



**Estrategias De Planeación Tributaria Enfocadas En El Impuesto De Renta y
Complementarios Para Las Empresas Del Sector Transporte De Carga Terrestre Nacional
Año Gravable 2022.**

Bryan Alejandro Sánchez Gómez
Ivonne Victoria Rios Londoño

Monografía presentada Especialista en Gestión Tributaria

Asesor

Omar Hernando Bedoya Martínez, Magíster (MSc) en Tributación y Política Fiscal

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Económicas
Especialización en Gestión Tributaria
Medellín, Antioquia, Colombia

2023

Dedicatoria

En nombre de Ivonne Ríos Londoño, agradezco a mis padres porque gracias a su esfuerzo y dedicación recibiré un nuevo título que me llena de orgullo y satisfacción. Gracias por ser mi guía y siempre creer en mí. A mi hermana por acompañarme siempre y apoyarme en todo lo que quiero hacer. Orgullosa de que sean mi familia. En nombre de Bryan Alejandro Sánchez Gómez, agradezco a mi madre por su amor y comprensión, sin ella este trabajo de grado no hubiera sido posible lograrlo en el tiempo estimado, también, me gustaría hacerle un reconocimiento a mis hermanos por su paciencia en esas noches que debía avanzar e investigar.

Agradecimientos

Omar Hernando Bedoya Martínez. Magister en tributaria y política fiscal. Sin su acompañamiento no habríamos logrado el objetivo, gracias por aceptar ser nuestro asesor, por la disposición y por compartir todo su conocimiento con nosotros.

A John Botero Viena, Revisor Fiscal de la firma JBV Asesores Consultores SAS, por aceptar y brindarnos su concepto.

Tabla de contenido

Resumen	7
Abstract	8
Introducción	9
1. Objetivos	10
1.1 Objetivo general	10
1.2 Objetivos específicos.....	10
2 Planeación tributaria.....	11
2.2 Elusión, evasión y planeación tributaria	12
3. Beneficios fiscales para la planeación tributaria	13
3.1 Descuentos tributarios	13
3.1.1 Descuento tributario del impuesto sobre las ventas (IVA) en activos reales productivos	13
3.1.2 Deducción o descuento tributario de los pagado por impuesto de industria y comercio, avisos y tableros (ICA)	14
3.2 Donaciones	15
3.2.1 Descuento tributario por donaciones	15
3.3 Descuento para inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación	17
3.3.1 Descuento para las inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación.....	17
3.3.2 Descuento para las donaciones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación.....	17
3.4 Sobre deducciones por pagos laborales.....	18
3.5 IVA Creí	20
3.6 Indemnización por seguros como ingresos no constitutivos de renta ni ganancia ocasional (INCRNGO)	20
4. Ingresos para terceros.....	22

5. Ingresos propios	25
6. Comentarios por profesionales del sector transporte de carga terrestre nacional	27
7. Resultados de la investigación	30
7.1 Empresa de transporte con ingresos para terceros	30
7.1.1 Estrategia utilizada en empresas con ingresos para terceros	31
7.1.1.1 Contratación personal aplicable para sobre deducciones.....	31
7.1.2 Resultado con planeación tributaria.....	31
7.2 Empresa de transporte con ingresos propios	33
7.2.1 Estrategias utilizadas.....	34
7.2.1.1 INCRNGO en indemnización de daño emergente.	34
7.2.1.2 Descuento tributario en IVA por activos reales productivos.	35
7.2.1.3 Descuento tributario por ICA.....	35
8. Proyecto de ley 131 de 2022	38
Conclusiones	39
Referencias	41

Lista de tablas

Tabla 1. Reformas tributarias año 2012-201	11
Tabla 2. Contabilización de la venta para la empresa intermediaria.....	23
Tabla 3. Contabilización para la empresa intermediaria.	24
Tabla 4. Contabilización de la venta con ingresos propios	26
Tabla 5. Resultados sin planeación tributaria ingresos para terceros.....	30
Tabla 6. Sobre deducciones por pagos laborales.....	31
Tabla 7. Resultado con planeación vs sin planeación en ingresos para terceros.....	31
Tabla 8. Resultados sin planeación tributaria ingresos propios	33
Tabla 9. Estrategia en indemnización por daño emergente.....	34
Tabla 10. Estrategia en IVA reales productivos.....	35
Tabla 11. Estrategia en ICA	35
Tabla 12. Resultado con planeación vs sin planeación tributaria ingresos propios	36

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1	37
----------------------------	----

Resumen

La planeación tributaria permite que las empresas reduzcan bajo las normas la carga tributaria y logren beneficios económicos que ayuden al crecimiento de las compañías. Este proyecto se realiza para el sector transporte de carga terrestre enumerando estrategias de planeación tributaria enfocados en el impuesto de renta y complementarios que servirán como guía para que puedan ser aplicadas en las compañías con el fin de disminuir el pago de los impuestos, evitar intereses moratorios y sanciones por no declarar o por extemporaneidad. El trabajo cuenta con una metodología cualitativa y constructivista; la técnica de producción de datos fue la investigación documental. Los resultados evidencian que es fundamental conocer la norma y saber interpretarla para optimizar la carga tributaria del contribuyente.

Palabras clave: Planeación tributaria, beneficios, impuesto de renta, sector transporte.

Abstract

Tax planning allows companies to reduce the tax burden under the rules and achieve economic benefits that help the growth of companies. This project is carried out for the land freight transportation sector, listing tax planning strategies focused on income tax and complementary taxes that will serve as a guide so that they can be applied in companies in order to reduce tax payments, avoid late interest and penalties for not filing or for untimely filing. The work has a qualitative and constructivist methodology; the data production technique was documentary research. The results show that it is essential to know the regulations and know how to interpret them in order to optimize the taxpayer's tax burden.

Keywords: Tax planning, benefits, income tax, transportation sector.

Introducción

El sector transporte de carga terrestre es medio fundamental para la economía, ya que, se encarga de poner al alcance del consumidor todos los productos necesarios, sin embargo, se enfrenta a varios retos debido a la inseguridad en zonas donde ni el Estado hace presencia que incrementan costos logísticos y de operatividad, que, en ocasiones no son suficientes para suplir esta problemática , más aún, con los cambios que ha atravesado el país hoy en día catalogan este sector como uno de los más informales y el más afectado en la industria, el alza del dólar aumenta el precio del combustible y el valor en los costos, impactando de forma negativa las utilidades de cada empresa, generando así, menores rentabilidades y golpes en los flujos de cajas.

Toma relevancia entonces, el presente estudio porque se enfoca en definir estrategias de planeación tributaria enfocadas en el impuesto de renta y complementarios que incentiven a las empresas a precisar la planeación y a cumplir con la normativa establecida con el fin de aprovechar los beneficios y optimizar la carga fiscal, y así, lograr que las compañías obtengan mayor rentabilidad, crecimiento empresarial, utilidades al largo plazo y hacer de las empresas de transporte de carga terrestre más competitivas.

Para lograr esto, se hace una metodología de investigación documental y basamos la información analizando la normatividad vigente, los datos recolectados son seleccionados profesionalmente que garantice al lector tener información que pueda servir como fuente de consulta y posterior aplicación, para esto, se inicia con un pequeño recuento del sector transporte de carga terrestre nacional y un histórico de las reformas en el impuesto a la renta y complementarios, para luego, adentrarnos en las estrategias que el sector puede aplicar en el corto o largo plazo, aplicando algunas de estas a ejemplos prácticos que garanticen la comprensión del tema, para terminar, con una corta referencia del proyecto de ley que será la reforma tributaria a partir del 2023 y el concepto de algunos profesionales en el sector, todo esto, sustentado a través de la investigación donde puede consultarse con sus respectivas referencias bibliográficas.

