

FONDO DE SUBSIDIO DE SOBRETASA A LA GASOLINA - UN RECAUDO DEFICIENTE

JOSE MISAEL DIAZ GONZALEZ

20500029

DAVID MENDOZA BELTRAN

ASESOR DE INVESTIGACIÓN

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

DIRECCIÓN DE POSTGRADOS

ESPECIALIZACIÓN FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

CAJICÁ (CUND)

2016 - I

Cómo realizar un recaudo efectivo de los recursos del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina, los cuales son destinados para la ejecución de obras de Infraestructura de ocho departamentos de Colombia.

JUSTIFICACIÓN

La falta de control del recaudo de los recursos provenientes del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina, no ha permitido que los departamentos de Amazonas, Chocó, Norte de Santander, Guainía, San Andrés Providencia y Santa Catalina, Vichada, Guaviare y Vaupés, puedan recibir la totalidad de dichos recursos para poder ejecutar eficientemente los proyectos de Infraestructura, los cuales son financiados con estos recursos.

FONDO DE SUBSIDIO DE SOBRETASA A LA GASOLINA - UN RECAUDO DEFICIENTE

RESUMEN

El impulso que se les da a los departamentos con menores ingresos, a través del Fondo de subsidio de sobretasa a la Gasolina para que financien sus proyectos de Infraestructura, es muy importante teniendo en cuenta que es un mecanismo para que logren poner en marcha la construcción de vías, puentes, muelles, etc. A través de los cuales, sus habitantes pueden movilizarse dentro de su territorio y logran comercializar sus productos. Esto genera recursos para su sostenimiento, dinamizando la economía en estos departamentos, generando empleo y conectividad con las demás regiones del país y así acceder a sistemas de salud, tecnología, comunicación y demás sistemas que les den impulso para el desarrollo de esos entes territoriales. Por lo anterior es muy importante darles todo el apoyo y garantizar que estos recursos lleguen a todos los departamentos beneficiarios del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina, acudiendo a medios legales, generando políticas de control y seguimiento, para evitar que las entidades que tienen la obligación de girar estos recursos, tengan oportunidad de apropiárselos indebidamente, pasando por encima de las normas que establecen o regulan su administración.

Palabras clave

Infraestructura vial, movilidad, transporte masivo, sobretasa, cobro coactivo, medida cautelar, transferencia, obligaciones

Abstrak

The thrust given to counties with minor incomes, by the Fondo de subsidio de sobretasa a la gasolina in order for them to finance their infrastructure projects, is very important as it is a mechanism that allows these counties to build roads, bridges, docks, etc. These structures help the habitants of the counties to move around the territory and commercialize their products. This produces sources for their maintenance, invigorates economy, creates new work positions and connectivity with the rest of the country so that these particular regions can access to health care systems, technology, communication and further systems that encourage development in these territories. These are the reasons why it is very important to give the counties all the support and guarantee that they receive the sources from the Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina. This should be done by appealing to legal instances, creating controlling politics and surveillance to avoid that the entities in charge of managing this resources do not have the opportunity to retain them illegally by surpassing the norms that establish and regulate their administration.

INTRODUCCIÓN

La presente obra nos hace un recuento sobre la creación de la Sobretasa a la gasolina, como se ejecutan estos recursos, la creación del fondo de subsidio a esa sobretasa, las razones por las cuales se creó y por qué se destinó sólo a ocho departamentos. Igualmente presenta la problemática en la transferencia de los recursos y la falta de ejercer o hacer exigible el cumplimiento de la norma. Se presentan algunas alternativas de solución a esta problemática involucrando tanto los departamentos, entidades financieras y los mayoristas distribuidores de este combustible.

Por otra parte se realiza un planteamiento, donde se muestra la ineficiencia en la parte del control del recaudo y más aún en cuanto a la exigencia del giro de los recursos a los departamentos que no cumplen con estas transferencias. Las normas actuales que reglamentan la administración de estos recursos son demasiado flexibles y poco exigentes para hacer cumplir las obligaciones. Igualmente se presentan alternativas para hacer más ágil y eficiente el cobro, a fin de garantizar que los departamentos a los cuales van dirigidos estos dineros, los reciban efectivamente y logren adelantar los proyectos de infraestructura vial, en pro del desarrollo de esas regiones.

