UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y FINANCIERAS

CARRERA DE ECONOMIA

PETAENG

TRABAJO DIRIGIDO

“IMPACTO DE LA IMPORTACION DE AUTOS USADOS SEGÚN D.S. 29836 EN LAS CASAS IMPORTADORAS (2000 – 2012) CASO LA PAZ”

POSTULANTE : ANA MARÍA SALINAS GALARZA

TUTOR : LIC. ALBERTO BONADONA COSSÍO

LA PAZ - BOLIVIA

2014

DEDICATORIA

A Dios que me fortalece y me permite seguir adelante en cada etapa de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

A mi tutor Lic. Bonadona, y a todos los docentes de la carrera de economía que me alentaron y apoyaron sabiamente en cada momento, y a mi familia por su comprensión, tolerancia y a todos mis seres queridos que desde el cielo me protegen y me guían siempre, gracias por estar a mi lado.

ÍNDICE

Tabla de contenido

DEDICATORIA ii
AGRADECIMIENTOS iii
CAPITULO I 2
MARCO REFERENCIAL Y METODOLOGICO 2
1.1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN 2
1.2. FORMULACION DEL PROBLEMA 3
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION 4
1.1.1. OBJETIVO GENERAL 4
1.1.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS 4
1.4. IDENTIFICACION DE VARIABLES 5
1.5. DELIMITACION TEMPORAL 5
1.6. DELIMITACION ESPACIAL 5
1.7. METODOLOGIA DE INVESTIGACION 5
1.1.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN 6
1.1.4. EL METODO DE INVESTIGACION 7
1.1.5. DISEÑO DE LA INVESTIGACION 7
1.1.6. UNIDAD DE ANALISIS 7
1.1.7. LAS FUENTES DE INFORMACION 7
1.1.8. FUENTES PRIMARIAS 7
1.1.9. FUENTES SECUNDARIAS 8
1.8. MARCO TEORICO 8
1.8.1. PRINCIPIOS DE TRIBUTACION, ADAM SMITH. 9
1.8.2. SISTEMA TRIBUTARIO EFICIENTE, STIGLITZ 9
1.8.3. IMPUESTOS EFICIENTES EN EL SENTIDO DE PARETO. 10
1.8.4. IMPACTO DE LOS IMPUESTOS EN LA ECONOMIA, DAVID RICARDO. 10
1.8.5. IMPUESTOS Y EQUIDAD TRIBUTARIA, MUSGRAVE 11
1.8.6. TEORIA SOBRE EL SISTEMA TRIBUTARIO 13
1.8.7. DERECHO TRIBUTARIO 17
1.8.8. COMERCIO INTERNACIONAL 18
1.8.9. LA ELUSION FISCAL 19
1.8.10. AMNISTÍA Y EVASIÓN 23
1.9. MARCO CONCEPTUAL 25
1.10. MARCO LEGAL 29
1.10.1. LEY DE MUNICIPALIDADES 29
1.10.2. LEY DE PARTICIPACIÓN POPULAR 30
1.10.3. CODIGO TRIBUTARIO 30
1.10.4. LEY DE REFORMA TRIBUTARIA 32
1.10.5. LEY DE MODIFICACIONES A LA LEY Nº 843 33
1.10.6. DS 29836 33

CAPITULO II 37
SECCIÓN DIAGNOSTICA 37
2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR 37
2.2. IMPORTACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR 42
CAPITULO III 50
SECCIÓN PROPOSITIVA 50
3.1. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES 50
3.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 51
3.3. OBJETIVOS VENTAJOSOS 53
3.1. CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR 55
3.2. PARQUE AUTOMOTOR DE LA PAZ 57
3.3. IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS 58
3.4. CARACTERÍSTICAS DE LA IMPORTACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR 61
3.5. INTERVENCIÓN DEL ESTADO. 62
CAPÍTULO IV 65
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 65
4.1. CONCLUSIONES 65
4.2. RECOMENDACIONES 66
4.3. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA 67
ANEXO Nº1 71
ANEXO Nº2 71
ANEXO Nº 3 73
ANEXO N° 4 74

INTRODUCCIÓN

El uso de movilidades en Bolivia y especialmente en La Paz, con el crecimiento de las ciudades se ha vuelto un problema y una necesidad; tanto como fuente de trabajo y como medio de transporte particular. Al incrementarse los ingresos de las personas y aumentar su poder adquisitivo ven como necesidad el comprar un auto propio para contrarrestar las distancias de las ciudades que cada vez se hacen más grandes, esto ha hecho que el parque automotor de Bolivia crezca pero las casas importadoras legales de autos nuevos han sido afectadas porque ha crecido la venta de autos usados en mayor proporción que la venta de autos nuevos; provocando congestionamiento vehicular, contaminación ambiental y mayor consumo de combustible.

En la realidad cada país impone restricciones a su política comercial, como en Bolivia se puso límites legales a la importación de automóviles donde no ingresan modelos más antiguos a los 5 años. Antes de este decreto las ventas de autos nuevos de las casas importadoras legales, habían mermado por causa del ingreso masivo de autos usados a la zona franca y los de contrabando, teniendo como dato hasta mayo de este año ingresaron 17.908 motorizados al territorio Boliviano entre usados y de contrabando. Pero con el decreto las ventas comenzaron a incrementarse un poco para las empresas importadoras de autos nuevos.

Al aprobarse el decreto de restricción de ingreso de vehículos antiguos, las casas importadoras fueron algo beneficiadas, ya que sus ventas se incrementaron y la banca comenzó a flexibilizar los préstamos destinados a la compra de autos nuevos.

CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL Y METODOLOGICO

1.1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

El uso de automóviles en Bolivia y especialmente en La Paz, con el crecimiento de las ciudades se ha vuelto un problema y una necesidad; tanto como fuente de trabajo y como medio de transporte particular. Al incrementarse los ingresos de las personas y aumentar su poder adquisitivo ven como necesidad el comprar un auto propio para contrarrestar las distancias de las ciudades que cada vez se hacen más grandes, esto ha hecho que el parque automotor de Bolivia crezca pero las casas importadoras legales de autos nuevos han sido afectadas porque ha crecido la venta de autos usados en mayor proporción que la venta de autos nuevos; provocando congestionamiento vehicular, contaminación ambiental y mayor consumo de combustible.

En la realidad cada país impone restricciones a su política comercial, como en Bolivia se puso límites legales a la importación de automóviles donde no ingresan modelos más antiguos a los 5 años. Antes de este decreto las ventas de autos nuevos de las casas importadoras legales, habían mermado por causa del ingreso masivo de autos usados a la zona franca y los de contrabando, teniendo como dato hasta mayo de este año ingresaron 17.908 motorizados al territorio Boliviano entre usados y de contrabando. Pero con el decreto las ventas comenzaron a incrementarse un poco para las empresas importadoras de autos nuevos.

Al aprobarse el decreto de restricción de ingreso de vehículos antiguos, las casas importadoras fueron algo beneficiadas, ya que sus ventas se

incrementaron y la banca comenzó a flexibilizar los préstamos destinados a la compra de autos nuevos.

1.2. FORMULACION DEL PROBLEMA

En el 2011 el 85% de las importaciones fueron de autos usados y solo el 15% fueron de autos nuevos, el parque automotor de la cuidad de La Paz se está saturando de autos usados afectando las ventas de autos nuevos que, en vez de renovar este parque automotor, está provocando mayores accidentes y el gobierno no está tomando medidas para incentivar la compra de autos nuevos y cambiar los vehículos viejos por unos nuevos, al contrario parece que cada vez, el poder adquisitivo se va haciendo más factible para autos usados en vez de nuevos en detrimento de las casas importadoras legales

Cómo efecto a la importación de vehículos el Decreto Supremo 29836 del 3 de diciembre de 2008 establecido según el régimen aduanero del artículo 298 de la Constitución Política del Estado, la cual determina la importación de Vehículos automotores con una antigüedad no menor a cinco años, esta política tuvo efectos de gran magnitud ya que para entonces ya se había incrementado el parque automotor de Bolivia en grandes proporciones por el ingreso de autos usados legales y de contrabando. Luego de la aplicación del Decreto, vinieron los efectos que afectaron a pequeños importadores de autos usados que vieron mermadas sus ganancias, los contrabandistas tuvieron que legalizar sus autos, y las casas importadoras legales también se vieron afectadas, veremos en qué proporción, y que pasó con los créditos dirigidos a la compra de motorizados, y que ocurrió con el mercado de oferta y demanda de los pequeños importadores de autos usados.

En el país existen 15 empresas importadoras de vehículos cero kilómetros, es posible que sus ventas se vean frenadas por la falta de suministros y los

inconvenientes que están teniendo las fábricas en el Japón para enviar sus vehículos para enviar a todos los mercados del mundo.

La importación de vehículos nuevos crece de manera sostenida. Entre 2009 y 2011 se internaron legalmente al país un cuarto de millón de motorizados cero kilómetros.

A cambio, el Estado recibió por concepto de impuestos Bs 1.402,35 millones ($us 201,48 millones).

Datos oficiales de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) dan cuenta de que en 2009 ingresaron al país 59.248 motorizados, en 2010 se importaron 82.640 y el año pasado el número aumentó a 103.626. En 2011 el crecimiento registrado fue de 25,4%, menor al 39,5% alcanzado un año antes[1].

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.1.1. OBJETIVO GENERAL

Determinar el impacto que tuvo el Decreto Supremo 29836, en las importaciones de autos usados y en las casas importadoras de automóviles, antes y después de la Aplicación del Decreto Supremo, y sus efectos colaterales. Ver niveles de recaudación por aranceles de autos nuevos y los de amnistía.

1.1.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✓ Cuantificar la Demanda e importación de automóviles nuevos.
- ✓ Incidencia Del Decreto Supremo en las casas importadoras.
- ✓ Cuantificar las casas importadoras de autos.

[1] Datos de Aduana Nacional de Bolivia.

- ✓ Cuantificar el Parque automotor de La Paz.
- ✓ Cuantificar importaciones de vehículos y la oferta.
- ✓ Analizar la intervención del Estado.

1.4. IDENTIFICACION DE VARIABLES

Dentro de las categorías que analizaremos los niveles de venta de autos nuevos en los últimos 10 años de las casas importadoras de autos en La Paz, y en qué porcentaje incrementaron al parque automotor, en qué medida se beneficiaron con el Decreto y los efectos que tuvo en los bancos para facilitar los créditos. Veremos las variables de costos, financiamientos bancarios, y poder adquisitivo de la población paceña, así como los convenios preferenciales con los bancos.

1.5. DELIMITACION TEMPORAL

Se analiza el impacto que tuvo el Decreto en el movimiento comercial estadístico y económico en las casas importadoras legales de autos nuevos y su efecto para ampliar sus ventas facilitando su adquisición mediante las entidades financieras dentro del Departamento de La Paz, desde el año 2000 hasta el año 2012.

1.6. DELIMITACION ESPACIAL

Departamento de La Paz.

1.7. METODOLOGIA DE INVESTIGACION

El logro de los objetivos de una investigación requiere la utilización de métodos y técnicas adecuadas que posibiliten aquello, es importante poner especial énfasis en la selección de tales instrumentos, puesto que permiten realizar un trabajo sistemático y concreto.

Es imprescindible la utilización de un sistema adecuado que facilite la realización del trabajo, con el propósito de lograr resultados conforme a los objetivos de la investigación, y con la mayor confiabilidad posible de tal manera que los resultados se aproximen lo más cercanamente a la realidad.

El plan de investigación de campo comprende decisiones tales como; la determinación del área de investigación, la determinación de los sujetos de investigación que va a comprender el presente estudio, así como el diseño de los instrumentos de relevamiento de información más adecuados de manera que permitan alcanzar efectivamente los objetivos planteados al inicio de la investigación.

