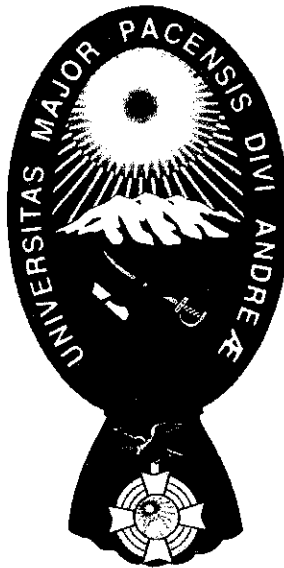


UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE AUDITORIA
DIPLOMADO EN TRIBUTACIÓN



**“IMPUESTOS A LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL”**

ELVA ESTHER MALDONADO TORRICO

LA PAZ – BOLIVIA
2005

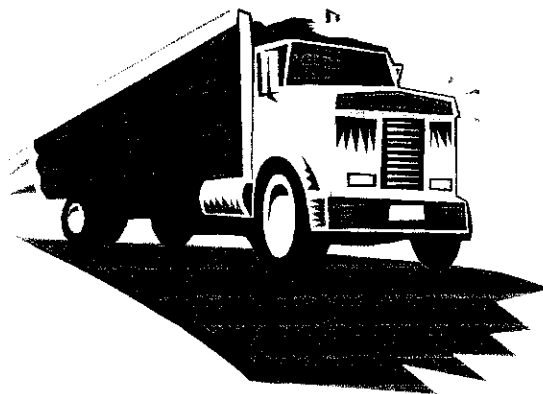
INDICE

CAPITULO I	PAG
INTRODUCCION	
1.- ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	1
2.- JUSTIFICACIÓN	1
3.- PROBLEMA	2
4.- OBJETIVOS	4
5.- MARCO CONCEPTUAL	4
5.1 Definición de Impuesto	4
5.2 Definición de Costo- Beneficio	5
5.3 Definición del IVA	5
5.4 Hecho Generador o Hecho imponible	6
6.- METODOLOGÍA	6
CAPITULO II	
IMPUESTO LEGISLACIÓN BOLIVIANA - LEY 843	
2.1 IMPUESTO IVA	7
2.1.1 Objeto	8
2.1.2 Sujeto	8
2.1.3 Nacimiento Hecho Imponible	9
2.1.4 Liquidación	9
2.1.5 Debito Fiscal	10
2.1.6 Crédito Fiscal	10
2.1.7 Diferencia entre Debito y Crédito Fiscal	11
2.1.8 Período Fiscal de Liquidación	11

2.1.9	Alícuotas	11
CAPITULO III		
IMPUESTO DECISIÓN 599 COMUNIDAD ANDINA		
3.1	IMPUESTO TIPO VALOR AGREGADO	12
3.1.1	Ámbito de Aplicación	13
3.1.2	Definiciones	13
3.1.3	Hecho Generador	15
3.1.4	Reglas de Territorialidad de servicios	15
3.1.5	Exportación de Servicios	16
3.1.6	Servicio de Transporte	17
3.1.7	Régimen de armonización andino sobre imposición	18
3.1.8	Plazos o Términos	18
3.1.9.	Base Gravable	18
CAPITULO IV		
LEYES DEL TRANSPORTE		20
4.1	SEGREGACION DE LA MATERIA ADUANERA	20
4.2	LEY DE CARGA	21
4.2.1	Permiso Especial de Circulación	21
4.2.2	Infracciones y sanciones	21
4.3	TRANSITO ADUANERO	22
4.4	ESTRUCTURA DE COSTOS DE TRANSPORTE	23
CONCLUSIONES		24
BIBLIOGRAFÍA		25

CAPITULO I

INTRODUCCION



***IMPUESTO A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
INTERNACIONAL***

IMPUESTOS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1.- ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

El tema a desarrollar en el presente trabajo se debe a que el sector de transporte, es un sector que ha sufrido muchos cambios, es así que a partir de 1985 cuando se instauró un mercado libre; el transporte Nacional e Internacional era el monopolio de unas pocas cooperativas, dirigidas por los sindicatos de transportistas.

A partir de la promulgación del Decreto Supremo 21060, el esquema del transporte se modificó radicalmente, dando inicio a las empresas de transporte de carácter privado; el sindicalismo perdió autoridad y competencia, su fuerza fue superado por el mercado de la oferta y demanda. Ante esta situación se ve la necesidad de un control en el sector para el mejor desenvolvimiento del mismo, ante la competitividad del transporte y el libre mercado que impera en nuestro país permiten la selección de los medios de transporte que resulten más convenientes, tanto desde el punto de vista de los costos como de la eficiencia de los servicios; es así que las obligaciones fiscales se traducen en costos operativos y por ello la proyección que se haga de la carga tributaria con relación a las actividades que se propone desarrollar un emprendimiento determinado, tendrá la virtud de anticipar los resultados.

2.- JUSTIFICACIÓN

Las Empresas de Transporte Terrestre de carga Internacional, constantemente son afectadas con una serie de medidas que conducen a que el sector se encuentre cada vez más afectado e imposibilitado de realizar nuevas inversiones.

Entre los costos asumidos por las Empresas de Transporte Terrestre de Carga Internacional resaltan las erogaciones por el pago de Contribuciones Especiales e impuestos..

Las nuevas disposiciones legales, implican necesariamente un cambio de actitud en el profesional , quien para mantenerse en el mercado competitivo, debe actualizar y complementas sus conocimientos necesarios para el desarrollo de su campo de acción, cumpliendo eficientemente en beneficio del bien común y en particular del sector que se beneficiara con el estudio y le permitirá portar con un instrumento para la toma de decisiones oportunas.