El Congreso de la República en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo, dentro de sus políticas públicas y con el fin de desestimular el uso del vehículo particular, mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, mediante la regulación del tránsito y promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público, expidió la Ley 86 de 1989, orientada a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, en el entendido como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial, utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte.

Para la financiación de estos proyectos la mencionada ley faculta a los municipios y departamentos para incrementar las bases gravables o las tarifas de los gravámenes que son de su competencia, adicionalmente también los autoriza para cobrar una sobretasa al consumo de gasolina motor hasta del 20% de su precio al público sobre las ventas de Ecopetrol en la planta o plantas que den abasto a la zona de influencia del respectivo sistema, previo concepto del Consejo de Política Económica y Social, CONPES.

La sobretasa es un impuesto que se paga por el consumo de gasolina motor extra o corriente nacional o importada y/o ACPM nacional o importado; se causa cuando el distribuidor mayorista, productor o importador vende este combustible al distribuidor minorista o al

consumidor final o cuando éste lo retira para su propio consumo, quienes son los directos responsables de este impuesto, al igual que los productores, importadores, transportadores y expendedores al detal.

Así mismo y con el fin de dar claridad a la destinación de estos recursos, el gobierno Nacional expidió el Decreto 1421 de 1993, que en su artículo 156 define: La sobretasa se destinará a la financiación de los estudios, diseños y obras que se requieran para organizar y mejorar la red vial y el servicio de transporte colectivo de pasajeros que se preste por cualquier medio o sistema. También se podrá destinar a la adquisición de los predios y equipos que demande el cumplimiento del citado objetivo.

Con el fin de mantener un control sistemático y detallado de los recursos de la sobretasa, los responsables de la sobretasa a la gasolina motor, se les exige que lleven registros que discriminen diariamente la gasolina facturada y vendida y las entregas del bien efectuadas para cada municipio, distrito y departamento, identificar el comprador o receptor. Así mismo deberá registrar la gasolina que retire para su consumo propio. De igual forma deben liquidar, recaudar, declarar y pagar la sobretasa a la gasolina, llevar libros y cuentas contables, y en general tienen que llevar todas las obligaciones de los responsables del impuesto de industria y comercio.

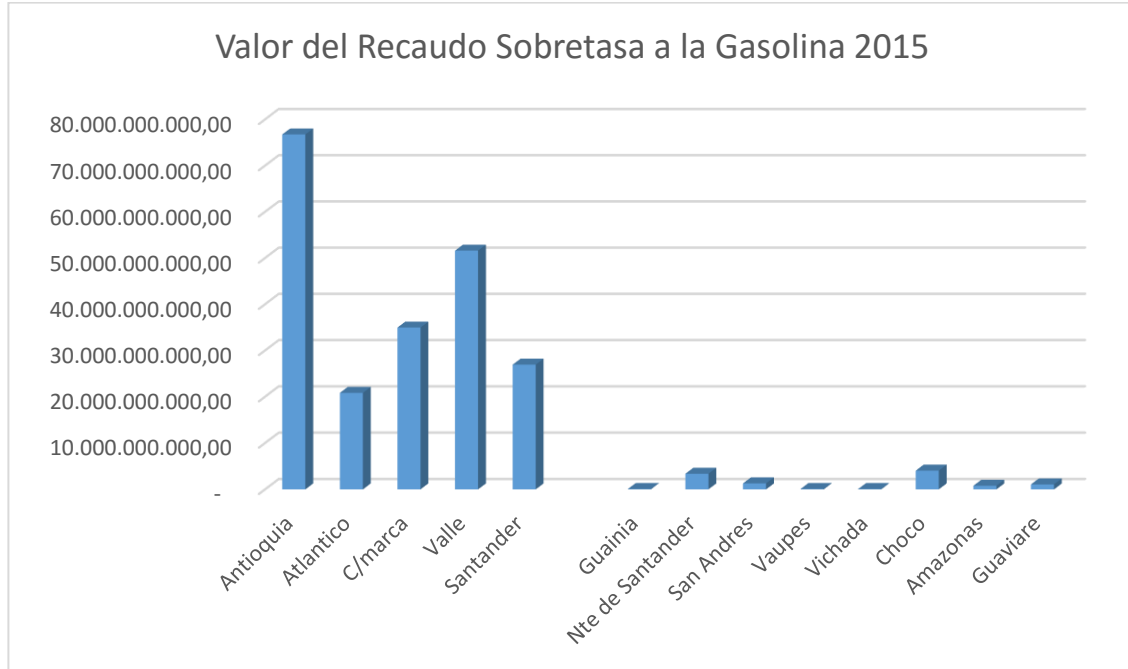
Teniendo en cuenta que algunos departamentos se encuentran en desventaja económica frente al resto de departamentos del país, para la ejecución y puesta en marcha de sus proyectos de