1.1.3. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación utiliza el tipo de estudio descriptivo – explicativo, analiza las causas y factores que permiten la evasión y el grado de influencia en los ingresos propios de los municipios categoría "C".

En un estudio descriptivo "se selecciona una serie de cuestiones y se mide o recolecta información sobre cada una de ellas, para así describir lo que se investiga". Los estudios descriptivos "únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar como se relacionan las variables medidas".[2]

El estudio explicativo, "va mas allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales"

[2] Hernandez y otros, Metodología de la Investigación , pág. 102

1.1.4. EL METODO DE INVESTIGACION

El presente estudio utiliza el método inductivo, ya que permite arribar a conclusiones partiendo de hechos concretos hacia una generalización aplicada al tema de investigación. Este nivel busca la explicación de la relación causal entre dos variables y los efectos que genera este cambio en la variable independiente con respecto a la variable dependiente la intensidad de dicho efecto y el resultado de dicho efecto.

1.1.5. DISEÑO DE LA INVESTIGACION

La presente investigación es de tipo no experimental debido a qué no se manipula ninguna variable. El estudio no experimental consiste en observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos, en la que resulta imposible manipular las variables o asignar aleatoriamente a los sujetos a las condiciones.[3]

1.1.6. UNIDAD DE ANALISIS

Para el presente trabajo de investigación y en base al objetivo principal se denominará a nuestra unidad de análisis Impuesto Municipal a la Transferencia de Vehículos Automotores.

1.1.7. LAS FUENTES DE INFORMACION

En el presente trabajo de investigación, se recabara información tanto de fuentes secundarias como primarias.

1.1.8. FUENTES PRIMARIAS

La fuente primaria de información está constituida por:

[3] Ibid. Pag. 102

a) Entrevista: Se trata de encuestas estructuradas aplicadas a operadores encargados de recaudaciones de los Gobiernos Municipales y a contribuyentes.

b) La principal fuente de información es la base de datos de la FAM (Federación de Asociados Municipales de Bolivia).

c) Otra fuente primaria es la información proporcionada por el RUAT (Registro Único para la Administración Tributaria Municipal)

1.1.9. FUENTES SECUNDARIAS

La información secundaria está constituida por dos tipos de fuentes:

a) Fuentes de información general: Se realizaron consultas a libros, folletos, revistas, memorias, informes y otros que tienen relación con el tema de investigación, que son parte de las Bibliotecas de la Universidad Mayor de San Andrés.

b) Fuentes de información específica: Se consultaron trabajos y publicaciones relacionadas con el tema tratado, en los municipios relacionados al mismo, en organizaciones y bibliotecas. Centros de Documentación del Vice ministerio de Política Tributaria, se consultaron otro tipo de fuentes como son los producidos en otros países, sobre experiencias similares.

1.8. MARCO TEORICO

La presente investigación posee un Marco Teórico que responde a los requerimientos necesarios para el análisis de las variables, para ello se hace referencia a diferentes pensamientos, enfoques y escuelas económicas.

1.8.1. PRINCIPIOS DE TRIBUTACION, ADAM SMITH.

Según Adam Smith, en su libro "La riqueza de las naciones", formula; cuatro principios fundamentales de la tributación.

- ✓ **Principio de Justicia:** "Los súbditos de cada Estado, según Adam Smith, deben contribuir al sostenimiento del gobierno, en una proporción a los ingresos de que goza bajo la protección del Estado".

- ✓ **Principio de Certidumbre:** "El impuesto que cada individuo está obligado a pagar, debe ser fijo y no arbitrario; así mismo, la fecha de pago, la forma de realizarse, la cantidad a pagar, deben ser claras y patentes para el contribuyente". Lo anterior debe darse para evitarse actos arbitrarios por parte de la autoridad.

- ✓ **Principio de comodidad:** "Todo impuesto debe recaudarse en la época y en la forma en las que es más probable que convenga su pago al contribuyente".

- ✓ **Principio de Economía:** "Los impuestos pueden sacar o pedir que entre en los bolsillos de la población, una cantidad mucho mayor que la que hace ingresar en el tesoro público". Lo anterior va encaminado, a que el rendimiento del impuesto debe ser mayor a lo que se invierta para su recaudación a fin de encontrar los medios de control, recaudación y administración más eficientes y menos onerosos.

1.8.2. SISTEMA TRIBUTARIO EFICIENTE, STIGLITZ[4]

Un buen sistema tributario debería reunir las siguientes condiciones:

[4] Stiglitz Joshep, Economía del Sector Público, Capitulo Eficiencia frente a equidad

- ✓ **Eficiencia económica**.- No debe inferir en la asignación eficiente de los recursos.

- ✓ **Sencillez administrativa.-** Debe ser fácil y relativamente barato de administrar.

  La administración eficiente del sistema fiscal debe tener los siguientes principios:

- ✓ **Flexibilidad**.- Debe ser capaz de responder fácilmente a los cambios de las circunstancias económicas.

- ✓ **Responsabilidad política**.- Debe diseñarse de tal forma que cada individuo pueda averiguar que está pagando para que el sistema político pueda reflejar con mayor precisión sus preferencias.

- ✓ **Justicia.-** Debe ser justo en su manera de tratar a los diferentes individuos.

1.8.3. IMPUESTOS EFICIENTES EN EL SENTIDO DE PARETO.[5]

Indica que una estructura tributaria maximiza el bienestar de un grupo de individuos, siempre en cuando el Estado recaude ingresos dados y que otros reciban niveles de utilidad especificados previamente.

1.8.4. IMPACTO DE LOS IMPUESTOS EN LA ECONOMIA, DAVID RICARDO.

David Ricardo en su libro llamado “Principios de economía política y tributación” afirma que el pago de impuestos recae siempre ya sea en el ingreso o en el capital, teniendo el siguiente impacto en la economía

- ✓ Si el cobro de impuestos da lugar a un aumento de la producción, el cobro recaerá sobre el ingreso.

[5] Ibid.

- ✓ Si el cobro de impuestos no da lugar al aumento de la producción, el cobro recaerá sobre el capital.

1.8.5. IMPUESTOS Y EQUIDAD TRIBUTARIA, MUSGRAVE6

El impuesto es definido como una transferencia coercitiva que realizan los particulares hacia el Estado, es decir, los agentes asignan una parte de su ingreso y los pagan (transfieren) al gobierno quien lo recibe en forma de ingresos tributarios.

Una forma de clasificar los impuestos es como directos e indirectos. Los directos son los que gravan el ingreso de los agentes y los indirectos son los que gravan el consumo. A los directos se les llama también progresivos por que quitan una parte creciente del ingreso a medida que este aumenta; y a los indirectos se les llama también regresivos por que quitan una parte decreciente del ingreso a medida que este aumenta.

A los directos se les puede clasificar también como distorsionantes por que interfieren en las decisiones de los agentes en términos de su inversión y trabajo; y a los indirectos se les puede llamar también impuestos no distorsionantes porque no interfieren en las decisiones mencionadas. Un ejemplo de impuesto directo o distorsionante es el llamado Impuesto Sobre la Renta (ISR) y uno de un impuesto indirecto o no distorsionante es el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

La discusión sobre qué base gravable es mejor se encuentra en dos vertientes eficiencia o equidad. La primera indica que son los impuestos indirectos los mejores, no sólo desde el punto de vista de que un impuesto directo ofrece incentivos para dejar de trabajar prefiriendo el ocio y disminuyendo la producción o dejar de invertir sino también desde el punto de vista de la administración tributaria la cual sólo tiene que restar, si no

[6] Musgrave and Musgrave, Hacienda Pública, Capítulo 13

existen exenciones ni deducciones de las ventas totales el monto de insumos adquirido, para determinar la base imponible, lo que ofrecerá menores costos de administrativos y mayores posibilidades de una mejor fiscalización.

Las ventajas más importantes que ofrece un impuesto indirecto son:

- ✓ Recaudación estable respecto a los directos. Esto debido a que el consumo no tiende a variar tanto como el ingreso.
- ✓ Es más eficiente. En términos de las decisiones a invertir y trabajar.
- ✓ Posee neutralidad económica:

  a) No discrimina frente a innovaciones tecnológicas, es decir, maquinaria que reduce el uso de mano de obra.

  b) No favorece a la maquinaria en contra de los obreros, como la haría un tributo sobre las listas de raya.

Las desventajas más importantes son:

- ✓ No toman en cuenta la capacidad de pago de los contribuyentes. Es decir son regresivos, o sea más pesados para el contribuyente que tiene menos riqueza.
- ✓ Son difíciles para los negocios pequeños. Pues las firmas más capitalizadas pueden pagar menos gravamen por unidad de moneda vendida.
- ✓ Si tienen muchas exenciones y deducciones se tenderá a incentivar la evasión del impuesto.

La segunda que es el criterio de equidad o justicia se ve favorecido al utilizar en el sistema tributario impuestos directos, porque haciendo alusión al concepto de progresividad, pagan más impuestos quien más ingresos tiene y

menos impuestos quien menos ingreso tiene. El enfoque de equidad tributaria propone dos líneas de pensamiento:

- ✓ **Equidad Horizontal.-** Aplica el principio básico de igualdad ante la ley. Si la renta se usa como índice de la capacidad de pago[7], la imposición sobre la renta es el instrumento apropiado y las personas con la misma renta deberían pagar el mismo impuesto.

- ✓ **Equidad Vertical.-** Personas con diferente capacidades de pago deberían pagar diferentes cantidades de impuestos.

1.8.6. TEORIA SOBRE EL SISTEMA TRIBUTARIO

Los tributos son el instrumento más importante para cubrir los gastos públicos pero junto a esta función, que puede llamarse tradicional, existen otras que pueden llamarse reguladoras del volumen y distribución de la renta nacional.

Los principios con los grupos que se justifica una distribución determinada de la carga tributaria entre los grupos y entre los individuos son dos sustancialmente: la contraprestación y la capacidad contributiva. El primer principio puede aplicarse siempre que la prestación de un servicio público se efectúa siendo pos beneficiarios de forma exclusiva ó, por lo menos, principalmente en este caso se tiene un criterio para medir el tributo detraído en el beneficio obtenido por el contribuyente y, por lo tanto, para el reparto de todo del costo de servicio entre los beneficiarios. Los tributos que se aplican según el criterio de la contraprestación se denominan frecuentemente tasas.

---

[7] Este concepto fue originalmente usado por Adam Smith en "Investigación sobre la causa y riqueza de las naciones", donde afirma que los agentes con más nivel de ingreso deben pagar más impuestos como porcentaje de su ingreso.
El principio de capacidad de pago indica que cada contribuyente debe contribuir según su capacidad de pago

En el caso de la mayor parte de los gastos públicos, el criterio de la contraprestación es, no obstante, inaplicable, los gastos públicos más importantes no se hacen a demanda de los contribuyentes, ni existe la posibilidad de comprobar si se benefician, o en qué medida, los distintos grupos a los individuos aislados.

Con el criterio de la capacidad contributiva se cubren además los costes de servicios que van a favorecer a determinados grupos o individuos, pero que por diversos motivos no se quieren cargar sobre los beneficios. La imposición es el instrumento de reparto de los costes de los entes públicos a los que no corresponden beneficios que puedan individualizarse, respecto a los beneficiarios de los servicios, por lo tanto, para determinar la medida del impuesto correspondiente a cada ciudadano debe prescindirse del criterio de la contraprestación, se dice entonces, en gran parte de la teoría, se recurre al criterio de la capacidad contributiva.

El impuesto no corresponde a los beneficios que el individuo recibe por la acción de los organismos públicos, sino a su capacidad de contribuir a las cargas públicas. Se precisa naturalmente de un criterio para valorar esta capacidad; criterio al que se intentó dar un contenido utilitario con los principios del sacrificio se sostiene, a veces, que la distribución del impuesto debe realizarse de forma que el sacrificio del pago del impuesto, sea igual para todos los contribuyentes, o que para todos los contribuyentes sea igual para todos los contribuyentes, o que para todos los contribuyentes sea igual la proporción entre la suma de utilidad detraída por el impuesto y la utilidad total de la riqueza poseída; o , finalmente, que sea mínimo el sacrificio de utilidad originado por la detracción del impuesto sobre total la colectividad.

