

**EVALUACIÓN DEL RECAUDO DEL IMPUESTO SOBRE VEHICULOS
AUTOMOTORES EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ**

AMBAR SULEMA TAPIAS MORENO

Ensayo de grado

Asesor

Orlando Velasco Ulloa

Magister En Administración Pública

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA – ESAP
FACULTAD DE POSGRADO ESPECIALIZACIÓN EN FINANZAS PÚBLICAS**

BOGOTÁ

2019

Tabla de Contenido

Índice de Tablas	iii
Índice de Gráficas	iv
Resumen	v
Abstract	vi
1. Introducción	1
1.1 Aspectos Normativos del Impuesto Sobre Vehículos Automotores Ley 488/1998	2
2. Problema	5
3. Marco Teórico Legal	8
4. Contextualización	11
4.1 Evolución e importancia del impuesto sobre vehículos automotores frente en la estructura tributaria local	14
5. Conclusiones y Recomendaciones	19
6. Anexos	20
7. Lista de Referencias	22

Índice de Tablas

Tabla 1. Vehículos Matriculados en la Ciudad de Quibdó	6
Tabla 2. Ejecución de ingresos del municipio de Quibdó sobre vehículos automotores	15

Índice de Graficas

Gráfica 1. Vehículos matriculados en el municipio	7
Gráfica 2. Evolución Del Recaudo Del Impuesto Vehicular en Quibdó 2016 – 2018	16
Gráfica 3. Comparativa entre el total de los ingresos y el recaudo por impuesto vehicular. ...	16
Gráfica 4. Otros impuestos recaudados frente al impuesto vehicular	17

Evaluación del recaudo del impuesto sobre vehículos automotores en el municipio de Quibdó

Resumen

La economía actual, se ha visto corroída por una serie de costumbres que afectan los ingresos y la asignación de los recursos económicos; poniendo en precaria situación a los departamentos. Estas son la evasión y la falta de compromiso, donde se dejan de percibir ingresos por parte de una ciudadanía ajena a sus deberes y que a final de cuentas llega a ser culpable de las desigualdades que vive la población. La ciudad de Quibdó está creciendo a ritmo acelerado, por lo tanto, sus impuestos deberían hacerlo en proporción, pero esta simultaneidad no se evidencia. Tal es el caso que las calles no son suficientes para albergar la cantidad de vehículos automotores que circulan; pero sus ingresos por impuesto dejan mucho que desear. El objetivo de este trabajo es evaluar el comportamiento en el recaudo del impuesto sobre vehículos automotores y realizar algunas recomendaciones a esta problemática.

Palabras Claves: Impuestos, tributarios, vehículos, evasión, ingresos.

Abstract

The current economy has been corroded by a series of customs that affect the income and the allocation of economic resources; putting the departments in a precarious situation. These are the evasion and the lack of commitment, where they stop receiving income from a citizenship that is oblivious to their duties and that in the end becomes guilty of the inequalities that the population is experiencing. The city of Quibdó is growing at an accelerated pace, therefore, your taxes should do so in proportion, but this simultaneity is not evident. Such is the case that the streets are not enough to accommodate the amount of motor vehicles that circulate; but their tax revenues leave much to be desired. The objective of this work is to evaluate the behavior in the collection of the tax on automotive vehicles and to make some recommendations to this problem.

Keywords: Taxes, taxes, vehicles, evasion, income.

1. Introducción

Los impuestos son un tema de vital importancia en economía de lo público, puesto que son los que componen en gran parte los ingresos públicos de un departamento, para nuestro caso; estos son recolectados de los ciudadanos en forma de impuestos; y a su vez, se les retribuyen por medio de satisfacción de las necesidades de la ciudadanía; como en el tema de la salud y educación. Además, los ciudadanos estamos obligados a tributar como lo estipula la constitución y la ley, ya que, así como gozamos de los derechos a los que accedemos hoy en día, debemos también cumplir con nuestros deberes, y la tributación es uno de ellos.

Uno de estos es el impuesto sobre vehículos automotores, cuya ley hace parte de los llamados impuestos directos, que recaen sobre la propiedad o posesión de los vehículos gravados que se encuentren matriculados en el Municipio. Este se paga una vez al año y se debe causar en el primer mes de la vigencia; además según la resolución 0005480 de noviembre 30 de 2018, las características de los vehículos determinaran el valor a pagar. Este ensayo pretende evaluar el recaudo de este en Quibdó, con el propósito de conocer su comportamiento y brindar algunas recomendaciones que permitan conocer algunas falencias que de ser solucionadas se podría obtener un mayor ingreso para el municipio y el desarrollo de sus propósitos. Asimismo:

- Analizar las principales causas que afectan el recaudo del impuesto sobre vehículos automotores en la ciudad de Quibdó.
- Determinar el nivel de ingresos obtenidos en la vigencia 2017 – 2018 por concepto de este impuesto.

Por lo tanto, la línea que se corresponde con este tema, es economía de lo público, Esta “(...) es una disciplina que se encuentra en un proceso de transición y se refiere, según Fernando Rojas

(1996), generalmente a la manera como se priorizan y se satisfacen, con recursos escasos, los bienes y servicios de interés colectivo. Así ante la dicotomía entre lo público y lo privado de la economía, el estado y sus aparatos deben velar por ofrecer marcos regulatorios que garanticen los derechos y deberes entre la sociedad civil, sus intereses particulares y los del colectivo. (...).” (Paez y Silva, 2008).

En lo que al aspecto metodológico se refiere, el presente ensayo se constituye como un planteamiento de posibles variables frente al bajo recaudo del impuesto sobre vehículos automotores en Quibdó, que, por medio de la revisión bibliográfica, entrevistas y observaciones pretende analizar las causas potenciales de esta situación.

1.1 Aspectos Normativos del Impuesto Sobre Vehículos Automotores Ley 488/1998

El impuesto sobre vehículos automotores es un tributo nacional que se creó para sustituir a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley. Su hecho generador es la propiedad o posesión de los vehículos gravados.

¿Pero qué vehículos están gravados? Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional, salvo los siguientes:

Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindrada; los tractores para trabajo agrícola, trilladoras y demás maquinaria agrícola; los tractores sobre oruga, cargadores, mototrillas, compactadoras, motoniveladoras y maquinaria similar de construcción de vías públicas; vehículos y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén

destinados a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público; y los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga. Considerándose nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional.

El sujeto pasivo de este impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados y su base gravable está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte.

Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.

Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características.

Este se causación el 1° de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

Para vehículos particulares:

a) Hasta \$46.630.000 el 1,5%

b) Más de \$46.630.000 y hasta \$104.916.000 el 2,5%

c) Más de \$104.916.000 el 3,5%

Notas de Vigencia Legislación Anterior

2. Motos de más de 125 c.c. el 1.5%

Hay que tener en cuenta que los valores a que se hace referencia en el presente artículo, serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional. Además, cuando el vehículo automotor entre en circulación por primera vez, el impuesto se liquidará en proporción al número de meses que reste del respectivo año gravable. La fracción de mes se tomará como un mes completo. El pago del impuesto sobre vehículos automotores constituye requisito para la inscripción inicial en el registro terrestre automotor.

Para la liquidación del impuesto sobre vehículos automotores, el Artículo 146 fue modificado por el art. 340, Ley 1819 de 2016 y estableció que el impuesto sobre vehículos automotores podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo. Cuando el sujeto pasivo no esté de acuerdo con la información allí consignada deberá presentar declaración privada y pagar el tributo en los plazos que establezca la entidad territorial.