infraestructura vial, en razón a que su financiamiento se basa en dicha sobretasa, debido al mínimo consumo de combustible en esas regiones, el Congreso de la República, dentro de la Ley 488 del 24 de diciembre de 1998, por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales, en el artículo 130, creó el fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina, el cual se financiará con el 5% de los recursos que recaudan todos departamentos por concepto de la sobretasa a que se refiere la mencionada Ley.

La siguiente tabla muestra el comportamiento del recaudo de sobretasa a la Gasolina en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Cundinamarca, Valle y Santander, donde se ve claramente que el segundo grupo de departamentos tiene un recaudo totalmente en desventaja frente al primero.

RECAUDO SOBRETASA A LA GASOLINA AÑO 2015

Antioquia	\$76.752.367.617,00
Atlántico	\$20.835.851.000,00
C/marca	\$ 34.960.489.000,00
Valle	\$51.608.524.000,00
Santander	\$26.935.390.000,00
Guainía	\$ 84.290.000,00
Norte de Santander	\$3.383.926.000,00
San Andrés	\$1.300.493.000,00
Vaupés	\$103.688.000,00
Vichada	\$81.614.000,00
Chocó	\$4.047.062.000,00
Amazonas	\$791.760.000,00
Guaviare	\$1.066.935.000,00



Los recursos de dicho fondo se destinarán a los siguientes departamentos:

Norte de Santander, Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Vaupés, Vichada, San Andrés y Providencia y Santa Catalina; este fondo, será administrado por el Ministerio de Transporte y la distribución de los recursos se realizará previa consulta a los departamentos interesados; por lo cual, el Ministerio de Transporte se reunió con los gobernadores de los departamentos beneficiarios del fondo, donde se determinó que la distribución de los recursos se haría en partes iguales, para la financiación de proyectos de infraestructura de transporte en la jurisdicción de cada uno de estos departamentos.

Por lo anterior el Ministerio de Transporte, expidió actos administrativos para la reglamentación de la administración del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina, siendo el más reciente la Resolución No. 1496 del 20 de mayo de 2011, por la cual se reglamenta la

administración del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina; donde define entre otros, la naturaleza del fondo, la destinación de los recursos, la ejecución de éstos y establece que para la distribución de los recursos, éstos deben ser incorporados en el presupuesto de los departamentos como ingresos corrientes no tributarios y en la contrapartida como gastos de inversión; esto con el fin de que se vean reflejados en la ejecución presupuestal de los departamentos, sean presentados y puedan ser auditados por los diferentes órganos de control; asimismo, se determinó que previo al giro de los recursos, los departamentos deben presentar los proyectos a la Dirección de Infraestructura del Ministerio Transporte, y los departamentos beneficiarios serán responsables de la ejecución de los mismos, tanto en la parte fiscal como en la parte técnica, los recursos del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina serán distribuidos por el Ministerio de Transporte mediante la transferencia o situación de los recursos en partes iguales a los departamentos beneficiarios.

Igualmente se determinó en la mencionada resolución, que la distribución de los recursos apropiados en cada vigencia, se llevará a cabo de manera gradual, mediante resoluciones de transferencia expedidas por el Ministerio de Transporte, en las cuales se acredite cuando menos:

1. Existencia de las correspondientes disponibilidades presupuestales.
2. Certificación de recaudo expedida por el Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.