El fundamento utilitario de los principios del sacrificio se ha enfrentado con frecuentes críticas, y aunque no han faltado tentativas para defenderlo, ha terminado por ser abandonado por la mayor parte de los teóricos. Solamente

el principio del sacrificio mínimo tiene todavía un puesto notable en la literatura, especialmente inglés, y autores como Eddeworth, Cannan y Pigou han intentado demostrar que tal principio, que a primera vista implicaría la igualación de las rentas, puede no conducir a la igualación si en la valoración del sacrificio se tiene en cuenta elementos indirectos.

Pero en conjunto hay que destacar la renuncia a situar el criterio de la capacidad contributiva sobre un fundamento utilitario y la tendencia a considerarlo, en cambio, como un criterio cuyo contenido se deriva de estos son, entre los múltiples índices de capacidad contributiva y las numerosas consideraciones respecto a estos índices, los que verifican una elección de la que se deriva la distribución de la carga tributaria entre los diferentes grupos y los diversos individuos.

En estos términos, el criterio de la capacidad contributiva es poco más que una racionalización a posterior de las decisiones de los entes generadores del impuesto.

El contenido esencial que informa el principio consiste simplemente en excluir la desigualdad en la distribución de los tributos y en eliminar clasificaciones de la carga tributaria que no procedan de diferencias en las condiciones económicas del sujeto, se trata de afirmaciones generales, porque siempre queda abierta la cuestión de determinar concretamente en qué casos son las condiciones iguales; así como las diferencias que deban tenerse en cuenta y en qué medida debe hacerse.

Por otra parte, según se defina el criterio de la capacidad contributiva, su empleo en el reparto de la carga tributaria tropieza con un límite importante por el hecho de que en la hacienda moderna se asignan frecuencialmente al impuesto fines más complejos de los que consisten en el simple reparto de la carga fiscal según las condiciones de los contribuyentes. Se habla este propósito de fines fiscales o extra fiscales del impuesto, según que nos

propongamos solamente obtener un determinado ingreso tributario o, alternativa o conjuntamente, desarrollar una acción protectora, redistributiva, etc.

La distinción está evidentemente en la contraprestación entre aranceles fiscales y aranceles protectores, en los primeros, el fin de facilitar un ingreso se alcanza tanto mejor cuanto mayores son las importaciones; en el segundo, el fin de protección de la industria interior se consigue mejor cuanto más escasas sean las importaciones y, por lo tanto, los ingresos fiscales.

En realidad, aunque no falte algún ejemplo de aranceles protectores, y otros impuestos, con alícuotas y resultados prohibitivos, la acción extra fiscal se verifica más frecuentemente con impuestos que procuran un ingreso fiscal no despreciable y a menudo importante en cambio es difícil que existan impuestos que desempeñen únicamente la función de suministrar ingresos al erario público en provocar, al mismo tiempo, alteraciones de mercado extrañas a los fines fiscales, acercándose a los efectos del impuesto protector, redistributivo, etc. La diferencia entre impuestos con fines fiscales y extra fiscales es, por lo tanto, simplemente de grado y de intención, en ocasiones el fin fiscal es directo y los efectos son accidentales; otras veces el fin fiscal es secundario, mientras que los otros efectos se persiguen directa e intencionalmente.

Por otra parte, es una realidad que las funciones extra fiscales o reguladoras del impuesto tienen un puesto cada vez más importante en la hacienda moderna, a los fines protectores tradicionales se suman los fines de distribución de la riqueza, de estímulo o freno a las inversiones o al consumo con o sin funciones selectivas entre inversiones y consumos, de estimulo a las exportaciones podría continuar la lista indefinidamente en estos casos no se puede que la distribución de la carga fiscal se verifique según el criterio de la capacidad contributiva, definida comúnmente. El estado, que hace pagar

fuertes impuesto de consumo a los compradores de determinados bienes para forzar a exportación, no se preocupa de saber si estos impuestos se integran con los otros para llegar a una determinada distribución de la carga tributaria entre grupos e individuos; y no se detendrá frente a la posibilidad de que pueda suceder, que a igualdad de renta, quien a pesar del elevado impuesto, adquiera bienes gravados, pague por impuestos una suma mayor de aquella que satisface quien dirige sus consumos hacia bienes no gravados, en el caso de impuestos con funciones reguladores, la consideración de la capacidad contributiva de los sujetos está descuidada, por lo tanto, o subordinada al menos a la necesidad de realizar algunos fines específicos de los entes públicos.

En conclusión es preferible limitarse a afirmar que el impuesto es el instrumento para reparte con criterios políticos de los costes de la actividad de los organismos públicos, cuando no se pueda o no se quiera seguir el criterio de la contraprestación; entendiéndose que en los estados modernos la elección de los criterios políticos está limitada, en parte, por el principio general de que, a condiciones iguales, deben corresponder impuestos iguales.

1.8.7. DERECHO TRIBUTARIO

Al Derecho Fiscal se le puede llamar también Derecho Tributario o Derecho impositivo. El Derecho Fiscal es la parte más importante de la actividad financiera del Estado, puesto que se encarga de obtener los ingresos siempre basándose en sus características esenciales y sin olvidar las garantías individuales.

De la Constitución Política del Estado, emana el Derecho Tributario Boliviano a través de lo siguiente: Son deberes de los bolivianos contribuir, en proporción a su capacidad económica, al sostenimiento de los servicios públicos.

1.8.8. COMERCIO INTERNACIONAL

La «nueva» teoría sobre el comercio internacional, La explicación del comercio internacional a través de la ventaja comparativa implica que el comercio entre países será mayor cuanto mayores sean las diferencias Otro rasgo destacado del comercio internacional es el peso que tienen las multinacionales. Muchos bienes importantes en el comercio internacional, como automóviles, productos electrónicos de consumo, o farmacéuticos, son productos de empresas que tienen grandes cuotas de mercado, por lo que el comportamiento de las empresas multinacionales implica un contexto de competencia imperfecta.

La importación de vehículos nuevos crece de manera sostenida. Entre 2009 y 2011 se internaron legalmente al país un cuarto de millón de motorizados cero kilómetros.

A cambio, el Estado recibió por concepto de impuestos Bs 1.402,35 millones ($us 201,48 millones).

Datos oficiales de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) dan cuenta de que en 2009 ingresaron al país 59.248 motorizados, en 2010 se importaron 82.640 y el año pasado el número aumentó a 103.626. En 2011 el crecimiento registrado fue de 25,4%, menor al 39,5% alcanzado un año antes.

El año pasado, la importación legal de vehículos nuevos se incrementó en 25,4% con relación al 2010, al pasar de 82.640 a 103.626. Es decir, hubo un aumento de 20.986 motorizados más que el año precedente.

“En el periodo 2010-2011 se registró un crecimiento considerable en la venta de autos nuevos. La comercialización de motorizados livianos, pesados, de transporte público y de maquinaria pesada ha tenido un aumento importante”, dijo Auza.

En 2010, el nivel de crecimiento en la importación de vehículos nuevos llegó al 39,5% respecto a la gestión 2009, habiendo pasado de 59.248 a 82.640 automotores nuevos.

Del número total de coches nuevos importados a diciembre de 2011, la mayor cantidad se concentra en Santa Cruz con el 61,3%, le sigue Cochabamba con 29,4% y La Paz con 8,2%. El resto de las regiones sólo representa el 1,1% del total.

Bolivia, no es fabricante o productor de automóviles y ni siquiera ensambla, sin embargo la cantidad de vehículos que ingresaron por importaciones directas al país fue enorme; especialmente a La Paz que es el Segundo departamento con mayor cantidad en su parque automotor, y se ha vuelto una problemática para la ciudad, ya que más del 70% son modelos son inferiores al año 2000.

1.8.9. LA ELUSION FISCAL

Villegas define la elusión fiscal como la utilización de medios ilícitos, es decir, no prohibidos por el texto de la ley, con el objeto de evitar o disminuir el impacto del hecho imponible y, por lo tanto, la carga tributaria. La sola circunstancia de que el contribuyente recurra a estructuras jurídicas no usuales no constituye infracción; incluso hay autores que afirman que cuando el contribuyente utiliza vacios legales para disminuir la carga impositiva, no está violando ni tampoco eludiendo la ley tributaria, sino que está aplicando el principio de lógica formal del estado de derecho todo lo que no está prohibido al ciudadano, le está permitido, es decir, que todo aquello no tipificado como presupuesto de hecho en la ley tributaria, no genera obligaciones fiscales.

Considerando lo anterior, la elusión fiscal se diferencia de las infracciones tributarias en que la primera, por no violar las leyes tributarias, no acarrea sanciones.

La elusión tributaria sería equivalente a lo que la doctrina ha denominado “economía de opción”, lo cual se diferencia de la evasión tributaria que consiste en la violación de la ley que establece un tributo a efectos de sustraerse de su aplicación.

En la elusión tributaria el hecho imponible no nace. Nace parcialmente o se da uno con menores consecuencias fiscales, mientras que en la evasión el hecho imponible tiene lugar, pero no satisface la obligación tributaria.

Posadas Belgrado citado por Rincón R y otros concluye: “El dejar de pagar impuestos por eludir al encontrarse en la situación prevista por la ley, como presupuesto de impuesto, no constituye un ilícito en sí mismo, pues, la disposición imperativa de la ley que obliga al pago del impuesto, esta siempre condicionada a que el particular se encuentre en la en la situación prevista por la ley como presupuesto de impuesto. El particular puede elegir libremente el medio jurídico para alcanzar el fin económico que persigue. No hay ninguna ley de impuestos que prohíba lograr el resultado económico buscado por un medio distinto del que la ley sujeta al impuesto, si no realiza una simulación”

Tarantino citado por rincón R. y otros, afirma que: “Ninguna diferencia hay entre el acto negativo de evadir el tributo no dando nacimiento al hecho imponible y el acto positivo de elegir otra forma jurídica voluntaria que también pueda significar no ingresar la suma adecuada en concepto de impuesto, por lo que resulta inconveniente la aplicación de un sistema que, operando sobre bases del reajuste administrativo o por el mecanismo de determinación, deje ineficaces las formas a los fines tributarios, aunque se reconozca su validez en la órbita de derecho privado”.

Bielsa citado por Rincón R. y otros, opina, igualmente, que cuando el contribuyente opta por un camino legal para pagar menos impuesto, realiza una evasión lícita, pero siempre que no disfrace el acto, ni simule, ni oculte el negocio. En este caso, se daría la misma situación de aquel que no consume una cosa gravada por el impuesto.

Hay otro sector de la doctrina que afirma que la elusión es ilícita, ya que se estaría en presencia de una forma de evasión por abuso de formas jurídicas. Sin embargo, no se puede llegar a considerar que la alusión mediante el uso de las formas jurídicas es, en todos los casos, una defraudación, ya que en estos casos podríamos encontrarnos, por ejemplo, uno con error excusable.

En este sentido, señala Jarach D. que: “Quien al interpretar la ley fiscal y sin conocer la dogmática del derecho tributario, crea una estructura jurídica que haga recaer las operaciones fuera de la definición de hecho imponible y omita pagar el impuesto, simplemente ha interpretado mal la ley. Ha caído en error que es causa de exculpación. En cambio quien conozca la doctrina del hecho imponible y asesorado con técnicos, cumple sus actos u operaciones con formas jurídicas inapropiadas, con el fin de engañar al fisco, comete defraudación fiscal”.

