

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA LA ELIMINACIÓN DEL MARCHAMO Y CREACIÓN DEL DERECHO DE
CIRCULACIÓN EN COSTA RICA**

GILBERTO CAMPOS CRUZ

DIPUTADO

EXPEDIENTE N.º25.292

LEY PARA LA ELIMINACIÓN DEL MARCHAMO Y CREACIÓN DEL DERECHO DE CIRCULACIÓN EN COSTA RICA

Expediente N°25.292

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Este proyecto de ley propone la eliminación del impuesto a la propiedad de los vehículos automotores por una serie de razones que se desarrollarán a continuación. En su lugar, se crea el tributo de contribución especial sobre los vehículos automotores, cuya naturaleza si está asociada al pago de una obligación que recae sobre quienes se benefician de una obra pública. Por eso, además de que se propone un nuevo tributo que significa un alivio al bolsillo de los costarricenses, este se calcularía y pagaría de manera más simple, con esta ley se brindará transparencia y bienestar al contribuyente al dirigirse los fondos recaudados, en su totalidad, al desarrollo, mantenimiento y mejoramiento de la red vial del país.

Con esta iniciativa, las personas tendrán la certeza de que, al pagar por poder circular sus vehículos, los fondos recaudados se emplearán, como debió ser desde un inicio, a mejorar las calles nacionales y cantonales. Asimismo, por tratarse de gastos de capital, que estarán a cargo del CONAVI y las municipalidades, se propone que la asignación, transferencia y ejecución presupuestaria de los fondos de este tributo se excluyan de las restricciones del Título IV de Responsabilidad Fiscal de la República de la Ley N.º 9635 de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas.

Actualmente, contamos con un impuesto creado en el año 1987, con la Ley N.º 7088 “Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero CA”, conocido como el “marchamo”, que se cobra anualmente sobre la propiedad de los vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves cuya base imponible depende del valor fiscal determinado por la Administración Tributaria. Para el cálculo de dicho valor, también toma en cuenta factores como la marca, el modelo, año de fabricación y la depreciación del bien.

A lo largo de cuatro décadas de vigencia de dicho impuesto, se ha demostrado que el esquema para el cálculo es complejo, arbitrario y casi imposible de entender para el contribuyente. La metodología empleada para definir el valor fiscal es injusto y discrecional, pues muchas veces el monto a pagar no refleja el poder adquisitivo del propietario, ni el valor real del bien en el mercado.

Para muchas personas, el “marchamo” es una carga fiscal sin sentido, de la cual no se perciben objetivos ni beneficios tangibles. Según Giuliani Fonrouge (1993), el impuesto es “una prestación en dinero que el Estado exige en ejercicio de su poder de imperio, con el propósito de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines”¹. En este caso, uno de los fines del Estado es la creación y mantenimiento de la red vial. Sin embargo, al preguntarle a las personas, no existe

¹ Carlos M. Giuliani Fonrouge, Derecho Financiero (Buenos Aires: Depalma, 1993), 45.

consenso sobre la funcionalidad del “marchamo”. Incluso, el artículo 9 Ley N.º 7088 no define con claridad para qué se cobra más allá de la referencia del inciso m) que establece que con parte de este tributo se financiarán programas de caminos vecinales, mantenimiento de carreteras y vías urbanas.

Asimismo, este tributo es considerado como oneroso, falto de transparencia y complejo, siendo que algunos legisladores también lo mencionan como un “impuesto a la felicidad”, pues, una gran parte de la población paga el marchamo con el aguinaldo, entendido como una remuneración “extra” a final de año que busca generalmente aligerar gastos que año con año se realizan en esta temporada. De tal manera que, en el Plenario Legislativo, se ha debatido por qué el marchamo es un “impuesto a la felicidad”:

“Cuando usted paga el marchamo lo paga generalmente de su aguinaldo y su aguinaldo que usted lo ha trabajado todo el año, que usted ha hecho el esfuerzo para tener ese treceavo salario para poder dedicarlo a enfrentar los gastos de diciembre, Navidad, regalos de los chiquitos, la cena, paseo, lo que sea, es decir, lo que usted quiere gastarse realmente su aguinaldo para darle felicidad a su familia y a usted, diay, le cae el marchamo que puede ser muy grosero.”²

No obstante, a pesar de la reforma aprobada en el 2023, bajo el expediente N.º 23.477, cuyo objetivo era simplificar el cobro del impuesto garantizando la seguridad jurídica y el principio de legalidad tributaria en la aplicación del impuesto a la propiedad de vehículos automotores, aeronaves y embarcaciones, el Ministerio de Hacienda de forma arbitraria, ha incrementado el valor fiscal de los vehículos contradiciendo la intención del legislador en la Ley N.º 10.390, que estableció que el valor fiscal debía únicamente disminuir o mantenerse constante, en atención a que los vehículos son bienes sujetos a depreciación y no a revalorización.

El sistema tributario costarricense debe de avanzar hacia mecanismos de recaudación que reduzcan la complejidad técnica y administrativa, sin sacrificar la eficiencia ni la sostenibilidad fiscal.

Al comparar con otros países, el impuesto a la propiedad de los vehículos en Costa Rica es un fenómeno único. A nivel internacional, si bien es cierto, existen tributos relacionados con el uso de los vehículos automotores, estos se enfocan en la circulación por la red vial, entendiendo estos como un Derecho de Circulación.

En países europeos como Alemania, Francia, Reino Unido, España, Italia, Países Bajos, Portugal, Irlanda, Grecia, Luxemburgo, Polonia, Noruega, entre otros, se cobra una tarifa de circulación donde se toman en cuenta factores como las emisiones de dióxido de carbono, el cilindraje del vehículo, peso, y en algunos casos, su antigüedad.

En el caso de América del Norte, Estados Unidos, Canadá y México, utilizan tarifas interpuestas por los estados, los cuales, en similitud con los casos europeos, los factores de mayor relevancia son el peso, la antigüedad y la tasa fija por placa. En Asia, Japón utiliza un modelo diferente, donde se cobra un impuesto anual sobre el desplazamiento del motor, así como de sus dimensiones. India, Malasia, Nepal, entre otros, cobran el tributo según el cilindraje, peso y uso del vehículo (ya

² Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2025, 5 de noviembre). Acta de la sesión plenaria extraordinaria N.º 64. Departamento de Servicios Parlamentarios, Área de Actas, Sonido y Grabación. <https://www.asamblea.go.cr/>

sea comercial o personal). En el caso australiano, las tasas estatales anuales se basan en el peso, el cilindraje del vehículo, así como las tarifas según el territorio.

Ahora bien, en comparación con países vecinos, Costa Rica tiene una tarifa abusiva sobre el marchamo, tal y como se muestra en el siguiente cuadro comparativo, tomando como referencia un Toyota Corolla, modelo 2018, con datos para 2025.

País	Derecho de Circulación
Costa Rica	₡210,571.00
Panamá	\$29
Guatemala	\$17

De esta forma, queda claro que el sistema vigente del impuesto sobre la propiedad de los vehículos presenta múltiples deficiencias estructurales:

1. Complejidad técnica: el cálculo del valor fiscal requiere acceder a bases de datos, aplicar fórmulas de depreciación y factores que el ciudadano común no puede verificar de manera sencilla.
2. Falta de equidad: los montos a pagar varían drásticamente entre propietarios, sin que exista una correlación real con la capacidad económica.
3. Opacidad y discrecionalidad: los criterios de valoración no son plenamente transparentes, lo que genera desconfianza hacia la Administración Tributaria.
4. Onerosidad administrativa: tanto el Estado como el contribuyente enfrentan altos costos para determinar, revisar y fiscalizar el impuesto.