Para la declaración y pago de la sobretasa, todos los departamentos deberán suscribir convenios con entidades financieras de cobertura nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 5° del Decreto 2653 de 1998; los convenios deben contemplar que las entidades financieras con las cuales los departamentos han suscrito convenios de recaudo de la sobretasa a la gasolina, efectúen el giro de los recursos correspondientes al Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, a la cuenta bancaria dispuesta para el efecto por el Ministerio de Transporte, a más tardar el quinto (5°) día calendario siguiente a la fecha de recaudo, de acuerdo con lo ordenado en el artículo 6° del Decreto 2653 de 1998; para tal efecto el Ministerio de Transporte suscribió convenios con tres entidades financieras (Banco Agrario, Banco Popular y Bancolombia) para la recepción o recaudo de los recursos del Fondo de Subsidio de Sobretasa la Gasolina, de tal forma que todos los departamentos del país tuvieran acceso a éstos y se les facilitara la consignación de los recursos.

Así mismo se estableció que el Ministerio de Transporte, podrá solicitar en cualquier momento a los departamentos beneficiarios, información relacionada con el manejo de los recursos transferidos; de la misma manera, podrá efectuar visitas aleatorias a las entidades territoriales y solicitar en cualquier momento a los departamentos, la presentación de informes, discriminados mes a mes, en los cuales se especifiquen:

1. Nombre del distribuidor mayorista, importador o productor declarante.
2. Monto de la Sobretasa declarada y recaudada en un período determinado.

3. Monto de la Sobretasa en el respectivo período con destino al Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina.

4. Fecha del recaudo en el departamento y fecha de giro al Fondo.

Con el cumplimiento de la Ley 488 de 1998, los departamentos beneficiarios, incrementan sus recursos, pueden realizar proyectos de Infraestructura, que ayudan en gran medida a solucionar problemas de transporte, acceso a regiones donde que dinamice tanto la agricultura, la ganadería, las artesanías y demás productos que se generen en esos lugares y así logren extraer sus productos, que estimulen el empleo y ayude a la economía de esas regiones, que por su situación geográfica, actualmente es imposible pensar en sacar productos de esas regiones, tales como Guainía, Vaupés, entre otros.

A continuación presento el incremento de los recursos para el mismo periodo 2015, en los departamentos que se beneficiarían con el Fondo de subsidio de sobretasa a la Gasolina, que comparado con los departamentos que más reciben recursos por este concepto, no es relevante frete a ellos, pero si es una gran ayuda significativa para materializar los proyectos de inversión que se adelantan en estas regiones; asimismo muestra el decrecimiento o disminución por el aporte de ese 5% por parte de los diferentes departamentos con mayor índice de recado.

VARIACIÓN DEL RECAUDO SOBRETASA A LA GASOLINA AÑO 2015 EN

CUMPLIMIENTO DE LA LEY 488 DE 1998

DEPARTAMENTO	VALOR RECAUDO DE SOBRETASA DE	VARIACIÓN CON FONDO DE SUBSIDIO A LA SOBRETASA
Antioquia	76.752.367.617,00	72.914.749.236,15
Atlántico	20.835.851.000,00	19.794.058.450,00
C/marca	34.960.489.000,00	33.212.464.550,00
Valle	51.608.524.000,00	49.028.097.800,00
Santander	26.935.390.000,00	25.588.620.500,00

Guainía	84.290.000,00	2.622.038.687,73
Norte de Santander	3.383.926.000,00	5.921.674.687,73
San Andres	1.300.493.000,00	3.838.241.687,73
Vaupés	103.688.000,00	2.641.436.687,73
Vichada	81.614.000,00	2.619.362.687,73
Chocó	4.047.062.000,00	6.584.810.687,73
Amazonas	791.760.000,00	3.329.508.687,73
Guaviare	1.066.935.000,00	3.604.683.687,73

Desde el año 2007, algunos departamentos han venido incumpliendo con el giro de ese 5% , lo que impide que los departamentos beneficiarios de dicho fondo, no puedan llevar a cabo los diferentes proyectos de infraestructura, lo cual afecta el desarrollo económico en esas regiones dados los impedimentos que estos tienen para poder comercializar sus productos y hacerlos llegar a diferentes localidades, ya sea en sus mismas regiones como dentro del ámbito nacional y por qué no, dar la posibilidad y con un buen apoyo del gobierno nacional, lograr programas de exportación de productos exóticos que bien podrían generar riqueza en estas regiones y dar un impulso a la economía de nuestro país.