En mi condición de profesional que presta servicios a una Empresa de Transporte Terrestre de Carga Internacional , con el presente trabajo pretendo demostrar cuales son los alcances de la aplicación de los impuestos para el sector , es decir realizar una planificación tributaria.

El tema de estudio enfoca el análisis de la aplicación correcta de Impuestos por servicios , al sector Transporte Terrestre de Carga Internacional; éste sector será el beneficiario del presente trabajo , que clarificará la forma correcta de aplicación de los impuestos.

3.- PROBLEMA.-

Las Empresas de Transporte Terrestre de Carga Internacional, son empresas de servicios, que se ven seriamente afectados por la actual situación económica y actual recesión que atraviesa nuestro País ; afectados por tarifas que apenas llegan a cubrir sus costos de operación, márgenes de Utilidades menores y aplicación dudosa del IVA., que en su conjunto afectan seriamente la situación económica financieras de estas empresas.

Las empresas de transportes, de acuerdo a la ley 843 están alcanzados por los siguientes impuesto: IVA-IT-IUE

La Problemática del sector del transporte de carga en el país desde el punto de vista administrativo-contable, manifiesta una deficiencia en el control de costos , careciendo de estructura , desconociendo su rentabilidad real, debido fundamentalmente a la ausencia de un sistema que permita integrar los niveles administrativos y operativos de los diversos servicios de transporte.

El control de operaciones constituye la parte mas importante y la labor mas delicada y la mas critica debido a la distancia en la que se efectúan, es imprescindible contar con mecanismos que permitan controlar el costo de las operaciones en todos los puntos de destino y considerando todos los factores tan dispares que se presentan a lo largo de cada una de las carreteras, permitiendo un control eficiente de preservación y entrega oportuna de la mercadería.

En la cadena de distribución física de una mercadería , el transporte es el elemento mas importante , esto se verifica fundamentalmente en dos aspectos, Costos y eficiencia, si los costos del transporte son muy elevados , habrá imposibilidad de exportar o importar los productos, por otro lado la eficiencia implica la salida y la entrega oportuna de un cargamento dentro de los plazos establecidos , lo que evitara que se produzcan costos adicionales.

Ante esta situación nos hacemos la siguiente pregunta

¿Cuentan las Empresas de Transportes con Sistemas de Costos orientadas a la toma de Decisiones con el objeto de Optimizar el rendimiento del sus unidades?

Si bien es cierto que dentro una empresa de transporte de carga terrestre es imprescindible contar con un sistema de costo beneficio , las obligaciones fiscales se traducen también en costos operativos . y es necesario conocer lo que señala la ley 843 con las siguientes interrogantes:

¿Qué grava el impuesto?

¿Dónde es aplicable el impuesto?

¿En que momento se grava el impuesto?

¿Qué personas están sujetas al impuesto?

Todas estas interrogantes serán clarificadas en el desarrollo del presente trabajo

4.- OBJETIVOS

1. Realizar un Análisis de si la Aplicación del Régimen Tasa Cero en el impuesto (IVA) al transporte terrestre internacional de carga en las condiciones establecidas, permitirá una disminución de los precios que se ofertan en el mercado por la prestación de este servicio.
2. Conocer el manejo operativo y los procesos por los que pasan las unidades de transporte.
3. Identificar las características del sistema actual del transporte de cargas.
4. Realizar un Análisis del costo –beneficio para las empresas de transporte que brinde información permanente ,que permita optimizar el rendimiento de cada una de las unidades y de la actividad en su conjunto.
5. Identificar el sistema actual de costos, en el transporte de carga.

5.- MARCO CONCEPTUAL

A continuación se da a conocer un conjunto de conceptos utilizados en el presente trabajo, con el propósito de dar un sustento teórico adquiridos por medio de la observación, análisis y síntesis

5.1 Definición de Impuesto

- "Contribución que grava a personas, propiedad o negocios para sostenimiento del estado " (Charles M. Allan).
- " Impuesto es el Tributo cuya obligación tiene como hecho generador una situación prevista por Ley independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente " .(Art. 10 Código Tributario Boliviano).
- El impuesto es una prestación exigida por la potestad de Imperio del Estado para el logro de sus objetivos definidos.

5.2 Definición de Costo Beneficio

- La medida optima es aquel que produce el mayor beneficio , descontados los costos de obtener la información.

El Costo beneficio trata de preguntarse si la Decisión afectada por estos costos diferirá si se usa uno u otro método . Si las decisiones no se afectan en forma diferente la alternativa preferible es aquella que se espera que se produzca, el beneficio mas grande después de deducir los costos, de conseguir los datos necesarios para su evaluación.

- Costo es el monto medido en términos monetarios, del dinero desembolsado O demás bienes transferidos , acciones de capital emitidos, servicios ejecutados o la adquisición de un pasivo , a cambio de bienes o servicios recibidos o que se espera recibir.

Los rubros incluidos en los costos de producción tales como materiales, mano de obra y costos directos, son costos y no gastos.

