolvió declarar la inexecutable de los artículos 6 y 7 del decreto tras haber verificado que las estrategias de recaudo tributario de que trataban dichas disposiciones pertenecían al fuero automático de las respectivas entidades territoriales, por lo que ambos artículos reprobarían los juicios de necesidad y de no contradicción de la Constitución Política.

Por otro lado, el artículo 9 del mismo decreto, ordenaba un desahorro de recursos de los recursos del FONPET, realizando directamente una violación al mandato constitucional que prohíbe que los recursos de las instituciones de seguridad social sean destinados o utilizados para fines distintos a ella (Artículo 48, C.P)

#### **9.1.4 Decreto 688 Del 22 De Mayo De 2020**

**Epígrafe.** Por el cual se adoptan medidas tributarias transitorias en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica de conformidad con el Decreto 637 de 2020.

**Análisis General.** El Decreto fue expedido en desarrollo el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 que declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional por el término de treinta (30) días calendarios contados a partir de la publicación de dicho Decreto.

Con la expedición del presente Decreto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Min Hacienda) estableció una tasa de interés moratoria transitoria, plazos especiales para solicitar facilidades o acuerdos de pago mediante procedimiento abreviado y plazos

especiales para las solicitudes de conciliación y de terminación por mutuo acuerdo y favorabilidad tributaria.

El decreto estableció un tratamiento específico y especial para los contribuyentes con actividades económicas especialmente afectadas por la emergencia sanitaria, a los que se refiere el parágrafo 3 del artículo 1.6.1.13.2.11 y el parágrafo 4 del artículo 1.6.1.13.2.12 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Para las obligaciones tributarias y las relacionadas con el sistema general de la protección que se pague hasta el 30 de noviembre de 2020, y para las facilidades de o acuerdos de pago que se suscriban desde el 22 de mayo y hasta el 30 de noviembre de 2020, la tasa de interés moratoria será liquidada a una tasa de interés diario. Esta será equivalente a la tasa de interés bancario corriente por la modalidad de créditos de consumo y ordinario, certificado por la Superfinanciera.

Para contribuyentes con actividades económicas afectadas por la emergencia sanitaria, para las obligaciones tributarias que se paguen y para las facilidades o acuerdos de pago (desde el 22 de mayo hasta el 30 de noviembre de 2020), la tasa de interés será liquidada diariamente a una tasa de interés diario equivalente al 50% de la tasa de interés bancario corriente.

Los beneficios suscitados con la expedición de éste son considerables, las facilidades de pago abreviadas a las que se refiere, se da inicio con la presentación de sus declaraciones tributarias durante el periodo comprendido entre el 01 de abril al 01 de julio de 2020, y presentan mora en el pago, podrán solicitar facilidades o acuerdos de pago mediante procedimientos abreviados, DIAN deberá dar respuesta dentro de los 15 días siguientes a

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

la presentación de la solicitud, aprobando facilidad o acuerdo de pago de 12 meses, sin necesidad de garantía real (inmueble).

La solicitud de conciliación y de terminación por mutuo acuerdo y favorabilidad tributaria podrá ser presentada ante la DIAN y demás autoridades tributarias competentes hasta el día 30 de noviembre de 2020. El acta de conciliación o terminación deberá suscribirse a más tardar el 31 de diciembre de 2020.

## 9.2 Analisis De Las Variaciones Y Comportamiento Del Recaudo

Partiendo de la información previamente presentada en el desarrollo de la primera fase se pudo empezar a realizar el análisis tanto cuantitativo como cualitativo del recaudo de impuesto vehicular en el departamento del Meta durante los años a estudiar.

Como primera medida se realizó un análisis de la variación del recaudo entre los periodos 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019 y 2019 - 2020.