Para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, el Ministerio de Transporte entregará, en medio magnético y de manera gratuita, antes del 31 de diciembre de cada año, toda la información del RUNT a cada Departamento y al Distrito Capital, que permita asegurar la debida liquidación, recaudo y control del impuesto sobre vehículos automotores. Para los vehículos que entren en circulación por primera vez será obligatorio presentar la declaración, la cual será requisito para la inscripción en el registro terrestre automotor.

El recaudo, fiscalización, liquidación oficial, discusión, cobro y devolución del impuesto sobre vehículos automotores, es de competencia del departamento o distrito en cuya jurisdicción se deba pagar el impuesto. Es decir, donde se haya matriculado el vehículo.

Las autoridades de tránsito se abstendrán de autorizar y registrar el traspaso de la propiedad de los vehículos gravados, hasta tanto se acredite que se está al día en el pago del impuesto sobre vehículos automotores y se haya pagado el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Según modificación art. 107 Ley 633 de 2000. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración. Es decir, el departamento recauda el impuesto y luego traslada lo que le corresponde a cada municipio por el recaudo de sus vehículos matriculados.

Lo anterior nos permite identificar que se establecen criterios para el pago del impuesto de vehículos, las tarifas, su administración y control, así como el monto que le corresponde al municipio del recaudo total por parte del departamento.

2. Problema

Se ha venido evidenciando un crecimiento vehicular de grandes proporciones en la ciudad de Quibdó, que con pocas y estrechas vías principales no da abasto para albergarlos. Pero lo que convierte a esta situación en un verdadero problema, es que estos vehículos están matriculados en otras ciudades. Lo que representa una afectación negativa a las finanzas del municipio ya que estos dineros se quedan en las arcas de otros entes territoriales que las utilizan en el mejoramiento de su malla vial, en semaforización y capacitaciones que los beneficia únicamente a ellos, y en última instancia el vehículo no transitará sus calles si no las del municipio de

Quibdó que seguirán permaneciendo en mal estado debido a la falta de ingresos a la que se ve sometido por esta práctica.

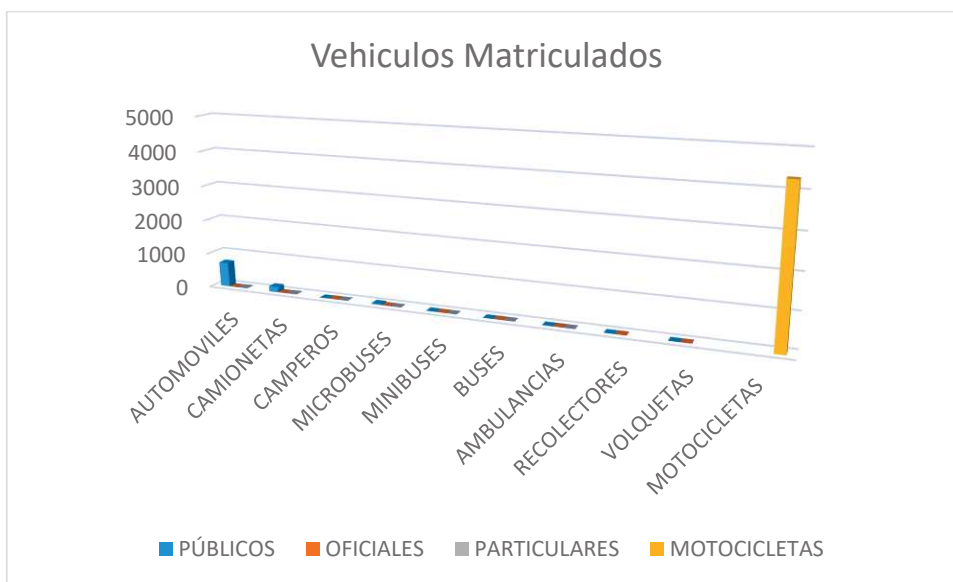
En la ciudad de Quibdó según el tránsito municipal, se encuentran matriculados los vehículos relacionados en la siguiente tabla:

Tabla 1. Vehículos Matriculados en la Ciudad de Quibdó

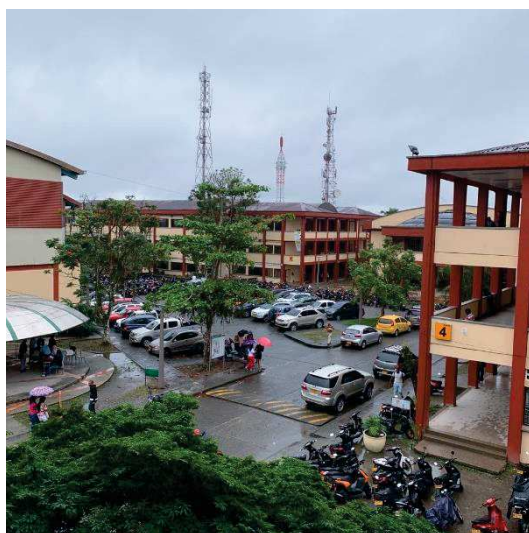
CLASE DE VEHICULOS	PÚBLICOS	OFICIALES	PARTICULARES	MOTOCICLETAS	SUBTOTAL
AUTOMOVILES	711	4	11		726
CAMIONETAS	157	7	14		178
CAMPEROS	0	6	6		12
MICROBUSES	29	0	0		29
MINIBUSES	2	0	0		2
BUSES	0	1	1		2
AMBULANCIAS	0	3	2		5
RECOLECTORES	0	2			2
VOLQUETAS	0	1			1
MOTOCICLETAS				4.308	4.308
TOTAL VEHICULOS					5.265

Como podemos ver, de los 726 automóviles que se encuentran debidamente matriculados ante las oficinas del tránsito, 711 son de servicio público y solo 11 de ellos pertenecen a particulares. Algo que llama inmediatamente la atención, pues resulta obvio al examinar las calles principales de la ciudad, que estos superan esa cifra por mucho. Lo anterior se puede corroborar si observamos sitios donde se concentran a diario cierta cantidad de autos, como es el caso del parqueadero Universitario de la UTCH.

Gráfica 1. Vehículos matriculados en el municipio



Las camionetas que son los vehículos más utilizados en la ciudad alcanzan la cifra de 157,



pero para uso público, pues en materia privada, el tránsito solo ostenta 14 matriculados, nuevamente algo inaudito para la cantidad de camionetas existentes en la ciudad. Entre carros recolectores, volquetas y ambulancia y buses la suma matriculada es de 10 vehículos. En cuestión de motocicletas la situación cambia un poco, con 4.308 matriculadas, pero no son la totalidad según un artículo publicado

en el periódico Chocó 7 Días “No hay información confiable de cuantos vehículos automotores transitan en las calles de la ciudad. Se dice que hay más de 36.000 motos; [...]” (Ledezma, 2013). Y es que conocer esta información es tarea difícil, pues muchos se encuentran en el anonimato con el fin de evadir impuestos, sobre todo las motocicletas a quienes les resulta más fácil evadir controles.

Se hace evidente para mí entonces, que las medidas tomadas por el tránsito o el municipio en general no han sido efectivas para evitar que el impuesto pertinente a estos vehículos sea evadido por los contribuyentes o se fugue a otros lugares convirtiéndose en el talón de Aquiles en la consecución de los objetivos en la recaudación del impuesto, pues estas personas no pagan donde transitan y son ingresos que se “pierden”. Por lo cual se hace necesario el estudio de este problema.