- Gasto comprende todos los desembolsaos y deducciones causados por la Administración de la empresa. La palabra gasto se refiere a gastos de operacion en la administración de ventas , intereses e impuestos.
- El criterio Costo- Beneficio es aplicable ampliamente, aún cuando sea Imposible medir exactamente los costos y los beneficios " es mejor estar aproximadamente correcto que exactamente errado" un enfoque conceptual por J.Demsqui y Fletan Jowa 1993

5.3 DEFINICION DEL IVA

- El impuesto al valor agregado es el equivalente económico de un impuesto general a las ventas sobre bienes y servicios.
- Decisión No 599 " Armonización de Aspectos Sustanciales y Procedimentales de los Impuestos Tipo Valor Agregado": "El servicio de Transporte Internacional de Carga incluido el transporte de encomiendas, paquetes. Documentos o correspondencia , estará sujeto al régimen de Tasa cero".

5.4 HECHO GENERADOR O HECHO IMPONIBLE

Es la causa que da origen al nacimiento de una obligación Tributaria.

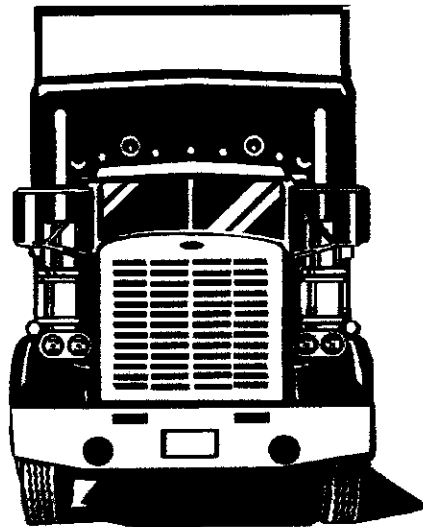
6.- METODOLOGÍA

La elaboración de la presente Monografía esta sustentado por la aplicación del método de la fuente documental, y fuentes oficiales o de carácter gubernamental, es decir se aplica las técnicas de recolección de información de las fuentes para el establecimiento de las Estrategia procedimental.

Decimos que se utilizaran las fuentes oficiales porque el estudio se basara en una análisis de la ley 843 impuesto al IVA para las empresas de transporte de carga Internacional, en relación a la Decisión 599 que se constituye en una Norma Supranacional que debe ser cumplida por todos y cada uno de los Estados Miembros. La comunidad Andina es una organización SubRegional con personería Jurídica Internacional constituida por los siguientes Países : Bolivia, Colombia; Ecuador. Perú y Venezuela .

CAPITULO II

IMPUESTO LEGISLACION



***IMPUESTO A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
INTERNACIONAL***

CAPITULO II

IMPUESTO LEGISLACIÓN BOLIVIANA – LEY 843

2.1 IMPUESTO IVA

Es un impuesto Plurifásico incide en cada una de las operaciones intermedias de la fase producción , distribución y venta. Involucra también las capacidades contributivas de los agentes intermedios en la cadena, máxime si dichos agentes están sujetos a deducciones, desgravaciones, exenciones y compensaciones de acuerdo con el volumen y naturaleza de la actividad gravada que éste desarrolla a la hora de liquidar el impuesto. Ahí no cuenta la capacidad contributiva del comprador.

El impuesto al Valor Agregado (IVA) fue instituido por la Ley No 843 durante la reforma tributaria de 1986.

Este impuesto fue creado en Francia en la década de los 60 como una respuesta a los impuestos con efecto cascada que fomentaban la integración vertical y que tenían efecto en los precios y sobre la circulación de bienes y servicios .El IVA ha sido adoptado por más de 130 países a escala mundial principalmente por las características antes señaladas.

El IVA en Bolivia es un impuesto por dentro de tipo consumo, el IVA forma parte integrante del precio neto de venta , el servicio o prestación gravada y se factura conjuntamente con este, es decir , no se muestra por separado, a diferencia de la mayoría de los países que utilizan el IVA donde el impuesto es presentado por separado.

El impuesto IVA es el impuesto más importante en la estructura de ingresos nacionales.

Según la definición de Luigi Einaudi, el IVA es un impuesto a las ventas de etapa múltiple, porque en cada transacción se cobra el 13% de impuesto pero no es

acumulativo porque se aplica solamente al valor agregado por cada vendedor. Su rendimiento es el mismo que el de un impuesto, de una sola etapa, a las ventas finales al consumidor . No es acumulativo aunque se cobra varias veces en el proceso de distribución porque en cada etapa el sujeto de este gravamen paga el impuesto, solamente por el valor agregado por el mismo al bien que vende .Existen varias posibles formas de establecer en impuesto a las ventas tipo valor agregado. Para el IVA vigente en Bolivia, se ha elegido el mecanismo de impuesto contra impuesto. Con este objeto se crea un mecanismo de créditos y débitos tributarios, que deben asentarse en dos libros, el primero llamado ventas IVA y el otro Compras IVA .El impuesto a pagar por cada empresa contribuyente , en cada periodo fiscal, es la diferencia entre los " débitos IVA" , que corresponden al impuesto del 13% incluido en sus futuras de venta y sus "créditos IVA" correspondiente al impuesto del 13% incluido en sus facturas de compras.

2.1.1 OBJETO – ARTICULO 1º

Créase en todo el territorio nacional un impuesto que se denominará Impuesto al Valor Agregado (IVA) que se aplicará sobre :

- a) Las ventas de bienes muebles situados o colocados en el territorio del país efectuadas por los sujetos definidos en el Artículo 3º de esta Ley;
- b) Los contratos de obras, de prestación de servicios y toda otra prestación, cualquiera fuere su naturaleza, realizadas en el territorio de la Nación ;y
- c) Las importaciones definitivas.