*Tabla 3: Variación de recaudo año a año*

	VARIACIÓN ANUAL 2016-2017	VARIACIÓN ANUAL 2017-2018	VARIACIÓN ANUAL 2018-2019	VARIACIÓN ANUAL 2019-2020
<b>ENERO</b>	397,76%	-61,41%	97,08%	-4,38%
<b>FEBRERO</b>	6,79%	304,75%	51,70%	-21,02%
<b>MARZO</b>	11,32%	-12,44%	71,75%	-49,38%
<b>ABRIL</b>	-43,22%	71,69%	0,14%	-79,29%
<b>MAYO</b>	-14,41%	-33,20%	21,19%	-62,50%
<b>JUNIO</b>	-7,41%	199,34%	28,32%	-12,93%
<b>JULIO</b>	79,82%	38,09%	22,16%	-48,96%
<b>AGOSTO</b>	-1,37%	70,33%	30,14%	-15,56%
<b>SEPTIEMBRE</b>	132,48%	-35,76%	21,33%	53,32%
<b>OCTUBRE</b>	-67,07%	295,90%	109,48%	
<b>NOVIEMBRE</b>	-82,41%	685,77%	44,68%	
<b>DICIEMBRE</b>	-74,74%	448,40%	-30,45%	

*NOTA: análisis de la variación del recaudo entre los periodos 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019 y 2019 - 2020, por Kamila Ochoa, 2020.*

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

En esta tabla se puede evidenciar la variación año a año que se tuvo del recaudo del impuesto vehicular, como primera medida se va a analizar la variación periódica, empezando por la del año 2016-2017:

*Tabla 4: Variación de recaudo 2016-2017*



*Ilustración 2: Variación porcentual de recaudo del año 2016 -2017*

En la anterior información se pudo identificar cual fue la variación porcentual del recaudo de impuesto vehicular, el recaudo total del año 2016 fue de \$ 20.504.699.000, el recaudo total del año

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

2017 fue \$23.060.367.000. Desde una perspectiva general la variación porcentual del recaudo entre estos dos años fue baja ya que la diferencia fue de \$2.555.668.000 es decir un 12%.

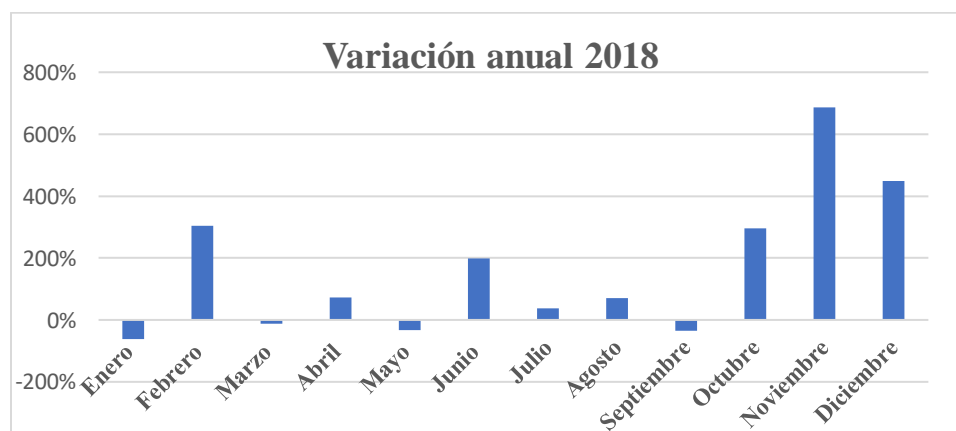
Se puede observar que en el mes de enero aumentó un 398% en comparación al mismo mes del año anterior, en el siguiente trimestre se mantuvo una variación normal, hasta el mes de julio y septiembre se encuentra una variación más pronunciada. Cabe mencionar que en el mes de julio se vencía el plazo para pagar el impuesto vehicular sin incurrir en intereses y sanciones.

Así mismo se realizó el análisis de la variación porcentual del año 2018 con respecto al año 2017

**Tabla 5: variación del recaudo año 2017-2018**

VARIACIÓN ANUAL 2018	
<b>ENERO</b>	-61%
<b>FEBRERO</b>	305%
<b>MARZO</b>	-12%
<b>ABRIL</b>	72%
<b>MAYO</b>	-33%
<b>JUNIO</b>	199%
<b>JULIO</b>	38%
<b>AGOSTO</b>	70%
<b>SEPTIEMBRE</b>	-36%
<b>OCTUBRE</b>	296%
<b>NOVIEMBRE</b>	686%
<b>DICIEMBRE</b>	448%