Lo anterior pone de manifiesto lo importante que es el elemento subjetivo, para determinar cuándo nos encontramos en presencia de una defraudación fiscal; pero al mismo tiempo, nos enseña lo dificultoso de demostrar que se ha configurado esta figura ilícita, ya que sería necesario demostrar que:

a) Se ha utilizado las formas jurídicas en forma claramente inapropiadas

b) Existe intención clara por parte del contribuyente de reducir el impuesto

c) Objetivamente se aprecia la operación del contribuyente.

Por otra parte, según Documentos de la Conferencia Técnica del CIAT en los estados unidos se considera el fraude tributario mas como elusión tributaria, a diferencia de planificación tributaria; en casos más inminentes se llama evasión tributaria.

Cualquiera que sea el nombre, son actividades de los contribuyentes para evitar sus propias responsabilidades con las autoridades fiscales, causando serios perjuicios presupuestarios, distorsionando la competencia y los flujos de capital.

Es importante resaltar que el alcance de lo que se considera como elusión tributaria puede variar de un país a otro, y puede depender no solamente de la forma que un esquema particular adopta, sino también de las actitudes del Gobierno Nacional, la opinión pública o los tribunales. De acuerdo a lo planteado por los autores precitados, la elusión puede estar expresada en una variedad de disfraces, utilizando mecanismos de desviación que la propia ley permite.

Pérez J y otros, señalan características que ayudan a diferenciar cuando se está en presencia de fraude a la ley o es una actuación lícita, cuando la conducta del contribuyente responda a:

a) “A un claro propósito del ordenamiento tendente, por las razones que fuere, a animar a los contribuyentes a poner en juego otros hechos u otros actos distintos a los grabados

b) A distintas y razonadas finalidades del contribuyente ajenas a propósitos de esquivar sus obligaciones tributarias (economía de opinión).

c) A la deficiente técnica jurídica, utilizada, que permite servirse de figuras no contempladas por la norma tributaria y que de seguro

conducen a los mismos resultados (no se puede hablar de fraude de la ley).

d) A la mala voluntad del sujeto que, acogiéndose a la letra de un precepto, u otro precepto del ordenamiento tributario.

Estas características dan lugar a mecanismos o vías que, sin violar la ley, permiten eludir el pago de impuestos y por lo tanto no constituyen fraude tributario. A diferencias de la defraudación tributaria que es definida por el Código tributario de la siguiente manera:

Comete defraudación el que dolosamente, en perjuicio del derecho de la administración tributaria a percibir tributos, por acción u omisión disminuya o no pague la deuda tributaria, no efectué las retenciones a que está obligado mediante simulación, ocultación maniobra o cualquier forma de engaño, obtenga para sí o para un tercero un provecho indebido a expensas.

Considerando que la defraudación, la contravención, el incumplimiento de los deberes formales relativos al pago del tributo son ilícitos tributarios que encuadran dentro del concepto de evasión fiscal.

1.8.10. AMNISTÍA Y EVASIÓN

Las causas para la evasión se puede agrupar en cinco grupos: inexistencia de una conciencia tributaria en la población; complejidad y limitaciones de la legislación tributaria; ineficiencia de la administración tributaria, facilidad para cumplir las obligaciones tributarias, facilidad para cumplir las obligaciones tributarias, y la información.

a) Inexistencia de una Conciencia Tributaria en la población, son pocas las personas que satisfacen voluntariamente con puntualidad sus obligaciones, cualquiera sea la naturaleza de las mismas.

La resistencia hacia la obligación tributaria por parte de las personas pueden asumir características más agudas, y está vinculado con la forma en que el gobierno gasta el dinero.

Esta situación está relacionada con el carácter individualista del ser humano, lo que ha desarrollado con fuerza su sentimiento de egoísmo y su afán de lucro.

b) Complejidad y limitaciones de la Legislación Tributaria, las normas jurídicas tributarias son complejas por su propia naturaleza técnica. Esta complejidad está conformada por ejemplo, en la existencia de normas que regulan la misma base imponible y los contribuyentes, la existencia de exoneraciones amplias condicionadas; también se incluye en estas menciones la aprobación de sistemas de condonaciones o amnistía tributaria, que premian al contribuyente incumplidor en perjuicio del cumplidor y afectan por ende a la conciencia tributaria.

c) Ineficiencia de la Administración Tributaria, la decisión de evadir impuestos implica muchas veces que el contribuyente efectúe un cálculo económico, valorando los beneficios y costos de la evasión.

En este cálculo, si el contribuyente percibe que las probabilidades de ser detectado o sometido a inspección es nula o casi nula su decisión de evadir de acrecientan. En un país donde la probabilidad de que un contribuyente evasor sea detectado y pague sus impuestos es baja, el mismo asume el riesgo de evadir, aún cuando las sanciones sean muy altas.

En efecto una pena futura e incierta, bien sea pecuniaria o de otra naturaleza, se valora en el momento que la evasión se pone en marcha, según un factor que podríamos denominar de descuento que reduce la relevancia y el valor efectivo de la misma para el contribuyente evasor. Este factor de descuento dependerá no solamente de la probabilidad de ser

identificado como evasor y las penas que en él impondrán, sino también en la forma que la administración realiza la inspección realiza la inspección o verificación. Entonces el contribuyente valorará la conveniencia de evadir en función de la eficiencia efectiva de la oficina de impuestos.[8]

d) La información, aún cuando desde el punto de vista legal la ignorancia de las leyes no excusa de su cumplimiento, una adecuada información por parte del contribuyente es un requisito fundamental para evitar una conducta incorrecta. La información sobre las obligaciones del contribuyente se facilita cuando el propio sistema tributario es simple y homogéneo. Es decir, cuando existe un número reducido de impuestos de aplicación general.

e) Facilidad para cumplir las obligaciones tributarias, las facilidades materiales y financieras para el cumplimiento de las obligaciones tributarias son otro aspecto que afecta el comportamiento del contribuyente y la corrección de su declaración y pago de impuestos.

Un aspecto delicado es la facilidad de otorgar al contribuyente moroso o al que no declaran sus impuestos en la forma más de adecuada. A menudo estas facilidades incluyen condonaciones y financiamiento con tasas de interés menores que las del mercado.

Si bien ello permite regularizar las situaciones irregulares, también incentiva la evasión.

1.9. MARCO CONCEPTUAL

El Marco Conceptual está desarrollado de manera sistemática y ordenada con el objeto de uniformar criterios y términos utilizados en la investigación:

[8] CEPAL, Serie de Política Fiscal Nº5, p11-12.

BASE IMPONIBLE: Es la unidad de medida, valor o magnitud, obtenidos de acuerdo a las normas legales respectivas, sobre la cual se aplica la alícuota para determinar el tributo a pagar (Código Tributario).

CATEGORIAS MUNICIPALES: Existen cuatro categorías municipales, que son agrupados de acuerdo a la población registrada en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2001:

Categoría A: municipios con menos de 5.000 habitantes;

Categoría B: municipios entre 5.001 y 15.000 habitantes;

Categoría C: municipios entre 15.001 y 50.000 habitantes;

Categoría D: municipios con más de 50.000 habitantes.

CONTRAVENCIONES TRIBUTARIA: Son contravenciones tributarias:

1. Omisión de inscripción en los registros tributarios.
2. No emisión de factura, nota fiscal o documento equivalente
3. Omisión de Pago
4. Contrabando cuando se refiera al último párrafo del Artículo 181
5. Incumplimiento de otros deberes formales
6. Las establecidas en leyes especiales

CONTRIBUYENTE: Es el sujeto pasivo respecto del cual se verifica el hecho generador de la obligación tributaria. Dicha condición puede recaer:

1. En las personas físicas, prescindiendo de su capacidad según el derecho privado.

2. En las personas jurídicas y en los demás entes colectivos a quienes las Leyes atribuyen calidad de sujetos de derecho.

3. En las herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades carentes de personalidad jurídica que constituyen una unidad económica o un patrimonio separado, susceptible de imposición. Salvando los patrimonios autónomos emergentes de procesos de titularización y los fondos de inversión administrados por Sociedades Administradoras de Fondos de Inversión y demás fideicomisos.

DELITOS TRIBUTARIOS: Son delitos tributarios:

1. Defraudación tributaria
2. Defraudación aduanera
3. Instigación publica a no pagar tributos
4. Violación de precintos y otros controles tributarios
5. Contrabando
6. Otros delitos aduaneros tipificados en leyes especiales

EVASION TRIBUTARIA: Toda eliminación distribución de un monto tributario producida dentro de un ámbito de un país por parte de quienes están jurídicamente obligados a abonarlo que logran tal resultado mediante conductas fraudulentas u omisivas violatorias de disposiciones legales.

GOBIERNO MUNICIPAL: Es la autoridad máxima con jurisdicción y competencia representada por el Concejo Municipal y el Alcalde. (Artículo 10, Ley No. 2028)

ILICITOS TRIBUTARIOS: Constituyen ilícitos tributarios las acciones u omisiones que violen normas tributarias materiales o formales, tipificadas y

sancionadas en el presente Código y demás disposiciones normativas tributarias.

IMPUESTO: Se llama impuesto y contribución a la cuota parte de su fortuna que el ciudadano pone en las manos del gobierno para atender las cargas del Estado

MUNICIPIO: Es la unidad territorial, política y administrativamente organizada, dentro los límites de la sección de provincia. Según la Ley de Municipalidades el Municipio es base del ordenamiento territorial del Estado unitario y democrático boliviano. (Artículo 3, Ley No.2028)

OBLIGACION TRIBUTARIA: La obligación tributaria constituye un vínculo de carácter personal, aunque su cumplimiento se asegure mediante garantía real o con privilegios especiales.

OMISION DE PAGO: El que por acción u omisión no pague o pague de menos la deuda tributaria, no efectué las retenciones a que está obligado u obtenga indebidamente beneficios y valores fiscales, será sancionado con el cien por ciento (100%) del monto calculado para la deuda tributaria.

SUJETO ACTIVO: El sujeto activo de la relación jurídica tributaria es el Estado, cuyas facultades de recaudación, control, verificación, valoración, inspección previa, fiscalización, liquidación, determinación, ejecución y otras establecidas en este Código son ejercidas por la Administración Tributaria nacional, departamental y municipal dispuestas por Ley. Estas facultades constituyen actividades inherentes al Estado.

SUJETO PASIVO: Es sujeto pasivo el contribuyente o sustituto del mismo, quien debe cumplir las obligaciones tributarias establecidas conforme dispone el Código Tributario.

1.10. MARCO LEGAL

1.10.1. LEY DE MUNICIPALIDADES

Ley No. 2028 de Municipalidades del 28 de octubre de 1999, establece que la autonomía municipal consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el Gobierno Municipal en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por ley. La autonomía municipal se ejerce a través de:

- ✓ Libre elección de sus autoridades municipales.
- ✓ La facultad de generar, recaudar e invertir recursos.

La autonomía para ejercer la potestad tributaria, no puede ser interpretada como si se tratara de una independencia y desconexión total con la constitución, sobre todo con la definición del sistema tributario como medio que el Estado Boliviano tiene para obtener el aporte del ciudadano a las cargas públicas, mediante una justa distribución de las mismas, atendiendo a la capacidad económica y las disposiciones que garantizan las libertades económicas y la prohibición de confiscar los bienes de los particulares.

En su artículo Nº 99 reconoce a los Gobiernos Municipales con carácter exclusivo la facultad de cobrar y administrar:

- ✓ Impuestos a la propiedad inmueble
- ✓ Impuestos a los vehículos automotores,
- ✓ Impuesto a la chicha con grado alcohólico,
- ✓ Impuestos a las transferencias municipales de inmuebles y vehículos,
- ✓ Tasas por servicios prestados y patentes.

