

**Al contestar refiérase
al oficio n.º 07331**

26 de marzo, 2025
DFOE-FIP-0166

Señora
Flor Sánchez Rodríguez
Comisiones Legislativas VI
ASAMBLEA LEGISLATIVA
Area-Comisiones-VI@asamblea.go.cr
fsanchez@asamblea.go.cr

Estimada señora:

Asunto: Asesoría sobre el texto base del proyecto de ley denominado “IMPEDIMENTO AL MINISTERIO DE HACIENDA PARA EL COBRO ABUSIVO DEL IMPUESTO SOBRE LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, AERONAVES Y EMBARCACIONES”, Expediente Legislativo N°24.724.

Nos referimos a su oficio N° AL-CPAHAC-568-2024-25 del 17 de marzo de 2025, mediante el cual comunica que la Comisión Permanente de Asuntos Hacendarios requiere el criterio de la Contraloría General de la República (CGR) sobre el proyecto de ley denominado “IMPEDIMENTO AL MINISTERIO DE HACIENDA PARA EL COBRO ABUSIVO DEL IMPUESTO SOBRE LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES, AERONAVES Y EMBARCACIONES”, tramitado mediante expediente legislativo N° 24.724 sobre el cual se procede a emitir la presente asesoría, conforme a las competencias del Órgano Contralor.

I. Consideraciones relevantes que busca el proyecto de ley en su exposición de motivos

La introducción del proyecto se refiere a algunas características del impuesto sobre la propiedad de vehículos, establecido en el artículo 9 de la ley 7088 de 30 de noviembre de 1987 y sus reformas, en lo que considera una amplia discrecionalidad del Ministerio de Hacienda para determinar la base imponible, para lo cual agregaba un ajuste por inflación. La reforma por ley 10390 de 2 de octubre de 2023, indica, estableció reglas claras para la determinación de la base imponible, entre otros cambios.

DFOE-FIP-0166

2

26 de marzo, 2025

Abunda sobre la normativa vigente antes de dicha ley, acerca de la actualización de valores, entre cuyos elementos figuraba la tasa de inflación medida por el índice de precios al consumidor (IPC). Cuestiona este ajuste, que considera violatorio del inciso 13, artículo 121 de la Constitución Política, ya que la inflación, indica, no es aplicable a un bien que está siendo objeto de depreciación. De ahí que se presentaran aumentos de la base imponible y del impuesto a pagar, de un año a otro, menciona.

Resume algunos puntos de la reforma introducida por ley 10390, como la determinación del valor CIF como valor inicial, con una depreciación en línea recta durante la vida útil del vehículo, y una norma específica en el caso de vehículos usados de primer ingreso, con propósitos de evitar fraudes al fisco, según aduce, consignando el valor más alto entre el precio de compra o de contrato y el valor CIF. Indica también que para la flota circulante a la entrada de vigencia de la ley, la base sería el valor de Hacienda en el Registro de la Propiedad.

Agrega diferentes citas de la tramitación del proyecto de ley, que, según argumenta, manifiestan la voluntad del legislador de establecer una base imponible cierta, cuyo valor se redujera con el tiempo hasta el final de la depreciación aplicable.

Comenta que, no obstante, el Ministerio de Hacienda aumentó el valor de una parte importante de vehículos entre 2024 y 2025, y explica que dicha situación se origina en que dicho ministerio consideró, a los vehículos que fueron nuevos en 2024 y pagaron el período 2024 sobre el valor CIF, como flota circulante en 2025, lo cual califica de violatorio de la voluntad del legislador.

Este proyecto de ley, según explica, prohíbe explícitamente al Ministerio de Hacienda aumentar el valor de cualquier vehículo de un año al siguiente, establece que, una vez que se haya determinado la base imponible para un vehículo automotor, aeronave o embarcación de acuerdo con lo dispuesto por la ley, esta será su base imponible durante el resto de su vida útil, y ajusta las bases imponibles de los vehículos afectados por la situación comentada.