*NOTA: variación del recaudo año 2017-2018, por Kamila Ochoa,2020.*



**Ilustración 3: variación recaudo año 2017-2018**

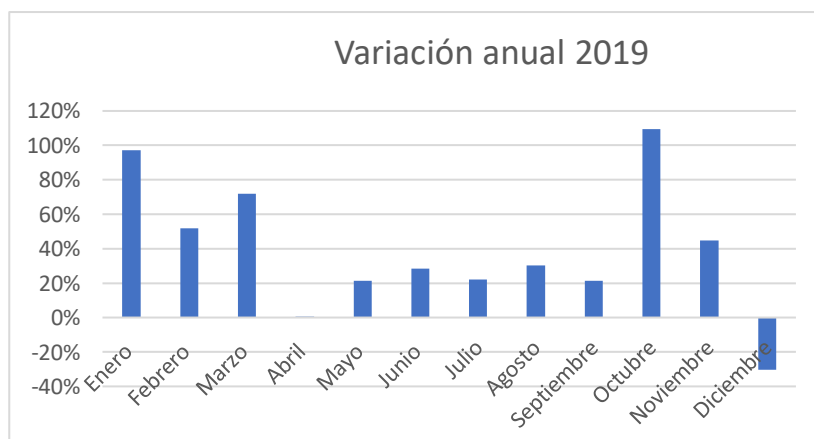
## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

La variación del recaudo que hubo del año 2017 al año 2018 fue considerable en el mes de febrero ya que hubo un aumento del 305% del recaudo, el siguiente trimestre se mantuvo con una variación normal, pero en el mes de junio se volvió a elevar a 199%. Sin embargo, la mayor variación se tuvo del año 2017 al año 2018 fue en el último trimestre ya que en el mes de octubre se elevó un 296%, en noviembre un 686% y en diciembre un 448% la variación de los respectivos meses del año anterior, lo que implicó un aumento considerable en el recaudo frente al 2017.

**Tabla 6: Variación año 2018-2019**

<b>VARIACIÓN ANUAL 2019</b>	
<b>ENERO</b>	97%
<b>FEBRERO</b>	52%
<b>MARZO</b>	72%
<b>ABRIL</b>	0%
<b>MAYO</b>	21%
<b>JUNIO</b>	28%
<b>JULIO</b>	22%
<b>AGOSTO</b>	30%
<b>SEPTIEMBRE</b>	21%
<b>OCTUBRE</b>	109%
<b>NOVIEMBRE</b>	45%
<b>DICIEMBRE</b>	-30%

**NOTA:** Variación año 2018-2019, por Kamila Ochoa, 2020.



**Ilustración 4: variación del recaudo año 2018-2019**

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

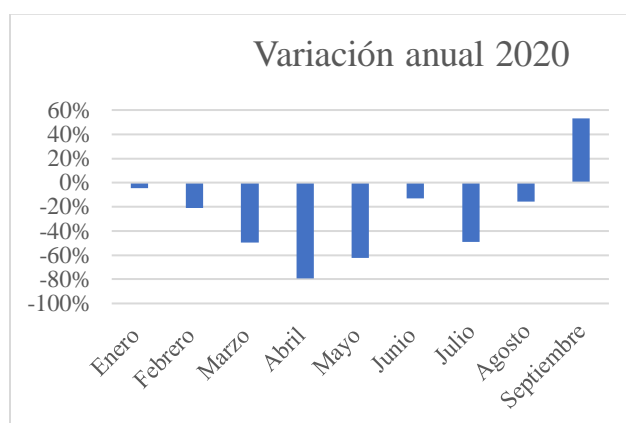
*En el año 2019 la variación siguió aumentando mes a mes con respecto al recaudo del año 2018 ya que la variación del primer trimestre oscila entre el 92% y el 72%, el siguiente trimestre, aunque siguió en aumento la variación, fue menor y se mantiene un aumento del 30% en promedio, hasta el mes de octubre, donde aumentó en un 109% con respecto al mismo mes del año 2018. En conclusión, la variación del año 2019 con respecto al año 2018 fue positiva ya que se mantuvo en aumento a excepción del mes de diciembre donde tuvo una variación negativa del 30%.*

Y por último hay que analizar la variación que se tuvo de en el año 2020 con respecto al año 2019; los meses a estudiar del año 2020 son del mes de enero a septiembre.