1. Objetivos

1.1 Objetivo general

Plantear estrategias de planeación tributaria con base en el impuesto de renta y complementarios para las empresas pertenecientes al sector transporte de carga terrestre.

1.2 Objetivos específicos

- Analizar el impacto tributario en el manejo de los ingresos propios e ingresos recibidos para terceros.
- Describir las ventajas de implementar planeación tributaria en las empresas del sector transporte.
- Comparar el valor del impuesto de renta en las compañías que implementan y las que no estrategias de planeación tributaria.

2 Planeación tributaria

2.1 Reformas tributarias desde el año 2012 al 2022

Las reformas tributarias han cambiado a lo largo de la historia, su finalidad es ajustar el presupuesto de la nación y crear nuevas opciones para incrementar el recaudo del impuesto por ende, la importancia de mencionarlas.

Tabla 1. Reformas tributarias año 2012-201

Norma	Año	Descripción
Ley 1607	2012	Se redujo la tarifa del impuesto de renta del 33% al 25% a partir del 2013. La reducción se compensó con la creación del impuesto de renta para la equidad, CREE, cuya tarifa será del 9% por los años 2013 a 2015 y del 8% a partir del año 2016.
ley 1739	2014	La reforma tributaria crea un nuevo impuesto a la riqueza, modifica el impuesto del CREE e incorpora cambios en la aplicación de algunos puntos frente al impuesto de renta en Colombia. Por los años 2015, 2016, 2017 y 2018, créase un impuesto extraordinario denominado el Impuesto a la Riqueza
Ley 1819	2016	ARTICULO 240. TARIFA GENERAL PARA PERSONAS JURÍDICAS. La tarifa general del impuesto sobre la renta aplicable a las sociedades nacionales y sus asimiladas, los establecimientos permanentes de entidades del exterior y las personas jurídicas extranjeras o sin residencia obligadas a presentar la declaración anual del impuesto sobre la renta y complementarios, será del 33%.
ley 1943	2018	Reducción en Tarifas para Personas Jurídicas. 33% para el año 2019. 32% para el año 2020. 31% para el año 2021. 30% para el año 2022. Será posible deducir 100% de impuestos, tasas y contribuciones efectivamente pagados que tengan relación con la actividad económica del contribuyente, incluyendo cuotas de afiliación a gremios. *Es posible tomar como descuento tributario el 50% del ICA efectivamente pagado durante el año. A partir de 2022 el descuento tributario será del 100%. Esto cambio lo anterior (Ley 1819 de 2016) donde era deducción al 100%. *No son deducibles de renta el impuesto al patrimonio ni el impuesto de normalización.
Ley de crecimiento	2020	La tarifa será del 32% para el año gravable 2020, 31% para el año gravable 2021. A partir del año gravable 2022 la tarifa será del 30%.
ley 2155	2021	Establece una tarifa general del 35 % sobre la renta para las personas jurídicas , incrementa la carga tributaria en 5 puntos a partir del año gravable 2022.

Fuente: Funcionpublica.gov.co

2.2 Elusión, evasión y planeación tributaria

Conviene subrayar que al evaluar qué beneficios tributarios se pueden adoptar para optimizar la carga fiscal, no significa, que se cometerán irregularidades fiscales, que podrían llevar desde un abuso en materia tributaria (elusión), ni muchos menos, cometer un fraude fiscal (evasión), si no por el contrario, es estudiar la norma con el propósito de aplicar los beneficios con base a la ley.

Si bien, se puede decir que realizar elusión fiscal no es considerado una violación a la ley, si va en contra de la esencia de lo que el legislador quiere con la implementación de la norma y por ende la DIAN podría realizar una investigación fiscal con el fin de determinar un abuso en materia tributaria.

... la elusión, a diferencia, de la evasión, representa una violación indirecta - admisible en algunos casos e inadmisibles en otros (cuando se abusa de las formas jurídicas para evitar o reducir la carga fiscal) - de la ley tributaria. De otra parte, lo que distingue a la elusión fiscal del ahorro fiscal, es la colocación del contribuyente en áreas de comportamiento y de actividad no indiferentes para el legislador, pero deficientemente reguladas por éste o no comprendidas de manera efectiva por sus normas. (Sentencia C-015/93, 1993).

De manera que, la elusión fiscal puede o no considerarse un delito dependiendo de la materialidad del abuso que represente, y que, el legislador no desconoce, sin embargo, al momento de ser creadas las normas tienen vacíos jurídicos que son aprovechados por el contribuyente, aunque este no fuera el espíritu por el cual fue legitimada.

En contraste, la planeación tributaria no busca evitar o hacerle el quite a el pago de impuestos, en un medio que busca llegar a un pago justo de estos utilizando las normas jurídicas

actuales, en otras palabras, lograr un ahorro fiscal “El ahorro fiscal es una forma legítima de minimizar la carga fiscal. El contribuyente asume un comportamiento - gracias al cual consigue soslayar la obligación tributaria, colocándose en un campo no regulado e indiferente para el Legislador” (Sentencia C-015/93, 1993). Así mismo, disminuir el pago de impuestos de modo justo hará que la empresa sea más rentable, con mayor proyección y sostenibilidad, más aún, si esto se logra en un plano legítimo.

3. Beneficios fiscales para la planeación tributaria

En este capítulo nos enfocaremos en los beneficios tributarios en materia de renta que una persona jurídica perteneciente al sector transporte de carga terrestre puede proyectar para optimizar el pago de estos impuestos y tener mayores rentabilidades.

3.1 Descuentos tributarios

Los descuentos tributarios son aprovechamientos que tiene el contribuyente por ley, los cuales pueden restarse directamente del valor a pagar por impuestos, en otras palabras, “Los descuentos tributarios corresponden a aquellos conceptos que pueden restarse del valor liquidado como impuesto sobre la renta. Es un mecanismo que utiliza el Estado para estimular ciertas actividades económicas a través de la disminución de impuestos” (Actualícese, 2022). Acorde con esto, los descuentos tributarios pueden llegar hacer más beneficiosos que otro tipo de incentivo, puesto que, su impacto recae en el impuesto a cargo.

3.1.1 Descuento tributario del impuesto sobre las ventas (IVA) en activos reales productivos

Los responsables del impuesto sobre las ventas (IVA) podrán descontar del impuesto sobre la renta a cargo, correspondiente al año en el que se efectúe su pago, o en cualquiera de los periodos gravables siguientes, el IVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, incluyendo el asociado a los servicios necesarios

para ponerlos en condiciones de utilización. En el caso de los activos fijos reales productivos formados o construidos, el impuesto sobre las ventas podrá descontarse en el año gravable en que dicho activo se active y comience a depreciarse o amortizarse, o en cualquiera de los periodos gravables siguientes, este también es aplicable si el activo es adquirido a través de contratos de arrendamiento financiero o leasing con opción irrevocable de compra, también, se debe tener en cuenta que este IVA no podrá tomarse al mismo tiempo como costo o gasto sobre el impuesto de renta, ni descontarse en el impuesto sobre las ventas (Ley 2010, 2019, art. 95).

