



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST-IJU-068-2023

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

“LEY PARA EVITAR EL INCREMENTO ANUAL DEL VALOR FISCAL DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PAGO DE LOS DERECHOS DE CIRCULACIÓN: REFORMAS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE REAJUSTE TRIBUTARIO Y RESOLUCIÓN 18ª CONSEJO ARANCELARIO Y ADUANERO CENTROAMERICANO, N° 7088, DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1987”

EXPEDIENTE N° 22.809

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
GUSTAVO RIVERA SIBAJA
ASESOR PARLAMENTARIO**

**SUPERVISADO POR:
SELENA REPETTO AYMERICH
JEFA DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
DIRECTOR A.I**

28 MARZO, 2023



TABLA DE CONTENIDO

ANÁLISIS TÉCNICO	3
A) RESUMEN DEL PROYECTO	3
B) ANTECEDENTES	3
C) VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	3
D) ANÁLISIS DEL ARTICULADO	4
E) CONSIDERACIONES FINALES	7
F) TÉCNICA LEGISLATIVA	7
G) PROCEDIMIENTO	8
<i>Votación</i>.....	8
<i>Delegación</i>.....	8
<i>Consultas</i>	8
H) FUENTES	8



AL-DEST-IJU-068-2023

INFORME JURÍDICO

“LEY PARA EVITAR EL INCREMENTO ANUAL DEL VALOR FISCAL DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN EL PAGO DE LOS DERECHOS DE CIRCULACIÓN: REFORMAS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE REAJUSTE TRIBUTARIO Y RESOLUCIÓN 18ª CONSEJO ARANCELARIO Y ADUANERO CENTROAMERICANO, No. 7088, DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1987”

EXPEDIENTE N° 22.809

ANÁLISIS TÉCNICO

a) Resumen del Proyecto

El proyecto consta de un único artículo mediante el cual se propone modificar la fórmula que se utiliza para actualizar el valor fiscal de los vehículos, mismo que sirve como base para calcular el impuesto a la propiedad de vehículos que se cobra con los derechos de circulación cada año.

La fórmula actual consta de tres variables: inflación según el Índice de Precios al Consumidor (IPC), porcentaje de depreciación fijo de 10% anual y variable de tasa de carga tributaria.

El proyecto propone reformar solo una de ellas: la de depreciación, sustituyendo el 10% anual, por ese mismo porcentaje, pero escalonado durante 10 años de modo que el vehículo termine depreciado en un 100% al final del decenio.

b) Antecedentes

No se han encontrado antecedentes en la corriente legislativa proponiendo una modificación tan específica para la actualización del valor fiscal de los vehículos como base impositiva.

c) Vinculación con Objetivos de Desarrollo Sostenible

El proyecto no tiene relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

d) Análisis del Articulado

ARTÍCULO ÚNICO - Se reforma el inciso f), numeral 1) del artículo 9, de la Ley Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano, Ley N° 7088 de 30 de noviembre de 1987, para que en adelante se lea así:

Ley N° 7088	Proyecto
<p>ARTICULO 9° - Se establece un impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, que se regirá por las siguientes disposiciones:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cálculo del impuesto.</p> <p>(...)</p> <p>El Poder Ejecutivo actualizará la lista de valores de los vehículos citados en el párrafo primero de este numeral; asimismo, los montos de la tabla anterior, con un índice de valuación determinado por el comportamiento de la tasa de inflación (índice de precios al consumidor que calcula la Dirección General de Estadística y Censos), una tasa de depreciación anual del diez por ciento (10 %) y la tasa de variación de la carga tributaria que afecta la importación de cada tipo de vehículo. Con base en el crecimiento de la tasa de inflación, la tasa mínima de seis mil colones (¢6.000,00) se actualizará anualmente mediante decreto ejecutivo.</p>	<p>ARTICULO 9° - Se establece un impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, que se regirá por las siguientes disposiciones:</p> <p>(...)</p> <p>f) Cálculo del impuesto.</p> <p>(...)</p> <p>El Poder Ejecutivo actualizará la lista de valores de los vehículos citados en el párrafo primero de este numeral; asimismo, los montos de la tabla anterior, con un índice de valuación determinado por el comportamiento de la tasa de inflación (índice de precios al consumidor que calcula la Dirección General de Estadística y Censos), una tasa de depreciación anual escalonada de la siguiente manera: del veinte por ciento (10 %), para el primer año; del veinte por ciento (20%) para el segundo año; del treinta por ciento (30%) para el tercer año; del cuarenta por ciento (40%) para el cuarto año; del veinte por ciento (50 %), para el quinto año; del sesenta por ciento (60%) para el sexto año; del setenta por ciento (70%) para el sétimo año; del ochenta por ciento (80%) para el octavo año; del noventa por ciento (90%) para el noveno año, y del cien por ciento (100%) para el décimo año; y la tasa de variación de la carga tributaria que afecta la importación de cada tipo de vehículo. Con base en el crecimiento de la tasa de inflación, la tasa mínima de seis mil colones (¢6.000.00) se actualizará anualmente mediante decreto ejecutivo.</p> <p>(...).”</p>