Tabla 7: *Variación del recaudo año 2019-2020*

<b>VARIACIÓN ANUAL 2020</b>	
<b>ENERO</b>	-4%
<b>FEBRERO</b>	-21%
<b>MARZO</b>	-49%
<b>ABRIL</b>	-79%
<b>MAYO</b>	-62%
<b>JUNIO</b>	-13%
<b>JULIO</b>	-49%
<b>AGOSTO</b>	-16%
<b>SEPTIEMBRE</b>	53%

*NOTA : Variación del recaudo año 2019-2020, por Kamila Ochoa,2020.*



*Ilustración 5: variación del recaudo año 2019-2020*

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

En este año el recaudo del impuesto vehicular, con respecto al año 2019 fue mucho menor, la variación fue negativa como se esperaba, pero aun así se mantuvo mejor a lo que se esperaba. Desde el mes de enero hasta el mes de agosto la variación fue negativa con respecto al recaudo del año 2019, fue solo hasta el mes de septiembre donde mejoro el recaudo y se elevó a comparación del mes de septiembre del año anterior. En el mes en el cual se presencio un menor recaudo fue en el mes de abril donde se recaudó \$643.551.000.

Observando las variaciones que tuvo el recaudo del mes de enero de los años estudiados se puede evidenciar que el año 2016 fue mucho menor el recaudo; pues estuvo en \$ 804.106.000 sin embargo el recaudo más alto que tuvo este mes fue en el año 2017 \$4.002.556.000. Si se observan estos datos se puede analizar que aunque el recaudo del mes de enero del año 2020 no fue el mas alto entre los años estudiados, si se puede decir que se mantuvo dentro de lo esperado. Con respecto al mes de febrero se puede observar que es uno de los meses de mejor recaudo junto con el mes de julio, en el año 2016 y 2017 el recaudo en general del impuesto vehicular no fue muy alto, en los 3 siguientes años el recaudo se aumentó considerablemente en este mes.

En el siguiente trimestre se evidencio una disminución del recaudo del año 2020 con respecto a los años anteriores, sobre todo en el mes de abril ya que fue el mes con menor recaudo del año 2020. En el mes de julio por el contrario se observó un aumento significativo el cual iba aumentando progresivamente sobre todo en el año 2019 y aunque en el año 2020 el recaudo fue menor, la variación no fue tan grande como se esperaba, incluso el mayor recaudo del año 2020 fue en el mes de julio. El recaudo de agosto a diciembre es bajo con respecto a los otros meses por ejemplo el promedio de recaudo de los años 2016 al 2019 de los meses agosto y septiembre es de \$1.584.544.720 y \$1.416.386.438 respectivamente, sin embargo, en el año 2020 el recaudo de estos dos meses fue mayor al promedio de los años anteriores.

### 9.3 Entrevistas Realizadas

**Gerente De Rentas Departamental:** El cargo de gerencia de rentas en el departamento del meta tiene distintas funciones entre ellas Proyectar los actos administrativos que modifiquen las tarifas de los tributos departamentales, los relativos a la autorización de bodega de rentas y su operación, y en general los concernientes al cumplimiento de las normas tributarias departamentales. Una de las principales funciones es programar, dirigir y coordinar la liquidación y el recaudo de las rentas departamentales. También es Adelantar los operativos y expedir los actos administrativos de aprehensión y decomiso de mercancías que no acreditan el pago de los tributos departamentales o la participación, así como los relacionados con el destino de las mismas. Es por esta razón que es una de las personas más idóneas para responder las siguientes preguntas:

1. ¿Cuáles fueron los cambios presupuestales que tuvo el departamento a partir de la emergencia sanitaria frente al que tenían para el año 2020?

“El ajuste en la apropiación presupuestal disminuyó a \$1'711.300.000 presupuesto ha tenido una disminución del 20%.” “En cuanto al impuesto vehicular en lo que va del año se ha recaudado 19.000.000.000. La meta es de 28.000.000.000 en las proyecciones tenemos que cumpliremos alrededor de 21.500.000.000 déficit de 7.500 como resultado de la pandemia.”