En consecuencia, el sistema no cumple con los principios de proporcionalidad y razonabilidad exigidos por la jurisprudencia constitucional ni con los estándares de buenas prácticas tributarias.

En tanto, en esta iniciativa se propone reformar el artículo 9 de la Ley N.º 7088 “Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero CA”, con el propósito de eliminar el cobro del impuesto sobre la propiedad de los vehículos automotores y de ahora en adelante, se cobre un monto fijo racional, modesto, cuyo hecho generador es el derecho a circular por las vías del país, de modo que los fondos recaudados se destinen en su totalidad a la ampliación y mantenimientos de las vías nacionales y cantonales.

El cálculo del monto será uniforme, simple y de fácil fiscalización, eliminando la necesidad de valor, individualmente de cada bien. Este cambio aportará beneficios concretos tales como:

- a) Simplicidad tributaria: el contribuyente podrá conocer con antelación el monto a pagar, eliminando incertidumbre y errores de cobro.
- b) Reducción de costos administrativos: tanto el Ministerio de Hacienda como el Instituto Nacional de Seguros podrán automatizar el cobro y la fiscalización sin recurrir a complejos modelos de valoración.
- c) Equidad horizontal: todos los propietarios tributarán bajo los mismos criterios, sin distorsiones derivadas del valor comercial del vehículo.
- d) Estabilidad recaudatoria: la recaudación será más predecible y menos susceptible a fluctuaciones del mercado automotriz.

- e) Incentivo a la formalización: al simplificarse el proceso, se reducirá la evasión fiscal y se promoverá la inscripción y pago oportuno.

Desde el punto de vista jurídico, la modificación es plenamente viable dentro del marco constitucional. La jurisprudencia ha reconocido la facultad del legislador para definir los elementos esenciales del tributo, siempre que respete los principios de generalidad, igualdad y legalidad. La tarifa plana cumple con estos principios y fortalece el mandato del artículo 50 de la Constitución Política en cuanto a la búsqueda del bienestar general mediante políticas tributarias justas y sostenibles.

De esta forma, la presente iniciativa pretende modernizar un tributo que, por su antigüedad y estructura, ha perdido coherencia con las condiciones socioeconómicas actuales, a pesar de la reforma introducida en el año 2023. La adopción de un tributo al Derecho de Circulación responde a la necesidad de dotar al sistema tributario de mayor transparencia, simplicidad y justicia.

El país requiere avanzar hacia un modelo tributario que premie la formalidad, reduzca los costos de cumplimiento y elimine las asimetrías derivadas de valoraciones discrecionales. Esta reforma representa un paso firme hacia un esquema tributario moderno, predecible y equitativo, acorde con los estándares internacionales de eficiencia fiscal y con el mandato constitucional de procurar el bienestar general mediante la justicia tributaria.

Por lo anterior, sometemos a la consideración de las señoras y señores diputados, el Proyecto de **LEY PARA LA ELIMINACIÓN DEL MARCHAMO Y CREACIÓN DEL DERECHO DE CIRCULACIÓN EN COSTA RICA.**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY PARA LA ELIMINACIÓN DEL MARCHAMO Y CREACIÓN DEL DERECHO DE CIRCULACIÓN EN COSTA RICA

ARTÍCULO 1. – Creación de una contribución especial única para la circulación de vehículos automotores por las rutas nacionales y cantonales

a) Objeto de la contribución especial. Se establece una contribución especial para todos los vehículos automotores inscritos en el Registro Público de la Propiedad de Vehículos, que circulen por las rutas nacionales y cantonales del país, con el objeto de cubrir la financiación de la construcción y mantenimiento de las rutas nacionales, cantonales y obras afines por las cuales circulan los vehículos automotores sujetos a este tributo.

b) Hecho generador. El hecho generador del tributo es el derecho de los vehículos automotores a circular por todas las rutas nacionales y cantonales del país.