ARTICULO 2º A los fines de esta Ley se considera venta toda transferencia a título oneroso que importe la transmisión del dominio de cosas muebles . También se considera venta toda incorporación de cosas muebles en casos de contratos de obras y prestación de servicios y el retiro de bienes muebles de la actividad grabada de los sujetos pasivos .

2.1.2 SUJETO – ARTICULO 3º

Son sujetos pasivos del impuesto quienes :

- a) En forma habitual se dediquen a la venta de bienes muebles;
- b) Realicen en nombre propio pero por cuenta de terceros venta de bienes muebles;
- c) Realicen a nombre propio importaciones definitivas;
- d) Realicen obras o presten servicios o efectúen prestaciones de cualquier naturaleza;
- e) Alquilen bienes muebles y/o inmuebles
- f) Realicen operaciones de arrendamiento financiero con bienes muebles

2.1.3 NACIMIENTO DEL HECHO IMPONIBLE – ARTICULO 4º

El hecho imponible se perfeccionará:

- a) En el caso de ventas, sean éstas al contado a a crédito, en el momento de la entrega del bien o acto equivalente que suponga la transferencia de dominio, la cual deberá obligatoriamente estar respaldada por la emisión de la factura , nota fiscal o documento equivalente;
- b) En el caso de contratos de obras o de prestación de servicios y de otras prestaciones, cualquiera fuere su naturaleza desde el momento en que finalice la ejecución o prestación, o desde la percepción total o parcial del precio, el que fuere anterior .

2.1.4 LIQUIDACIÓN, BASE IMPONIBLE - ARTICULO 5º

Constituye la base imponible el precio neto de la venta de bienes muebles, de los contratos de obras y de prestación de servicios y de toda otra prestación , cualquiera fuere su naturaleza, consignado en la factura, nota fiscal o documento equivalente.

Se entenderá por precio de venta el que resulta de deducir del precio total, los siguientes conceptos:

- a) Bonificaciones y descuentos hechos al comprador de acuerdo con las costumbres de plaza.
- b) El valor de los envases. Para que esta deducción resulte procedente, su importe no podrá exceder el precio normal de mercado de los envases, debiendo cargarse por separado para su devolución.

Son integrantes del precio neto gravado, aunque se facturen y convengan por separado:

1. Los servicios prestados juntamente con la operación gravada o como consecuencia de la misma, como ser :Transporte , limpieza, embalaje seguro, garantía, colocación, mantenimiento y similares;
2. Los gastos financieros, entendiéndose por tales todos aquellos que tengan origen en pagos diferidos , incluidos los contenidos en las cuotas de las operaciones de arrendamiento financiero y en el pago final del saldo.

El impuesto de este Título forma parte integrante del precio neto de la venta, el servicio o prestación gravada y se facturará juntamente con éste, es decir, no se mostrará por separado.

ARTICULO 6º En caso de importaciones, la base imponible estará dada por el valor CIF Aduana establecido por la liquidación o en su caso la reliquidación aceptada por la Aduana respectiva, más el importe de los derechos y cargos aduaneros , y toda otra erogación necesaria para efectuar el despacho aduanero.

2.1.5 DEBITO FISCAL- ARTICULO 7º

A los importes totales de los precios netos de las ventas, contratos de obras y de prestación de servicios y de toda otra prestación a que hacen referencia los Artículos 5º y 6º, imputables al período fiscal que se liquida, se aplicará la alícuota establecida en el Artículo 15º . Al impuesto así obtenido se le adicionará el que resulte de aplicar la alícuota establecida a las devoluciones efectuadas, rescisiones, descuentos, bonificaciones o rebajas, obtenidas que, respecto del precio neto de las copras efectuadas, hubiese logrado el responsable en dicho período.

2.1.6 CREDITO FISCAL – ARTICULO 8º

Del impuesto determinado por aplicación de lo dispuesto en el Artículo anterior, los responsables restarán:

- a) El importe que resulte de aplicar la alícuota establecida en el Artículo 15º sobre el monto de las compras, importaciones definitivas de bienes, contratos de

obras o de prestación de servicios, o toda otra prestación o insumo alcanzados por el gravamen, que se hubiesen facturado o cargado mediante documentación equivalente en el período fiscal que se liquida .Sólo darán lugar al cómputo del crédito fiscal aquí previsto las compras, adquisiciones o importaciones definitivas, contratos de obras o servicios,o toda otra prestación o insumo de cualquier naturaleza, en la medida en que se vinculen con las operaciones gravadas, es decir aquellas destinadas a la actividad por la que el sujeto resulta responsable del gravamen.

- b) El importe que resulte de aplicar la alícuota establecida a los montos de los descuentos , bonificaciones, rebajas, devoluciones o rescisiones que respecto de los precios netos de venta, hubiere otorgado el responsable en el período fiscal que se liquida.

2.1.7 DIFERENCIA ENTRE DEBITO Y CREDITO FISCAL – ARTICULO 9º

Cuando la diferencia determinada de acuerdo a lo establecido en los Artículos precedentes resulte en un saldo a favor del fisco, su importe será ingresado en la forma y plazos que determine la reglamentación . Si por el contrario , la diferencia resultare en un saldo a favor del contribuyente , este saldo, con actualización de valor, podrá ser compensado con el Impuesto al Valor Agregado a favor del fisco, correspondiente a períodos fiscales posteriores.

2.1.8 PERIODO FISCAL DE LIQUIDACIÓN – ARTICULO 10º

El impuesto resultante por aplicación de lo dispuesto en los Artículos 7º al 9º se liquidara y abonará – sobre la base de declaración jurada efectuada en formulario oficial- por períodos mensuales, constituyendo cada mes calendario un período fiscal.