1.10.2. LEY DE PARTICIPACIÓN POPULAR

Ley No. 1551 de Participación Popular del 20 de abril de 1994, clasifica como ingresos municipales de dominio exclusivo de los gobiernos municipales a los denominados Impuestos a la Renta Presunta de Propietarios de Bienes (IRPPB) que incluyen:

- ✓ Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles (IPBI).
- ✓ Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores (IPV).
- ✓ Impuesto Municipal a las Transferencias (IMT) e
- ✓ Impuesto a los Consumos Específicos de la chica.

Se incluyen además entre los recursos tributarios propios a las diversas tasas y patentes que se establezcan mediante ordenanzas municipales propias y que alcanzan principalmente a hechos imponibles de claro alcance local como las patentes de funcionamiento de comercios, las tasas de publicidad y propaganda, de espectáculos públicos y de actividades de recreación, de faenamiento de ganado y de ampliación de construcciones. Existen además ciertas tasas municipales que gravan la producción y comercialización para consumo de ciertos productos muy específicos.

1.10.3. CODIGO TRIBUTARIO

Ley Nº 2492, Código Tributario Boliviano del 2 de agosto de 2003, establece los principios fundamentales en materia tributaria, los cuales deben ser desarrollados y aplicados a través de las leyes. Estos principios son base fundamental de toda la actividad tributaria del país, o la normativa tributaria, en donde es clave la relación entre el estudio de los fenómenos del comportamiento humano y del estado, para que los diferentes principios constitucionales que rigen la materia tributaria cumplan con el espíritu, propósito y razón de ser de ellos mismos.

Define como Tributo, a la prestación obligatoria que exige el Estado con el objeto de obtener recursos para atender sus necesidades y realizar así sus fines políticos, económicos y sociales.

Los tributos se clasifican en: impuestos, tasas, contribuciones especiales y las patentes municipales

a) Impuesto es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador una situación prevista por Ley, independiente de toda actividad estatal relativa al contribuyente.

b) Las tasas son tributos cuyo hecho imponible consiste en la prestación de servicios o la realización de actividades sujetas a normas de Derecho Público individualizadas en el sujeto pasivo, cuando concurran las dos siguientes circunstancias:

    i. Que dichos servicios y actividades sean de solicitud o recepción obligatoria por los administrados.

    ii. Que para los mismos, esté establecida su reserva a favor del sector público por referirse a la manifestación del ejercicio de autoridad.

c) Las contribuciones especiales son los tributos cuya obligación tiene como hecho generador, beneficios derivados de la realización de determinadas obras o actividades estatales y cuyo producto no debe tener un destino ajeno a la financiación de dichas obras o actividades que constituyen el presupuesto de la obligación.

d) La Patente Municipal es un tributo cuyo hecho generador es el uso o aprovechamiento de bienes de dominio público así como la obtención de autorizaciones para la realización de actividades económicas.

1.10.4. LEY DE REFORMA TRIBUTARIA

Ley Nº 843 de Reforma Tributaria del 20 de Mayo de 1986, reordena el sistema tributario, simplifica los sistemas de recaudación fiscal, adopta el Impuesto al Valor Agregado como columna vertebral de esta reforma que se aplica a la venta de bienes muebles, importaciones, contratos de obras, de prestación de servicios y toda otra prestación, cualquiera fuere su naturaleza, realizadas en el territorio de la Nación, la alícuota establecida es del 10%.[9]

Se crea el RC-IVA, un impuesto sobre los ingresos de las personas naturales y sucesiones indivisas, provenientes de la inversión de capital, del trabajo o de la aplicación conjunta de ambos factores, la alícuota establecida es del 10%.[10]

La ley contempla al Impuesto a la Renta Presunta de Empresas que se aplica sobre el patrimonio neto de las mismas, resultante al cierre de cada gestión anual, la alícuota establecida es del 2%[11] sobre el patrimonio neto imponible.

Se crea el Impuesto a la Renta Presunta de Propietarios de Bienes, que contempla el impuesto a la propiedad rural en sustitución de todos los impuestos existentes que gravan la propiedad rural, crea el impuesto anual a los inmuebles urbanos y crea un impuesto anual a los vehículos automotores de cualquier clase o categoría (automóviles), camiones, camionetas, jeeps, furgonetas, motocicletas, etc.

La ley también contempla el Impuesto a las Transacciones este impuesto recae sobre los ingresos brutos devengados obtenido por las personas naturales y jurídicas, empresas públicas y privadas y sociedades incluidas las empresas unipersonales que se dediquen al ejercicio del comercio, industria,

---

[9] Se modifica la alícuota al 13% con la promulgación de la Ley Nº 1314 del 27 de febrero de 1992
[10] Ibid.
[11] Se modifica a Impuesto a las Utilidades de las Empresas con una alícuota del 25% sobre las utilidades netas con la promulgación de la Ley Nº 1606 del 22 de diciembre de 1994.

profesión, oficio, negocio, alquiler de bienes, obras y servicios o de cualquier actividad - lucrativa o no. la alícuota establecida es del 1%.[12]

Por último crea el Impuesto al Consumo Específico, es el impuesto sobre los bienes y servicios de consumo prescindible y los que generan externalidades negativas.

1.10.5. LEY DE MODIFICACIONES A LA LEY Nº 843

Ley Nº 1606 del 22 de Diciembre de 1994, establece en su artículo segundo que el impuesto a las Transacciones que grava las transferencias eventuales de inmuebles y vehículos automotores, es de Dominio Tributario Municipal, pasando a denominarse Impuesto Municipal a las Transferencias de Inmuebles y Vehículos Automotores.

1.10.6. DECRETO SUPREMO N° 29836

El crecimiento del parque automotor en Bolivia en los últimos 10 años, se ha disparado sin un control adecuado tanto de motorizados nuevos como de usados lo que tuvo como consecuencia el aumento del uso de combustible, aumento de tráfico vehicular, aumento de contaminación; ya que ingresaron más autos usados que nuevos, y sin embargo, no hubo ingresos mayores por impuestos al consumo específico en la misma proporción, por la importación es estos motorizados.

La aprobación de Decreto Supremo 29836, ha hecho que este ingreso descontrolado de motorizados usados se limite y se regularice su internación y nacionalización. Pero el parque automotor ya creció; con una mayoría de autos usados contaminantes y peligrosos en relación a los autos nuevos, trayendo un nuevo desafío como la necesidad de renovar este parque

[12] Se modifica la alícuota al 3% con la promulgación de la Ley Nº 1606 del 22 de diciembre de 1994

automotor con motorizados nuevos, menos contaminantes, más seguros y con impuestos que ingresan para el estado de manera correcta y justa.

El uso de movilidades en Bolivia y especialmente en La Paz, con el crecimiento de las ciudades se ha vuelto un problema y una necesidad; tanto como fuente de trabajo y como medio de transporte particular. Al incrementarse los ingresos de las personas y aumentar el poder adquisitivo de las familias, ven como necesidad el comprar un auto propio para contrarrestar las distancias de las ciudades que cada vez se hacen más grandes, esto ha hecho que el parque automotor de Bolivia crezca pero las casas importadoras legales de autos nuevos han sido afectadas porque si ha crecido la demanda de autos; fueron de autos usados en mayor proporción que la de autos nuevos; sin permitir que las casas importadoras legales amplíen su mercado, sin embargo este crecimiento ha provocado congestionamiento vehicular, contaminación ambiental y mayor consumo de combustible.

En la realidad cada país impone restricciones a su política comercial, como en Bolivia se puso límites legales a la importación de automóviles donde no ingresan modelos más antiguos a los 5 años. Antes de este decreto las ventas de autos nuevos de las casas importadoras legales, habían mermado por causa del ingreso masivo de autos usados a la zona franca y los de contrabando, teniendo como dato hasta mayo de este año ingresaron 17.908 motorizados al territorio Boliviano entre usados y de contrabando. Pero con el decreto las ventas comenzaron a incrementarse un poco para las empresas importadoras de autos nuevos.

Al aprobarse el decreto de restricción de ingreso de vehículos antiguos, las casas importadoras fueron algo beneficiadas, ya que sus ventas se incrementaron y la banca comenzó a flexibilizar los préstamos destinados a la compra de autos nuevos.

”El parque automotor boliviano, solo tiene el 20% de vehículos nuevos, con antigüedad menor a 10 años y mantiene una constante de hasta el 50% con antigüedad entre 10 y 20 años. Al respecto, la Cámara Automotora señala “que es necesario que el Estado boliviano, diseñe medidas adecuadas para renovar el parque automotor, situación que podría permitir contar con máquinas más eficientes y menos contaminantes a la salud pública ya que estudios recientes han mostrado que en Latinoamérica, tanto las emisiones totales de gases con efecto invernadero, como aquellas del sector transporte, se duplicaron en los últimos 30 años. Y hasta julio pasado solo ingresaron un poco más de 17.000 vehículos nuevos, pero más de 10.000 usados siguen ingresando. Lo ideal es que el Estado tome medidas más drásticas para que los motorizados sean más eficientes porque un vehículo consume más combustible y contamina más[13]”.

Decreto Supremo Nº 28963, del 2 de septiembre de 2006, se efectuó un nuevo programa a partir del 1º de enero hasta febrero del 2009. Donde se aprueba el Reglamento a la Ley Nº 3467 de 12 de septiembre de 2006, para la Importación de Vehículos Automotores, Aplicación del Arrepentimiento Eficaz y la Política de Incentivos y Desincentivos, mediante la aplicación de Impuesto a los Consumos Específicos. (Anexo 1)

Decreto Supremo Nº 27352. Tiene por objetivo ampliar el alcance del Programa
Transitorio, Voluntario y Excepcional. Para el tratamiento de vehículos automotores que ingresaron al país desde el 1ª de enero de 2003 hasta el 31 de enero de 2004, la base imponible se reajustara incrementando el 50% al valor resultante de la aplicación de las tablas de valoración vigente.

[13] Informe estadístico Cámara Automotor Boliviana

La Ley Nº 133, del 08 junio de 2011. La cual se implementa a partir de julio de 2011, con el nombre de Programa de saneamiento legal de vehículos automotores en la primera etapa de la implementación de la Ley Nº 3467. En fecha 09 de junio se inició el proceso del registro de vehículos en el sistema informático y a partir del 04 de julio al 07 de noviembre de 2011 se da la nacionalización de estos vehículos, en recintos aduaneros.

Decreto Supremo Nº 29836 de 3 de diciembre de2008. El objetivo es de modificar el Anexo del Decreto Supremo No 28963 de 6 de diciembre de 2006 referido al Reglamento para la Importación de Vehículos Automotores, Aplicación del Arrepentimiento Eficaz y la Política de Incentivos y Desincentivos mediante la aplicación del Impuesto a los Consumos Específicos - ICE. En la actualidad las normas estatales establecen que no se deben importar vehículos mayores a 5 años de antigüedad.

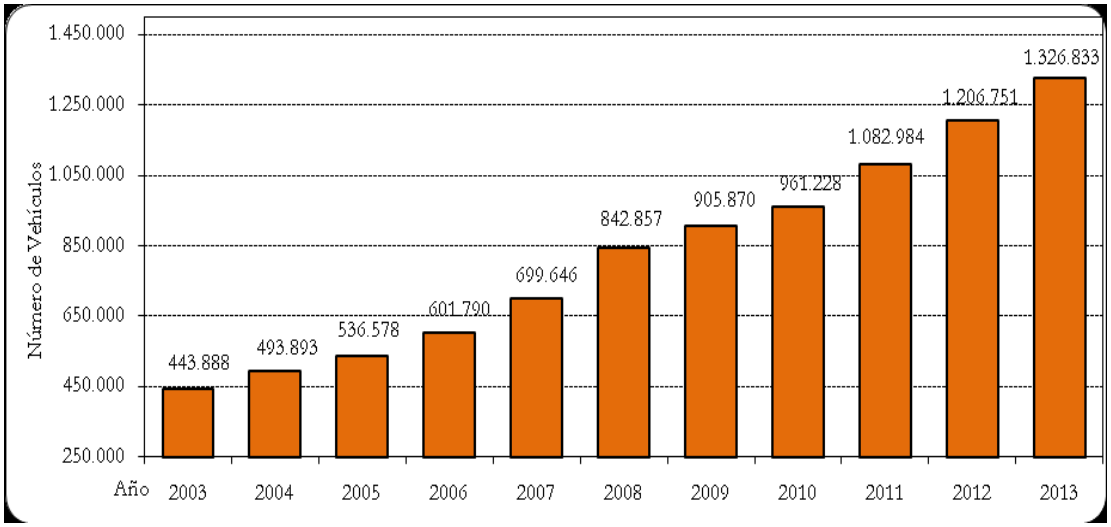
CAPITULO II

SECCIÓN DIAGNOSTICA

2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR

Un reporte de vehículos 'remplacados' con radicatoria definida del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) da cuenta de que, cotejado con igual periodo de 2012, el parque vehicular de Bolivia se amplió de 1.206.751 a 1.326.833 unidades, lo que refleja un 21% de crecimiento, porcentaje que equivale a 120.082 motorizados entre diplomáticos, oficiales, particulares y de servicio público[14].