2. ¿En qué momento se evidencio variación fuerte del recaudo de impuesto en el departamento desde el inicio de la emergencia sanitaria?

“En abril y mayo tuvimos una caída muy importante del recaudo de los impuestos. En abril solo se recaudaron 470.000 cuando normalmente se recaudaban 1.500.000.000, en mayo tuvimos un recaudo de 867.000.0000 muy por debajo de lo que se había recaudado en el año anterior, pero a

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

raíz del beneficio tributario del decreto 678 del 2020 que hoy en día no está vigente porque fue declarado inexecutable por la corte.”

3. ¿A la hora de tomar decisiones para manejar la emergencia a que área o sector le dieron prioridad? y ¿Por qué?

“Al área de salud indiscutiblemente, porque es el sector más afectado, es un sector que viene desfinanciado de manera histórica y ahora peor porque lamentablemente las rentas propias que financian la salud son las del mal llamado vicio y los que vienen de ingresos directos de la nación, así que todo lo que son la cerveza el licor nacional, departamental, el cigarrillo en esta crisis el consumo cayó por lo tanto todos los esfuerzos fueron volcados al sector de salud mediante la reorientación de las rentas que fueron autorizadas por algunos decretos nacionales.”

4. ¿Con el beneficio tributario decretado por el ministerio de hacienda cual fue el impacto del recaudo de impuesto vehicular para el departamento?

“Generó una recuperación de cartera considerable porque casi 4.200.000.000 que eran impuestos con los que la gobernación no contaba porque eran vigencias de hace más de 8 o 10 años entonces a las personas les salía mucho más costosos pagar los impuestos a tener el vehículo, entonces esto permitió que deudas que se consideraban impagables por los usuarios se pagaran y hoy nos ha permitido decir que aunque la caída ha sido importante no ha sido tan cruel como se esperaba en la proyección del recaudo del impuesto vehicular”

5. Si bien sabemos el departamento venía de una gran afectación económica por el cierre de la vía Bogotá – Villavicencio; ¿qué plan de contingencia se tenía frente a una eventualidad futura que provocara el bajo recaudo de impuestos en el departamento?

“Un plan de contingencia frente a una eventualidad como estas que se presentó a nivel mundial yo creo que nadie la tenía ni territorial ni nacional, pero si se tenían unas estrategias como tal para mejorar el recaudo como lo son la publicidad por los distintos medios de la Gobernación, generar descuentos a las personas que paguen durante los distintos plazos antes del vencimiento de la vigencia, entre otros.”

### **Secretaria De Hacienda Del Departamento**

1. ¿Cuáles fueron los cambios presupuestales que tuvo el departamento a partir de la emergencia sanitaria frente al que tenían para el año 2020?

“Los impuestos vehiculares son ingresos de libre destinación hace parte del grupo de las rentas que financian el funcionamiento el servicio a la deuda y la inversión, hace parte de una bolsa común y esa misma bolsa común se distribuye en cada uno de los sectores del departamento. Las rentas propias de libre destinación como cerveza, cigarrillo degüello, sobretasa a la gasolina, impuesto se van para la inversión, (derechos humanos, secretaria de agricultura).de vehículos se convierten en ingresos corrientes de libre destinación ósea no está marcado por leu ordenanza para un sector en específico, y ese valor de la bolsa común un 55% financia el funcionamiento de la entidad, de acuerdo a la ley 617 luego otro porcentaje que financia el servicio a la deuda pública que tienen que ver con ingresos corrientes de libre destinación y el resto del porcentaje”

2. ¿En qué momento se evidencio variación fuerte del recaudo de impuesto en el departamento desde el inicio de la emergencia sanitaria?

“En el mes de marzo abril y mayo. Haciendo una comparación con el año 2019, A partir de febrero hubo una disminución aunque no estábamos en pandemia, en el mes de marzo se puede

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

observar una disminución del 67% con respecto al año inmediatamente anterior, en abril el recaudo disminuyó al 80% en mayo bajo un 66% con respecto al 2019 ya en junio hubo una recuperación y la variación fue solo del 25% con respecto al mismo periodo del año pasado.”

3. ¿A la hora de tomar decisiones para manejar la emergencia a qué área o sector le dieron prioridad? y ¿Por qué?