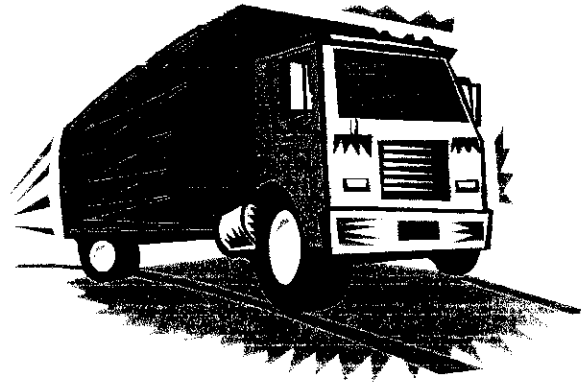
2.1.9 ALÍCUOTAS- ARTICULO 15º

L a alícuota general única del impuesto será del 13% (TRECE POR CIENTO)

CAPITULO III

IMPUESTO DECISION 599

REPUBLICA ARGENTINA



***IMPUESTOS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
INTERNACIONAL***

CAPITULO III

IMPUESTO DECISIÓN 599 COMUNIDAD ANDINA

3.1 IMPUESTO TIPO VALOR AGREGADO

La comisión de la Comunidad Andina en reunión ampliada con los ministros de Economía, Hacienda o Finanzas, iniciaron estudios para tratar el tema de la tributación indirecta en el marco del proceso de integración andina, en particular en lo relativo al impuesto tipo valor agregado.

Que la armonización de políticas tributarias no sólo garantizará las condiciones de competencia entre los Países Miembros, evitando la introducción de obstáculos a las corrientes de comercio intracomunitario, pero además ofrecerá mayor seguridad jurídica y estabilidad a los regímenes tributarios nacionales;

Que el impuesto tipo valor agregado rige en todos los Países Andinos y puede considerarse como consolidado dentro de sus sistemas tributarios;

Que técnicamente es recomendable promover la neutralidad del impuesto tipo valor agregado a fin de no causar distorsiones en la economía;

Que la armonización de los impuestos tipo valor agregado debe entenderse como un proceso gradual, que deberá ser administrado por cada País Miembro dentro de los plazos definidos en esta Decisión ;

Que no se encuentran en el ámbito de aplicación de la presente Decisión las zonas y regímenes de inmunidad fiscal, ni los beneficios o regímenes de carácter geográfico o regional contemplados en la legislación interna , de cada país, los mismos que estarán regidos por las normativas nacionales y otras normas especiales;

Que las diferencias en los procedimientos gubernativos tributarios de los impuestos indirectos de los países andinos, pueden generar distorsiones en el mercado intracomunitario;

Que una regulación actual en materia procedimental, fundamentada en un análisis amparado en los estudios y propuestas de los diferentes países andinos, puede ser muy conveniente para la recaudación tributaria de cada uno de los Países Miembros;
DECIDE:

3.1.1 AMBITO DE APLICACIÓN – ARTICULO 1º

La presente Decisión regula los aspectos sustanciales y los procedimientos de los impuestos tipo valor agregado que deben armonizarse en los regímenes tributarios de los Países Miembros, a los efectos de facilitar el cumplimiento de los objetivos y compromisos de la Comunidad Andina.

Para todo lo no regulado por esta Decisión se aplicará la normativa interna de cada País.

3.1.2 DEFINICIONES

Para los efectos de esta Decisión, y de las demás normas comunitarias que regulan en materia de armonización de impuestos indirectos de los Países Miembros, se entenderá por:

Causación: Es el momento en que se genera la obligación tributaria por la realización del hecho generador descrito en la norma. La realización del hecho generador para los impuestos tipo valor agregado, de que trata esta Decisión, es instantánea, así su determinación, liquidación y pago se efectúe por períodos.

Derecho al descuento o crédito fiscal: Aquel que tiene el sujeto pasivo de restar de los impuestos generados por las operaciones gravadas que realice, los impuestos

repercutidos o trasladados por la compra o importación de bienes o la utilización de servicios.

Derecho de repercusión o traslación : Aquel que tiene el sujeto pasivo de trasladar el impuesto al comprador o usuario del bien o servicio de que se trate.

Deuda tributaria exigible: Es el monto total determinado por el contribuyente o por la Administración Tributaria , que debe pagar el sujeto pasivo después de vencido el plazo para el cumplimiento de la obligación tributaria y que no esté en disputa.

Domiciliado o Residente: Se entenderá según las definiciones contempladas en cada legislación interna.

Exclusión : La no sujeción o liberación del impuesto establecida o permitida por ley respecto de un determinado bien o servicio ,según la cual no se permite la devolución o descuento de los impuestos repercutidos.

Exportación de Bienes: La salida efectiva y definitiva de bienes al exterior desde el territorio aduanero.

Régimen de tasa cero: La liberación del impuesto establecida por ley respecto de un determinado bien o servicio, según la cual se permite la devolución o descuento de los impuestos repercutidos.

Servicios : Toda actividad, labor o trabajo prestado por una persona natural o jurídica, o por una sociedad de hecho, sin relación laboral con quien contrata la ejecución ,que se concreta en una obligación de hacer sin importar que en la misma predomine el factor material o intelectual y que genera una contraprestación en dinero o en especie, independientemente de su denominación o forma de remuneración, incluye el arrendamiento de bienes muebles e inmuebles y cualquier otra cesión de uso a título oneroso de marcas, patentes, derechos de autor y conexos, entre otros.