3. Marco Teórico Legal

La constitución política de Colombia en su Artículo 95 nos expresa que La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades. Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes. [...] dando a entender que además de gozar de unos derechos, también debemos estar comprometidos con algunas responsabilidades, como la especificada en el numeral 9 del mismo artículo “Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.” (Const, 1991)

Pero ¿cómo logramos cumplir con esta responsabilidad? Pues mediante los impuestos, que son los dineros que el estado está autorizado a cobrarles a los particulares, bien sea directa o indirectamente para hacer uso de ellos en inversiones sociales, ya que de esta manera volverán a la comunidad en la forma de necesidades colectivas satisfechas; como son educación, salud, agua potable y saneamiento básico, deporte, cultura, vías y otros. Ahora bien, existen muchos impuestos que el ciudadano debe pagar obligatoriamente, ya que no es opcional, entre ellos tenemos el impuesto de renta que grava los ingresos de las personas, el IVA que grava los productos o servicios que consumimos y el que nos interesa directamente en este momento, el

impuesto sobre vehículos automotores, que recaee sobre la posesión o propiedad de los vehículos automotores gravados que son utilizados para financiar bienes públicos.

Desde el punto de vista de la rivalidad y la exclusión, encontramos unos bienes que son privados y otros bienes públicos puros, igualmente, del otro lado, unos que constituyen bienes que deberían prestarse conjuntamente por efectos de eficiencia económica. Veamos:

		¿Rivales?	
		Si	No
¿Excluibles?	Si	Bienes privados <ul style="list-style-type: none"> • Helados • Ropa • Carreteras de peaje congestionadas 	Monopolios naturales <ul style="list-style-type: none"> • Protección contra incendios • Televisión por cable • Carreteras de peaje no congestionadas
	No	Recursos comunes <ul style="list-style-type: none"> • Pesca en el mar • Medio ambiente • Carreteras sin peaje congestionadas 	Bienes Públicos <ul style="list-style-type: none"> • Defensa Nacional • Conocimientos • Carreteras sin peaje no congestionadas

Fuente: (Mendikute, 2015)

Bajo este esquema, los bienes públicos deberían ser suministrados por el estado, los cuales tienen dos características. No exclusión y no rivalidad en el consumo. El primero se refiere a que no se puede impedir a los ciudadanos el disfrute del bien o servicio que realiza el Estado y el segundo se da cuando no hay competencia por parte de los ciudadanos, aquí no se reduce el disfrute por parte alguien más usa el bien o servicio. Como lo muestra el cuadro anterior un bien público son las carreteras sin peajes o congestión en donde las mayorías son financiadas con los impuestos que se les cobran a los dueños de vehículos automotores.

Por lo tanto, y como lo expresa José Moreno en su ensayo Los Ingresos por el Impuesto de Vehículos y la Sobretasa a la Gasolina en Bogotá y su Destinación, el sector de vehículos en Colombia es un generador de dineros para el gasto público que realizan las entidades

territoriales. Dichos ingresos les dan una ventaja a las entidades territoriales para la provisión de bienes públicos, pero también originan graves problemas como la movilidad deficiente, el desgaste de las condiciones de la malla vial, la contaminación y la evasión fiscal vehicular.

El impuesto a los vehículos es una fuente de ingresos para los municipios desde la expedición de la Ley 14 de 1983. Por medio de dicha ley se pretendió el fortalecimiento de los ingresos para estas entidades territoriales, la Nación cedió a los departamentos, las intendencias, las comisarias, los dineros por concepto de los impuestos de circulación y tránsito y de timbre. Pero a pesar de su importancia para los departamentos y municipios aun no existen medidas verdaderamente eficientes para evitar su evasión, aunque En el 2009, el entonces senador Jorge Enrique Vélez García radicó un proyecto de ley (que al final no se votó), en el cual se ataba el impuesto de vehículos al precio de la gasolina. La novedosa propuesta consistía en que cada vez que se ‘tanqueara’, un porcentaje del valor del galón de combustible se destinaría para cubrir el impuesto de vehículos. La fórmula tenía varios beneficios: se pagaría por el uso real del vehículo: entre más use el carro, más consumo y más impuesto. Entre más grande el motor de su carro, más consumo y más impuesto. Se acabaría con el engorroso trámite del pago, de las filas en los bancos, de sacar toda la plata de un ‘tacazo’, de llenar formularios y de la paz y salvos. El impuesto iría directo al municipio en donde rueda el carro. Todos los vehículos pagarían el impuesto, incluso los de servicio público, que son los que más usan las calles pero que pagan menos impuesto. También las motocicletas (de menos de 125 cm³) y otros vehículos como la maquinaria agrícola aportarían su cuota. Al cobrarse directamente, los municipios y departamentos no tendrían problemas por evasión de impuestos ni gastos por los cobros de cartera morosa (Tiempo, 2016). Pero lastimosamente esta propuesta no tuvo acogida, por lo

tanto, queda seguir buscando mecanismos que permitan un mejor comportamiento de este impuesto en las arcas de los entes territoriales.

4. Contextualización

Frente a otras ciudades del país, el municipio de Quibdó tiene muchas carencias básicas como agua potable, alcantarillado, hospitales, viviendas, infraestructuras, y lo que nos concierne en este momento, vías; calles que no están pavimentadas o cuyo asfalto ya no es lo que, en antaño, estrechas vías de doble carril que deberían ser en un solo sentido debido al tráfico existente, pero que no pueden serlo por ser las únicas disponibles. La falta de estas necesidades básicas mina el avance de la sociedad Quibdoseña y la posicionan en los últimos puestos en la lista del desarrollo; evidencia de esto es la inexistencia de empresas regionales, fábricas y sitios que permitan una mejor calidad de vida a sus habitantes y generen empleo. Casi todo comercio que existe proviene de afuera y sus dividendos no se quedan en el municipio. Una cuestión lamentable, ya que el Chocó posee mucha riqueza natural que podría ser utilizada para su progreso. Esta cuestión incide en que el departamento, sea uno de los tantos que se benefician en gran manera (aunque no son suficientes) de las regalías y transferencias que el gobierno estipula para los entes territoriales; ya que sus ingresos propios por conceptos de impuestos son escasos. Esto se debe a muchos otros factores además del poco desarrollo, pues muchas personas prefieren pagar sus impuestos en otras ciudades, quitando la oportunidad al departamento de hacerse con esos ingresos que a la larga serían distribuidos nuevamente en la sociedad Chocoana. Se hace entonces imperativa la necesidad de mejorar los ingresos del municipio para lograr una adecuada inversión y distribución de estos.

Ahora bien, si sumamos a la ecuación a ese nicho de personas que deciden evadir el pago del impuesto vehicular, la situación empeora. Como dijo Pérez “En general, para los ciudadanos y

contribuyentes, los impuestos no suelen tener buena fama. Entre las críticas más comunes se encuentran las que aseveran que cada tributo constituye poco menos que un robo o un asalto a su propiedad, considerándose por el contrario que, lo que cada contribuyente "gana legítimamente" con su esfuerzo no debería ser tomado para financiar bienes y servicios que no lo beneficien directamente. Otras posiciones menos radicales consideran a los impuestos como un mal necesario. De este modo es importante entender y aceptar que las políticas fiscales son imprescindibles. Por ello, el sistema tributario debería guiarse por criterios distributivos que aseguren cargas y beneficios justos entre los contribuyentes" (Citado en López Rendón, 2014)

Macías et al., 2007, expresó que buena parte del bajo recaudo de los impuestos se explica por aquellos contribuyentes que no encuentran ningún incentivo para tributar (bien sea porque no lo consideran su deber, porque no están dispuestos a financiar el Estado o porque no esperan ser descubiertos o sancionados), por la evasión como estrategia para competir con quienes evaden, por los efectos negativos de las altas tarifas y, además, por la pérdida de recaudo generada en las múltiples exenciones. Todo ello se refleja en una baja disposición de los contribuyentes a cumplir voluntariamente (Citado en López Rendón, 2014)