Como herramienta para poder hacer seguimiento a sus deudores, el Ministerio de Transporte emitió la Resolución No. 1154 del 27 de marzo de 2009, por la cual expide el reglamento interno de recaudo de cartera, en concordancia con la Ley 1066 del 29 de julio de 2006, por la cual se dictan normas para la normalización de la cartera pública y se dictan otras disposiciones. En su artículo 2°, numeral 1, señala que cada una de las entidades públicas que de manera permanente tengan a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios del Estado y que dentro de éstas tengan que recaudar rentas o caudales públicos del nivel nacional o territorial, deberán establecer mediante normatividad de carácter general por parte de la máxima autoridad o representante legal de la entidad pública, el Reglamento Interno de Recaudo de Cartera, el cual deberá incluir las condiciones relativas a la celebración de acuerdos de pago; asimismo en el artículo 5° de la referida Ley, dispone que las entidades públicas que tienen jurisdicción coactiva para hacer efectivas las obligaciones exigibles a su favor, deberán seguir el procedimiento descrito en el Estatuto Tributario; por tal razón el Gobierno Nacional expidió el Decreto 4473 del 15 de diciembre de 2006, por el cual se reglamenta la Ley 1066 de 2006, en su artículo 1° establece que el Reglamento Interno de Recaudo de Cartera deberá ser expedido a través de normatividad de carácter general, en el orden nacional y territorial por los representantes legales de cada entidad.

En la mencionada Resolución 1154 de 2009, se reglamenta el procedimiento mediante el cual surten las diferentes etapas del cobro, incluyendo los grupos Ingresos y Cartera de la Subdirección Administrativa y Financiera y Grupo de Jurisdicción Coactiva de la Oficina

Jurídica del Ministerio de Transporte; en el primero se realiza todo el seguimiento a las ventas realizadas por parte de los expendedores o mayoristas distribuidores de gasolina, los cuales envían a este grupo mensualmente los formularios previamente establecidos, donde se indica el valor total vendido, el valor de la sobretasa y la liquidación del fondo de subsidio a la Sobretasa a la gasolina(5%); estos valores son girados en su totalidad a cada departamento donde realizan sus ventas; es decir por cada departamento presentan un formulario con esa distribución; el 5%, es el valor que deben transferir los departamentos a las cuentas del Ministerio de Transporte, las cuales son de uso exclusivo para ser transferidos a los departamentos beneficiarios, una vez estén debidamente aprobados los proyectos presentados por cada uno de ellos, expedida la resolución de transferencia y realizada toda la cadena presupuestal.

Una vez recibidos los formularios en el Grupo Ingresos y Cartera, se cotejan estos documentos contra las consignaciones realizadas por parte de los departamentos y los extractos bancarios expedidos por las entidades financieras encargadas del recaudo; al encontrar diferencias, es decir que los departamentos no giran el 5% o lo giran parcialmente, se inicia el proceso de cobro ordinario; éste inicia con la elaboración de una cuenta de cobro, la cual va registrada contablemente en el Sistema Integrado de Información Financiera SIIF y enviada mediante oficio al respectivo gobernador de cada departamento que no ha cumplido con el pago.

De acuerdo con la Resolución 1154 de 2009, los deudores tenían un plazo de dos meses para pagar la deuda, antes de ser enviada para inicio de proceso de cobro coactivo, posteriormente mediante resolución No. 6754 del 30 de diciembre de 2011, el Ministro de

Transporte amplió el plazo a cuatro meses, si transcurrido ese tiempo, el departamento no realiza el pago, éste grupo proyecta una Resolución que preste mérito ejecutivo para la acción de cobro y la pasa para la firma de la Subdirección Administrativa y Financiera, que a su vez es remitida al grupo de notificaciones para numeración y envío al respectivo departamento para su notificación. Este proceso puede tardar entre tres y seis meses para que la resolución quede debidamente notificada y ejecutoriada; si el departamento presenta algún recurso, se procederá de acuerdo con lo preceptuado por el Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Expedido el certificado de ejecutoria, éste se registra en Sistema Integrado de información Financiera SIIF y se remite con todos sus antecedentes al grupo de jurisdicción Coactiva de la Oficina Jurídica, donde se inicia el proceso de cobro persuasivo y coactivo; en el cobro persuasivo nuevamente se cursa invitación al deudor para que cancele la obligación a su cargo y a favor del Ministerio de Transporte; esta etapa comprende las modalidades de requerimiento y comunicación telefónica; en el requerimiento se envía comunicación escrita al deudor para que se presente en la Entidad a cancelar la deuda, advirtiéndole que la no comparecencia dará lugar al inicio de un proceso ejecutivo por jurisdicción coactiva; en la comunicación telefónica, ésta se realiza si el deudor no atiende la citación, con el fin de reiterarle la invitación al pago, de lo cual se deja constancia; en caso de renuencia al pago, se inicia el cobro coactivo. La etapa de cobro persuasivo tiene una duración de dos meses.