Sujeto Pasivo : Es el deudor de la obligación tributaria sustancial. Se consideran incluidas los términos "contribuyente" y "responsable o sustituto", quedando comprendidos en este último término los agentes de percepción y retención.

3.1.3 HECHO GENERADOR

Los impuestos tipo valor agregado se generan en la venta o transferencia de bienes, la prestación o utilización de servicios en el territorio nacional , acorde con el artículo 12 de esta Decisión, y la importación de bienes corporales muebles.

Los Países Miembros que apliquen a la fecha de la entrada en vigencia de esta Decisión, una regla diferente para la imposición de servicios, podrán continuar haciéndolo hasta diez (10) años después de la entrada en vigencia de esta Decisión.

3.1.4 REGLAS DE TERRITORIALIDAD DE LOS SERVICIOS

Para los efectos de los impuestos tipo valor agregado que regula la presente Decisión , los servicios cuya prestación o ejecución trascienda las fronteras nacionales y que se mencionan a continuación , se tendrán en cuenta las siguientes reglas:

1.- Se entenderán prestados o utilizados en el lugar donde se realicen materialmente, los siguientes servicios:

- a) Carga y descarga, trasbordo ,cabotaje y almacenamiento de bienes;
- b) Los de carácter artístico ,deportivo y cultural.

2.- Los servicios que se presten desde el exterior y se utilicen o aprovechen por residentes o domiciliados en un País Miembro, se considerarán prestados en la jurisdicción de este país; tales como los que se mencionan a continuación:

- a) Las licencias y autorizaciones para el uso y explotación, a cualquier título, de bienes incorporales o intangibles;
- b) Los servicios profesionales de consultoría, asesoría y auditoría
- c) Los arrendamientos de bienes corporales muebles que se utilicen en el territorio del País Miembro;
- d) Los servicios de traducción , corrección o composición de texto;

- e) Los servicios de seguros relacionados con bienes ubicados en el territorio del País Miembro;
- f) Los realizados sobre bienes corporales muebles que permanecen u operan e el territorio del País miembro ;
- g) Los servicios de conexión o acceso satelital, cualquiera que sea la ubicación del satélite;
- h) El servicio de televisión satelital o cable recibido en el País Miembro;
- i) Los servicios de telecomunicaciones.

3.- Los servicios realizados sobre bienes inmuebles, se entenderán prestados en el lugar de ubicación de los mismos

3.1.5 EXPORTACION DE SERVICIOS

Además de los requisitos establecidos en la legislación interna de cada País Miembro, para considerar una operación como exportación de servicios deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- a) que el exportador esté domiciliado o sea residente en el país exportador;
- b) que el usuario o beneficiario del servicio no esté domiciliado o no sea residente en el país exportador;
- c) que el uso, aprovechamiento o explotación de los servicios por parte del usuario o beneficiario tenga lugar íntegramente en el extranjero, aunque la prestación del servicio se realice en el país exportador.
- d) Que el pago efectuado como contraprestación de tal servicio no sea cargado como costo o gasto en el país exportador por parte de empresas o personas que desarrollen actividades o negocios en el mismo.

Para los efectos de los impuestos tipo valor agregado que regula la presente Decisión, la exportación de servicios estará sujeta al Régimen de Tasa Cero.

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, los Países Miembros que a la fecha de entrada en vigencia de esta Decisión gravaren las exportaciones de servicios o los

sometieren a un régimen distinto al de tasa cero, podrán continuar haciéndolo hasta seis (6) años después de la entrada en vigencia de esta Decisión.

3.1.6 SERVICIO DE TRANSPORTE

Para el servicio de transporte se aplicarán las siguientes reglas:

- 1.- **El servicio de transporte internacional de carga , incluido el transporte de encomiendas, paquetes, documentos o correspondencia, estará sujeto al régimen de tasa cero.**
- 2.- En el servicio de transporte internacional de pasajeros, el impuesto se causará solo en el país del embarque inicial y a su favor, según la tasa y demás reglas que en el mismo se encuentren vigentes en el momento del embarque.
- 3.- El transporte nacional de carga y el aéreo de pasajeros estará gravado con el impuesto tipo valor agregado.
- 4.- Las otras modalidades de transporte nacional de pasajeros se sujetarán a las normas internas de cada País Miembro.

En el servicio de transporte internacional de carga, incluido el transporte de encomiendas , paquetes, documentos o correspondencia, los Países Miembros que a la fecha de entrada en vigencia de esta Decisión dispongan de reglas distintas, podrán continuar aplicándolas. Cualquier reforma que se haga sobre el tratamiento de este servicio será para otorgar régimen de tasa cero.

No obstante aquellos Países Miembros que la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión mantengan los servicios de transporte internacional de carga excluidos del ámbito del impuesto, podrán gravar estos servicios con un régimen distinto al de tasa cero. Posteriores reformas serán para otorgar régimen de tasa cero.

Los Países Miembros que a la fecha de entrada en vigencia de esta Decisión , tengan reglas distintas para los casos previstos en los numerales 2 y 3, podrán seguir aplicándolas hasta diez (10) años después de la entrada en vigencia de esta Decisión .

3.1.7 REGIMEN DE HARMONIZACIÓN ANDINO SOBRE IMPOSICIÓN INDIRECTA AL CONSUMO.

El régimen de armonización de la imposición indirecta al consumo para los Países Miembros estará comprendido por los siguientes tributos:

- 1.- La imposición tipo valor agregado, y
- 2.- La imposición de tipo selectivo al consumo.

