

Algunos aspectos fiscales del PND



MARÍA PADILLA
ABOGADA PINILLA GONZÁLEZ & PRIETO
ABOGADOS

En proceso de reglamentación de la primera reforma tributaria del *Gobierno Duque* -Ley 1943 de 2018 o Ley de Financiamiento- y pendientes de expedirse decretos como el del impuesto nacional al consumo de bienes inmuebles, entre otros temas relevantes, nos encontramos con nuevos cambios tributarios contenidos ahora en la Ley 1955 de 2019 del Plan Nacional de Desarrollo, PND. Más allá de entrar a analizar en detalle las modificaciones y novedades comentemos dos cambios puntuales de impacto en nuestro día a día.

1. Disminución de IVA a gasolina y Acpm e impacto el precio al consumidor final.

Con la expedición del PND el ingreso al productor en la venta de gasolina y Acpm pasa de estar gravado de la tarifa general de 19% a 5% de IVA, impactando el cálculo de proporcionalidad limitado a la tarifa de 5% y la diferencia como mayor valor del costo hasta el 31 de diciembre de

2021, y a partir del 1° de enero de 2022 como IVA 100% descontable con derecho a devolución. La pregunta es: ¿podemos esperar como consumidores una disminución de 14% en precios de los combustibles? Al respecto, el *Gobierno Nacional* se pronunció expresando que la disminución del IVA se destinará a compensar el déficit del Fondo de Estabilización del precio de combustibles, déficit que sigue creciendo; recordemos que el IVA es uno de los factores de la fórmula de determinación de precios de los combustibles; así las cosas, la reducción en la tarifa de 19% a 5% de la Gasolina y Acpm no se va a trasladar al consumidor final y en consecuencia, no se espera una disminución en el precio de combustibles en la proporción de reducción del IVA.

2. Retenciones y aportes a seguridad social de trabajadores independientes.

El Decreto 1273 de 2018 contemplaba la obligación a

NO SE ESPERA UNA DISMINUCIÓN EN EL PRECIO QUE TIENEN LOS COMBUSTIBLES EN LA PROPORCIÓN DE REDUCCIÓN DEL IVA

los contratantes de trabajadores independientes con contratos de prestación de servicios de realizar retenciones y aportes de seguridad social a través de PILA (Planilla Integral de Liquidación de Aportes), lo cual implicaba crear un proceso y una gestión similar al de nómina para los empresarios que por su tipo de actividad comúnmente suscriben este tipo de contratos, haciendo el procedimiento muy riesgoso y costoso, y de paso, desincentivando este tipo de contratación. El sustento del referido decreto es el Artículo 135 de la Ley

1753 de 2015, que fue derogado por el Artículo 336 del PND, dejándolo sin piso jurídico. Como consecuencia de ello, el *Ministerio de Salud* en Oficio del 30 de Mayo de 2019 señaló que en virtud de la pérdida de obligatoriedad del Decreto 1273 de 2018, son los trabajadores independientes los obligados a realizar directamente mes vencido los correspondientes aportes en PILA. Así las cosas, ya no es obligación de las empresas empezar a hacer las retenciones ni aportes de seguridad social de trabajadores vinculados por contrato de prestación de servicios a partir de junio de 2019, ni gestionar incapacidades ni licencias entre otras, siendo exigible a los trabajadores independientes los soportes de los correspondientes pagos. Si bien el oficio del *Ministerio de Salud* señala que los aportes se pagan mes vencido el tema no es pacífico y requerirá la expedición de un decreto para determinarlo.

LAS OPINIONES EXPRESADAS POR LOS COLUMNISTAS SON LIBRES E INDEPENDIENTES Y DE ELLAS SON RESPONSABLES SUS AUTORES. NO COMPROMETEN EL PENSAMIENTO DE ASUNTOS LEGALES.

La aviación como instrumento de medición



LUIS CAMILO SOTO
ASOCIADO PARRA RODRÍGUEZ
ABOGADOS

La industria de la aviación ha vuelto pequeño el mundo logrando tener un impacto de diversificación conectando culturas a una escala nunca vista. Ha hecho que los humanos tengamos una aproximación distinta al mundo.