c) Contribuyentes. Son contribuyentes de este tributo las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, de hecho, o de derecho, que sean propietarias de un vehículo automotor.

ch) No están sujetos a esta contribución:

- I. Los vehículos automotores de Estados Extranjeros que los destinen para el uso exclusivo de sus embajadas y consulados acreditados en el país con las limitaciones que se generen de la aplicación, en cada caso, del principio de reciprocidad sobre los beneficios fiscales.
- II. Los vehículos automotores de organismos internacionales que los destinen exclusivamente para sus funciones.
- III. Los vehículos automotores de Gobierno Central y Municipalidades.
- IV. Las ambulancias y unidades de rescate de la Cruz Roja Costarricense, del Sistema Hospitalario Nacional, de los Asilos de Ancianos y del Instituto Nacional de Seguros, así como las máquinas para extinguir incendios.
- V. Las bicicletas.

d) Devengo del tributo, periodo fiscal y pago. El devengo de este tributo se dará en los siguientes momentos:

I. Inicialmente, al momento de la inscripción del bien en los registros oficiales.

II. Posterior a ello, al 30 de setiembre del año calendario previo al periodo fiscal.

El periodo fiscal de esta contribución especial será del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año natural.

Se deberá cancelar de forma anual y será exigible en el periodo del 1 de noviembre al 31 de diciembre del año calendario previo al periodo fiscal. El Ministerio de Hacienda podrá establecer alternativas de pagos parciales anticipados vía Decreto Ejecutivo.

e) Comprobación del pago del tributo para la inscripción. El Registro de la Propiedad de Vehículos no dará curso al traspaso de vehículos si el solicitante no está al día en el pago de este tributo. Para cumplir con lo anteriormente dispuesto, el contribuyente deberá presentar ante el Registro de la Propiedad de Vehículos, el comprobante de pago del tributo referido al período fiscal correspondiente, tal como se establezca en el reglamento.

f) Monto a pagar.

La contribución especial para el derecho de circular a los vehículos se establece en el monto que se indica a continuación:

Tipo	Contribución Especial Anual
Vehículo automotor	¢50,000
Vehículos automotores de transporte público de pasajeros	¢25,000

El Poder Ejecutivo actualizará este monto, vía Decreto Ejecutivo, según la variación anual del Índice de Precios al Consumidor en el año previo al periodo del tributo.

Se establece un aporte anual adicional por vehículo de mil setecientos colones (¢1 700,00). Dicho aporte se distribuirá en la siguiente proporción: el cincuenta y seis por ciento (56%) a la Asociación de Guías y Scouts de Costa Rica; el diez por ciento (10%) al Centro Diurno de Atención al Ciudadano en la Tercera Edad (Ascate); el cuatro por ciento (4%) a la Asociación Hogar de Ancianos de Pérez Zeledón el quince por ciento (15%) al Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (Conapdis) y el quince por ciento (15%) a la Asociación Pueblito de Costa Rica. El aporte se actualizará anualmente con base en el índice de precios al consumidor.

Cuando el contribuyente haya cumplido con la totalidad del pago de esta obligación tributaria, le será entregado las placas del vehículo automotor y el plástico adhesivo distintivo que indica que cumple el derecho de circulación por las rutas nacionales y cantonales.

Tratándose de vehículos exentos se entienden los que se destinen al uso exclusivo de embajadas, consulados, organismos internacionales, Gobierno central, municipalidades, ambulancias, unidades de rescate de la Cruz Roja Costarricense, del sistema hospitalario nacional, de los asilos de ancianos, del Instituto Nacional de Seguros, así como las máquinas para extinguir incendios y las bicicletas; del pago de este tributo, las placas, marchamos o distintivos serán entregados a los interesados previa comprobación de su derecho, mediante nota de la Dirección General de Tributación. Dicha excepción no abarca el seguro obligatorio de vehículos, así como las obligaciones relativas al derecho de circulación.

g) De la recaudación del Tributo. La Dirección General de Tributación deberá autorizar a diferentes agentes recaudadores de los sectores, público y privado, con la finalidad de facilitar la realización del pago de esta carga tributaria.