3.1.8 PLAZOS O TERMINOS

Para los fines de la presente Decisión, los plazos o términos se contarán de la siguiente manera:

- a) Los plazos por año o meses serán continuos o calendario y terminarán el día Equivalente del año o mes respectivo. El lapso que se cumpliera en un día que carezca el mes, se entenderá vencido el último día de ese mes.
- b) Los plazos establecidos por días se contarán por días hábiles, salvo que se disponga que sean continuos o calendario.
- c) En todos los casos los términos y plazos que vencieran en día inhábil, se Entienden prorrogados hasta el primer día hábil siguiente.

3.1.9 BASE GRAVABLE

La base gravable en los impuestos tipo valor agregado incluye tanto la erogación principal como las accesorias o complementarias, aunque estas últimas se facturen o convengan por separado y aunque, consideradas independientemente, no estén sometidas al impuesto. En este entendido, integran la base gravable, entre otros, los gastos de acarreo, transporte, instalación, montaje, seguros, gastos de financiación y moratorios al igual que comisiones, sea que se pacten, convengan o generen como accesorios o complementarios de la operación principal.

Las modificaciones al valor de la operación y los descuentos que se acuerden con posterioridad a la misma, según las prácticas usuales del comercio, darán lugar al ajuste correspondiente a la base gravable, en la fecha en que se realicen.

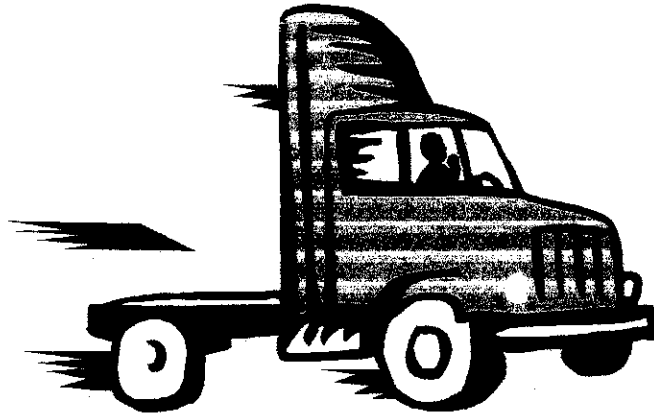
La base gravable en las importaciones estará constituida por el valor en aduana de la mercancía, adicionado con los derechos e impuestos aduaneros que deban pagarse y toda otra erogación que tenga que efectuar el importador para el despacho aduanero que figure en la declaración de importación o documento equivalente.

En todo lo no previsto en este artículo para la determinación de la base gravable, los Países Miembros aplicarán su legislación Interna.

Los Países Miembros que no contemplen los ajustes a la base gravable por descuentos efectuados con posterioridad a la operación comercial que los origina, no estarán obligados a observar lo estipulado en el párrafo segundo de este artículo.

CAPITULO IV

LEYES DEL TRANSPORTE



***IMPUESTO A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
INTERNACIONAL***

CAPITULO IV

LEYES DEL TRANSPORTE

4.1 SEGREGACIÓN DE LA MATERIA ADUANERA

Como parte del Derecho Financiero ha surgido el Derecho Tributario encargado de aquel renglón que se ocupa de normar el capítulo específico de los ingresos públicos que capta el Estado provenientes de su poder de imperio, es decir de la facultad de imponer tributos a los ciudadanos .

La evolución del Derecho Financiero que dio origen al Derecho Tributario, no se ha detenido allí; dentro de este último ha surgido una nueva rama, la del **DERECHO ADUANERO** , encargada de la normativa que regula el ingreso y salida de mercaderías dentro de los límites fronterizos de los Estados.

Es parte del Derecho Tributario porque tiene un objeto común , en cuanto éste es la prestación del tributo por parte de los sujetos pasivos que incurren en los hechos generadores previstos por la ley.

El derecho Aduanero contiene normas que no tienen esencialmente carácter tributario en tanto el objeto de atención se extiende a otros propósitos.

Al regular la circulación de mercaderías que comprenden su ingreso y salida del territorio del Estado, no siempre están sujetas al gravamen impositivo, pero si al cumplimiento de normas administrativas, encargadas de precautelar diversos bienes tutelados (intereses públicos no solo económicos sino también de orden social) ora la salud de la población, ora la protección a la industria nacional, e inclusive la libertad de tránsito y la promoción de actividades económicas deseables para el Estado como se manifiesta con la creación de zonas francas.

4.2 LEY DE CARGA

Mediante Ley No 1769 del 1º de marzo de 1997 se reglamento a todos los vehículos automotores y equipos especiales, civiles y militares que circulen en las carreteras del País.

Los vehículos de transporte de carga tenían pesos y dimensiones que permitían su circulación vehicular; el incumplimiento a l artículo 5to del Decreto Supremo 24327 se cobraba multas y se procedía al descarguio por exceso de peso por eje.

4.2.1 PERMISO ESPECIAL DE CIRCULACIÓN

Para todo vehículo que transporte cargas , técnicamente indivisibles , que excedan los pesos o dimensiones permitidas, se solicitara un permiso especial de circulación cumpliendo los siguientes requisitos:

- Cargas de 45 a 55 ton. Solo se otorga a camiones de 22 llantas.
- El vehículo que transporte la carga se convierte en garantía por posibles daños a la carretera.
- El transportista deberá cancelar un excedente por tonelada multiplicado por el recorrido que debe realizar en territorio nacional.
- Si el vehículo atraviesa varios departamentos deberá pagar independientemente en cada prefectura de su jurisdicción
- Para cargas superiores a los 55 tnl el propietario de la mercadería deberá presentar un estudio de factibilidad que demuestre que en el recorrido no afectara a las carreteras, puentes , túneles, alcantarillados, obras de arte.
- El propietario de la carga deberá presentar una Boleta de Garantía Bancaria a favor de la Secretaria Nacional de Transporte que ampare posibles daños en la carretera.