Lo anterior nos abre paso para determinar las principales causas del bajo recaudo del impuesto vehicular en Quibdó. Una de ellas es la evasión, una cruz de la que no se salva ningún impuesto directo en el país; Y es que las personas siempre han buscado y buscarán la forma de evitar pagar o hacerlo en menor proporción, sobre todo en materia de impuestos, como bien Pichkardt & Prinz, 2014, explica que en las primeras investigaciones sobre la evasión de impuestos se consideraba que las personas llevan a cabo su propio análisis de costo-beneficio de pagar o evadir impuestos, con exclusión de cualquier contacto con los demás contribuyentes. Conocer las probabilidades de detección (fiscalización del pago de la obligación tributaria), así

como la penalización (sanción), inciden en el riesgo que se asume y la posterior decisión de qué realmente pagar del total de las obligaciones tributarias existentes que le corresponde a cada individuo. (Citado en López Rendón, 2014)

Otra causa según el tránsito municipal, es la falta de concesionarios de carros en la ciudad. El no tenerlos implica que las personas tengan que trasladarse a otras ciudades a realizar la compra de sus vehículos, donde la mayoría de veces estos concesionarios se encargan de matricular los vehículos en las ciudades que más convenga a ellos como empresa; dándole a estas ciudades, el derecho a cobrar el impuesto para ellas. Pese a que “El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración.” (Ley 488 de 1998) El 80% restante se queda en el departamento de matrícula, cuando este podría haber ido a parar a las cuentas del departamento del Chocó. Para las personas que por decisión propia matriculan sus autos ya sean nuevos o usados, los mueve más que todo la búsqueda de la economía, como lo afirma el espectador en el caso de Bogotá “Costos de registro e impuesto de rodamiento más altos, sumado al impuesto de semaforización, han motivado a que algunos propietarios y concesionarios se inclinen por otras opciones a la hora de matricular por primera vez sus vehículos, a pesar de que esto signifique renunciar a los beneficios de tener una placa con el nombre de Bogotá D.C. Aunque en un inicio la idea de pagar impuestos en otra ciudad supone un ahorro, lo que muchos propietarios desconocen es que este capital se termina diluyendo con los gastos de servicios y trámites complementarios que tienen que realizarse en los organismos de tránsito donde está registrado el vehículo, además del tiempo y dinero que se debe invertir en los desplazamientos.” (Espectador, 2017)

Además, según el tránsito y el municipio, las personas en la ciudad prefieren matricular sus vehículos en las grandes ciudades del país por cuestiones estratégicas; es decir, que, a la hora de

una posible reventa del vehículo, valdrá más o será más apetecido uno con placas de Medellín, Bogotá y otras ciudades con vías en buen estado, que uno con matrícula en Quibdó. Esto debido a que son bien conocidas en el país, las luchas que siempre se han venido llevando en el Chocó en materia de vías, ya sea por el mal estado de estas o por su inexistencia. Lo que llevaría a pensar a un posible comprador que el auto con matrícula de Quibdó esta devaluado internamente por culpa de los golpes que su chasis ha recibido en su transitar diario.

Las medidas tomadas por las autoridades competentes son nulas, pues mediante mi investigación nadie pudo darme cuenta de ellas. Algo verdaderamente lamentable, pues al parecer a los responsables no les interesa que esta situación cambie. Por qué a día de hoy, ya se deberían haber hecho campañas de concientización a los ciudadanos sobre la importancia de matricular sus vehículos en la ciudad. Tal vez muchos no tengan presente que sus impuestos están yendo a parar a las lindas carreteras de otras ciudades de las que tanto se escucha hablar con admiración en el entorno. Darles a entender que nuestras calles podrían estar en mejor estado si tan solo se decidieran a tributar en el lugar del que se benefician. Al mismo tiempo en asunto de evasión implementar controles que eviten esta mala práctica que tiene en jaque las finanzas del municipio.

4.1 Evolución e importancia del impuesto sobre vehículos automotores frente en la estructura tributaria local

El impuesto sobre vehículos automotores Es nacional pero la renta se cede. Es cedida pero la administra el departamento y al Distrito Capital, constituyéndose para estos en un ingreso no tributario. La administración y control del tributo fue radicada en cabeza de los Departamentos y del Distrito Capital, entes territoriales que administran ingresos de terceros representados en los

municipios, quienes son beneficiarios pero no sujetos activos, lo que le hace clasificar como ingreso corriente no tributario. (Velasco Ulloa, n.d.)

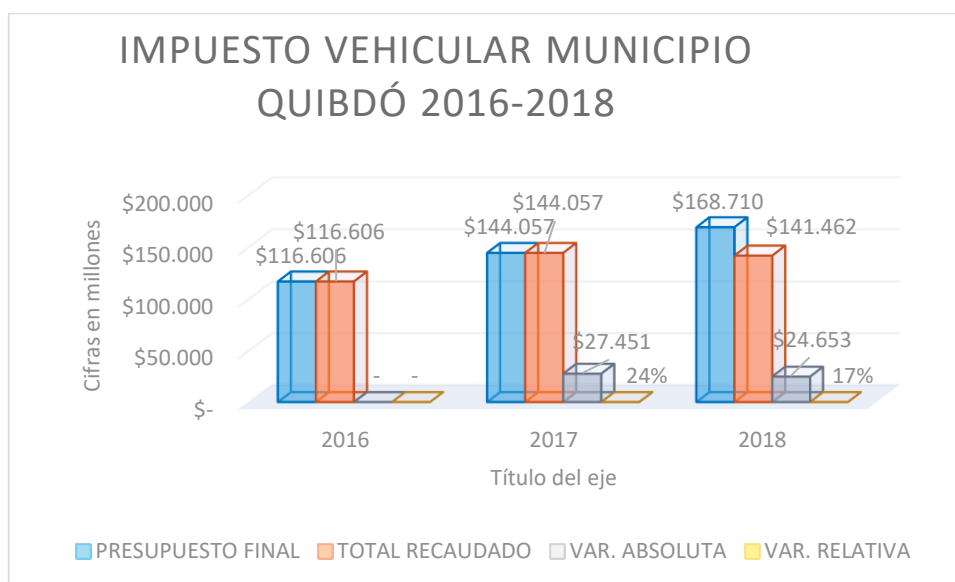
A continuación, tablas y gráficos de la ejecución presupuestal de ingresos y comparativas frente a otros impuestos del municipio de Quibdó, donde podemos observar cuanto ingresó al municipio por concepto del impuesto sobre vehículos automotores en los años 2016 – 2018, su variación absoluta y relativa.

