



OBSERVACIONES

Expediente 21.142: Derogatoria del inciso 3 del Artículo 9 de la Ley n° 7088 de 30 de noviembre de 1987.

Expediente 21.143: Ley que elimina la tarifa diferenciada de los vehículos de carga pesada en el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores

Ambos proyectos lo que buscan es eliminar la tarifa de 8 mil colones establecida en la Ley 7088 para los vehículos de carga pesada. En la justificación de ambos proyectos se da a entender que existe inequidad o una injusticia tributaria al tratar diferente un automóvil que un vehículo de carga. Ese planteamiento parte de un concepto equivocado al pretender tratar de iguales una persona dueña de un vehículo automotor que utiliza para su transporte personal o familiar y un camión de carga, que es utilizado por una empresa como un bien de capital para el transporte de insumos, materiales o productos finales propios de la actividad productiva a la que se dedica.

Cuando en 1987 se estableció, en la Ley 7088, la escala de pago del impuesto de vehículos automotores, se estructuró como una escala progresiva para vehículos automotores (exceptuando a los de transporte remunerado de personas y a los camiones de carga) de acuerdo al valor de mercado y a su vez estableció un mecanismo de actualización. No obstante para los vehículos de transporte remunerado de personas y para los camiones de carga no se estableció ningún mecanismo de actualización del monto original del impuesto de 8 mil colones. Con el paso del tiempo la diferencia entre ambos tipos de gravamen se ido ensanchando, lo que estaría en la base del aparente trato injusto o inequidad, o “diferenciación odiosa”, a la que hacen alusión los proponentes de ambas iniciativas.

Por otra parte, mediante resolución 19-04 del 07 de octubre del 2004, de la Dirección General de Tributación, interpretó que el concepto "camiones de carga", que recoge el párrafo 3) del artículo 9 de la Ley 7088, se refiere a aquellos cuyo tonelaje inscrito en el Registro Público de la Propiedad es igual o superior a ocho toneladas. Esta interpretación de dudosa legalidad sí estableció un trato desigual, ya que claramente los camiones de carga de menos tonelaje pagan cómo si se tratara de un automóvil.

Nótese además que en la justificación del Expediente 21142, se argumenta que a los vehículos de transporte remunerado de personas se les mantendrá el pago de los 8 mil colones “pues al estar destinados a la prestación de un servicio público, el incremento en el pago del marchamo podría aumentar también el costo del servicio, lo cual no es la intención de nuestro proyecto de ley”. Pero el argumento se puede extrapolar a las empresas que tengan camiones de carga o que contraten servicios a terceros con camiones de carga, pues evidentemente se tendrá un mayor costo en el pago del marchamo y por ende ese aumento en el costo, sea de producción o de distribución, lo que se podría traducir en aumento de los precios de los bienes transportados o del servicio préstamo por dueños de camiones de carga.

De aprobarse cualquiera de las dos iniciativas, un camión de carga que tenga un valor fiscal de 10 millones de colones pasaría a pagar, para el periodo fiscal 2019, **₡295.730,00**, es decir tendría un aumento de casi el **3700%**. Por su parte uno de un valor fiscal de 20 millones de colones pasaría a pagar **₡645.730,00**, con un aumento de más del **8000%**. En el mejor de los casos, un camión viejo con valor fiscal de **290 mil colones o menos**, pasaría a pagar de golpe un **335% más** (₡26.800,00). Los ejemplos anteriores ponen de manifiesto que tal eliminación implicaría un aumento claramente desproporcionado y atentaría contra la competitividad de las empresas y la reactivación económica.

En ese sentido nos oponemos a ambas iniciativas en los términos en las que están planteadas. Consideramos que, como alternativa, podría aprovecharse la oportunidad para corregir la ausencia de un mecanismo de actualización del impuesto a los camiones de carga, así como plantear un mecanismo que elimine la distorsión entre camiones de carga de distinto tonelaje ocasionada por la resolución de la DGT en el 2004. En particular consideramos que debe haber un trato diferenciado para las empresas PYME.