4.2.2 INFRACCIONES Y SANCIONES

Todo Vehículo que fuera encontrado con exceso de peso, deberá pagar una multa acatando las escalas en las cuales tuvieron infracciones.

4.2 TRANSITO ADUANERO

La Dirección General de Aduana es la encargada del control en el despacho y recepción de mercaderías de exportación e importación, que comprende la recepción de mercaderías y despacho aduanero, el control de ingreso de mercancías al País por vía terrestre o férrea debidamente amparados con los manifiestos de carga, su registro informático , su almacenamiento en recintos aduaneros, su correspondiente desaduanamiento y entrega a los interesados bajo fiscalización aduanera.

El despacho aduanero de Importación y Exportación , se realiza con el procesamiento informático de la documentación utilizada en la Aduana, considerando las normativas nacionales y aplicadas a las disposiciones técnicas internacionales en materia de aduana.

Los documentos procesados por el sistema son:

- 1.- MIC/DTA manifiestos de carga internacional, Declaración de tránsito aduanero
- 2.- Carta porte Internacional
- 3.-Póliza de Importación / exportación

Siendo la documentación más importante el MIC /DTA que permite el control desde Aduana de origen hasta aduana de destino.

Conjuntamente con la Dirección General de Aduanas la empresa FRONTERA S.A (Empresa Privada) realiza el control de carga y vehículos en los puntos fronterizos; esta empresa esta encargada de efectuar el registro informático , verifica los precintos de seguridad , verifica si la unidad que transporta esta habilitada internacionalmente, la mercadería que es transportada , peso . Esta información será suministrada a la Dirección de Aduanas para el seguimiento hasta el destino final.

Las empresas fronterizas efectúan un cobro por cada manifiesto verificado y por póliza de importación, esta póliza puede amparar el transporte de varias unidades, según la cantidad a exportarse.

La dirección de Aduanas ha definido caminos oficiales de recorrido desde fronteras, hacia las capitales de departamentos, las rutas a seguir a los plazos máximos de recorrido hasta su destino. En caso de contravenir las disposiciones y utilizar rutas no autorizadas será considerado contrabando, el exceso del tiempo utilizado para llegar a recintos aduaneros tiene una sanción económica por día de retraso.

4.3 ESTRUCTURA DE LOS COSTOS DE TRANSPORTES

Las empresas de transporte cuentan con la siguiente estructura de Costos:

COSTOS OPERATIVOS

Combustible
Llantas
Sueldo Chofer
Sueldo Ayudante
Gastos en Rutas

OTROS COSTOS OPERATIVOS

Seguros
faltantes y deterioros
Sobrestadías
Impuestos Municipales
Permisos Anuales

COSTOS DE MANTENIMIENTO

Lubricantes
Repuestos

COSTOS FINANCIEROS

Intereses Bancarios
comisiones Bancarias

COSTOS ADMINISTRATIVOS

Gastos administrativos
Sueldos y Salarios
Depreciaciones

Conclusiones

En lo que se refiere al auto transporte de carga vía carretera, debemos mencionar en forma relevante que este sector experimenta las condiciones derivantes de la desfavorable situación coyuntural que provoca una notable, contracción económica , este factor se agudiza provocando graves desequilibrios en la empresas de transporte.

Como Profesional que presta servicios en una empresa de transporte se ha logrado información documental para hacer un análisis de la situación por la que atraviesa este sector , ya que deben afrontar los perjuicios económicos , acompañado de las deficiencias en las carreteras , provocando incrementos sustanciales en los costos del Servicio , burocracia en las dependencias estatales , Tales como la Aduana Nacional , Empresa Frontera S.A., Ministerio de Transportes , estas y muchas causales hacen que muchos transportistas cobren tarifas que apenas llegan a cubrir sus costos de operación y pequeñas utilidades que a la larga no les permitirá reponer sus herramientas de trabajo.

Para lograr que estas empresas se puedan reactivar y no sigan siendo perjudicadas el Gobierno debería considerar en la parte impositiva los acuerdos suscritos con la Comunidad Andina y dar cumplimiento en lo que se refiere al IVA en su artículo 14 que textualmente indica " El servicio de Transporte Internacional de Carga Incluido el Transporte de encomiendas, paquetes, documentos o correspondencia , estará sujeto al régimen de tasa cero " , la aplicación de esta disposición haría que las empresas de transporte puedan seguir compitiendo en el mercado , y que no sea disminuido por las empresas transnacionales o internacionales de los países limítrofes, ya que el carácter movilizador del transporte de carga es muy importante en la estructura económica de nuestro país.

BIBLIOGRAFÍA

- ALADI- LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES MIEMBROS ALADI-CEPAL
- BOLETINES INFORMATIVOS – CAMAR BOLIVIANA DE TRANSPORTE LA PAZ- BOLIVIA
- DECISIÓN 599- COMUNIDAD ANDINA – SICE www.sice.oas.org
- LEY 843 Y SUS REGLAMENTOS
- MANUAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCNCÍAS PETER JCJLMANA EDICIÓN 1996
- PLANIFICACIÓN ANALÍTICA DEL TRANSPORTE – ROBERT LAVEI