Tabla 2. Ejecución de ingresos del municipio de Quibdó sobre vehículos automotores

Tabla 2. Ejecución De Ingresos Del Municipio De Quibdó Impuesto Sobre Vehículos Automotores Mills							
AÑOS	PRESUPUEST	TOTAL RECA	SALDO POR	% EJECUTA	VAR. ABSOL	VAR. RELAT	TOT. INGRE.
2016	\$116.606	\$116.606	\$	100%		-	\$ 225.490.611
2017	\$144.057	\$144.057	\$	100%	\$27.451	24%	\$ 234.396.013
2018	\$168.710	\$141.462	\$27.248	83,85	\$24.654	17%	\$ 257.250.058

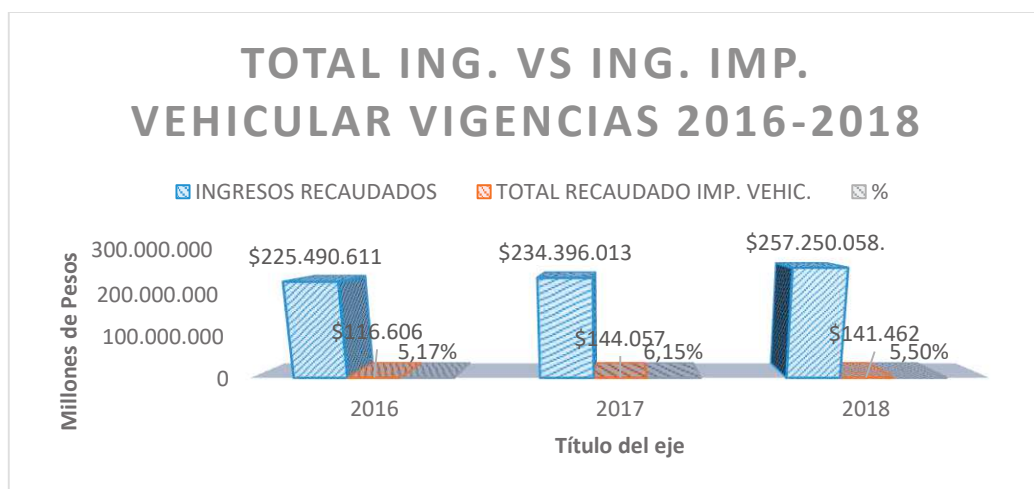
En la tabla 2. Podemos observar que el recaudo de este impuesto aumentó en el 2017 con respecto al año 2016 en un 24% equivalente a \$27.451, aunque para el año 2018 de los \$ 168.710 que se pretendían obtener, solo se logró el 16% debido a que el departamento no logró recaudar la totalidad, por lo cual debió trasladar al municipio el porcentaje incompleto por concepto de este impuesto. Pero, aun así, este aumentó en relación al 2017 en un 17%.

Gráfica 2. Evolución Del Recaudo Del Impuesto Vehicular en Quibdó 2016 – 2018



En el gráfico anterior podemos evidenciar la evolución de la que hablamos en la tabla 2 a lo largo de 2016, 2017 y 2018.

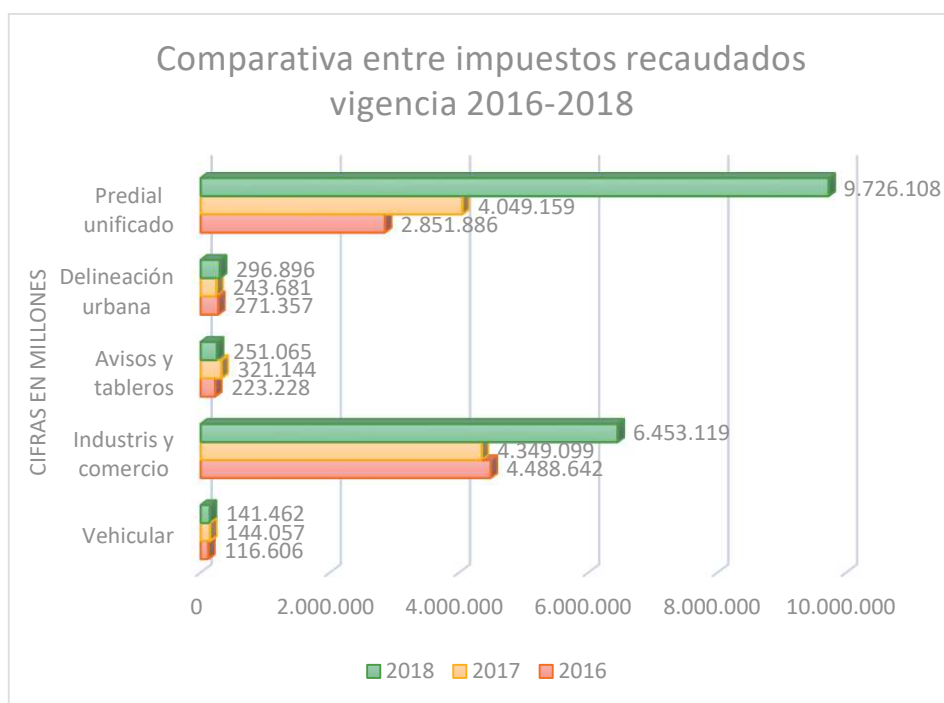
Gráfica 3. Comparativa entre el total de los ingresos y el recaudo por impuesto vehicular.



Si tomamos la gráfica 3, veremos que el ingreso por concepto de impuesto vehicular no es muy representativo frente a total de los ingresos recaudados en cada año, únicamente con el 5,17% equivalente a \$116.606 para el 2016, el 6,15% con \$144.057 para el 2017 y para el 2018

el 5,50% equivalente a \$141.462, como si lo fue el impuesto predial (ver anexos) con un recaudo de \$ 9.726.108.484,79 para el 2018, \$ 4.049.158.570,04 para el 2017 y el 2016 con \$ 2.851.886.381,72, cifras que distan bastante de lo recaudado por impuesto de vehículos si observamos la cantidad de vehículos que hay en la ciudad, que aunque no han sido contabilizados según el tránsito por falta de un peaje que los pueda contabilizar, rondan los 10.000.

Gráfica 4. Otros impuestos recaudados frente al impuesto vehicular



En esta grafica queda claro que el impuesto vehicular tiene una gran desventaja frente a los otros en materia de recaudo, solo se necesita observar el crecimiento que han tenido otros impuestos como el de industria y comercio, avisos y tableros y el predial frente al impuesto vehicular durante el último trienio. Esto debido en gran parte, a que los controles utilizados por el departamento para cobrar el impuesto, unido a la baja matrícula de vehículos en el municipio es deficiente y escasa, generando fuga de estos dineros. La falta de estos controles, generan

evasión, y un alto nivel de desinterés en el pago de estos. ¿Para qué pagar si puedo transitar libremente? Esta indiferencia colectiva frente al pago del impuesto, nos lleva pensar en el síndrome de las ventanas rotas, estudio realizado por el profesor Philip Zimbardo. “Un vidrio roto en un auto abandonado transmite una idea de deterioro, desinterés, despreocupación que va destruyendo los códigos de convivencia, tales como la ausencia de ley, de normas, de reglas, dejando la sensación de que todo vale nada. Cada nuevo ataque que sufrió el auto reafirma y multiplica esa idea, hasta que la escalada de actos, cada vez peores, se vuelve incontenible, desembocando en una violencia irracional.” (Eskibel, 2013) es decir, la evasión que sufre este impuesto es algo que se irá expandiendo a los contribuyentes cumplidores de su responsabilidad, si el departamento no toma las medidas necesarias. Pues de acuerdo a lo mencionado por Eskibel, el hecho de que un grupo de personas decidan evadir sin ninguna consecuencia, desembocará en una cadena de evasión aun mayor que perjudicará las finanzas del municipio. Y es que en materia de evasión el Chocó no salen bien parado, pues según la DIAN, uno de los departamentos donde se concentran las mayores deudas del país en materia de impuestos, es el Chocó, con \$4.842 millones. (Larepublica.co, 2019). Además, el desmejoramiento de carreteras y vías principales, generan en las personas más desinterés del que ya tienen, pues no ven reflejados en las vías los dineros que pagan al departamento para mejora de estas. “Si una comunidad exhibe signos de deterioro y esto parece no importarle a nadie, entonces allí se generará el delito. Si se cometen “pequeñas faltas” (estacionarse en lugar prohibido, exceder el límite de velocidad o pasarse una luz roja) y las mismas no son sancionadas, entonces comenzarán faltas mayores y luego delitos cada vez más graves. Si los parques y otros espacios públicos deteriorados son progresivamente abandonados por la mayoría de la gente (que deja de

salir de sus casas por temor a las pandillas), esos mismos espacios abandonados por la gente son progresivamente ocupados por los delincuentes.” (Eskibel, 2013)

5. Conclusiones y Recomendaciones

Se hace necesaria la aplicación de programas efectivos que permitan llegar al contribuyente por ejemplo mediante campañas de publicidad, que inciten a la comunidad a albergar un gran sentido de pertenencia, que a su vez se vea reflejado en el aumento de matrículas vehicular en la ciudad. Además de poner en su conocimiento la necesidad que tienen el departamento y por ende el municipio de estos ingresos que se fugan a otras ciudades en la forma de sus impuestos, evitando la mejoría en las calles que ellos mismos transitan.