El cobro coactivo y de acuerdo con la resolución en comento, se adelanta de conformidad con el procedimiento establecido en el Estatuto Tributario, según lo ordenado por

el artículo 5° del Decreto 4473 de 2006, donde establece que las entidades objeto de la Ley 1066 de 2006, aplicarán en su integridad dicho procedimiento o el de las normas a que el Estatuto remita. Para el caso que nos ocupa y una vez agotada la etapa de cobro persuasivo, el grupo de Jurisdicción Coactiva, prepara el acto administrativo denominado Mandamiento de pago; este documento es remitido para la firma del Jefe de la Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte, el cual librará orden de pago, ordenando la cancelación de las obligaciones pendientes más los intereses respectivos y se notificará personalmente al gobernador, previa citación para que comparezca en un término de diez (10) días. Si vencido el término no comparece, el mandamiento ejecutivo se notifica por correo y se le informa por cualquier medio de comunicación del lugar. La omisión de esta formalidad no invalida la notificación efectuada (artículo 826 Estatuto Tributario).

Dentro de todo el proceso de cobro coactivo y posterior al librar mandamiento de pago en el caso de que el deudor no realice el pago, ni tampoco denuncie bienes a los cuales se les pueda ejercer una medida cautelar, existen unas etapas tales como hacer requerimiento formal a diferentes entidades para la indagación de bienes, donde se les solicita que den información relacionada con cuentas bancarias, títulos valores, títulos de depósito, etc. esto con las entidades financieras; igualmente se indaga en otras entidades tales como, Cámara de comercio, catastro, tránsito, entre otros y se puede decretar embargo de bienes o cuentas bancarias, si hay lugar a ello.

Dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación del mandamiento de pago, el departamento debe cancelar el monto de la deuda con sus respectivos intereses; igualmente

dentro del mismo término, puede proponer mediante escrito las excepciones contempladas en el artículo 830 Estatuto Tributario, tales como ya haber pagado la deuda, que ya existe un acuerdo de pago, que el acto administrativo no esté debidamente ejecutoriado o que ya haya prescrito la deuda, entre otros. Todas estas excepciones se deben decidir dentro del mes siguiente a su presentación, ordenando previamente la práctica de pruebas, cuando sea el caso, que de ser probadas se declara y ordena la terminación del procedimiento y levantamiento de las medidas preventivas si se hubieren decretado. Igualmente se procederá si el deudor cancela la totalidad de las obligaciones en cualquier etapa del procedimiento (artículos 832 y 833 Estatuto Tributario).

En algunas oportunidades y después de haber gestionado esta cantidad de etapas, los departamentos deudores, después de uno o incluso algunos pueden demorar más de dos años de no haber pagado la deuda, cancelan sus obligaciones sin pagar ningún interés, dadas los tiempos tan extensos para poder librar mandamiento de pago, por los periodos tan largos fijados para cada una de las etapas aquí descritas, perdiéndose una gran cantidad de tiempo y desgaste administrativo que sin lugar a dudas es un gasto en que incurre el Estado, generado detrimento en el patrimonio de la Nación.

En otras oportunidades y que es aún más grave, después de haber agotado todo el proceso de cobro ordinario, persuasivo y coactivo y se procede a realizar el embargo a sus cuentas bancarias, éstos recursos están marcados como inembargables, certificación expedida por el mismo Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el argumento que son dineros de las entidades territoriales destinados a resolver problemas de orden social, sin tener en cuenta que estos departamentos se están apropiando de recursos que le corresponden a otros departamentos

con necesidades más perentorias, lo cual se podría tipificar como un presunto peculado por apropiación, dadas las consideraciones planteadas a lo largo del presente ensayo, sin embargo la Oficina Jurídica no adelanta las acciones legales contra estas entidades, sino simplemente se limita a informar sobre sus actuaciones que estén registradas tanto en los manuales, como en el reglamento de cartera.