Consideremos ahora que, el sector transporte de carga terrestre al ser una actividad que está excluida del IVA, no podría tomar este descuento tributario, sin embargo, este tema ya fue tratado por la Corte Constitucional declarando condicionalmente exequible el artículo, entendiéndose que los no responsables del impuesto a las ventas también podían acceder a dicho beneficio tributario, ya que este no cumplía con las garantías del goce de igualdad de derechos, libertades y oportunidades, ni cumplía con los principios de equidad, eficiencia y progresividad, contemplados en los artículos 13 y 363 respectivamente de la Constitución Política de Colombia (Sentencia C-040/21, 2021), es decir, este descuento tributario es extensible a las actividades excluidas de IVA, por tanto, una persona jurídica que pertenece al sector transporte de carga terrestre puede aplicar dicho descuento es su impuesto a cargo.

3.1.2 Deducción o descuento tributario de los pagado por impuesto de industria y comercio, avisos y tableros (ICA)

Con respecto a este beneficio, el contribuyente podrá llevarse el 100% del ICA como deducción o el 50% como descuento tributario, siempre y cuando, el ICA haya sido pagado al municipio y que tenga conexión con la realización de su actividad, en ambos casos no podrá llevarse de forma simultánea dichos beneficios (Ley 2010, 2019, art. 86). Ya que, en el sector

transporte de carga terrestre los impuestos se pagan en el municipio origen de la carga, además de que cada uno de ellos al tener un estatuto tributario diferente tienen diversas tasas de ICA que pueden en algunos casos ser elevadas, este beneficio puede resultar bastante importante a la hora de realizar una planeación tributaria y si, a su vez, este se aprovecha como descuento tributario se podría maximizar el ahorro fiscal.

3.2 Donaciones

Las donaciones son actos realizados por una persona que de forma libre y gratuita entrega a otra persona que dispone de recibirlas, así mismo, lo define la Ley 84 (1873) “La donación entre vivos es un acto por el cual una persona transfiere, gratuita e irrevocablemente, una parte de sus bienes a otra persona que la acepta” (art. 1443). En ese sentido es el tratamiento que se le da a las donaciones cuando se llevan al plano tributario, sin embargo, la empresa que dispone de recibirlas debe cumplir con unas características especiales que la norma nos enumera para poder ejercer controles, con el propósito de que estas no se conviertan en una fuente de evasión de impuestos para la empresa que las entrega.

Así mismo, en el campo tributario colombiano tenemos varias clases de donaciones definidas por la ley y depende de estas condiciones puede tratarse como un descuento tributario o como una deducción.

3.2.1 Descuento tributario por donaciones

Ahora bien, las donaciones que se realicen a entidades sin ánimo de lucro por parte de las empresas pertenecientes al sector transporte de carga terrestre nacional serán materia de análisis para el cumplimiento de los requisitos y el aprovechamiento de los beneficios tributarios que por ley se establecen.

Las donaciones realizadas a empresas sin ánimo de lucro también pueden llevarse

como descuentos tributarios, siempre y cuando, estas pertenezcan al régimen tributario especial, como lo son, las corporaciones, fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro y estas a su vez deben cumplir a cabalidad una serie de requisitos contemplados en el artículo 1.2.1.5.1 del Decreto 1625 (2016), si la entidad cumple con esto, el donador podrá llevarse del valor donado un 25 % del impuesto sobre la renta y complementarios (Ley 1819, 2016, art. 105).

Hay que mencionar, además, que se deben cumplir unas disposiciones para poderse llevar a cabo el descuento mencionado, “para gozar del beneficio de las donaciones efectuadas, deberá acreditarse el cumplimiento de las demás condiciones y requisitos establecidos en los artículos 125-1, 125-2 y 125-3 del Estatuto Tributario y los demás que establezca el reglamento” (Ley 181, 1995, art. 76). De acuerdo con esto, para poder hacer efectiva su procedencia se debe solicitar el certificado de donación al donatario, el donatario debe ser reconocido como persona jurídica sin ánimo de lucro perteneciente al régimen tributario especial, se debe haber presentado la declaración de renta el año inmediatamente anterior y manejar los recursos donados a través de las entidades financieras.

También es importante resaltar, que hay un límite para el descuento tributario por donaciones, estas, no debe exceder en su conjunto del 25% de impuesto sobre la renta a cargo, sin embargo, de resultarse un exceso, se podrá llevar en el periodo gravable siguiente a aquel en que se efectuó la donación (Ley 1819, 2016, art. 106).

En síntesis, en el sistema tributario colombiano encontramos diferentes tratamientos que se pueden aplicar por las donaciones realizadas, ya que, el gobierno colombiano con el propósito de incentivar las donaciones en algunos casos permite llevarse como sobre deducción, en otros como descuento tributario y que serán objeto de análisis como estrategia tributaria más conveniente.

3.3 Descuento para inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación

En relación con las inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación, podemos encontrar una fuente de planeación tributaria que el sector transporte de carga terrestre nacional puede aprovechar desarrollando, por ejemplo, un proyecto para la disminución en el consumo de combustibles, al mismo tiempo que, reduce sus costos de operación, este, tiene un impacto positivo en el medio ambiente, requisito para aplicar a este beneficio tributario.

3.3.1 Descuento para las inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación

Los contribuyentes que realicen inversiones o donaciones y que cumplan con los requisitos por el por el Consejo Nacional de Beneficios Tributarios en Ciencia y Tecnología en Innovación como de investigación, desarrollo tecnológico o innovación (CNBT) podrán llevar como descuento tributario del impuesto a la renta y complementarios el 25% del monto invertido, siempre que este tenga en cuenta el impacto ambiental. Dicho proyecto, debe estructurarse y presentarse ante Colciencias dentro de las oportunidades que ellos contengan y debe tener el aval de un representante de dicha entidad. (Ley 1955, 2019, art. 171).

3.3.2 Descuento para las donaciones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación

Las donaciones realizadas a las entidades definidas en el artículo 3 de la Ley 2130 de 2021, además, de las que se realicen a la entidad iNNpulsa, estas establecidas por el artículo 40 de la Ley 2069 de 2020, tendrán también, un descuento tributario del 25% en el impuesto de renta y complementarios, siempre y cuando se cumpla también con los requisitos propuestos por el CNBT.

Igualmente, se deberá tener en cuenta los acuerdos que, define los requisitos,

condiciones y criterios para el funcionamiento del beneficio tributario (Acuerdo 22, 2019), también, el acuerdo que fija el monto máximo total de deducción, descuento y crédito fiscal de los proyectos (Acuerdo 23, 2019), y de igual modo, el acuerdo que define las convocatorias para la asignación de los proyectos, que para el caso del año 2022 se definió en el Acuerdo número 11 del año 2021, al mismo tiempo, se debe tener en cuenta los límites para los descuentos tributarios, definidos en el capítulo de donaciones, sin embargo, para este caso el exceso que se origine podrá tomarse hasta dentro de los siguientes cuatro periodos gravables en el que se efectuó la inversión en investigación, desarrollo e innovación (Ley 1819, 2016, art. 106).

