

24 de junio de 2016

N° 321

Transporte y gobierno enfrentados por impuestos

Los conflictos tributarios entre transportistas y gobierno parecen haber llegado para quedarse. En menos de cuatro meses, el país ha soportado dos bloqueos de carreteras, protagonizados por el transporte pesado. Hasta ahora, de poco han servido las negociaciones y las mesas de trabajo para buscar acuerdos a las demandas del transporte de carga internacional e interdepartamental. El conflicto sigue latente, y con escasos visos de solución.

Lo que más llama la atención es el hecho de que el pliego petitorio de los gremios del transporte, principalmente de la Cámara Boliviana del Transporte, está centrado casi enteramente en cuestiones tributarias como la universalización de las facturas para el descargo de crédito fiscal; el análisis de Tasa Cero IVA para el transporte; el período de prescripción de deudas tributarias, y el monto de las multas por Incumplimiento de deberes formales; la eliminación del descuento del 30 por ciento del crédito fiscal por compras de combustible; el pedido de control y fiscalización de empresas extranjeras de transporte internacional (forwards y navieras).

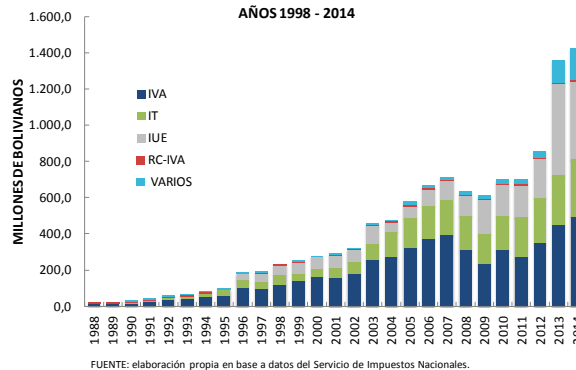
Recaudacionismo a ultranza

¿Pero cuál es el origen de todos estos reclamos que conflictúan la relación con el gobierno de un sector generalmente muy influyente en esferas oficiales, al punto de verse obligado a adoptar medidas de presión?

La respuesta es que se trata de la reacción de un sector económico que se siente afectado por un conjunto de cambios en la política tributaria, cambios que suponen la intensificación de la presión tributaria, en el afán del gobierno por incrementar a como dé lugar las recaudación tributaria. Todo ello cuando las finanzas públicas resienten el impacto de los menores ingresos de exportación y se dispara el déficit fiscal.

Como resultado, la recaudación de los impuestos de renta interna en el sector de transporte se mantiene en un nivel considerablemente alto, y de modo que sus efectos recaen fuertemente sobre la actividad de este sector. (Gráfico 1).

GRÁFICO 1
RECAUDACIÓN DE IMPUESTOS POR RENTA INTERNA DEL SECTOR DE
TRANSPORTE
AÑOS 1998 - 2014



Lo que no es creciente es el consumo de los hogares, que a partir de la gestión 2014, presenta tasas menores de crecimiento. Esto significa que la recaudación fiscal proviene menos del crecimiento de la actividad económica (en realidad en desaceleración) que de un mayor ejercicio de fiscalización y de cobros punitivos sobre un universo reducido de contribuyentes.

Sin poder descargar facturas

Una forma de incrementar la recaudación tributaria es reducir la posibilidad legal de los contribuyentes de realizar descargos de facturas, bajo el principio de separación de las actividades personales y empresariales, lo cual le sirve al SIN para restringir los rubros admitidos como válidos para la acreditación fiscal. De hecho, actualmente los contribuyentes pagan montos más altos de impuestos -aunque la tasa de éstos no se haya modificado-, y lo mismo ocurre con las empresas que, de este modo, incurrir en gastos administrativos mayores.

Desde ya, el sector del transporte no encuentra la forma de que se le reconozca como crédito fiscal una serie de gastos realizados en el curso de su actividad. Por ejemplo, en la compra de combustible para vehículos, rige un límite de 70 por ciento del valor de la compra para efectos de crédito fiscal, de modo que un 30 por ciento está fuera del alcance del descargo tributario.

Por lo demás, muchos de los proveedores de bienes y servicios al sector de transporte -generalmente informales-, simplemente no emiten facturas, lo cual priva a los transportistas de poder descargarse de ese tipo de gastos, a pesar de estar directamente

relacionados con su labor económica principal. Se entiende así que el transporte pesado esté demandando tanto la “universalidad” de las facturas para el descargo del crédito fiscal, como también la ampliación del régimen general de contribuyentes a otros sectores con los cuales mantienen un intercambio económico, pero que no entregan facturas o recibos con valor legal para fines impositivos.