Estos agentes deberán cumplir con los estándares de calidad y seguridad necesarios para garantizar un proceso de cobro efectivo y confiable para los contribuyentes que así disponga la Dirección General de Tributación, para ser debidamente autorizados.

La Dirección General de Tributación deberá establecer los métodos pertinentes para supervisar que los agentes recaudadores cumplan con los siguientes requisitos:

- I. Registro ante la autoridad fiscal: el agente recaudador debe estar registrado ante la Dirección General de Tributación y cumplir con los requisitos establecidos por este.
- II. Capacitación: el agente recaudador debe contar con un personal debidamente capacitado para llevar a cabo el proceso de cobro del tributo.
- III. Seguridad: el agente recaudador debe contar con medidas de seguridad adecuadas para el manejo del dinero recibido por este cobro.
- IV. Infraestructura: el agente recaudador debe contar con una infraestructura adecuada, incluyendo un sistema de cobro electrónico y en efectivo.
- V. Información: el agente recaudador debe brindar, a los contribuyentes, información clara y precisa sobre el proceso de cobro, así como los plazos y requisitos para el pago del tributo.
- VI. Reportes: el agente recaudador debe presentar reportes periódicos, a la Dirección General de Tributación, sobre los montos recaudados y las cuotas pendientes de pago.
- VII. Responsabilidad: el agente recaudador debe asumir la responsabilidad por los errores o las irregularidades en el proceso de recaudación.

h) Sanción por incumplimiento: En caso de incumplimiento en el pago del tributo la autoridad competente procederá al retiro de la placa de circulación del vehículo.

i) Morosidad en el pago del tributo: Todos los pagos realizados después del plazo fijado legalmente deberán liquidar y pagar una multa equivalente uno por ciento (1%) por cada mes o fracción de mes transcurrido desde el momento en que debió satisfacerse la obligación hasta la fecha del pago efectivo del tributo. Esta sanción se aplicará, también, en los casos en que la Administración Tributaria deba determinar los tributos por disposición de la ley correspondiente. Esta sanción se calculará sobre la suma sin pagar a tiempo y, en ningún caso, superará el veinte por ciento (20%) de esta suma.

j) El Registro Público de la Propiedad de Vehículos queda obligado a:

- I. Mantener actualizado y proporcionar el archivo de propietarios de vehículos, a la Dirección General de la Tributación, con las características de cada vehículo necesarias para la aplicación de esta ley.
- II. El Registro Público de la Propiedad de Vehículos colaborará con la Dirección General de la Tributación, en el sentido de proporcionarle, cuando pudiere hacerlo, el "hardware" y el "software", para que lleve a cabo la depuración de los datos del archivo de propietarios de vehículos, siempre y cuando lo anterior no vaya en detrimento de las labores normales del Registro.

k) Asignación de los recursos. Los ingresos provenientes de la recaudación de esta contribución especial, el Ministerio de Hacienda, por intermedio de la Tesorería Nacional, se los transferirá en el primer trimestre de cada año al que corresponde este tributo, directamente a las siguientes instituciones:

- I. Un cincuenta por ciento (50%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.
- II. Un cincuenta por ciento (50%) a favor de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal, que será girado directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros:
 - a. El cincuenta por ciento (50%), según la extensión de la red vial de cada cantón inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
 - b. El treinta y cinco por ciento (35%), según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN). Los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.
 - c. El quince por ciento (15%) restante será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.

- III. La asignación, transferencia y ejecución presupuestaria de los fondos recaudados de esta contribución especial, cuyos objetivos son los de gastos de capital, estarán excluidas de las restricciones del Título IV de Responsabilidad Fiscal de la República de la Ley N.º 9635 de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas.