Esto quiere decir, que en el caso de los descuentos tributarios serán de gran importancia a la hora de realizar una proyección, teniendo en cuenta que si hay descuentos tributarios simultáneos correspondientes a los artículos 256 y 257 del Estatuto Tributario, vistos hasta acá, se tendrá que revisar cual postergar en caso que sobrepase dicho limite, que para el ejemplo, siempre será mejor tomar primero el exceso que resulte por las donaciones a entidades sin ánimo de lucro, ya que solo se tienen un año, a diferencia de las inversiones o donaciones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación, que se tienen cuatro años para llevar dicho descuento.

3.4 Sobre deducciones por pagos laborales

En cuanto a las sobre deducciones que actualmente encontramos en la legislación colombiana, pueden ser una buena estrategia de ahorro fiscal ya que en algunos casos estos costos o gastos pueden ser descontados hasta el doble de su valor que, para ilustrar mejor, a continuación, los analizaremos.

En primer lugar, se tendrá derecho a descontar de la renta el 200% del valor de los salarios y prestaciones sociales pagados durante el año o período gravable a los trabajadores en situación de discapacidad comprobada mayor o igual al 25% (Ley 361, 1997, art. 31).

En segundo lugar, los empleadores que contraten viudas, esposas, compañeras o huérfanos de miembros de las fuerzas armadas muertos, desaparecidos o secuestrados en combate tienen derecho a deducir de la renta el 200% del valor de los salarios y prestaciones sociales pagados durante el año o período gravable. En el caso de los huérfanos, la deducción aplica mientras sean ellos quienes sostengan el hogar. La deducción máxima por cada persona estará limitada a dos y medio salarios mínimos legales anuales, incluidas las prestaciones sociales (Ley 6, 1992, art. 127).

En tercer lugar, los contribuyentes podrán descontar del impuesto a la renta “hasta el 130% de los gastos por salarios y prestaciones sociales de los trabajadores contratados como aprendices, adicionales a los previstos legalmente, en programas de formación profesional previamente aprobados por el Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA” (Ley 115, 1994, art. 189).

En cuarto lugar, los contribuyentes tienen derecho a deducir el 120% de los pagos que realicen por concepto de salario a los empleados que tengan menos de veintiocho (28) años y cuando sea su primer empleo, este certificado por el ministerio de trabajo. La deducción por cada empleado no podrá exceder las 115 UVT mensuales y serán procedentes en el año que fue contratado el empleado (Ley 2010, 2019, art. 88).

En quinto lugar, podemos descontar el 120% del valor de los salarios y prestaciones sociales pagadas durante el año gravable, en la contratación de adultos mayores que no sean beneficiarias de la pensión de vejez, familiar o de sobrevivencia y que hayan cumplido el requisito de edad de pensión establecido por la ley, siempre y cuando esta población represente por lo menos al 2.5% de la planta de personal si los trabajadores superan 100 empleados. El requisito de vinculación del 2.5% se incrementará en un 0.5% por cada 100 empleados adicionales, sin pasar del 5% de la planta de personal. La vinculación debe ser por lo menos durante un (1) año y con posterioridad a la vigencia de la presente ley (Ley 2040, 2020, art. 2).

Y, por último, para los empleadores que contraten a mujeres víctimas de la

violencia comprobada podrán descontar del impuesto de renta y complementarios el 200% de los pagos por salarios y prestaciones sociales durante el año o periodo gravable y, hasta el tercer año (Ley 1257, 2008, art. 23).

Para concluir, Colombia tiene definidas varias líneas de sobre deducciones, que pueden ser una gran fuente de ahorro tributario y estrategia de planeación importante, con el fin de lograr la optimización de las utilidades de las empresas del sector.

3.5 IVA Creí

Decreto 221 del 14 de febrero de 2020 “Programa de Exención de IVA CREI del Parque Automotor Transporte Público de Pasajeros y Transporte Público o Particular de Carga Exceptuada”, este decreto se creó con el fin de que los transportadores puedan acceder a la exención del impuesto sobre las ventas IVA al momento de adquirir vehículos que ingresan por reposición de vehículos que han sido destinados al transporte público de pasajeros y al transporte público o particular de carga, se define como un incentivo tributario que busca reducir el costo de la inversión para que al momento de adquirirlos no se pague el 19% correspondiente al IVA.

3.6 Indemnización por seguros como ingresos no constitutivos de renta ni ganancia ocasional (INCRNGO)

Un tema importante en el sector transporte de carga terrestre, son los seguros, en efecto, esto no solamente ocurre con frecuencia, si no que, pueden representar montos significativos en el caso de un siniestro, sea para la mercancía que se está transportando, como para el mismo vehículo de carga, razón por la cual, se pueden determinar dos ingresos en lo que respecta a este tipo de situaciones, y en el ámbito fiscal colombiano encontramos manejos tributarios diferentes para estos ingresos.

Por un lado, tenemos los ingresos por daño emergente, que son los que se reciben

por reposición del bien perdido, en otras palabras, “... los ingresos en dinero o en especie percibidos por el asegurado por sustituir el activo patrimonial perdido, hasta concurrencia del valor asegurado” (Decreto 1625, 2016, art. 1.2.1.12.2). Por otro lado, los ingresos por lucro cesante, son los que dejan de ser percibidos por causa del siniestro, en palabras del Consejo de Estado en Sentencia 00526 (2016), “el lucro cesante hace referencia a la ganancia que deja de percibirse, o la expectativa cierta económica de beneficio o provecho que no se realizó como consecuencia del daño”. De manera que, dependiendo la fuente del ingreso, el tratamiento contable a estas indemnizaciones es diferente.

En consecuencia, los ingresos obtenidos por concepto de daño emergente, siempre y cuando sea utilizado para la sustitución o como fondo para adquirir el bien, será INCRNGO, en cuanto a, los ingresos recibidos por lucro cesante, constituirán renta gravable (Decreto 1625, 2016, art. 1.2.1.12.3).

Sin embargo, no siempre es beneficioso llevar estas indemnizaciones por daño emergente como un INCRNGO, lo que determina un objeto de análisis para sacar su mayor provecho en el impuesto de renta y complementarios, es decir, si revisamos el artículo 1.2.1.12.5 del decreto 1625 (2016), este nos muestra, que se constituirá renta líquida cuando la pérdida del siniestro sea deducida de las utilidades, de donde se infiere que, la indemnización por daño emergente en el caso que sea menor al costo del bien, es más beneficioso si este ingreso se lleva como gravado y la pérdida se lleva costo, esto, con el fin de que, la renta líquida de como resultado una pérdida, caso contrario, si se lleva como un INCRNGO, donde se rechaza el costo y este ingreso se podría decir que daría efecto cero.

Por el contrario, si la indemnización es mayor al costo de bien, si es necesario llevar este como INCRNGO, ya que, si el ingreso se lleva como renta gravable y el costo del bien como deducible, dará una ganancia susceptible a la tarifa del impuesto de renta y complementarios.

4. Ingresos para terceros

El artículo 102-2 del estatuto tributario habla de la distribución de los ingresos en el transporte terrestre automotor y define que cuando este transporte se preste a través de vehículos que no sean propiedad de la empresa es decir de terceros las empresas deberán hacer dos registros, el primer registro para el propietario del vehículo donde su ingreso será la parte que le corresponda en la negociación y para la empresa transportadora el valor que le corresponda una vez descontado el ingreso del propietario del vehículo.