BOLIVIA PARQUE AUTOMOTOR, 2003 – 2013



Fuente: RUAT – INE

De ese total, con 419.470 unidades, Santa Cruz es la región que acapara el mayor volumen de aumento de rodados, le siguen La Paz (331.089), Cochabamba (296.538), Tarija (6.400), Chuquisaca (52.541), Oruro (76.372),

[14] Registro único para la Administración tributaria Municipal RUAT.

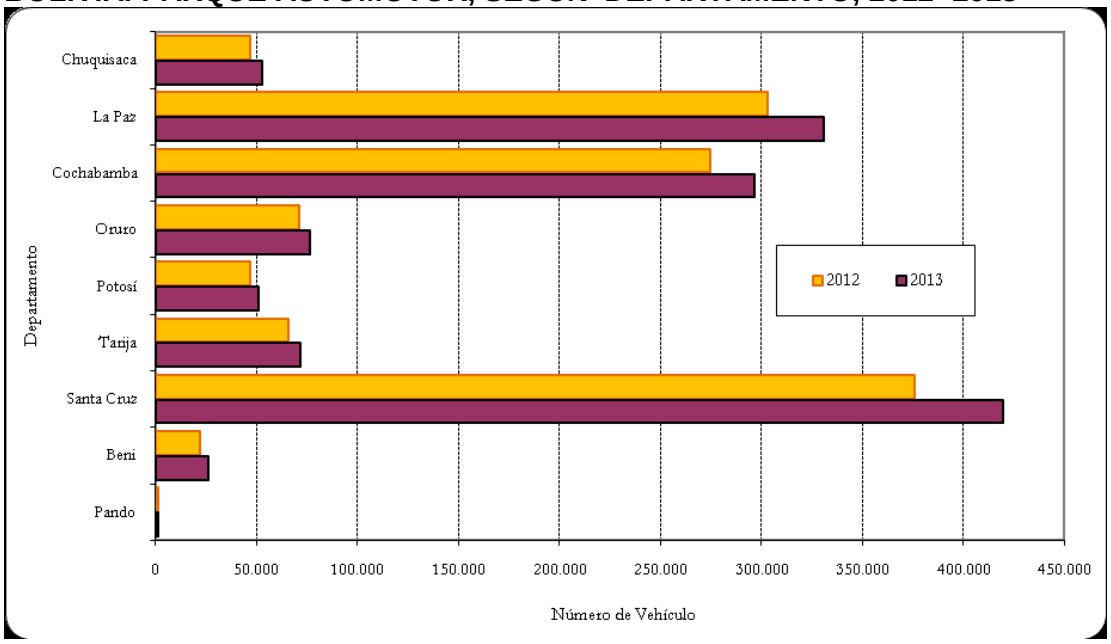
Beni (26.446), Potosí (50.936) y cierra Pando con (1.606) De las 1.326.833 unidades que abarca el parque automotor nacional, el eje troncal (Santa Cruz, La Paz y Cochabamba) concentra el 80%. (Datos hasta 2013).

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2012 -2013 (En número y porcentajes de vehículos)

DEPARTAMENTO	2012		2013		VARIACION %
	N° de Vehículos	Particip. %	N° de Vehículos	Particip. %	
TOTAL	1.206.751	100	1.326.833	100	9.95
Chuquisaca	47.094	3.9	52.541	3.96	11.57
La Paz	302.742	25.09	331.089	24.95	9.36
Cochabamba	274.759	22.77	296.538	22.35	7.93
Oruro	71.134	5.89	76.372	5.76	7.36
Potosí	47.122	3.9	50.936	3.84	8.09
Tarija	65.533	5.43	71.835	5.41	9.62
Santa Cruz	375.482	31.12	419.470	31.61	11.72
Beni	21.824	1.81	26.446	1.99	21.18
Pando	1.061	0.09	1.606	0.12	51.37

Fuente: RUAT - INE

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2012 -2013



Fuente: RUAT – INE

“De acuerdo a un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en este 2013 hay 1.326.833 vehículos circulando de Bolivia, de esta cantidad 965.400, son modelos antiguos que incluso datan de las décadas del '70, '80, y finales de los '90.

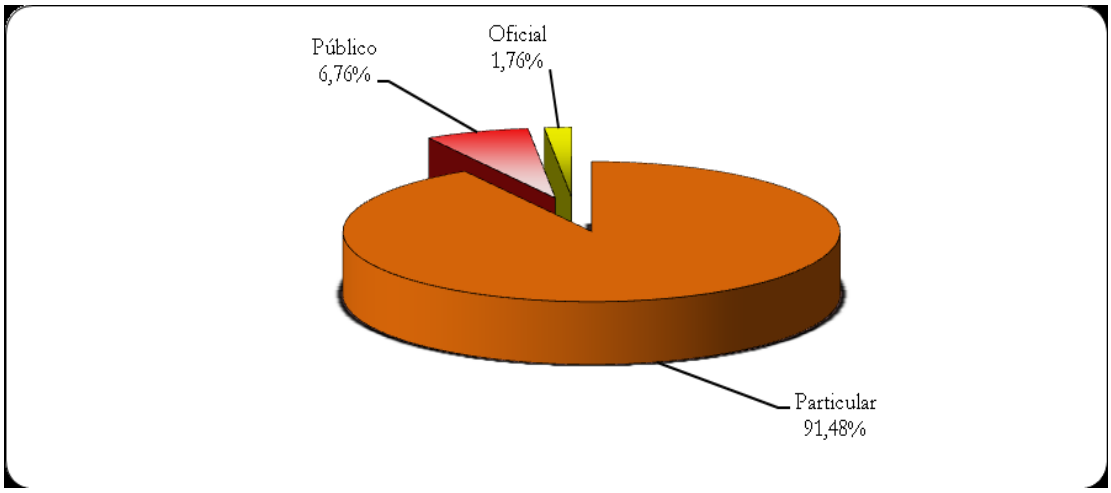
Principales modelos. En todo el país existen 1.213.762 vehículos particulares, siendo el sector más importante con un 91.48% del parque automotor. De esta cantidad 173.828 vehículos son unidades fabricadas entre 1980 y 2000. El sector público es el segundo con un 6.76% y por último el sector oficial con un 1.76% de participación.

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN TIPO DE SERVICIO 2012 – 2013

TIPO DE SERVICIO	2012		2013		VARIACION %
	N° de Vehículos	Particip. %	N° de Vehículos	Particip. %	
TOTAL	1.206.751	100	1.326.833	100	9.95
Particular	1.096.678	90.88	1.213.762	91.48	10.68
Público	90.237	7.48	89.682	6.76	-0.62
Oficial	19.836	1.64	23.389	1.76	17.91

Fuente: RUAT – INE

BOLIVIA: PARTICIPACIÓN DEL TIPO DE SERVICIO EN EL PARQUE AUTOMOTOR 2013 (En porcenajes)



Fuente: RUAT – INE

Por otro lado, según el INE existen 107.305 camiones pero de estas casi 80% tienen entre 40, 20 y 10 años de uso. En el sector de transporte público ocurre algo similar.

De esta cantidad 248.645, son automóviles, 107.305 camiones, 133.381 camionetas, 19.078 microbuses. A este segmento se suman 74.175 minibuses, 221.217 motos y 8.502 ómnibuses, entre otros.

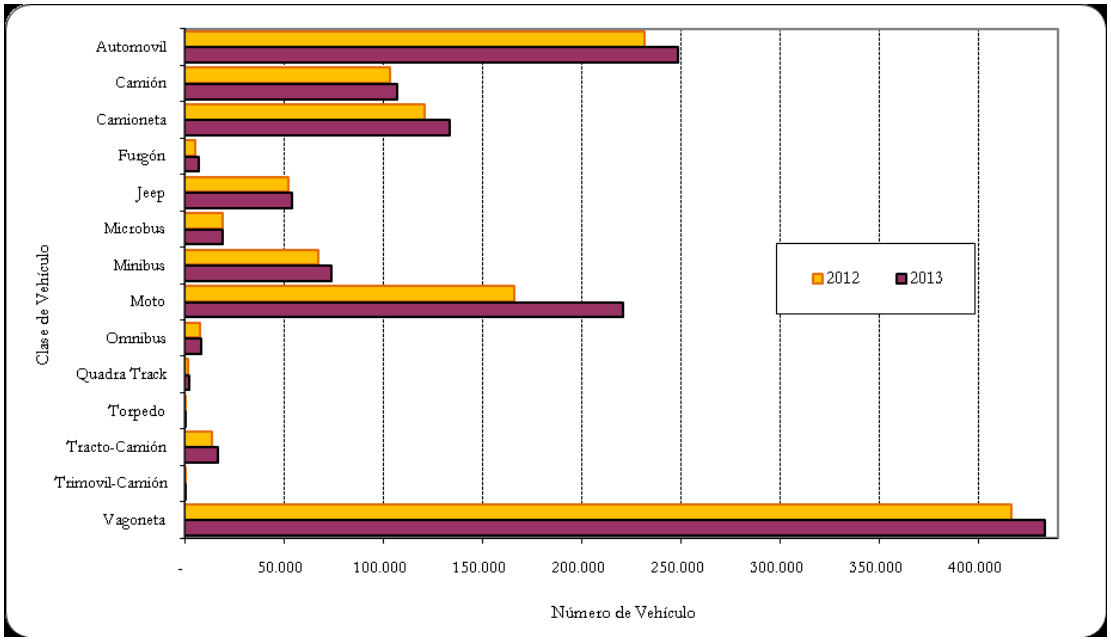
Del primer tipo de vehículos, el 60% son modelos entre los años 1976, 1985 y 1995.

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN CLASE DE VEHÍCULO, 2012 -2013

CLASE DE VEHÍCULO	2012		2013		VARIACION %
	N° de Vehículos	Particip. %	N° de Vehículos	Particip. %	
TOTAL	1.206.751	100	1.326.833	100	9.95
Automovil	231.724	19.2	248.645	18.74	7.3
Camion	103.435	8.57	107.305	8.09	3.74
Camioneta	121.127	10.04	133.381	10.05	10.12
Furgón	5.074	0.42	7.217	0.54	42.23
Jeep	52.583	4.36	54.431	4.1	3.51
microbus	18.951	1.57	19.078	1.44	0.67
Minibus	67.451	5.59	74.175	5.59	9.97
Moto	166.063	13.76	221.217	16.67	33.21
Ómnibus	7.986	0.66	8.502	0.64	6.46
Quadra track	1.572	0.13	2.216	0.17	40.97
Torpedo	98	0.01	91	0.01	-7.14
tracto-camión	13.963	1.16	17.109	1.29	22.53
Camion	14	0	15	0	7.14
Vagoneta	416710	34.53	433.451	32.67	4.02

Fuente: RUAT – INE

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, SEGÚN CLASE DE VEHÍCULO, 2012 -2013 (En número de vehículos)



Fuente: RUAT – INE

En el caso de los camiones es igual, según el INE, los registrados 18.000 fueron fabricados hace más de 30 años atrás.