Deudas tributarias, sanciones y multas

También se han endurecido las sanciones y multas por incumplimiento de deberes (errores u omisiones en declaraciones juradas, etc.), muchas veces con penalidades notablemente severas y no siempre justificadas, y a menudo por decisiones discrecionales y abusivas de los funcionarios de impuestos, al amparo de algunas nuevas disposiciones aprobadas mediante el irregular mecanismo de las leyes financieras (o bien de resoluciones administrativas-RND) que conceden muchas más atribuciones al SIN para fiscalizar y aplicar medidas sancionatorias, sin que sea posible discernir si se actúa bajo principios de justicia tributaria o simplemente por encono, por hostigamiento político o sencillamente por el afán de recaudar más.

Es en este marco que debe entenderse el pedido del autotransporte de modificación del período de prescripción de las deudas tributarias, para retornar a los 4 años que había establecido el Código Tributario, pero que luego fuera elevado a 5, 10 y 13 años, de forma progresiva, mediante la Ley del Presupuesto N° 317 de 12/12/2012. La referida modificación incluyó la imprescriptibilidad de la deuda tributaria, ergo, hereditaria.

Modificaciones al Código Tributario

Actualmente está en trámite legislativo la aprobación del Proyecto de Ley PL-153/2016-2017, que modifica 3 artículos del Código Tributario. La propuesta normativa establece una tasa de interés fija y gradual de la deuda tributaria de 4 por ciento en los primeros 4 años de mora, luego del 6 por ciento hasta el séptimo año, y de 10 por ciento a partir del octavo año. Estas tasas reemplazan el concepto de tasa variable, indexada a la UFV y normada por el artículo 47 del Código Tributario. Según el Ministerio de Economía, la tasa variable llegaba hasta un 20 por ciento, pero con la nueva propuesta las tasas de interés pasan a ser fijas por periodos y entre el 4 por ciento y 10 por ciento.

También se establece una tasa de interés única de 4 por ciento para que los contribuyentes con multas elevadas,

se acojan a la figura del “arrepentimiento eficaz” y puedan reprogramar sus deudas hasta el 31 de diciembre de 2016, la misma que se aplicará hasta el décimo día de la notificación con la Vista de Cargo o Auto Inicial, o en el caso de declaraciones juradas con pagos en defecto hasta la notificación del inicio de ejecución tributaria, quedando extinguidas la sanción pecuniaria en esta etapa de trámite.

La norma comprende otros beneficios para la regularización de obligaciones con reducciones de multas que pueden ir hasta un 70 u 80 por ciento, según el estado de la notificación del adeudo tributario. Adicionalmente, se reduce el periodo de prescripción de la deuda a ocho años, salvo los casos de contribuyentes que incurran en delitos tributarios o realicen operaciones comerciales y/o financieras en países de baja o nula tributación, a los que se les aplicará un periodo adicional de dos años para que la Administración Tributaria los pueda fiscalizar antes que su deuda prescriba.

Así y todo, el proyecto de ley no satisface la expectativa del transporte, puesto que mantiene los tres componentes de la determinación de la deuda tributaria (conversión a UFVs, intereses y multa del 100 por ciento del tributo omitido). Tampoco atiende el pedido de tasas de interés más bajas y mayor flexibilidad en los pagos, y menos aún la supresión del pago de multas. Queda entonces la duda de si esta acción legislativa dará salida real al conflicto actual.

Propuesta

Más allá de cómo se encauce la negociación del transporte con el gobierno, lo evidente es el divorcio entre un sistema tributario disfuncional y las necesidades y posibilidades de los agentes económicos y sociales agobiados por el afán recaudacionista del gobierno y expuestos al arbitrio y los abusos de poder. Mientras los contribuyentes demandan reglas claras y estables, simplicidad en las obligaciones y los pagos y un régimen tributario equitativo y progresivo, con un alcance cada vez mayor y no reducido a unos cuantos sectores y empresas, la política recaudacionista implanta una lógica tributaria regresiva y caótica y cuyo efecto perverso es empujar a la informalización.

A la vista de todo ello, ¿no habrá llegado la hora de buscar remedios de fondo a un sistema tributario que ya no se sostiene y que, por lo mismo, plantea la necesidad de rediseñar los fundamentos, objetivos e instrumentos del régimen tributario nacional?



@fmilenio



facebook.com/fundacion.milenio