El valor del flete pactado con el generador de la carga (cliente) y que cuya carga a su vez sea negociada con un tercero (prestador del servicio de transporte) que realizara dicho servicio se podrá distribuir de manera que todo el flete no se convierta en ingreso para la empresa intermediaria (empresa responsable de la carga), en cuyo caso se podrá registrar como pasivo el valor que pague a la empresa transportadora que realizara el viaje y como ingreso se lleve el valor que resulte de restar este pasivo y el flete pactado con el generador de la carga.

Así mismo, esta forma de registrar el ingreso en la contabilidad nos traerá beneficios en el flujo de caja de la empresa y hasta evitarnos saldos a favor muy altos en la declaración de renta, debido a que la autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario se practica directamente al ingreso, como lo podemos encontrar en los artículos 1.2.6.6 a 1.2.6.11 del decreto 1625 de 2016, donde se establece que las bases establecidas para calcular dicha autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario serán las mismas establecidas para la retención del impuesto a la renta con la excepción de que los vehículos de propiedad de terceros esta se aplicara únicamente sobre la proporción del pago o abono en cuenta que corresponda al ingreso de la empresa transportadora calculado de acuerdo al artículo 102-2 del estatuto tributario, las tarifas establecidas se encuentran en el artículo 1.2.6.8 del mismo decreto de acuerdo a las actividades económicas.

Para la retención en la fuente si el generador de la carga practica dicha retención por el valor total del flete, la empresa intermediaria debe tener presente que la retención que se le practique al tercero no debe llevarse como pasivo por pagar a la dirección de impuestos y aduanas nacional (DIAN), si no llevarse como un anticipo (1355) crédito, esto para evitar un pago adicional de retención en la fuente, en concordancia a lo que es ingreso según el artículo 102-2 del Estatuto Tributario y al artículo. 1.2.4.4.6 del Decreto 1625 de 2016.

Esta forma de registrar la retención en la fuente, al igual que la autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario, también implicaría un beneficio en el flujo de caja y evitarnos saldos a favor muy altos en la declaración de renta, hay que mencionar, además, que esta práctica podría extenderse hasta la retención en la fuente por concepto de industria y comercio, donde muchos municipios en sus estatutos no están trayendo esta figura induciendo algunas empresas al error, más aún, cuando este sector tiene una alta carga en materia de impuestos territoriales.

Suponga que una empresa generadora de carga solicita un servicio de transporte de carga terrestre con salida de Medellín, destino Buenaventura. La empresa intermediaria revisa las características de la carga y el peso de la misma para poder determinar que vehículo de carga es necesario, una vez realizado esto la empresa intermediaria le envía la cotización a la empresa generadora de la carga por \$5.000.000 y esta acepta el valor del flete. Una vez la empresa intermediaria identifica que no tiene vehículos propios con dichas características disponibles, busca en el mercado y encuentra un tercero cuyo flete es pactado por \$4.500.000.

Para iniciar, realizaremos la contabilización en la venta para la empresa intermediaria y la respectiva autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario.

Tabla 2.Contabilización de la venta para la empresa intermediaria

Cuenta	Nombre de la cuenta	Debito	Crédito
41	Ingresos propios	-	500,000
2815	Ingresos recibidos para terceros	-	4,500,000
1355	Anticipo de impuestos	50,000	-
1305	Clientes	4,950,000	-

Cuenta	Nombre de la cuenta	Debito	Crédito
2365	Autorretención en renta por pagar	-	4,000
1355	Autorretención en renta a favor	4,000	-

Fuente: Propia (2022)

Como podemos ver en el ejemplo la autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario (0.80% para el sector transporte de carga terrestre artículo 1.2.6.8 del decreto 1625 de 2016) fue de \$4.000 ya que se llevó solo el valor que le correspondía del ingreso a la empresa intermediaria, obteniendo flujo de caja por \$36.000, esto representa con respecto al total un impacto del 90% en la optimización del flujo de caja, para el ejemplo expuesto.

Posteriormente realizaremos la contabilización con el tercero transportador de la carga y la respectiva retención en la fuente.

Tabla 3. Contabilización para la empresa intermediaria.

Cuenta	Nombre de la cuenta	Debito	Crédito
2815	Ingresos recibidos para terceros	4,500,000	-
1355	Anticipo de impuestos	-	45,000
2205	Proveedores	-	4,455,000

Fuente: Propia (2022)

En este ejemplo podemos apreciar que conseguiremos flujo de caja por \$45.000, donde dicho valor será el que cruce con la retención que nos practicó la empresa generadora de la carga, y obtendremos como resultado el valor que será utilizado como retenciones a favor en la declaración de renta, para dicho ejemplo optimizaremos el flujo de caja en su 100% debido a que no será necesario llevar una cuenta por pagar a la Dian por dicho servicio contratado.

5. Ingresos propios

Ahora bien, se debe llevar el flete en su totalidad como ingreso cuando el servicio de transporte sea prestado por la misma empresa negociadora, esto denominado en el sector como ingresos propios y la depuración de estos se realizará de forma normal como lo indica el artículo 26 del estatuto tributario donde cada empresa deberá atribuir sus propios ingresos, costos y gastos en los que haya incurrido.

Para los ingresos propios realizaremos el ejemplo con el mismo caso anterior de los ingresos recibidos para terceros, teniendo en cuenta que la empresa tenía vehículos propios disponibles y ellos prestaron el servicio de transporte de carga.

Contabilización en la venta con el generador de carga y la autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario.

Tabla 4. Contabilización de la venta con ingresos propios

Cuenta	Nombre de la cuenta	Debito	Crédito
41	Ingresos propios	-	5,000,000
1355	Anticipo de impuestos	50,000	-
1305	Clientes	4,950,000	-

Cuenta	Nombre de la cuenta	Debito	Crédito
2365	Autorretención en renta por pagar	-	40,000
1355	Autorretención en renta a favor	40,000	-

Fuente: Propia (2022)

En este caso, se realizará la autorretención a título del impuesto sobre la renta y complementario por el total de los ingresos propios según como lo indica el Art. 26 del estatuto tributario.

6. Comentarios por profesionales del sector transporte de carga terrestre nacional

Llegados a este punto, analizaremos algunas consideraciones adicionales de profesionales que mencionaran con lo visto hasta acá, que otros factores afronta el sector transporte, con la finalidad de, tener una perspectiva más amplia, así, por ejemplo, J. Viena (comunicación personal, 10 de octubre, 2022) revisor fiscal de varias empresas pertenecientes al sector transporte de carga terrestre, considera que el sector transporte tiene un exceso en impuestos, también adiciona que la inestabilidad jurídica de Colombia dificulta la comercialización y más en un ámbito internacional.

“El transporte es la única actividad económica en Colombia que tiene más de 15 impuestos entre nacionales, departamentales y municipales y sus costos suben en forma permanente. La cifra de impuestos es sencillamente increíble. El reajuste de la gasolina es mensual y los insumos se incrementan por encima de la tasa de inflación. Ha ocurrido un fenómeno particular: por efecto de los aumentos en la gasolina, los demás insumos se han ido ajustando en proporciones similares.

Existen varias actividades que se presentan en el servicio de transporte tanto de carga como de pasajeros, sean estas actividades de transporte con vehículos propios o de terceros, pero es sabido que su gran mayoría este servicio se presta vía intermediación, es decir, con vehículos afiliados o administrados por las diferentes empresas de transporte a nivel nacional; algunas modalidades son, movilización de carga y/o pasajeros simples, paqueteo, refrigerada, seca, O.T.M, D.T.A. Independiente de la modalidad que se utilice el manejo contable es el mismo, bajo la normatividad actual.