Error formal o material

En el primer año, mientras que la tarifa escalonada en letras es “*veinte*”, en números se indica que es “10%”. Es un evidente error material que debe corregirse.

La fórmula es omisa en cuanto al supuesto en que empieza a aplicar

El cambio se reduce a modificar la fórmula de depreciación, que junto con los otros dos factores (IPC y la variación carga tributaria) determinan la forma de calcular o actualizar el valor fiscal de los vehículos.

La fórmula de depreciación actual es un 10% fijo anual sin ningún otro límite. Cada año la depreciación le restaría un 10% de su valor con respecto al año anterior.

La fórmula propuesta es un 10% escalonado acumulado durante 10 años. Suponemos que tomando como base el primer año de aplicación de la fórmula que sería con la aplicación de la ley.

Decimos que “suponemos”, porque el proyecto no fija la base inicial, lo cual es una omisión y un error de técnica legislativa que debe corregirse para evitar posteriores problemas operativos en la interpretación y la aplicación de la regla.

Véase que la fórmula únicamente indica el porcentaje de depreciación a aplicar año con año, pero no indica expresamente a partir de cuando empezar a contar.

Y es que de hecho existen varios supuestos: A partir de la vigencia de la ley, pero también a partir de la importación del vehículo (lo cual no diferenciaría nuevos ni usados), a partir del año de fabricación del vehículo, o partir del año de su inscripción.

Como se observa la norma es omisa en un elemento importante para determinar la base del posterior impuesto a cobrar, y por tanto es un error de técnica legislativa que debe corregirse.

De principio y por el fondo no se observan problemas jurídicos

Con la salvedad del problema antes señalado, y refiriéndose solo por el fondo o lo que se denomina “la idea de legislar”, está claro que una modificación legal en el cálculo de la base para el cobro de impuestos no tiene problemas jurídicos, porque es un asunto de discrecional de política fiscal, cumple el requisito de reserva legal y no parece ni desproporcionado ni irrazonable, y se trata más bien de intentar rebajar la carga impositiva (modificando la base de cálculo) y no aumentarla.

El impacto en el cobro del impuesto es relativo

Dicho lo anterior se observa que, si bien la reforma propuesta significa una mejora o un rebajo en

el cálculo de la base impositiva, realmente es tan poco que prácticamente resultará insensible para los contribuyentes.

En cuanto a la depreciación, la fórmula actual es un 10% anual fijo. Eso significa que cada año el vehículo reduce su valor con respecto al año anterior y así indefinidamente o sin límite.

Con la fórmula propuesta, no hay modificación para el primer año (como quiera que sea que este se contabilice) pues en los dos supuestos aplicaría un 10% de depreciación.

Para el segundo año consistiría en que mientras la fórmula actual vuelve a aplicar un 10% pero sobre el precio ya depreciado, en cambio con la fórmula propuesta se aplica un 20% pero sobre el precio original, con lo cual la rebaja para el primer año es solo de un 1% en el valor del vehículo con respecto a la fórmula actual, y sobre esa diferencia habría que cobrar el porcentaje de impuesto (que en el mayor caso alcanza un 3,5%), por lo que la rebaja por año sería en el mejor de los casos de un 0,035% en el monto del impuesto, algo que realmente no tiene mucha significación económica.