Tanto la Resolución 1154 de 2009 y su modificatoria, la Resolución 6754 de 2011, como la Resolución 1496 de 2011, deben ser modificadas o derogadas, para expedir otros actos administrativos que le den más herramientas al Ministerio de Transporte, que obligue a los departamentos que no están girando los recursos del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina, lo realicen de manera juiciosa y segura, de tal forma que no haya posibilidad de negarse a la transferencia de estos recursos, para lo cual se puede realizar de la siguiente forma:

Que los departamentos que no giren los recursos correspondientes al Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina a las cuentas del Ministerio de Transporte de acuerdo con lo preceptuado en la mencionada Ley 488 de 1988, no puedan acceder a los beneficios del Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina y sus proyectos de inversión no se tengan en cuenta para aprobación; para los casos que los departamentos que estén incumpliendo con el pago y éstos no sean beneficiarios del Fondo, se incluya en la reglamentación de la administración de estos recursos, donde se obligue a adelantar acciones penales por el delito de peculado por apropiación y puedan ser sancionados acorde con la normatividad vigente establecida para estos casos.

Que en los convenios mediante los cuales los departamentos suscriben con las diferentes entidades financieras que recaudan dichos recursos, se establezca una obligatoriedad para que una vez sean recibidos estos recursos por parte de los distribuidores mayoristas, la entidad financiera, establezca un mecanismo automático que liquide el respectivo 5% correspondiente al Fondo de Subsidio de Sobretasa a la Gasolina y éste sea transferido igualmente de manera automática a las cuentas que el Ministerio de Transporte tiene destinadas para recibir dichos recursos. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte debe convocar reuniones tanto con el departamento como con la entidad financiera que realiza el recaudo, para garantizar y comprometer a las partes que esta directriz quede plasmada dentro de estos convenios y así garantizar la transferencia efectiva de los recursos. Una vez se realice el primer convenio y se encuentre suscrito y debidamente legalizado, es necesario programar visitas a los demás departamentos y llevar dicho documentos como el modelo, para que sirva de factor multiplicador a los demás departamentos y comprometerlos para que sean implantados y ponerlos en marcha en esas regiones.

Debido a que existen algunos departamentos beneficiados con los recursos del mencionado fondo y actualmente tienen deuda con la Nación Ministerio de Transporte, y se les tengan que girar recursos para el financiamiento de los proyectos de inversión que éstos presentan, se pueda compensar dicha deuda con los valores a girar, de tal forma que al realizar la liquidación para el giro de los recursos, se efectúe la deducción correspondiente al valor de la deuda, de tal forma que la deuda quede saldada, ajustando los registros contables y financieros al interior de la entidad y se puedan girar los recursos para que adelanten los proyectos de inversión

que fueron aprobados por parte de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte y avalada por el Departamento Nacional de Planeación.

Al realizar el análisis dentro del proceso de cobro, se puede visualizar que el reglamento interno del recaudo de cartera es demasiado benevolente con los deudores, dado que como primera medida el llamado cobro ordinario no tiene ningún peso dentro de la exigencia u obligatoriedad del pago de la deuda por parte del departamento que a cambio de ser expedido el cobro se expidió una modificatoria de la resolución 1154 de 2009, ampliando el plazo a 4 meses sin ninguna justificación; este tiempo no cuenta dentro del proceso de cobro jurídico, dado que solamente con el acto administrativo que presta mérito ejecutivo, en este caso la Resolución, que viene a estar ejecutoriada, casi un año después de declarada la deuda, hace que el sistema de cartera para el cobro, en este caso a los Departamentos que incumplen con la mencionada Ley 488 de 1998, sea paquidémica y en contra de la Ley anti trámites, afectando directamente los intereses de la nación.