A pesar de que el sector empresarial colombiano está buscando más practicidad y eficiencia en las relaciones contractuales, aún no está claro si el sistema tributario propende a lo mismo y si colaborara para que las empresas puedan responder como es debido a la

globalización de los mercados actuales y a su expectativas, de manera contraria lo que sí está claro es que la contratación jurídica todos los días propende más a la celeridad, disminuyendo requisitos y exigiendo menos formalismos a la hora de celebrar contratos ya sea el de transporte u otros , por lo cual se hace más que necesario para ambos sistemas trabajar más de la mano con miras a lograr la armonía legal necesaria para el éxito comercial del mercado de un país como el colombiano.

Cabe resaltar la gran conveniencia, para cualquier clase de empresa, de tener una reglamentación tributaria y legal, precisa, actual y eficaz, con la cual se puedan salvaguardar los vacíos legislativos que actualmente existen, esto con miras a lograr una mayor seguridad jurídica en el tráfico comercial colombiano, el cual cada vez más se ve abocado a atender normas internacionales.”

las medidas tributarias en Colombia en algunos casos son complejas, en parte por su inestabilidad jurídica, como también, por simultaneidad territorial, o por lo engorroso que se vuelve aplicar cuando hay un beneficio, esto en consonancia, con lo que dice el presidente y vicepresidente de Fedetranscarga, dado que, se deberían mejorar las dificultades de las medidas, como por ejemplo, el IVA CREI, donde consideran que podrían ser más importantes si no fuera tan complejo acceder a ellas, por lo que resulta más fácil pagar el aporte para los daños ambientales, cuya medida no está ayudando, si no por el contrario se puede a llegar a contaminar más a cambio de una contribución que no sopesa los daños ambientales.

“Se deben tomar medidas concretas para regularizar el parque automotor, si bien el programa de modernización ha permitido a muchos acceder a la compra de equipos de última tecnología, también lo es que al desaparecer la figura del uno a uno y bajo la implementación de la contribución ambiental, se ha venido incrementando el parque automotor en el sector de carga de manera inversamente proporcional con la chatarrización

de equipos obsoletos o el aprovechamiento de medidas como el IVA CREI, no solo por lo complejo de los trámites para acceder al beneficio, sino porque resulta mucho más práctico pagar la denominada contribución ambiental dirigida al fondo de chatarrización, pues ello si es expedito y permite prontamente la matrícula de camiones y con ello su inmediata introducción al mercado y ser así explotados económicamente por sus propietarios o tenedores.” (Cárdenas y Cuervo 2021)

Acorde con esto, dichas observaciones dan cuenta de lo que debe afrontar el sector transporte, por esta razón, resulta importante hacer planeación tributaria, debido a su nivel impositivo tan alto, su complejidad en impuestos territoriales y el cambio constante en materia tributaria, hace que el sector afronte mayores dificultades, sobre todo cuando se quiere optimizar la tributación y obtener ahorro fiscal.

7. Resultados de la investigación

Para ilustrar mejor, se tienen dos ejemplos de planeación tributaria, uno con ingresos propios y otro con ingresos para terceros.

7.1 Empresa de transporte con ingresos para terceros

Supongamos que una empresa de transporte de carga terrestre nacional obtiene los siguientes resultados, con una utilidad contable de 382,167,220.

Tabla 5. Resultados sin planeación tributaria ingresos para terceros

Concepto	Valor
Ingresos ordinarios y extraordinarios (+)	5,557,726,980
INCRNGO (-)	-
Total, ingresos netos (=)	5,557,726,980
Costos (-)	1,636,913,798
Deducciones (-)	3,518,645,962
Renta Líquida gravable (=)	402,167,220
Total, impuesto sobre las rentas líquidas gravables (35%)	140,758,527
Descuentos tributarios	-
Total, impuesto a cargo	140,758,527

Fuente: Propia (2022)

Como vemos en el ejemplo, obtendremos un impuesto a cargo por 140,758,527 y una tasa efectiva de tributación (TET) con respecto al impuesto a la renta y complementarios de 36.83% (Impuesto a cargo / Utilidad contable* 100).

Tasa efectiva de tributación = $(140,758,527 / 382,167,220) * 100 = 36.83\%$

Ya que, la mayor fuerza de estas empresas está en su capital humano, la estrategias de planeación tributaria se centrará en las sobre deducciones por pagos laborales, con el objetivo de mirar su impacto en el impuesto a cargo y la TET.

7.1.1 Estrategia utilizada en empresas con ingresos para terceros

7.1.1.1 Contratación personal aplicable para sobre deducciones.

Se contratarán dos empleados con discapacidad comprobada y una empleada víctima de la violencia comprobada, estos se realizan basados en un salario mínimo legal vigente (SMLV) para el año 2022.

Tabla 6. Sobre deducciones por pagos laborales

Concepto	Valor	Sobre deducción
SMLV	36,000,000	36,000,000
Prestaciones sociales	8,603,568	8,603,568
Total	44,603,568	44,603,568
Menor valor de impuesto (35%)		15,611,249

Fuente: Propia (2022)

7.1.2 Resultado con planeación tributaria.

A continuación, revisaremos el impacto en los resultados con la estrategia aplicada.

Tabla 7. Resultado con planeación vs sin planeación en ingresos para terceros

Concepto	Sin planeación	Con planeación
Ingresos ordinarios y extraordinarios (+)	21,375,873,000	21,732,549,000
INCRNGO (-)	356,676,000	.
Total ingresos netos (=)	21,019,197,000	21,732,549,000
Costos (-)	15,670,841,000	16,148,017,000
Deducciones (-)	4,158,235,000	4,313,568,000
Renta Líquida gravable (=)	1,190,121,000	1,270,964,000
Total impuesto sobre las rentas líquidas gravables (35%)	416,542,350	444,837,400
Descuentos tributarios	-	172,666,500
Total impuesto a cargo	416,542,350	272,170,900

Fuente: Propia (2022).

Ahora bien, si aplicamos esta estrategia, suponiendo que tres de los empleados cumplieran con estas características de sobre deducción, obtenemos directamente el ahorro fiscal visto en el ejemplo 4.1.1.1, dicho impacto, representara un impuesto a cargo de 125,147,278 y una tasa efectiva de tributación (TET) con respecto al impuesto a la renta y complementarios de 32.75% (Impuesto a cargo / Utilidad contable* 100).

$$\text{Tasa efectiva de tributación} = (125,147,278 / 382,167,220) * 100 = 32.75\%$$

Esto significa un ahorro en la TET de 4.08%, ahorro, que puede resultar importante para una empresa del sector con ingresos para terceros, y se convierte en fuente de análisis, más aún, si la compañía piensa realizar nuevas vinculaciones.