La aviación es una macroeconomía dentro de la economía global. El año anterior contribuyó con aproximadamente US\$1.300 millones a la economía mundial.

Según la *Iata*, la industria de la aviación generó 2,5 millones de empleos a nivel global el año pasado. En Colombia, la industria aérea contribuye con US\$7.500 millones que corresponden al 2,1% del PIB nacional y a su vez genera 600.000 empleos.

La industria aérea fomenta el turismo y el comercio en consecuencia es de especial importancia para el desarrollo económico y social del país.

Por ejemplo, los turistas extranjeros que llegaron a Colombia en 2018, y que lo hicieron por vía aérea, contribuyeron con US\$5.300 millones a la economía colombiana.

Adicional a lo anterior, el fortalecimiento de la industria

aérea ha generado un aumento en la conectividad aérea del país en un 40% desde 2012.

Hoy en día, Colombia tiene una oferta de más de 90 rutas internacionales. Todos estos datos son un indicativo del estado en que se encuentra la economía de un país. Entonces, es por esto por lo que se puede afirmar que la conectividad aérea es una medida del potencial económico de un territorio.

Un ejemplo contrario a nuestro desempeño económico es la deteriorada economía de Venezuela.

A finales de los años ochenta y durante los noventa, Venezuela era la economía más importante de Latinoamérica y esto se veía reflejado en la aviación.

Las aerolíneas más importantes del mundo preferían operar a Venezuela en lugar que Colombia. Así, *Lufthansa*, *Alitalia*, *British Airways*, *Swissair* (vuelo diario a Zurich), *United*, *Continental*, *KLM*, *Boac*, *TAP Portugal* y hasta tuvieron el lujo de tener un vuelo semanal en el *Concorde de Air Fran-*

ce con parada en Azores en la ruta París - Caracas - París.

Ahora, como consecuencia de su mal estado de la economía no tienen aviación. En cambio, en Colombia nuestra aviación ha crecido a dos dígitos en los últimos 10 años y este es sin duda una señal de que nuestra economía no está tan mal.

EN COLOMBIA NUESTRA AVIACIÓN HA CRECIDO A DOS DÍGITOS EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS Y ESTA ES SIN DUDA UNA SEÑAL DE QUE NUESTRA ECONOMÍA NO ESTÁ TAN MAL

El reto real que tiene la industria aérea en Colombia está en los impuestos. En Colombia, los impuestos en los tickets que se venden componen 54% del valor que pagan los pasajeros de acuerdo con cifras de la *Iata*.

Colombia está por debajo de todos los otros países latinoamericanos en términos de competitividad, únicamente por encima de Bolivia y Perú.

De acuerdo con estudios de la *Iata*, se espera que Colombia transporte 100 millones de pasajeros para 2030. Si Colombia baja los impuestos y los cargos que componen el precio del ticket, la demanda subiría en 20% y se podrá llegar fácilmente a esa meta proyectada.

Hoy en día se transportan 58 millones de pasajeros al año. Y, de acuerdo con *Airports Council International*, Colombia está en el cuarto lugar con la proyección de más alto crecimiento del sector Transporte Aéreo, solo superada por Vietnam, India e Irán.

Si se asume el reto de disminuir los impuestos y apostarle a una apertura del mercado para permitir el acceso a otras aerolíneas e invertir en una infraestructura de calidad, Colombia podrá posicionarse como líder en la región como lo fue alguna vez Venezuela en su momento.

CONMUTADOR
(1) 4227600

Calle 25D Bis
No. 102 A 63
Bogotá D.C.
Colombia
OFICINA CENTRO
3344768 - 2814481

BARRANQUILLA
(5) 3582562
CALI
(2) 6616657
CARTAGENA
(5) 6642680
MANIZALES
(6) 8720900
MEDELLÍN
(4) 3359495
PEREIRA
(6) 3245128
BUCARAMANGA
(7) 6322032