ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL INCISO 24 DEL ARTÍCULO 8, CAPÍTULO III DEL TÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, N.° 9635, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2018

AIDA MARÍA MONTIEL HÉCTOR
DIPUTADA

EXPEDIENTE N.° 21.331

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL INCISO 24 DEL ARTÍCULO 8, CAPÍTULO III DEL TÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, N.° 9635, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2018

Expediente N.° 21.331

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El artículo 8 de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas establece una serie de exoneraciones en relación con el impuesto de valor agregado (IVA), que beneficia a una serie de actividades, sectores y servicios con el no pago de dicho tributo.

Concretamente, el inciso 24 establece que están exentos los *"servicios de transporte terrestre de pasajeros y los servicios de cabotaje de personas, siempre y cuando cuenten con permiso o concesión otorgada por el Estado, y cuya tarifa sea regulada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), cualquiera que sea su naturaleza o el medio de transporte utilizado. Asimismo, la importación de autobuses y las embarcaciones utilizadas para la prestación de estos servicios de transporte colectivo de personas. Esta exoneración también será aplicable a la compraventa local, el arrendamiento y el leasing de estos bienes, en el tanto los titulares sean concesionarios o permisionarios. El alquiler y el leasing comprenderán los bienes muebles, así como también los planteles y las terminales utilizadas para su operación."*

En relación con esta disposición, hay que aclarar que los servicios públicos de transporte de combustible y su comercialización en estaciones expendedoras son igualmente servicios públicos, brindados en virtud de una concesión otorgada por el Estado, con tarifas establecidas por la Aresep y que no están sometidos a ningún otro tipo de tributo aparte del impuesto único del combustible. Además, cumplen con los mismos requisitos de los servicios terrestres de pasajeros y los servicios de cabotaje de personas.

Es decir, para prestar el servicio público de transporte de combustibles, los operadores requieren la autorización que se otorga mediante un título habilitante emitido por el Minae y la tarifa autorizada por la Aresep.

De acuerdo con Aresep, de conformidad con la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.° 8114, y los instrumentos regulatorios establecidos para calcular los precios de los combustibles que se comercializan en el país, el precio plantel de los combustibles incorpora como tasa impositiva el impuesto único a los combustibles, el precio al consumidor final incorpora los márgenes de los demás

prestadores de la cadena de distribución y comercialización, pero no se incorpora en el precio al consumidor final ninguna otra tasa impositiva, salvo la indicada.

Por otra parte, como se indicó, los servicios públicos de transporte y comercialización de combustibles tienen las mismas características que los servicios de transporte terrestre y marítimo de personas, ya que son servicios públicos, con tarifas reguladas por la Aresep y deben tener permisos o concesiones del Estado para poder ejercer el servicio. Al presentar las mismas características de servicios regulados no deberían tener un tratamiento diferente en la ley.

Además, la venta de combustibles al público no está gravada con IVA, por lo que los servicios públicos de transporte y comercialización de combustibles no pueden trasladar en sus ventas los cargos por el IVA que reciban en sus actividades y que actualmente deben realizar. Lo que los obliga a asumir dichos cargos como un aumento directo de 13% en sus costos de operación. Este aumento obligaría a su vez a Aresep a una revisión y aumento de tarifas del servicio público y, como consecuencia de eso, a un aumento en los precios del combustible a nivel nacional.

Afectar y gravar dichos servicios públicos con el IVA implica que el combustible sea gravado dos veces, lo cual no debería de ser correcto por el principio de doble imposición. Es decir, una vez que un servicio sea gravado con un impuesto no debería de pesar sobre este otro impuesto.

Si se presentase una segunda tasa impositiva lo que podría ocurrir es que, al ser un servicio regulado, la Aresep deberá incrementar los precios de los combustibles en Costa Rica.

La afectación de gravar el transporte y comercialización de combustibles con un doble impuesto podría tener también consecuencias en los objetivos macroeconómicos del gobierno debido a que el precio de los combustibles es uno de los más importantes en el cálculo de la inflación en Costa Rica y uno de los insumos fundamentales para la actividad comercial y productiva del país.

Así las cosas, someto a consideración de las señoras y señores diputados el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMA DEL INCISO 24 DEL ARTÍCULO 8, CAPÍTULO III DEL TÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, N.° 9635, DE 3 DE DICIEMBRE DE 2018

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforma el inciso 24 del artículo 8 del capítulo III del título I de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, N.° 9635, de 3 de diciembre de 2018. El texto es el siguiente:

Artículo 8- Están exentos del pago de este impuesto

(…)

24 Los servicios de transporte terrestre de pasajeros, los servicios de cabotaje de personas, **los servicios de transporte terrestre de combustibles y los servicios de comercialización de combustibles**, siempre y cuando cuenten con permiso o concesión otorgada por el Estado, y cuya tarifa sea regulada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), cualquiera que sea su naturaleza o el medio de transporte utilizado. Asimismo, la importación de autobuses, equipo para el transporte de combustibles y las embarcaciones utilizadas para la prestación de los servicios. Esta exoneración también será aplicable a la compraventa local, el arrendamiento y el *leasing* de estos bienes, en el tanto los titulares sean concesionarios o permisionarios. El alquiler y el *leasing* comprenderán los bienes muebles, así como también los terrenos, mejoras, planteles y las terminales utilizadas para su operación.

Rige a partir de su publicación.

Aida María Montiel Héctor
Diputada

8 de abril de 2019

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Hacendarios.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.