7.2 Empresa de transporte con ingresos propios

Tabla 8. Resultados sin planeación tributaria ingresos propios

Concepto	Valor
Ingresos ordinarios y extraordinarios (+)	21,375,873,000
INCRNGO (-)	356,676,000
Total, ingresos netos (=)	21,019,197,000
Costos (-)	15,670,841,000
Deducciones (-)	4,158,235,000
Renta Líquida gravable (=)	1,190,121,000
Total, impuesto sobre las rentas líquidas gravables (35%)	416,542,350
Descuentos tributarios	-
Total, impuesto a cargo	416,542,350

Fuente: Propia (2022)

Para el ejemplo, debemos tener en cuenta lo siguiente:

5. La tasa aplicar en el impuesto de renta y complementarios, será del 35%.

5. El INCRNGO corresponde a una indemnización por daño emergente, cuyo

Costo de adquisición del vehículo de carga sustituido al momento del siniestro era de 504,676,000, la depreciación acumulada de 18,000,000, no tenía reajustes fiscales y el vehículo tenía 10 meses desde su fecha de compra, la aseguradora reconoció un valor de 356,676,000 por el activo.

5. Dentro de los costos hay una depreciación por 59,500,000, correspondientes a un vehículo de carga adquirido por 595,000,000 IVA incluido.

5. En las deducciones se llevaron el ICA efectivamente pagado en el año por valor de 155,333,000.

5. La utilidad contable de la empresa es 1,132,121,000

Si analizamos el caso que tenemos como ejemplo, obtendremos un impuesto a cargo por 416,542,350 y una tasa efectiva de tributación (TET) con respecto al impuesto a la renta y complementarios de 36.76% (Impuesto a cargo / Utilidad contable* 100).

$$\text{Tasa efectiva de tributación} = (416,542,350 / 1,132,121,000) * 100 = 36.79\%$$

Es así que, utilizaremos algunas estrategias fiscales vistas anteriormente, con el objetivo, de medir su impacto en el impuesto a cargo y en la TET en materia de impuesto de renta y complementarios.

7.2.1 Estrategias utilizadas

Con respecto a las estrategias que utilizaremos, para el ejemplo propuesto, nos enfocaremos en tres líneas, las cuales son:

7.2.1.1 INCRNGO en indemnización de daño emergente.

En primer lugar, realizaremos un cambio en el manejo de dicha indemnización, la cual, no la llevaremos como INCRNGO, si no que será renta gravable, con el propósito, de podernos descontar el costo del vehículo de carga, reflejando el siguiente impacto:

Tabla 9. Estrategia en indemnización por daño emergente

Concepto	Valor
Ingreso gravable (+)	356,676,000
Costo fiscal (-)	486,676,000
Renta Líquida gravable (=)	- 130,000,000
Menor impuesto (35%)	- 45,500,000

Fuente: Propia (2022)

7.2.1.2 Descuento tributario en IVA por activos reales productivos.

En segundo lugar, cambiaremos el IVA como mayor valor del activo, y lo tomaremos como descuento tributario, con la intención, de obtener un mayor beneficio fiscal, dando como resultado lo siguiente:

Tabla 10. Estrategia en IVA reales productivos

Concepto	Como costo	Como descuento
Costos (-) depreciación anual	59,500,000	50,000,000
Descuento tributario	-	95,000,000
Menor impuesto a cargo	20,825,000	112,500,000
Menor impuesto a cargo al finalizar la depreciación (35%)	208,250,000	270,000,000

Fuente: Propia (2022)

7.2.1.3 Descuento tributario por ICA.

En último lugar, realizaremos el cambio contable en lo que respecta a lo pagado por ICA, el cual fue llevado 100% como deducción, y se cambiara a descuento tributario en un 50%, con el objetivo, de potenciar su ahorro fiscal, obteniendo lo siguiente:

Tabla 11. Estrategia en ICA

Concepto	Como deducción	Como descuento
Deducción (-) ICA	155,333,000	-
Descuento tributario	-	77,666,500
Menor impuesto a cargo	54,366,550	77,666,500

Fuente: Propia (2022)

De acuerdo con esto, el resultado que obtendremos con la aplicación de dichas estrategias propuestas, tendrá un impacto positivo en la optimización de los impuestos, es así que, lograremos un ahorro fiscal importante.

Tabla 12. Resultado con planeación vs sin planeación tributaria ingresos propios

Concepto	Sin planeación	Con planeación
Ingresos ordinarios y extraordinarios (+)	21,375,873,000	21,732,549,000
INCRNGO (-)	356,676,000	.
Total ingresos netos (=)	21,019,197,000	21,732,549,000
Costos (-)	15,670,841,000	16,148,017,000
Deducciones (-)	4,158,235,000	4,313,568,000
Renta Líquida gravable (=)	1,190,121,000	1,270,964,000
Total impuesto sobre las rentas líquidas gravables (35%)	416,542,350	444,837,400
Descuentos tributarios	-	172,666,500
Total impuesto a cargo	416,542,350	272,170,900

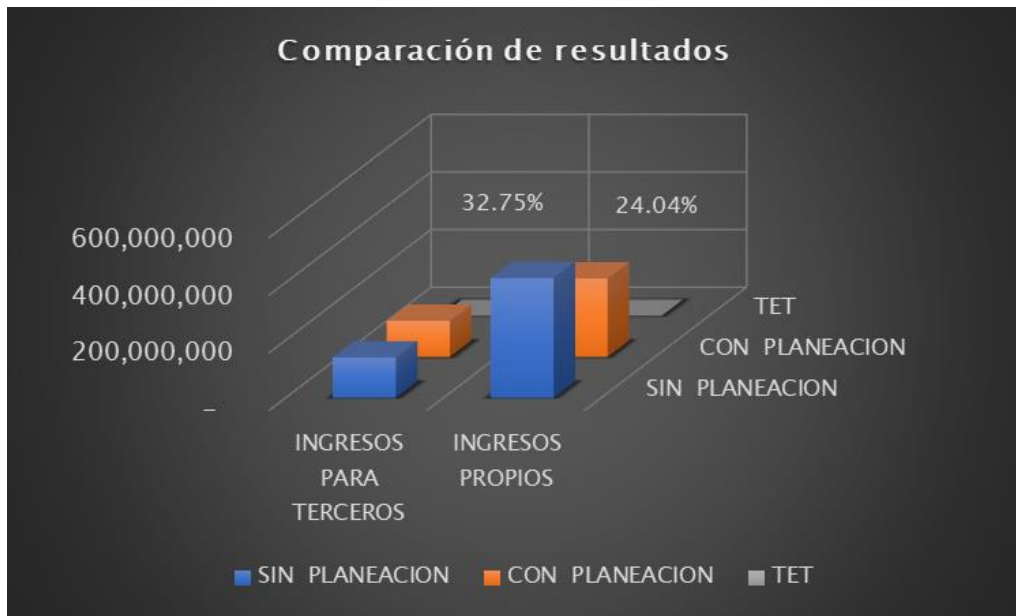
Fuente: Propia (2022)

Consideremos ahora, que los logros obtenidos son bastante representativos, si se compara con el ejemplo de los resultados sin planeación tributaria, donde tenemos un ahorro fiscal de 144,371,450 y una TET de 24.04%, es decir, 12.75% menos, de modo que, el impacto fiscal es bastante positivo.

$$\text{Tasa efectiva de tributación} = (272,170,900 / 1,132,121,000) * 100 = 24.04\%$$

Ilustración 1

Comparación de resultados



Fuente: Propia (2022)

Llegados a este punto, podemos ver que la planeación tributaria es una fuente de gran importancia que debe ser utilizada antes de iniciar cualquier periodo fiscal, esto no solo nos ayudara a reducir el pago de impuesto, si no que, nos impulsará a ser más competitivos, mejorar nuestro flujo de caja y proyectarnos de cara hacia nuevas inversiones, más aún, cuando el sector tienen tantas dificultades en lo que concierne a impuestos territoriales y a la deducibilidad de costos y gastos, que hacen de este sector fuente de deducciones que no cumplen los requisitos actuales debido a la informalidad misma con la que día a día se mueven por el país, en definitiva, sean estas estrategias una fuente de análisis que puedan ayudar a las personas jurídicas pertenecientes al sector transporte de carga terrestre nacional, aumentar sus utilidades, con miras a ser más competitivos, incluso con otros sectores económicos y hasta, porque no, en un plano internacional.