Lo mismo pasa con los micros, del total de máquinas que prestan el servicio de transporte público, en especial en Santa Cruz, 8.149, fueron fabricados, entre 1976 y 1995, señala la entidad[15]."

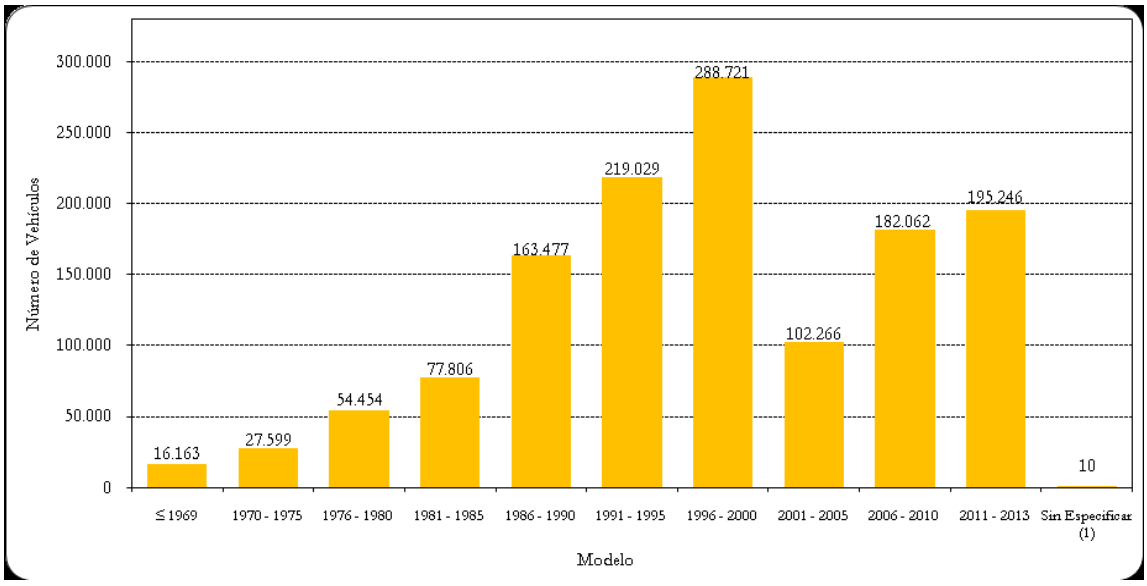
Durante el año 2013, el modelo de vehículo del parque automotor boliviano, más importante fue de 1996 a 2000 que tuvo 288.721 vehículos, equivalente

[15] Datos estadísticos INE.

a 21,76%, en segundo lugar los vehículos cuyos modelos corresponde a los año 1991 – 1995 con 219.029 vehículos que representa el 16,51%.[16]

BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR, POR TIPO DE MODELO, 2013

(En número de vehículos)



Fuente: RUAT – INE

2.2. CUANTIFICACIÓN DE LA DEMANDA E IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

La demanda creciente por adquirir vehículos 0 kilómetros dada la bonanza económica que vive el país impulsa el 'boom' del sector automotriz y las concesionarias aprietan el acelerador de sus inversiones para conquistar a la mayor cantidad de clientes. Por ello, en el último año y medio abrieron 15 'showrooms' y han planificado inaugurar otros 30 salones más hasta el 2016. Según datos de la Cámara Automotor Boliviana (CAB), durante los primeros

[16] Los cuadros estadísticos del INE con información del RUAT, son datos hasta mayo de 2014.

cinco meses del año 2014 se importaron 14.439 vehículos nuevos, frente a los 13.730 del mismo periodo del pasado año, es decir, 709 rodados más. [17]

Una sala de exposición de vehículos es clave para los resultados comerciales, pues allí se concretan entre un 40% y 60% de sus ventas anuales. Por ejemplo, Toyosa cierra el 50% de sus ventas en sus showroom. El resto los realiza en ferias, activaciones, visitas y pruebas de manejo.

La demanda de mercado impulsó a las importadoras a ingresar nuevas marcas al país, por ejemplo **Toyosa**, desde septiembre del año 2013 son distribuidores exclusivos de la línea premium de Toyota, Lexus, en sus distintos modelos como son automóviles, deportivos, sedanes y vagonetas. Toyosa en 2013 vendió 5.300 motorizados, siendo los más demandados los modelos Hilux, RAV4 y Prado. **Autoplaza**, empresa que representa a Lifan Motors y CHTC Auto en Bolivia, en el primer semestre de este año 2014 han comercializado 250 vehículos nuevos. **Autokorp**, creció un 30% el año pasado en Bolivia y que hasta junio de 2014 han vendido 520 vehículos. Estas empresas ofrecen garantías para cualquier vehículo que se vende en el país de tres años o 100.000 kilómetros.

Según datos de la CAB, la comercialización de vehículos chinos, hasta el 2012 tuvo un crecimiento sostenido con una tasa de entre 30%. Sin embargo, según las proyecciones del gerente general de esta entidad, Luis Encinas, para 2015 ya no tendrá el crecimiento de los pasados años, por las fallas que presentan en cuestión de meses este mercado solo tendrá un crecimiento de hasta 4% siendo optimistas. Aquellos importadores eventuales, que no trajeron repuestos en cantidades adecuadas a los vehículos vendidos, comenzaron a tener problemas y por eso han bajado las ventas de autos chinos.

La cantidad de motorizados de origen chino que se importaron al país, hasta noviembre del año pasado ingresaron 8.258 rodados y, según las proyecciones de la CAB, hasta el final de la gestión 2013 totalizaron 9.380 unidades. En relación a facilidades de compra. En la actualidad, hay ofertas para vehículos nuevos. Existen cuotas mensuales de hasta $us 150 y diarias de hasta Bs 70, en las diferentes concesionarias que operan legalmente en el país.[18]

"Atractiva situación económica del país, cuyo crecimiento PIB-2012 fue 5,2%, una inflación acumulada de 4,5%, el 2013 creció un 6.83% y según el ministerio de economía en la actual gestión se alcanzará un 5.7% además de los aumentos de depósitos en cuentas bancarias, que puede permitirnos referir a un periodo de bonanza, de inversiones y de satisfacción de necesidades.

Dicho crecimiento se verá reflejado en un parque automotor de 1,32 millones de vehículos, estratificados en los siguientes segmentos genéricos: El 91.48% de los vehículos, son particulares, el 6.76% pertenecen al servicio público y el 1,76% de vehículos son oficiales, donde se incluyen los diplomáticos." [19]

Tras haber crecido en 49,95% en 2012; se importó 29.960 unidades, el 2013 fueron 36.440, en el caso del 2014, según los datos obtenidos, se importaron 14.211 autos hasta mayo. La importación de vehículos 0 kilómetros al primer semestre de este año, fueron de las marcas japonesas Suzuki, Toyota y Nissan que coparon el 51,61% del mercado boliviano, de acuerdo con los empresarios del sector, una estabilidad de mercado que se mantendrá mientras la economía boliviana continúe sólida. Datos oficiales proporcionados por la Cámara Automotor Boliviana (CAB) dan cuenta de

[18] Cámara Automotor Boliviana.
[19] Bolivia economía, INE.

que del 100% de los automóviles nuevos internados al país al 30 de junio de este año, el 29,61% son de la marca Suzuki, el 13% de Toyota y el 9% de Nissan.[20]

En 2013, llegaron a Bolivia 9.380 unidades chinas 0 kilómetros, constituyéndose en el 25,76% del total de los vehículos nuevos importados.

"Según, el Gerente General de la CAB que en ese nuevo segmento de clientes, la familia gasta entre $us 120 y 150 en transporte, "monto que hoy representa una cuota para un auto chino". Entonces, agregó, la gente prefiere comprarse un coche nuevo. La CAB proyecta que en 2014 la importación de vehículos 0 kilómetros crecerá entre 15 y 20%, porcentaje inferior al 21,56% de 2013 y al 49,95% de 2012. "Habrá ese crecimiento vegetativo poblacional, pero no más de ese porcentaje (20%), porque ya no existe el boom de ese nicho de mercado". [21]

Datos oficiales de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) dan cuenta de que en 2009 ingresaron al país 59.248 motorizados, en 2010 se importaron 82.640 y el año 2011 el número aumentó a 103.626, con un crecimiento registrado de 25,4%, menor al 39,5% alcanzado un año antes.[22]

También se puede considerar que este mercado ha alcanzado su "estabilidad". Si bien hay una disminución porcentual en las cifras, y no así en unidades vendidas, que se proyecta un crecimiento del 18% para finales de este 2014.

Actualmente, bajó la práctica del contrabando, se importan de manera ilegal al menos 10.000 vehículos al país, de los cuales el 80% es usado y procede principalmente de Japón. Este hecho afecta al sector privado, porque es una

[20] Cámara automotor boliviana
[21] Apreciaciones del gerente de la CAB.
[22] Datos de Aduana Nacional de Bolivia.

competencia desleal; además, causa una considerable evasión impositiva e incrementa el parque automotor en desuso que provocan daños y ponen en riesgo la vida de conductores y pasajeros en el uso cotidiano del transporte local interdepartamental e integral.

Este porcentaje de incremento del parque automotor, nos hace ver, en qué medida se beneficiaron con el Decreto y los efectos que tuvo en los bancos para facilitar los créditos. Veremos las variables de costos, financiamientos bancarios, y poder adquisitivo de la población paceña, así como los convenios preferenciales con los bancos.

2.3. INCIDENCIA DEL DECRETO SUPREMO EN LAS CASAS IMPORTADORAS

Este trabajo analiza la incidencia en la demanda de vehículos nuevos en las casas importadoras legales, con la promulgación del Decreto Supremo 29836. La legalización de vehículos con la amnistía permitió el aumento del parque automotor de la cuidad de La Paz en forma casi discriminada, incrementando el aumento de consumo de carburantes, aumento de accidentes, y mayor contaminación ambiental.

Desde la aprobación del Decreto Supremo 29836, que prohíbe la internación de coches con una antigüedad mayor a cinco años, disminuyó la cantidad de motorizados importados y el registro de vehículos fue menor que en años anteriores. A dicha cantidad se suma el registro de motorizados indocumentados que alcanzó a 70.248, según el reporte de la Aduana. Esta cifra ya superó la meta prevista en la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos, que preveía la inscripción de 10.000 carros. El eje troncal tiene el mayor número de inscritos para dicho saneamiento; Cochabamba con 19.988, Santa Cruz con 18.111 y La Paz con 12.057 vehículos. Además la gran mayoría de los autos indocumentados ya se encontraba en el país. Del 100% del parque automotor se calculó que los vehículos chutos conformaban

un 10% adicional del que ya había. Por lo cual suponemos un incremento en el uso de combustible e infraestructura que está garantizada para el sector público. Pero, los coches que ingresen de forma ilegal en adelante serán decomisados.

Durante los últimos cinco años han ingresado a Bolivia al menos 177 nuevas marcas de motorizados, de las cuales 45 son de las tradicionalmente conocidas.