ARTÍCULO 2. – Se reforma el Artículo 9 de la Ley N.º 7088 Resolución N.º 18 del Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano.

“ARTICULO 9º.- Se establece un impuesto sobre la propiedad de embarcaciones y aeronaves, que se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Objeto del tributo. Se establece un impuesto anual sobre la propiedad de las aeronaves inscritas en el Registro de Aviación Civil y sobre las embarcaciones de recreo o pesca deportiva inscritas en la Dirección General de Transporte Marítimo. El objeto de este impuesto será la propiedad de embarcaciones y aeronaves, que serán entendidos como activos sujetos a depreciación durante su vida útil.

b) Hecho generador. El hecho generador del impuesto es la propiedad de aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva, según sea el valor que resulte, con posterioridad al ajuste realizado por la deducción de la depreciación, lo que se entenderá en lo sucesivo como su base imponible. El valor sobre el que se lleve a cabo el cálculo del impuesto tendrá como base mínima el monto determinado al final de la depreciación.

La base imponible de aeronaves y embarcaciones se determinará, según corresponda, del siguiente modo:

I. Para las unidades nuevas de primer ingreso, será el valor en aduana consignado en la Declaración Aduanera de Importación, de conformidad con el artículo 251 de la Ley 7557, Ley General de Aduanas, de 20 de octubre de 1995. Para estos efectos, el valor en aduana para la nacionalización se entiende como el valor detallado en la factura comercial de compraventa adquirido en el exterior, más el monto por seguro y flete. El valor en aduana no incluye derechos arancelarios ni impuestos y tasas asociados a la importación, ni demás costos en el proceso de nacionalización.

II. Para las usadas, será el valor más alto contrastado entre el precio de compra o valor de contrato, consignado en la escritura pública, cuando así corresponda, y el valor determinado conforme al subinciso i) del inciso b) de este artículo, cuando sea aplicable.

Cuando en estos casos no exista precio de compra o valor de contrato, el valor corresponderá al promedio simple del valor de la unidad, según información consignada en el Registro Nacional, sobre marca, año, combustible, carrocería y país de fabricación.

c) Contribuyentes. Son contribuyentes de este tributo las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, de hecho, o de derecho, que sean propietarias de aeronaves y embarcaciones citadas en el inciso a).

ch) No están sujetos a este impuesto las aeronaves y embarcaciones de:

1) Los Estados Extranjeros que destinen sus unidades para el uso exclusivo de sus embajadas y consulados acreditados en el país con las limitaciones que se generen de la aplicación, en cada caso, del principio de reciprocidad sobre los beneficios fiscales.

2) Los organismos internacionales que las destinen exclusivamente para sus funciones.

3) El Gobierno Central y la Municipalidades.

4) La Cruz Roja Costarricense, el Sistema Hospitalario Nacional, los Asilos de Ancianos y el Instituto Nacional de Seguros.

d) Devengo del impuesto, periodo fiscal y pagos parciales. El devengo del impuesto se dará en los siguientes momentos:

I. Inicialmente, al momento de la inscripción del bien en los registros oficiales.

II. Posterior a ello, al 30 de setiembre del año calendario previo al periodo fiscal.

El periodo fiscal de este impuesto será del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año natural.

El impuesto deberá cancelarse de forma anual y será exigible en el periodo del 1 de noviembre al 31 de diciembre del año calendario previo al periodo fiscal.

Alternativamente, el impuesto podrá cancelarse mediante la realización de tres pagos parciales anticipados a la fecha en que sea exigible el pago del impuesto del periodo fiscal en cuestión.

Los pagos parciales anticipados del impuesto podrán realizarse de conformidad con los siguientes plazos: el primer pago parcial se efectuará desde el primer día hábil hasta el último día hábil del mes de marzo; el segundo pago parcial se efectuará desde el primer día hábil hasta el último día hábil del mes de junio y el tercer pago parcial se efectuará desde el primer día hábil hasta el último día hábil del mes de setiembre; de forma tal que, para la fecha de exigibilidad del pago del impuesto del periodo respectivo, este haya sido pagado por adelantado en su totalidad.