El cobro ordinario debe desaparecer por las razones expuestas anteriormente; sin embargo es indispensable que los deudores deban quedar registrados dentro de la contabilidad del Ministerio de Transporte; el proceso de cobro debe iniciar no con una cuenta de cobro; una vez se tenga conocimiento de la deuda, se debe expedir de manera inmediata el acto administrativo que preste mérito ejecutivo para la acción de cobro; es decir la Resolución, el cual lo debe realizar el grupo de Ingresos y Cartera, efectuando los respectivos registros y remitirlo al departamento deudor para la notificación y acción de cobro.

Una vez se encuentre ejecutoriado al acto administrativo, el grupo Ingresos y Cartera debe realizar el cobro persuasivo agotando sus dos etapas, esto con el fin de ahorrar tiempo y apoyar a la Oficina Jurídica, que una vez surtidas y no se haya obtenido el pago, debe remitir el cobro con todos sus antecedentes al grupo de jurisdicción coactiva para que éste de una vez inicie el proceso de cobro coactivo con el mandamiento de pago y con las resoluciones que le dan herramientas para poder ejercer presión, se puedan recuperar los recursos y éstos puedan ser transferidos de manera oportuna a los Departamentos beneficiarios y logren adelantar sus proyectos en beneficio de esas regiones que son un tanto olvidadas por el Gobierno central y no disponen de recursos o son muy escasos para llevar acabo sus programas de gobierno locales.

CONCLUSIONES

El fondo de Subsidio de la sobretasa a la gasolina, es un recurso importante para el desarrollo de la infraestructura vial de las regiones apartadas y con menos recursos; con dichos recursos los departamentos beneficiarios pueden adelantar y poner en marcha estos proyectos, que redundan en su desarrollo y como consecuencia el beneficio a sus habitantes, trayendo progreso y acceso a sistemas de salud, educación, tecnología y saneamiento básico; por tal razón éste debe tener el total apoyo por parte del gobierno Nacional, garantizando su transferencia por parte de los obligados.

La actual reglamentación para la administración del mencionado fondo no es exigente, no tiene medidas coercitivas que hagan que los departamentos que no cumplen con las respectivas transferencias, paguen con intereses su negligencia o negativa de girar estos recursos a los departamentos afectados. Igualmente el reglamento interno de recaudo de cartera es demasiado flexible y lento, los plazos establecidos en cada una de las etapas son demasiado extensos, no hace planteamientos de exigencia en el proceso del cobro de esa cartera. La etapa de cobro ordinario no incide en nada para la acción del cobro legal, sólo hace que el pago de las deudas sea más demorado, toda vez que inicialmente se tenía un plazo de dos meses y posteriormente se amplió dicho plazo a cuatro meses, haciendo más paquidérmica la acción de cobro, lo que va en contravía de los interés de los departamentos afectados.

Es urgente emitir un acto administrativo que dé los lineamientos tal como se plantea en el presente ensayo, de tal forma que los recursos del mencionado fondo puedan ser controlados en su totalidad, imponiendo sanciones tanto fiscales como administrativas, teniendo en cuenta que son recursos que recauda la Nación, se debe involucrar a la Contraloría General de la República, para que este control quede agendado dentro de las auditoría programadas en cada vigencia. Igualmente se debe expedir un nuevo reglamento interno de recaudo de cartera que dentro de los procedimientos dé mayor agilidad a la acción de cobro, se deben eliminar pasos innecesarios como el cobro ordinario, las acciones jurídicas deben tener herramientas de sanción o de imposición de medidas cautelares, de tal forma que los gobernadores de turno, lo tengan como una prioridad en la ejecución y manejo de los recursos que se reciben por parte de los mayoristas distribuidores de este combustible.

Referencias Bibliográficas

Ley 86, Congreso de la República – Diciembre 29 de 1989

Decreto 1421, Artículo 156 Presidencia de la República, Julio 21 de 1993

Ley 488, Artículo 130, Congreso de la República, Diciembre 24 de 1998

Decreto 2653, Artículo 6°, Presidencia de la República, Diciembre 29 de 1998

Resolución 1496, Ministerio de Transporte, Mayo 20 de 2011

Ley 1066 de 1989, Congreso de la República – Julio 29 de 2006

Decreto 4473, Presidencia de la República, Diciembre 15 de 2006

Resolución 1154, Ministerio de Transporte, Marzo 27 de 2009

Resolución 6754, Ministerio de Transporte, Diciembre 30 de 2011

Estatuto tributario, Artículos 832 y 833, Presidencia de la República