Es importante también hacer énfasis en los sistemas de información, ya que estos generan eficiencia y eficacia en el cobro de los impuestos mediante la facilidad y veracidad de los datos que proporciona, permitiendo identificar a los sujetos obligados a pagar el impuesto para realizar las notificaciones pertinentes o ejercer cobro coactivo si es necesario.

La administración debe velar que parte de los recursos que se obtengan por recaudo de impuestos, sea utilizado en el mejoramiento de las vías del municipio; para que este tenga un mejor referenciación a la hora de que los particulares que poseen automotores quieran realizar reventas de sus vehículos. Es decir, que la imagen del municipio mejore significativamente en lo que a vías y su mejoramiento continuo respecta.

Y por último, cabe resaltar que se hace inminente reforzar el sistema tributario existente, incitando una cultura tributaria sólida, y asimismo un fortalecimiento de la moral tributaria que

permita un recaudo equitativo y progresivo de los impuestos, mediante la exhortación al contribuyente a que cumpla sus obligaciones de manera voluntaria.

6. Anexos



MUNICIPIO DE QUIBDO

MUNICIPIO DE QUIBDO

SINOPTICO DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS

Página: 3 de 9

Periodo desde: 1/1/2017 hasta: 31/12/2017

Nit: 891.680.011

Rubro	Fondo	Descripción	Presupuesto Inicial	Adiciones	Reducciones	Presupuesto Final	Recaudo del Periodo	Recaudo Anterior	Total Recaudado	Saldo por recaudar	Saldo por exceso	% Ejecutado	% Ejecutado	
													30	0,00
TI.A.2.2.4		Multas de Gobierno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30	99,41
TI.A.2.2.4.5	101	Otras Multas de Gobierno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30	99,51
TI.A.2.2.5		Intereses Moratorios	5.000.000,00	66.440.651,00	0,00	71.440.651,00	71.440.651,00	0,00	71.440.651,00	0,00	0,00	100,00	30	99,48
TI.A.2.2.5.1	101	Predial	5.000.000,00	33.183.361,00	0,00	38.183.361,00	38.183.361,00	0,00	38.183.361,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.2.5.2	101	Industria y Comercio	0,00	28.559.135,00	0,00	28.559.135,00	28.559.135,00	0,00	28.559.135,00	0,00	0,00	100,00	30	81,66
TI.A.2.2.5.3	101	Avisos y Tableros	0,00	3.665.107,00	0,00	3.665.107,00	3.665.107,00	0,00	3.665.107,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.2.5.4	122	Sobretasa Bomberil	0,00	1.033.048,00	0,00	1.033.048,00	1.033.048,00	0,00	1.033.048,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.2.5.10		Otros Intereses de Origen No Tributarios	1.000.000,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.000.000,00	0,00	0,00	30	0,00
TI.A.2.2.6		Sanciones Tributarias	32.000.002,00	0,00	0,00	32.000.002,00	17.396.242,00	0,00	17.396.242,00	14.603.760,00	0,00	54,36	30	99,41
TI.A.2.2.6.1		Predial	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	99,41
TI.A.2.2.6.2	101	Industria y Comercio	32.000.000,00	0,00	0,00	32.000.000,00	17.396.242,00	0,00	17.396.242,00	14.603.758,00	0,00	54,36	30	99,94
TI.A.2.2.6.8		Otras Sanciones Tributarias	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	99,92
TI.A.2.4		Venta de Bienes y Servicios	5.000.001,00	0,00	0,00	5.000.001,00	3.435.000,00	0,00	3.435.000,00	1.565.001,00	0,00	68,70	30	99,92
TI.A.2.4.10	101	Plaza de Mercado	5.000.000,00	0,00	0,00	5.000.000,00	3.435.000,00	0,00	3.435.000,00	1.565.000,00	0,00	68,70	30	96,53
TI.A.2.4.9		Servicios de Tránsito y Transporte	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	99,07
TI.A.2.5		Rentas Contractuales	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	100,00
TI.A.2.5.1		Alquiler de Maquinaria y Equipos	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	97,02
TI.A.2.6		Transferencias	178.645.463.623,00	27.619.073.813,08	-115.018.357,00	206.149.519.079,08	192.436.997.418,58	0,00	192.436.997.418,58	13.712.521.660,50	0,00	93,35	30	133,18
TI.A.2.6.1		Transferencias de Libre Destinación	2.342.000.001,00	262.608.219,20	0,00	2.604.608.220,20	2.604.608.219,20	0,00	2.604.608.219,20	1,00	0,00	100,00	30	95,01
TI.A.2.6.1.1		Del Nivel Nacional	2.332.000.000,00	128.551.595,00	0,00	2.460.551.595,00	2.460.551.595,00	0,00	2.460.551.595,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.6.1.1.1	101	SGP de Libre Destinación de Participación de Propósito General Municipios Categorías 4, 5 y 6	2.290.000.000,00	106.285.146,00	0,00	2.396.285.146,00	2.396.285.146,00	0,00	2.396.285.146,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.6.1.1.2	113	Etesa 25% Presupuestado	42.000.000,00	22.266.449,00	0,00	64.266.449,00	64.266.449,00	0,00	64.266.449,00	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.6.1.2		Del Nivel Departamental	10.000.001,00	134.056.624,20	0,00	144.056.625,20	144.056.624,20	0,00	144.056.624,20	1,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.6.1.2.1	101	Vehículos Automotores	10.000.000,00	134.056.624,20	0,00	144.056.624,20	144.056.624,20	0,00	144.056.624,20	0,00	0,00	100,00	30	100,00
TI.A.2.6.1.2.5		Otras Transferencias del Nivel Departamental	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	30	100,00
TI.A.2.6.2		Transferencias Para Inversión	176.303.463.622,00	25.880.377.564,88	-115.018.357,00	202.068.822.829,88	188.378.882.323,38	0,00	188.378.882.323,38	13.689.940.506,50	0,00	93,23	30	0,00
TI.A.2.6.2.1		Del Nivel Nacional	174.703.463.622,00	25.817.377.564,88	-115.018.357,00	200.405.822.829,88	187.473.744.728,38	0,00	187.473.744.728,38	12.932.078.101,50	0,00	93,55	30	100,00
TI.A.2.6.2.1.1		Sistema General de Participaciones (S.G.P.)	135.173.000.003,00	11.572.556.292,50	-115.018.357,00	146.630.537.938,50	146.630.537.938,00	0,00	146.630.537.938,00	0,50	0,00	100,00		