Para efectos de la realización de los pagos parciales anticipados correspondientes a este impuesto, el Ministerio de Hacienda deberá habilitar los medios electrónicos o digitales necesarios, dentro de los que se incluye la Administración Tributaria Virtual (A TV), la página oficial del Ministerio de Hacienda, o los que sean de más fácil acceso y uso para el contribuyente, para que este realice los pagos parciales anticipados del impuesto a la propiedad de aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva, cada año de previo a la fecha de nacimiento de la obligación.

e) Comprobación del pago del impuesto para la inscripción. El Registro de Aviación Civil o la Dirección General de Transporte Marítimo, no dará curso al traspaso de aeronaves o embarcaciones, si el solicitante no está al día en el pago de este impuesto.

Para cumplir con lo anteriormente dispuesto, el contribuyente deberá presentar ante el registro respectivo, el comprobante de pago del impuesto, referido al período fiscal correspondiente, tal como se establezca en el reglamento.

f) Cálculo del impuesto.

Las tarifas establecidas son progresivas. El impuesto sobre la propiedad de aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva se calculará tomando la base imponible que le corresponde a cada vehículo, según lo establecido en el inciso b) de este artículo, a la que se le deberá aplicar la depreciación correspondiente.

Para efectos de la depreciación, la vida útil aplicable a las aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva será de quince años. De forma anual, le será aplicable al valor inicial de la aeronave o embarcación, según su año, modelo, el siguiente factor de depreciación anual y acumulada:

Años	Anual	Acumulada
1	10,30%	10,30%
2	10,00%	20,30%
3	9,50%	29,80%
4	8,90%	38,70%
5	7,80%	46,50%
6	6,80%	53,30%
7	6,00%	59,30%
8	5,20%	64,50%
9	4,50%	69,00%
10	4,00%	73,00%
11	3,50%	76,50%
12	3,10%	79,60%
13	2,80%	82,40%
14	2,50%	84,90%
15	2,20%	87,10%

Cada aeronave o embarcación tendrá como base mínima de cálculo el valor determinado al quinceavo año, al final de la depreciación. Las tarifas aplicables serán las siguientes:

Para embarcaciones y aeronaves:

<u>Base Imponible</u>	<u>Tipo Impositivo.</u>
Hasta ₡ 220.000,00	₡ 23.100,00
	Monto equivalente a cinco por ciento (5%)
	de un salario base, definido de conformidad
	con el Artículo 2º de la Ley 7337, de 05 de
	mayo de 1993.
Sobre el exceso de ₡ 220.000 y hasta ₡ 3.020.000	0,60%
Sobre el exceso de ₡ 3.020.000 y hasta ₡ 4.020.000	1,80%
Sobre el exceso de ₡ 4.020.000 y hasta ₡ 5.030.000	2,10%
Sobre el exceso de ₡ 5.030.000 y hasta ₡ 6.030.000	2,50%
Sobre el exceso de ₡ 6.030.000 y hasta ₡ 10.050.000	2,80%
Sobre el exceso de ₡ 10.050.000 y hasta ₡ 13.070.000	3,15%
Sobre el exceso de ₡ 13.070.000	3,50%

De forma anual, el Poder Ejecutivo deberá indexar, por medio de decreto ejecutivo, los valores en los tramos supra establecidos sobre los cuales aplican las escalas de tipos impositivos. La indexación aplicable será la que resulte de la variación interanual del promedio anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC), definido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La indexación será aplicable únicamente a los valores en los tramos sobre los cuales aplican las escalas de tipos impositivos, los cuales deberán estar a disposición del contribuyente un mes antes de la entrada en vigencia del cobro del impuesto.