Expresa la forma en que se calcularán las bases imponibles a partir del próximo cobro del impuesto y por el resto de la vida útil del vehículo: el valor CIF para los vehículos nuevos de primer ingreso, el mayor entre el valor CIF y el precio de compra o contrato para los usados de primer ingreso, y el valor asignado en el Registro Nacional para la flota circulante a la entrada en vigencia de la ley 10.390.

DFOE-FIP-0166

3

26 de marzo, 2025

A tales efectos modifica, en su artículo 1, el artículo 9 de la ley 7088 de 30 de noviembre de 1987, inciso b) referente a la base imponible, en los términos expuestos, como acápite i, ii e iii; en artículo 2 deroga el transitorio VI de la ley 10.390 de 2 de octubre de 2023, incluye un Transitorio I que ordena al Ministerio de Hacienda ajustar la base imponible de aquellos vehículos a los que se les aumentó entre 2024 y 2025 a lo establecido en acápite i, inciso b) del artículo 9 citado; en Transitorio II dispone la aplicación del factor de depreciación, según inciso f) del artículo 9 citado, sobre el valor determinado según acápite ii y iii del inciso b) del citado artículo 9; en Transitorio III se dispone la reglamentación de la ley 10390 y la presente, de ser aprobada, en un plazo de un mes desde su entrada en vigencia.

II. Análisis al texto del proyecto de ley

El análisis del Órgano Contralor se enmarca dentro de sus competencias, por lo que aquellos aspectos del articulado que no correspondan a las atribuciones de la CGR no serán abordados, ya que dichos temas son competencia de otras instancias especializadas, conforme al ordenamiento jurídico vigente. En ese contexto, se exponen las siguientes observaciones.

Con motivo del proyecto de ley N°23.761, que modificaba la forma de ajustar valores y escalas para efectos de este impuesto, la Contraloría expresó que la recaudación podría sufrir efectos negativos relevantes en el mediano plazo, aun cuando dicho proyecto en forma inmediata pudiera haber tenido neutralidad en el ingreso fiscal, como se pretendía.¹ Lo anterior por cuanto a los valores de los vehículos solamente se les aplicaba la depreciación (hacia abajo), y a las escalas que establecen las tarifas solamente la inflación (regularmente hacia arriba), a diferencia del texto entonces vigente, que aplicaba ambos factores de cambio a escalas y valores. Estos cambios se materializaron, con otros niveles, en la ley 10.390, cuyos efectos en recaudación han sido objeto de análisis en algunos documentos del órgano contralor.²

Dado que el presente proyecto de ley estaría incidiendo a la baja en la recaudación, es importante considerar su eventual efecto fiscal, del cual no se adjunta un cálculo directo o su proyección, o sus posibles formas de compensación para no incidir en la sostenibilidad financiera, en particular considerando la destinación de este tributo.

¹ DFOE-FIP-0389(12.770) de 21-09-2023.

https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2023/SIGYD_D/SIGYD_D_2023015398.pdf

² DFOE-FIP-MTR-00034-2024, Gráfico 8,

https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2024/SIGYD_D/SIGYD_D_2024016352.pdf, también

DFOE-FIP-MTR-00005-2024, Gráfico 2, sobre los efectos a mediano plazo.

<https://sites.google.com/cgr.go.cr/monitoreocgr/2024/pp-2024/dfoe-fip-mtr-00005-2024>

DFOE-FIP-0166

4

26 de marzo, 2025

III. Conclusiones

A partir del análisis realizado, la Contraloría General concluye que el proyecto estaría reduciendo los ingresos del erario público, en comparación con la aplicación de la normativa vigente, por lo que se sugiere efectuar las estimaciones pertinentes, y eventuales formas de compensación en el erario público.

Atentamente,

Julissa Sáenz Leiva
Gerente de Área

Juan Ernesto Cruz Azofeifa
Fiscalizador

CGR | Firmado
digitalmente
Valide las firmas digitales

EZR/dam

Ce: Despacho Contralor | CGR
Gerencia División de Fiscalización Operativa y Evaluativa | CGR

G: 2025000609-8

NI: 6472-2025