“A la hora de tomar decisiones la inversión de sectores financiados por recursos propios casi todos se vieron afectados, los sectores de educación se le dio prioridad y los proyectos de vivienda, en el sector agropecuario. Ya que estos son el pilar del plan de gobierno, a los que se les quiere dar mayor impacto. “

“En el tema de la pandemia el departamento reorientó rentas de destinación específica para poder atender la emergencia, alrededor de 20.000.000.000”

4. ¿Con el beneficio tributario decretado por el ministerio de hacienda cual fue el impacto del recaudo de impuesto vehicular para el departamento?

El impacto no fue tan positivo para la entidad territorial, si bien es cierto el 90% del beneficio era para los usuarios, disminuyó la cartera del departamento porque al contrario bajaron los ingresos.

5. Si bien sabemos el departamento venía de una gran afectación económica por el cierre de la vía Bogotá – Villavicencio; ¿qué plan de contingencia se tenía frente a una eventualidad futura que provocara el bajo recaudo de impuestos en el departamento?

El impacto que hubo del cierre de la vía comparado con el Covid la afectación no fue tan grave porque, aunque se cerraron las vías, el comercio interno no paró, hubo vías alternas que permitieron darle manejo a la situación. Y la afectación no fue tan crítica como el Covid.

### **Entrevistas A Los Deudores**

Se realizaron dos preguntas a 10 usuarios que estuvieron involucrados en el pago del impuesto vehicular dentro de los meses de la pandemia en el departamento del Meta.

1. ¿Qué opina usted acerca del beneficio tributario que ofreció el gobierno para el pago del impuesto vehicular?

En esta primera pregunta el 100% de las personas respondieron que el beneficio fue bueno y que tuvieron la oportunidad de acogerse a dicho beneficio, este descuento llegó en un momento de coyuntura económica donde la mayoría de los negocios se pausaron debido al aislamiento obligatorio, aparte de ser un descuento histórico y que beneficiaba a los deudores les ofrecía la oportunidad de pagar desde cualquier lugar de Colombia mediante el programa PSE y desde los distintos puntos de pago como baloto, puntos éxito y demás.

2. Si una eventualidad similar a esta sucediera de nuevo, ¿cuál opina usted que sería un plan de actuación para el implementar en el proceso de recaudo de impuesto vehicular?.

En esta pregunta 8 de las 10 personas entrevistadas coincidieron en que un beneficio como el que se implementó este año sería muy útil, al igual que la constante información por medios o redes sociales y el cobro persuasivo ya que uno de los principales factores que influyen en el no pago del impuesto vehicular es el desconocimiento de la deuda; por ejemplo cuando realizan la venta del vehículo y no hacen el respectivo proceso de traspaso, la deuda esta junto con el primer propietario y en muchas ocasiones se desconoce esta. Las otras 2 personas entrevistadas se abstuvieron a responder resta pregunta.

#### 9.4 **Resultados De Las Entrevistas**

9.5 La información brindada por los funcionarios de la Gobernación y los usuarios es muy útil a la hora de analizar cada uno de los puntos que se tocaron en la entrevista. Como primera se puede observar que la apropiación presupuestal que hubo en el año 2020 tuvo una disminución del 20% en general, con respecto al impuesto vehicular la meta proyectada a inicio de año y la proyección a fin de año de hace un mes ahora tuvo una disminución de \$7.500.000.000. También se pudo analizar que los dos funcionarios evidenciaron que los meses más críticos en cuanto al recaudo fueron los meses de abril y mayo donde la variación fue negativa de 79% y 62% respectivamente. A la hora de tomar las decisiones para manejar la emergencia se le dio prioridad al sector de la salud, ya que fue uno de los más afectados durante toda la emergencia sanitaria y era de esperarse que los recursos de las rentas fueran re direccionados con el fin de dar apoyo al manejo de esta emergencia.

#### 9.6 **propuesta de acciones a tomar para una eventualidad futura**

En caso de presentar una futura emergencia, en la que el recaudo del impuesto vehicular se viera en riesgo de sufrir una disminución considerable se podrían tener en cuenta los siguientes aspectos.