MUNICIPIO DE QUIBDO

SINOPTICO DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS

Pagina: 4 de: 9

Nit: 891.680.011

Periodo desde: 1/1/2018 hasta: 31/12/2018

Rubro	Fondo	Descripción	Presupuesto Inicial	Adiciones	Reducciones	Presupuesto Final	Recaudo del Periodo	Recaudo Anterior	Total Recaudo	Saldo por recaudar	Saldo por exceso	% Ejecutado
1.1.02.02.01.03.01.01	101	De Vehículos Automotores	168.710.250,00	0,00	0,00	168.710.250,00	141.462.006,64	0,00	141.462.006,64	27.248.243,36	0,00	83,85
1.1.02.02.01.09		Cuotas partes pensionales	1.000,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
1.1.02.02.03		Transferencias para inversión	192.787.699.590,00	37.368.718.235,00	-14.275.152.650,00	215.881.265.175,00	209.214.831.814,32	0,00	209.214.831.814,32	6.666.433.360,68	0,00	96,91
1.1.02.02.03.01		Del nivel nacional	191.187.698.590,00	37.295.529.235,00	-14.275.152.650,00	214.208.075.175,00	208.518.504.824,32	0,00	208.518.504.824,32	5.689.570.350,68	0,00	97,34
1.1.02.02.03.01.01		Del nivel central nacional	191.000.300.007,00	14.430.464.246,00	-14.275.152.650,00	191.155.611.603,00	198.020.402.435,57	0,00	198.020.402.435,57	-6.864.790.832,57	0,00	103,59
1.1.02.02.03.01.01.01		Sistema general de participaciones -educación-	105.532.574.267,00	12.647.262.886,00	-12.452.012.703,00	105.727.824.450,00	105.727.824.450,00	0,00	105.727.824.450,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01		S. G. P. Educación - Prestación de Servicios	96.050.900.000,00	12.647.262.886,00	-9.977.887.405,00	98.720.275.481,00	98.720.275.481,00	0,00	98.720.275.481,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01	104	Prestación de Servicios	81.221.632.899,00	12.207.392.759,00	-9.977.887.405,00	83.451.138.253,00	83.413.852.871,00	0,00	83.413.852.871,00	37.285.382,00	0,00	99,96
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01	104	Prestación de Servicios - Aporte Patronal S.S.F.	14.829.267.101,00	0,00	0,00	14.829.267.101,00	15.306.422.610,00	0,00	15.306.422.610,00	-477.155.509,00	0,00	103,22
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01.01	104	Prestación de Servicios - Conectividad	0,00	439.870.127,00	0,00	439.870.127,00	0,00	0,00	0,00	439.870.127,00	0,00	0,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01		S. G. P. Educación - recursos de calidad	9.481.674.267,00	0,00	-2.474.125.298,00	7.007.548.969,00	7.007.548.969,00	0,00	7.007.548.969,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01	105	Calidad por matrícula oficial	6.874.123.066,00	0,00	-2.230.584.186,00	4.643.538.880,00	4.643.538.880,00	0,00	4.643.538.880,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01	105	Calidad por gratuidad (sin situación de Fondos)	2.607.551.201,00	0,00	-243.541.112,00	2.364.010.089,00	2.364.010.089,00	0,00	2.364.010.089,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01		Sistema general de participaciones -salud-	35.347.096.360,00	7.673.512,00	-1.318.068.008,00	34.036.701.864,00	34.036.699.864,00	0,00	34.036.699.864,00	2.000,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01		S. G. P. Salud - subsidio demanda	32.470.598.292,00	0,00	-1.318.068.008,00	31.152.530.284,00	31.152.529.284,00	0,00	31.152.529.284,00	1.000,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01	126	S. G. P. Salud - subsidio demanda continuidad	32.470.597.292,00	0,00	-1.318.068.008,00	31.152.529.284,00	31.152.529.284,00	0,00	31.152.529.284,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01	126	S. G. P. Salud - subsidio demanda ampliación cobertura	1.000,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01		S. G. P. Salud - Prestación de servicios a Población no Afiliada	935.561.417,00	0,00	0,00	935.561.417,00	935.560.417,00	0,00	935.560.417,00	1.000,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01	107	S. G. P. Salud - Prestación de servicios a Población no Afiliada	935.560.417,00	0,00	0,00	935.560.417,00	0,00	0,00	0,00	935.560.417,00	0,00	0,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01.01.01	107	S. G. P. Salud - Aportes Patronales	1.000,00	0,00	0,00	1.000,00	935.560.417,00	0,00	935.560.417,00	-935.559.417,00	0,00	93556041,70
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01	108	S.G.P. Salud - salud pública	1.940.936.651,00	7.673.512,00	0,00	1.948.610.163,00	1.948.610.163,00	0,00	1.948.610.163,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01	103	S.G.P. Alimentación escolar	2.181.298.188,00	0,00	-395.413.509,00	1.785.884.679,00	1.785.884.679,00	0,00	1.785.884.679,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01	109	S.G.P. Agua potable y saneamiento básico	7.013.582.504,00	0,00	-109.658.430,00	6.903.924.074,00	6.903.924.074,00	0,00	6.903.924.074,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.03.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01.01		Sistema general de participaciones propósito general forsoza inversión	3.124.835.707,00	1.775.527.848,00	0,00	4.900.363.555,00	4.900.363.555,00	0,00	4.900.363.555,00	0,00	0,00	100,00
1.1.02.02.03.01.01.09.03	110	S.G.P. Propósito general forsoza inversión - deporte	276.645.414,00	117.026.020,00	0,00	393.671.434,00	393.671.434,00	0,00	393.671.434,00	0,00	0,00	100,00