8. Proyecto de ley 131 de 2022

Con la nueva reforma tributaria vienen grandes cambios según la revista la republica (bejarano, 2022) a partir del próximo año las empresas tendrán una tarifa general del 35% y puede variar según el tipo de industria. La reforma también incluye una fórmula para limitar el valor de los ingresos no constitutivos de renta, deducciones (educación a los empleados, donación fundación Gustavo Matamoros, por contratar mujeres víctimas de la violencia), rentas exentas y descuentos tributarios (inversiones en medio ambiente, donaciones a ESAL y becas por impuestos) al 3% anual de la renta líquida ordinaria.

Según (pardo & Jose , 2022) El artículo 11 consagra un límite de tres por ciento anual de la renta líquida ordinaria antes de deducir ingresos no constitutivos de renta ni ganancia ocasional, deducciones especiales, rentas exentas y descuentos tributarios previstos en dicho artículo. Esto implicaría para sociedades nacionales y asimiladas, establecimientos permanentes y personas jurídicas extranjeras (con o sin residencia en Colombia) contribuyentes del impuesto sobre la renta.

Para terminar, esta nueva reforma para el sector transporte traerá dos grandes cambios, por un lado, la tarifa general de renta será del 35% y por otro, habrá un límite para los beneficios y estímulos tributarios, que corresponderá al 3% de la renta líquida ordinaria, sin embargo, se debe tener en cuenta que el proyecto no ha sido sancionado aun, lo cual, podría tener cambios en este aspecto.

Conclusiones

Las compañías deben crear estructuras administrativas y contables con el fin de cumplir a un plazo establecido todos los objetivos propuestos, si se trabaja en conjunto se puede evaluar el desempeño de cada área y corregir a tiempo posibles situaciones que no permitan llegar a las metas establecidas, una planeación tributaria no solo involucra un departamento contable sino también el financiero ya que las decisiones que allí se tomen a la final determinaran el impuesto a pagar.

La planeación tributaria permite que las empresas consideren alternativas de ahorro, obtengan descuentos por pronto pago, mejoren el flujo de caja, aumenten la rentabilidad y eviten sanciones, en este sentido, es importante que las empresas creen estrategias que ayuden a tener un sentido de dirección, a priorizar, a cuantificar resultados y evitar pérdidas. En este sentido para elaborar una buena planeación tributaria se debe tener presupuestos anticipados que ayuden al análisis y evaluación de los factores, más aún, por el cambio constante que presenta la normatividad colombiana.

Se debe tener conocimiento de la actividad económica de la empresa y la información de la realidad tributaria así se evitará caer en la evasión y la elusión y se incentivará a cumplir con las obligaciones fiscales con el fin de obtener mayores beneficios tributarios y económicos.

La normatividad tributaria en Colombia actualmente presenta varios beneficios que pueden ser de gran ayuda y son fuente de análisis para medir su impacto, ya que, no todas las estrategias resultan siendo siempre optimas en relación costo, beneficio, ni tampoco, podrían llegar a tener el mismo resultado en todas las empresas.

Debido a la informalidad y los riesgos latentes del sector transporte de carga

terrestre se hace relevante, que las empresas conozcan e interpreten la norma para obtener los beneficios tributarios que ofrece el gobierno ya que este permitirá disminuir el valor a pagar por concepto de impuestos y tendrán mayores rendimientos económicos.

Referencias

Actualícese. (2022, 20 de septiembre). Descuentos tributarios aplicables a la declaración de renta de personas naturales. <https://actualicese.com/descuentos-tributarios-aplicables-a-la-declaracion-de-renta-de-personas-naturales/>

Acuerdo 11. (2021, 14 de diciembre). El consejo nacional de beneficios tributarios en Ciencia, tecnología e innovación.
https://minciencias.gov.co/sites/default/files/upload/reportes/acuerdo_no._11_de_2021.pdf

Acuerdo 22. (2019, 5 de diciembre). El consejo nacional de beneficios tributarios en Ciencia, tecnología e innovación.
https://minciencias.gov.co/sites/default/files/upload/convocatoria/anexo_4-_acuerdo_22_de_2019.pdf

Acuerdo 23. (2019, 5 de diciembre). El consejo nacional de beneficios tributarios en Ciencia, tecnología e innovación.
https://minciencias.gov.co/sites/default/files/ckeditor_files/Acuerdo%2023%20del%20CNBT.pdf

Cárdenas Cruz, H. A. y Cuervo Aguilera A. (2021). Propuesta para mejorar las condiciones del sector transportador. Federación de empresarios del transporte de carga.
<https://fedetranscarga.org/propuesta-para-mejorar-las-condiciones-del-sector-transportador/>

Decreto 624. (1989, 30 de marzo). El presidente de la república de Colombia. Diario Oficial No 38.756.
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/estatuto_tributario.html#1

Decreto 1625. (2016, 11 de octubre). Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Diario Oficial No 50023.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=83233>

Decreto 221. (2020, 14 de febrero). El presidente de la República de Colombia.

<https://www.runt.com.co/node/514575>

Ley 84. (1873, 26 de mayo). Código Civil de los Estados Unidos de Colombia. Diario Oficial No 2.867.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_civil.html#1

Ley 6. (1992, 30 de junio). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 40.490.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0006_1992.html

Ley 115. (1994, 8 de febrero). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 41.214.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0115_1994.html

Ley 181. (1995, 18 de enero). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 41.679.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0181_1995.html

Ley 223. (1995, 22 de diciembre). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 42.160.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0223_1995.html

Ley 361. (1997, 7 de febrero). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 42.978.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0361_1997.html#31

Ley 488. (1998, 24 de diciembre). El congreso de Colombia. Diario Oficial No 43.460.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0488_1998.html#37

Ley 1257. (2008, 4 de diciembre). Congreso de la República. Diario Oficial No 47.193.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1257_2008.html#23

Ley 1819. (2016, 29 de diciembre). Congreso de la República. Diario Oficial No 50.101.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1819_2016.html

Ley 1955. (2019, 25 de mayo). Poder Público – Rama Legislativa. Diario Oficial No 50.964. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1955_2019.html

Ley 2010. (2019, 27 de diciembre). Poder Público – Rama Legislativa. Diario Oficial No 51.179. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2010_2019.html

Ley 2040. (2020, 27 de julio). Poder Público – Rama Legislativa. Diario Oficial No 51.388. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2040_2020.html.

Sentencia C-015/93. (1993, 21 de enero). Corte Constitucional (Cifuentes Muñoz, E). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1993/C-015-93.htm>

Sentencia 00526. (2016, 21 de abril). Consejo de Estado (Hernández Gómez, W). <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?.htm>

Sentencia C-040/21. (2021, 25 de febrero). Corte Constitucional (Lizarazo Ocampo, A.J). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2021/C-040-21.htm>