- En muchos casos el usuario no cuenta con la información necesaria para cancelar el impuesto vehicular ya que no conoce sus obligaciones, los plazos, los puntos de pago y la demás información necesaria para cancelar su deuda. Por esta razón sería útil visibilizar este impuesto de manera constante para que cada uno de los usuarios lo tenga presente y conozca sus obligaciones como contribuyente.

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

- Los medios de comunicación con los que cuenta la Gobernación cuentan con mucho potencial para educar de una u otra manera a los usuarios en aspectos tributarios. Sería eficaz utilizar este medio para informar a los contribuyentes a cerca de los plazos y beneficios con los que cuentan
- El cobro persuasivo y personalizado de las obligaciones sería una buena opción para darle a conocer al contribuyente el valor que adeuda, los plazos que tiene y los puntos de pago. Por medio de las llamadas telefónicas, mensajes de texto y correos electrónicos.
- Otra opción es mantener los alivios y los descuentos cuando el contribuyente pague antes de la fecha del vencimiento del pago.

### Conclusiones

El impacto que tuvo la emergencia sanitaria por Covid – 19 en el recaudo del impuesto vehicular, luego de los análisis realizados se puede observar que la afectación que se esperaba iba a ser mayor a la que se tuvo.

- Se esperaba una proyección de aproximadamente \$ 28.000.000.000 para el fin del año 2020, esta proyección por obvias razones tuvo varias modificaciones, se espera un recaudo de \$7.500.000 menos de lo proyectado inicialmente. Aun así, la disminución del recaudo no es tan catastrófica como lo esperaba la Federación nacional de departamentos, esto debido a varias de las estrategias lideradas por la Gobernación como la propagación de información y el cobro persuasivo de las obligaciones.
- Decreto nacional emitido con el fin de dar un beneficio tributario al usuario; en total se beneficiaron 8500 usuarios, aproximadamente un descuento total de \$16.000.000.0000. incluso hubo una recuperación de cartera, deudas que tenían los usuarios desde hace poco más de 8 años con las cuales la gerencia de rentas no contaba fueran a pagarse tan pronto.
- Los meses en los que más se vio afectado el recaudo fueron los meses de abril y mayo, la disminución fue de un 79% y 62% respectivamente. Desde una mirada más analítica el comportamiento del recaudo durante los periodos estudiados del 2020 se mantuvo variable, los dos primeros meses del año el recaudo se asemejaba al del año 2019 (uno de los mejores años en cuanto a recaudo de impuesto vehicular dentro de los años estudiados) lo que quiere decir que se proyectaba un año bueno

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

para el recaudo de impuesto vehicular, en el mes de marzo empezó el aislamiento obligatorio y se empezaron a evidenciar casos de contagio en el país, lo que llevó a los usuarios a que pensarán en ahorrar. Esto siguió ocurriendo en el mes de abril, durante este mes las prioridades de los usuarios cambiaron totalmente, el cuidado propio y de sus seres queridos era lo principal, lo que menos se tenía en cuenta durante ese mes para muchas personas eran sus obligaciones financieras, esto se vio reflejado en la cifra del recaudo, la cual tuvo una cifra de \$643.551.000, una cifra tan baja no se veía desde el año 2017. El mes de mayo se recuperó un poco el recaudo ya que fue aproximadamente el doble del mes de abril. Desde el mes de junio hasta el mes de septiembre el recaudo fue mejorando y manteniéndose estable con respecto a los mismos periodos de los años anteriores.

- El impuesto vehicular es un impuesto de libre destinación, quiere decir que hacen parte del grupo de las rentas que financian el funcionamiento, el servicio a la deuda y la inversión, por lo tanto no se vieron proyectos o sectores directamente afectados por la disminución del recaudo durante este año.