MUNICIPIO DE QUIBDO

SINOPTICO DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL DE INGRESOS

Pagina: 3 de: 9

Nit: 891.680.011

Periodo desde: 1/1/2016 hasta: 31/12/2016

Rubro	Fondo	Descripción	Presupuesto Inicial	Adiciones	Reducciones	Presupuesto Final	Recaudo del Periodo	Recaudo Anterior	Total Recaudo	Saldo por recaudar	Saldo por exceso	% Ejecutado
TI.A.2.6.1		Alquiler de Maquinaria y Equipo	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
TI.A.2.7		TRANSFERENCIAS	168.831.737.245,00	19.817.616.168,00	-4.651.031.961,00	183.998.321.452,00	182.919.404.780,00	0,00	182.919.404.780,00	1.078.916.672,00	0,00	99,41
TI.A.2.7.1		TRANSFERENCIAS DE LIBRE DESTINACION	2.099.666.668,00	374.417.384,00	0,00	2.474.084.052,00	2.461.859.606,00	0,00	2.461.859.606,00	12.224.446,00	0,00	99,51
TI.A.2.7.1.1		TRANSFERENCIAS DEL NIVEL NACIONAL	2.099.666.666,00	257.811.695,00	0,00	2.357.478.361,00	2.345.253.916,00	0,00	2.345.253.916,00	12.224.445,00	0,00	99,48
TI.A.2.7.1.1.1	104	SGP Libre destinacion	2.033.000.000,00	257.811.695,00	0,00	2.290.811.695,00	2.290.811.693,00	0,00	2.290.811.693,00	2,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.1.1.2	115	Elesa 25% presupuestado	66.666.666,00	0,00	0,00	66.666.666,00	54.442.223,00	0,00	54.442.223,00	12.224.443,00	0,00	81,66
TI.A.2.7.1.2		DEL NIVEL DEPARTAMENTAL	2,00	116.605.689,00	0,00	116.605.691,00	116.605.690,00	0,00	116.605.690,00	1,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.1.2.1	101	Vehiculos Automotores	1,00	116.605.689,00	0,00	116.605.690,00	116.605.690,00	0,00	116.605.690,00	0,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.1.2.2		Otras Transferencias del Nivel Departamental	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
TI.A.2.7.2		TRANSFERENCIA PARA INVERSION	166.732.070.577,00	19.443.198.784,00	-4.651.031.961,00	181.524.237.400,00	180.457.545.174,00	0,00	180.457.545.174,00	1.066.692.226,00	0,00	99,41
TI.A.2.7.2.1		Del Nivel Nacional	166.732.070.577,00	19.443.198.784,00	-4.651.031.961,00	181.524.237.400,00	180.457.545.174,00	0,00	180.457.545.174,00	1.066.692.226,00	0,00	99,41
TI.A.2.7.2.1.1		SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES	127.927.000.002,00	12.990.511.539,00	-4.275.592.733,00	136.641.918.808,00	136.562.763.857,00	0,00	136.562.763.857,00	79.154.951,00	0,00	99,94
TI.A.2.7.2.1.1.1		Sistema General de Participaciones en Educacion	90.226.000.000,00	8.054.380.444,00	-2.417.475.674,00	95.862.904.770,00	95.783.749.821,00	0,00	95.783.749.821,00	79.154.949,00	0,00	99,92
TI.A.2.7.2.1.1.1.1	106	S.G.P. Educacion Prestacion de Servicios	68.981.362.980,00	4.723.538.386,00	0,00	73.704.901.366,00	71.149.342.364,00	0,00	71.149.342.364,00	2.555.559.002,00	0,00	96,53
TI.A.2.7.2.1.1.1.2		S.G.P. Educacion Recursos de Calidad	7.910.526.120,00	3.050.441.037,00	-2.417.475.674,00	8.543.491.483,00	8.464.336.534,00	0,00	8.464.336.534,00	79.154.949,00	0,00	99,07
TI.A.2.7.2.1.1.1.2.1	107	Calidad por Matrícula Oficial	5.249.499.286,00	1.763.545.856,00	-1.128.413.078,00	5.884.632.064,00	5.884.632.064,00	0,00	5.884.632.064,00	0,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.1.1.2.2	107	Calidad popr Gratuidad S.S.F	2.661.026.834,00	1.286.895.181,00	-1.289.062.596,00	2.658.859.419,00	2.579.704.470,00	0,00	2.579.704.470,00	79.154.949,00	0,00	97,02
TI.A.2.7.2.1.1.1.3	106	S.G.P. Aportes Patronales S.S.F.	8.291.463.264,00	0,00	0,00	8.291.463.264,00	11.042.752.700,00	0,00	11.042.752.700,00	-2.751.289.436,00	0,00	133,18
TI.A.2.7.2.1.1.1.4	106	S.G.P. Aportes Docentes S.S.F	3.923.216.208,00	0,00	0,00	3.923.216.208,00	3.727.485.774,00	0,00	3.727.485.774,00	195.730.434,00	0,00	95,01
TI.A.2.7.2.1.1.1.5	106	S.G.P. Prestacion del servicio - PAE	1.119.431.428,00	0,00	0,00	1.119.431.428,00	1.119.431.428,00	0,00	1.119.431.428,00	0,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.1.1.6	106	S.G.P. Prestacion del Servicio - Incentivos Calidad	0,00	280.401.021,00	0,00	280.401.021,00	280.401.021,00	0,00	280.401.021,00	0,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.2		Sistema General de Participaciones en Salud	23.948.369.358,00	2.224.271.223,00	-494.159.543,00	25.678.481.038,00	25.678.481.039,00	0,00	25.678.481.039,00	-1,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.2.1		S.G.P. Salud - Regimen Subsidiado	23.948.369.358,00	2.224.271.223,00	-494.159.543,00	25.678.481.038,00	25.678.481.039,00	0,00	25.678.481.039,00	-1,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.2.1.1	128	S.G.P. Salud - Regimen Subsidiado Continuidad	23.948.369.358,00	2.224.271.223,00	-494.159.543,00	25.678.481.038,00	25.678.481.039,00	0,00	25.678.481.039,00	-1,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.2.1.1.1	108	S.G.P. Salud - Salud Pública	1.662.491.128,00	142.278.247,00	-53.805.632,00	1.750.963.743,00	1.750.963.743,00	0,00	1.750.963.743,00	0,00	0,00	100,00
TI.A.2.7.2.1.2.1.1.1.1	124	S.G.P. Salud - Complemento y Compensacion prestacion de servicios a poblacion po	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
TI.A.2.7.2.1.2.1.1.1.1.1	124	S.G.P. Salud - Aportes Patronales sin SSF	1.869.139.513,00	0,00	-933.579.096,00	935.560.417,00	935.560.418,00	0,00	935.560.418,00	-1,00	0,00	100,00

7. Lista de Referencias

- Páez Pérez, P. and Silva Ruiz, J. (2008). Economía de lo Público I. Bogotá, p.4. Recuperado de <http://www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2017/10/4-Economia-de-lo-Publico-i.pdf>
- ELESPECTADOR.COM. (2017). Movilidad, un compromiso que inicia desde la placa | ELESPECTADOR.COM. [online] Available at: <https://www.elespectador.com/noticias/publirreportaje/movilidad-un-compromiso-que-inicia-desde-la-placa-articulo-681510>
- Ledezma, M. (2013). Chocó 7 días. [online] Choco7dias.com. Available at: <http://www.choco7dias.com/972/CAOS.html> [Accessed 19 May 2019].
- Páez Pérez, P. and Silva Ruiz, J. (2008). Economía de lo Público I. Bogotá, p.10. Recuperado de <http://www.esap.edu.co/portal/wp-content/uploads/2017/10/4-Economia-de-lo-Publico-i.pdf>
- López Rendón, J. (2014). Análisis estratégico de los tributos departamentales mediante modelamiento y simulación utilizando Dinámica de Sistemas Aplicación al Impuesto sobre Vehículos Automotores. Maestría. Universidad Nacional de Colombia.
- Eafit.edu.co. (2007). [online] Available at: <http://www.eafit.edu.co/escuelas/administracion/consultorio-contable/Documents/boletines/fiscal/b11.pdf> [Accessed 30 May 2019].
- Constitución Política de Colombia; 1991.
- Ley 488 de 1998.art. 150.
- Mendikute, J. (2015). Análisis Económico en porciones. [image] Available at: <http://jamendikute.blogspot.com/2015/12/bienes-publicos-y-privados.html> [Accessed 3 Jun. 2019].

Moreno Moreno, J. (2013). Los Ingresos por el Impuesto de Vehículos y la Sobretasa a la Gasolina en Bogotá y su Destinación. Jorge Tadeo Lozano, Facultad de Ciencias Económicas – Administrativas.

Tiempo, C. (2016). Así nació el actual impuesto de vehículos | Motor. [online] Motor.com.co. Available at: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/nacio-actual-impuesto-vehiculos/25186> [Accessed 3 Jun. 2019].

Eskibel, D. (2013). EL CURIOSO SÍNDROME DE LA VENTANA ROTA. [online] Ao2011actividadesdeeducarte.blogspot.com. Available at: <https://ao2011actividadesdeeducarte.blogspot.com/2013/03/el-curioso-sindrome-de-la-ventana-rota.html> [Accessed 11 Jun. 2019].

Larepublica.co. (2019). Dian anunció que embargará bienes de 230 municipios por evasión de impuestos. [online] Available at: <https://www.larepublica.co/economia/dian-anuncio-que-embargara-bienes-de-230-municipios-por-evasion-de-impuestos-2845360> [Accessed 11 Jun. 2019].

Velasco Ulloa, O. (n.d.). Gestión financiera y presupuestal municipal. grupo Editorial Ibáñez.