En consecuencia, la fórmula aplicable de forma permanente año con año para calcular el impuesto sobre la propiedad de aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva, será la siguiente:

$$I = [M + \sum_{n=1}^N (V_M - L_{n-1}) * T_n] - D$$

Donde:

I = Impuesto sobre la propiedad de aeronave o embarcación de recreo o pesca deportiva.

M = Monto mínimo del impuesto, que corresponderá al monto a un cinco por ciento (5%) de un salario base para embarcaciones y aeronaves.

$\sum_{n=1}^N$ = Suma de los excesos que resulten de los montos estipulados en los tramos, según corresponda para embarcaciones y aeronaves.

VM = Valor de mercado, entendido este como el valor del vehículo embarcación y aeronave que resulte de la aplicación de las deducciones por depreciación establecidas en este inciso, a partir del cual se obtendrá la base imponible para efectos del cálculo del impuesto.

N = Es el número de tramos establecidos en el proyecto para el valor según corresponda para embarcaciones, aeronaves.

Ln-1 = Es el monto máximo entendido como límite estipulado en el tramo anterior.

Tn = Es la tasa impositiva del tramo N, según corresponda para embarcaciones, aeronaves.

Al cálculo anterior, y en tanto las aeronaves o embarcaciones de recreo o pesca deportiva son objeto de depreciación, no les será aplicable el reajuste de su valor, ni la adición de ninguna variable a la fórmula anterior, por medio de la inclusión de cifras relacionadas con la inflación.

En caso de que el contribuyente elija pagar el impuesto mediante pagos parciales anticipados, el monto a pagar corresponderá al resultado del cálculo del impuesto inmediatamente anterior dividido entre tres, de manera que el contribuyente pueda cancelar el impuesto en tres montos iguales.

Para los importados de primer ingreso se habilitará el pago del impuesto mediante pagos parciales anticipados, partiendo de la fecha en la escritura de compraventa en la que se adquiriera la aeronave o embarcación de recreo o pesca deportiva.

Cuando no exista información sobre el valor de una determinada aeronave o embarcación de recreo o pesca deportiva en el mercado interno, se autoriza a la Dirección General de Tributación para que utilice un valor similar o equivalente del "año modelo", para calcular el impuesto.

Las tarifas porcentuales establecidas para los fines de este impuesto no podrán ser modificadas ni ajustadas como resultado de la inflación. Con respecto a los valores de los tramos, estos serán modificados según lo establecido en este inciso con respecto a la indexación.

g) Pago del impuesto. La Dirección General de Tributación liquidará el impuesto sobre la propiedad con base en los datos de los respectivos registros y de acuerdo con los valores fijados en la forma señalada en el inciso f) de este artículo. El Ministerio de Hacienda deberá habilitar los medios electrónicos o digitales necesarios, dentro de los que se incluye la Administración Tributaria Virtual (A TV), la página oficial del Ministerio de Hacienda, o los que sean de más fácil acceso y uso para el contribuyente, para que este realice los pagos parciales anticipados del impuesto a la propiedad de aeronaves o embarcaciones

de recreo o pesca deportiva, previo a la fecha del nacimiento de la obligación. Lo anterior podrá determinarse por vía reglamentaria o por la vía de resolución emitida de conformidad con el artículo 99 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios.

La Dirección General de Tributación deberá autorizar a diferentes agentes recaudadores de los sectores, público y privado, con la finalidad de facilitar la realización del pago de este impuesto.

h) Sanción. La mora en el pago del impuesto será sancionada con una multa del diez por ciento (10%) mensual, por cada mes de atraso, que se aplicará sobre el monto del impuesto que debió pagarse, pero el total no podrá exceder de ese monto.

i) La obligación de pagar este impuesto constituye una carga real, que pesa con preferencia sobre cualesquiera otros gravámenes, además de constituir una deuda personal del propietario, con los privilegios establecidos en los artículos 993 y 1000 del Código Civil.”

Rige a partir de su publicación

**GILBERTO CAMPOS CRUZ
DIPUTADO**