Mostramos en la siguiente tabla la diferenciaría de como operaría la fórmula del proyecto con respecto a la actual, con un precio hipotético de 100 millones de colones para facilitar los cálculos:

Valor inicial 100 Millones	Fórmula actual	Proyecto
PRIMER AÑO	90	90
SEGUNDO AÑO	81	80
TECER AÑO	72.9	70
CUARTO AÑO	65.61	60
QUINTO AÑO	59.04	50
SEXTO AÑO	53.14	40
SÉPTIMO AÑO	47.82	30
OCTAVO AÑO	38.74	20
NOVENO AÑO	34.86	10
DÉCIMO AÑO	31.38	0

Téngase en cuenta que estos porcentajes muestran la diferencia en la depreciación del vehículo. Sobre ese porcentaje debe calcularse luego el impuesto que en el mayor de los casos es de un 3,5% sobre ese valor.

Por eso decimos que, si bien la reforma propuesta significa una rebaja, realmente no es en términos muy significativos.

A lo anterior debe sumarse el hecho de que, con la fórmula actual, los vehículos siguen depreciándose después de los 10 años, mientras con el proyecto, una vez concluido el decenio, ya no perderían más de su valor fiscal porque el mismo sería igual a cero, algo que no se ajusta a la realidad.

La fórmula de depreciación: un criterio técnico o una decisión del legislador

Siendo una cuestión absolutamente discrecional llamamos la atención nada más que aquí se imponen dos visiones sobre la forma de legislar: O se remite a una fórmula o algún criterio técnico para calcular el valor fiscal de los vehículos con mayor o menos acierto; o se sustituye el criterio técnico por el arbitrio puro y simple del legislador, como se propone en el proyecto sin ningún sustento técnico.

Está claro que la “depreciación” real de los vehículos no se actualiza por una fórmula fija ni un porcentaje determinado, pero la valoración que corresponde sería cual se ajusta mayormente a la realidad, lo que reiteramos una vez más, es una decisión política de conveniencia u oportunidad del legislador, y ciertamente no un problema técnico.

e) Consideraciones Finales

Por el fondo, proponer la modificación de cálculo de la base impositiva de los vehículos es un asunto de discrecionalidad política fiscal que no tiene problemas jurídicos.

Por la forma el proyecto tiene dos problemas puntuales: un error material en la tarifa escalona del primer año (las letras no corresponden a los números) y la omisión grave en indicar cual es el parámetro base o a partir del cual cuentan los años de la tarifa escalonada que propone.

Son dos aspectos que deben corregirse para no comprometer la viabilidad jurídica de la propuesta.

En el plano del impacto económico se observa que, si bien la propuesta puede significar una depreciación más acelerada del vehículo, y con ello una reducción en el pago del impuesto a la propiedad, en la medida que el impuesto es una tasa reducida de ese valor, el impacto es relativo y realmente no muy significativo, y favorece más a los vehículos más viejos que a los nuevos (pues es en los últimos años donde más se acumula la diferencia porcentual).

f) Técnica Legislativa

La fórmula propuesta no identifica el parámetro inicial dentro del cual debe empezarse a contar los años para aplicar el porcentaje de depreciación.

Esto es un aspecto de técnica legislativa que debe corregirse necesariamente.



g) Procedimiento

Votación

Este proyecto puede ser aprobado con la mayoría absoluta de los presentes que dispone el artículo 119 de la Constitución Política.

Delegación

Este proyecto puede NO ser delegado a conocimiento de una Comisión con Potestad Legislativa Plena, según dispone el artículo 124 párrafo tercero de la Constitución Política, por constituir su contenido materia tributaria, en consecuencia, debe ser conocido y votado necesariamente en el Plenario Legislativo.

Consultas

Obligatorias

- NO TIENE

Facultativas

- Ministerio de Hacienda

h) Fuentes

- Ley de Reajuste Tributario y Resolución 18ª Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano. Ley N° 7088 del 30 de noviembre de 1987:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=12540

Elaborado por: GRS
/*afr//28-03-2023
c.archivo//22809IJU//s-sil