### **Recomendaciones**

Las obligaciones de los contribuyentes deben tener más visibilidad, una de las principales razones por las cuales los contribuyentes generan la cultura del no pago es porque de una u otra manera desconocen sus obligaciones, desconocen las consecuencias tributarias y económicas que podrían traer para ellos el no pago de los impuestos. Por eso es importante reforzar la publicidad, dando a conocer todos los beneficios tributarios que entren en vigencia en el departamento y demás alivios otorgados por la Gobernación del Meta. Una clave recomendación para este aspecto sería continuar con el programa “Martes tributario” el cual se presenta los días martes en la jornada de la mañana por la emisora de la Gobernación del Meta, es un programa en el cual los funcionarios de la gerencia de rentas, explica términos tributarios, enseña a cerca de los plazos, calendarios tributarios, la utilización de cada uno de los recursos recaudados por impuestos en el departamento y demás. Si bien es cierto este programa se implementó a partir de la pandemia y todas las consecuencias que esta trajo consigo esta situación y tuvo una duración corta, sería útil continuar con este programa.

Los descuentos y alivios para las personas que realicen el pago de su impuesto antes de la fecha límite de pago es un incentivo útil y eficaz para promover el pago del impuesto, aún más si se vuelve a presentar una emergencia de este tipo, aunque si bien es cierto el recaudo del impuesto no tuvo la caída que se esperaba si fue una variación negativa la que se tuvo en el año 2020 esto debido a todo este tipo de alivios.

### Referencias Bibliográficas

- Secretaria Distrital de Hacienda. (2020). *Alcaldía de Bogotá*. Obtenido de <https://www.shd.gov.co/shd/node/133>
- COLOMBIA, C. P. (1991).
- DECRETO 1669. (12 de Septiembre de 2019). Obtenido de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201669%20DEL%2012%20DE%20SEPTIEMBRE%20DE%202019.pdf>
- Economía. (2015). Las 12 Tributarias de Colombia. *Dinero*.
- Estado de Emergencia Económica, S. y. (s.f.).
- Farfan Rodriguez, C., & Mosquera Restrepo, Y. (2012). Propuesta metodológica para aumentar. Gobernación del Meta. (2012).
- Ley 1014. (26 de Enero de 2006). *De fomento a la cultura del emprendimiento*. Bogotá, Colombia: Congreso de la Republica. Obtenido de <https://minciencias.gov.co/sites/default/files/upload/reglamentacion/ley-1014-2006.pdf>
- Londoño Betancur, M., Naranjo Palacios, S., & Palacios Cordoba, M. (2020). IMPACTOS TRIBUTARIOS PROVOCADOS POR LA EMERGENCIA. *IMPACTOS TRIBUTARIOS PROVOCADOS POR LA EMERGENCIA*. Medellín , Medellín, Colombia.
- Martinez Borja, R. (s.f.). PLAN ESTRATÉGICO DE MEJORAMIENTO FRENTE AL BAJO NIVEL DE RECAUDO DEL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ. 2016.
- PROVINCIAS, F. E. (2019). Los sumideros de carbono a nivel local. España: FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS. Obtenido de <http://www.redciudadesclima.es/sites/default/files/c2dd700737802664a97469104e56f17d.pdf>
- PÚBLICO., M. D. (2 de abril de 2020). *DECRETO LEGISLATIVO- 512 DE 2020*.
- Quintero, A. N., Duque, D., Álvarez, A., Garcia, E., & Ordoñez, M. (2011). Protocolo para la estimación nacional y subnacional de biomasa-carbono en Colombia. Bogotá D.C, Colombia: Instituto de Hidrología, Meteorología, y Estudios Ambientales(IDEAM). Obtenido de [http://www.ideam.gov.co/documents/13257/13548/Protocolo+para+la+estimaci%C3%B3n+nacional+y+subnacional\\_1.pdf/11c9d26b-5a03-4d13-957e-0bcc1af8f108](http://www.ideam.gov.co/documents/13257/13548/Protocolo+para+la+estimaci%C3%B3n+nacional+y+subnacional_1.pdf/11c9d26b-5a03-4d13-957e-0bcc1af8f108)
- Schlesinger, M. C. (s.f.). *Sentencia C-448/20 (octubre 15)*.
- Villavicencio, A. M. (2015). Plan de Ordenamiento Territorial Municipio de Villavicencio Componente General. Villavicencio. Obtenido de

## IMPACTO DEL COVID-19 EN EL IMPUESTO VEHICULAR

[http://www.villavicencio.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionyControl/POT\\_2015\\_Componente%20General%20POT.pdf](http://www.villavicencio.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionyControl/POT_2015_Componente%20General%20POT.pdf)