En el 2011 el 85% de las importaciones fueron de autos usados y solo el 15% fueron de autos nuevos, el parque automotor de la cuidad de La Paz se está saturando de autos usados afectando las ventas de autos nuevos que, en vez de renovar este parque automotor, está provocando mayores accidentes y el gobierno no está tomando medidas para incentivar la compra de autos nuevos y cambiar los vehículos viejos por unos nuevos, al contrario parece que cada vez, el poder adquisitivo se va haciendo más factible para autos usados en vez de nuevos en detrimento de las casas importadoras legales

Cómo efecto a la importación de vehículos el Decreto Supremo 29836 del 3 de diciembre de 2008 establecido según el régimen aduanero del artículo 298 de la Constitución Política del Estado, la cual determina la importación de Vehículos automotores con una antigüedad no menor a cinco años, esta política tuvo efectos de gran magnitud ya que para entonces ya se había incrementado el parque automotor de Bolivia en grandes proporciones por el ingreso de autos usados legales y de contrabando. Luego de la aplicación del Decreto, vinieron los efectos que afectaron a pequeños importadores de autos usados que vieron mermadas sus ganancias, los contrabandistas tuvieron que legalizar sus autos, y las casas importadoras legales también se vieron afectadas, veremos en qué proporción, y que pasó con los créditos dirigidos a la compra de motorizados, y que ocurrió con el mercado de oferta y demanda de los pequeños importadores de autos usados.

En el país existen 15 empresas importadoras de vehículos cero kilómetros, es posible que sus ventas se vean frenadas por la falta de suministros y los inconvenientes que están teniendo las fábricas en el Japón para enviar sus vehículos para enviar a todos los mercados del mundo.

Pero la realidad refleja que la importación de vehículos nuevos crece de manera sostenida. Entre 2009 y 2014 se internaron legalmente al país un cuarto de millón de motorizados cero kilómetros.

A cambio, el Estado recibió por concepto de impuestos Bs 1.402,35 millones ($us 201,48 millones).

Datos oficiales de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) dan cuenta de que en 2009 ingresaron al país 59.248 motorizados, en 2010 se importaron 82.640 y el año 2011 el número aumentó a 103.626, con un crecimiento registrado de 25,4%, menor al 39,5% alcanzado un año antes.[23]

A partir de hoy, la importación de un vehículo con una antigüedad de hasta cinco años pagará un Impuesto al Consumo Específico (ICE) de hasta un 50%, mientras que los autos de origen de gas natural vehicular (GNV) tendrán tasa cero.

Así lo dispone el Decreto Supremo 1889 que reglamenta la disposición adicional primera de la Ley 455 del Presupuesto General del Estado 2014 y que modifica la Ley 843, al establecer nuevas tasas porcentuales para la importación de coches. Actualmente, los autos de los modelos 2010 y 2013 tributan un arancel del 18% sobre el costo de la póliza de importación.[24]

[23]Datos de Aduana Nacional de Bolivia.
[24] Disposiciones del Decreto supremo 1889

“Ya se aprobó el decreto sobre la póliza de importación; el objetivo es profundizar la conversión de la matriz energética. Por ejemplo, se está poniendo un arancel de 0% para la importación de vehículos que son originalmente a GNV (...), mientras que para los vehículos más antiguos, ya sea de diésel o gasolina, habrá una mayor carga impositiva, especialmente para los que son de diésel”, según el ministro de Economía, Luis Arce Catacora.

CAPITULO III

SECCIÓN PROPOSITIVA

3.1. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

El Decreto Supremo 29836 tiene por objeto modificar el Anexo del Decreto Supremo N° 28963 de 6 de diciembre de 2006 referido al Reglamento para la Importación de Vehículos Automotores, Aplicación del Arrepentimiento Eficaz y la Política de Incentivos y Desincentivos mediante la aplicación del Impuesto a los Consumes Específicos – ICE [25].

Los vehículos nuevos pagarán una tasa 0% y un máximo de 20% y para los que tengan una antigüedad de uno hasta cinco años, el impuesto oscila entre un 15% y 50%, lo cual dependerá principalmente del tipo de carburante.

Entre los argumentos del Decreto Supremo 1889, aprobado el 5 de febrero de 2014, se señala que "es necesario modificar las alícuotas correspondientes al ICE, aplicables a las importaciones de vehículos por el tipo de combustible que utilizan y por su antigüedad, establecidas en el anexo VII del Reglamento para la Importación de Vehículos, del Decreto Supremo 28963".[26]

En la Disposición Adicional Única agrega que "la importación de vehículos automotores para usos especiales nuevos o usados clasificados en la Partida 87.05 (partida arancelaria que clasifica a las maquinarias pesadas que se usan en la agroindustria) y del arancel aduanero de importaciones vigente,

[25] 3 art 1 del D.S. 29836

[26] D.S. 28963

efectuada por las entidades públicas, está exenta del pago del ICE, independientemente del tipo del combustible a utilizar”. [27]

CUADRO Nº 1: ANTIGÜEDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Modelo año el cuadro	**Factor de depreciación**	**Factor de Calculo GNV**
0 año de antiguedad	1.000	0.800
1 año de antiguedad	0.800	0.640
2 años de antiguedad	0.640	0.512
3 años de antiguedad	0.512	0.410
4 años de antiguedad	0.410	0.328
5 años de antiguedad y siguientes	0.328	0.328

Fuente: Ministerio de Desarrollo

3.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Un objetivo estratégico debería ser el consolidar una Aduana especializada en los puertos para contar con operadores especializados en materia de controles aduaneros, migratoria y sanitaria y otros para las operaciones de exportación e importación.

[27] Informe de Página

“Hasta mayo pasado, 12 marcas constituyen el 80 por ciento de las importaciones de vehículos 0 km, mientras que 165 marcas son el 20 por ciento restante, lo que marca la atomización de líneas que ingresan al país, principalmente de origen chino, señala el reporte de la CAB.”

“Las tres principales marcas tradicionales, por volúmenes de importaciones, son Suzuki, con el 29,61 por ciento, luego Toyota, con el 13 por ciento y Nissan con el 9 por ciento; sin embargo, todos estos niveles con algo más del 51 por ciento del total de importaciones de vehículos nuevos no influyen sobre el total del parque automotor obsoleto”, informó la CAB”.[28]

La Cámara Automotor Boliviana (CAB) informó que entre enero y mayo de este año se importaron 14.211 vehículos 0 kilómetros (km) y se prevé que hasta diciembre de 2014 la cifra alcanzará a 36.858 que, con relación al 2013, representa un crecimiento del 1,15 por ciento más. Además que en entre el 2009 y mayo de este año se importaron 118.416 unidades.[29]

Según datos dados a conocer por la entidad privada, las importadoras de vehículos nuevos vendieron 95 autos por día a nivel nacional. Los 14.211 representan el 39 por ciento de las importaciones previstas para 2014.

“Estos datos se desprenden del informe estadístico de la Cámara Automotor Boliviana (CAB), explicando el notable crecimiento registrado desde el periodo 2009-2013, el número de autos cero kilómetros internados al país se multiplicó por cinco, al pasar de 6.657 motorizados a 36.440 vehículos, modificando a un parque automotor relativamente viejo que había superado el rango de 1,3 millones de motorizados, sin considerar motos, cuadratracks ni tricimotos, únicamente automotores. Hasta noviembre de 2013 pasaron

[28] Informe de la CAB a los Tiempos agosto 2014
[29] Proyecciones de la CAB.

por la Aduana Nacional 32.480 motorizados 0 kilómetros, lo que significa un incremento de 2.520 vehículos nuevos que ingresaron respecto a los 29.960 unidades que se importaron en 2012.

En 2013, la importación de motorizados 0 kilómetros "tuvo un crecimiento efectivo cercano al 21,56%", destaca el documento de la entidad.

De acuerdo con datos de la Cámara Automotor Boliviana (CAB), el tipo de vehículo que en mayor número ingresó al país en 2013 fueron los automóviles, con 10.086 unidades, seguidos de los SUV (vagonetas) con 9.451 unidades y las camionetas con 6.306 unidades.

El informe también se refiere a los coches de origen chino, que "solo tuvieron un crecimiento del 12,24% sobre las 8.357 unidades internadas en 2012". En 2013, llegaron a Bolivia 9.380 unidades chinas 0 kilómetros, constituyéndose en el 25,76% del total de los vehículos nuevos importados. "[30]

"El Gerente General de la CAB precisó que en ese nuevo segmento de clientes, la familia gasta entre $us 120 y 150 en transporte, "monto que hoy representa una cuota para un auto chino". Entonces, agregó, la gente prefiere comprarse un coche nuevo. La CAB proyecta que al finalizar el 2014 la importación de vehículos 0 kilómetros crecerá entre 15 y 20%, porcentaje inferior al 21,56% de 2013 y al 49,95% de 2012."[31]

3.3. OBJETIVOS VENTAJOSOS

- ✓ Garantía. Ante cualquier desperfecto mecánico que presente el vehículo, la garantía dada por las concesionarias de hasta dos años, se hace responsable sin que el dueño desembolse dinero para solucionarlo.

[30] Informe de datos de la CAB
[31] Declaraciones de gerente general de la CAB.

- ✓ Tecnología. Los autos nuevos reúnen las innovaciones más recientes del mercado, avances en el ámbito del diseño y de refuerzos estructurales que te protegen ante un accidente de tránsito.
- ✓ Ahorro. Las nuevas tendencias ecológicas mundiales, muchos autos nuevos tienen también la ventaja de ahorrar combustible, por lo que, a la larga pueden reducir nuestros egresos diarios en este sentido.
- ✓ Bolsillo. Puede escoger el que le guste y para lo que alcance su dinero. Además de elegir el color y el diseño que uno desee.
- ✓ Compra. En época de recesión o baja demanda, como ahora, tendremos un buen margen de negociación con el concesionario.
- ✓ Financiamiento. Muchos bancos e incluso las importadoras ofrecen financiamiento para la compra del vehículo en tasas que van hasta el 5% anual con un aporte del interesado del 20%.
- ✓ Pago. Dependiendo de la marca, origen y modelo, existen cuotas de pago que van desde Bs 700, al mes y hasta más de $us 200 con plazos desde los 5 y 7 años.

Según la CEPAL, "La situación actual, ejerce una velada presión sobre las instituciones productoras de estadísticas en cada país, para que aborden el sector transporte con amplios planes de toma de microdatos de transporte a nivel nacional y generen sistemas estadísticos de transporte para la producción de macrodatos que apoyen la toma de decisiones en el ámbito de los transportes"[32].

"En este contexto, es conveniente y urgente crear un ente coordinador para avanzar en la adopción de estándares regionales para las estadísticas de transporte, como así también en la generación de todo el entorno necesario

[32] CEPAL Estadísticas 2001

para apoyar los esfuerzos nacionales en materia de recolección, procesamiento y generación de estadísticas de transporte".[33]

3.1. CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR

Desde 1998 a 2012 la tasa de crecimiento del parque automotor se incrementó en un 1148%, este aumento considerable se acentuó en los últimos años, fruto de la bonanza económica por el auge del precio de las materias primas y la generación de divisas. En estos 14 años, (1998 – 2012) el parque automotor en Bolivia se multiplicó por 13 y creció de 96.634 a 1.326.833 motorizados, entre públicos, privados y oficiales cantidad superior en 9,95% a la registrada el año 2012, que alcanzó a 1.206.751 vehículos. El mayor número corresponde a los privados, 1.096.684, de los que 1.047.965 emplean gasolina o diesel para operar, frente a los 89.169 del sector público (según el IBCE,y según datos del INE).[34]

El año 2013, el número de vehículos del Servicio Particular se incrementó en 10,68% con relación a 2012, el Servicio Oficial aumentó en 17,91%, mientras que el Servicio Público de creció en 0,62%.

En el periodo 2013, el departamento de Santa Cruz contó con la mayor cantidad de vehículos 419.470, equivalente a 31,61% del total; le siguió La Paz con 331.089 vehículos, equivalente a 24,95%, luego estuvo Cochabamba con 296.538 vehículos, igual a 22,35%. A este grupo le siguieron: Oruro, cuya participación fue 5,76%; Tarija 5,41%, Chuquisaca 3,96%; Potosí 3,84%; y Beni 1,99%.

[33] CEPAL
[34] IBCE e INE

CUADRO Nº 2: PARQUE AUTOMOTOR POR TIPO (UNIDADES)

TIPO DE SERVICIO/CLASE DE VEHÍCULO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	96.634	277.547	389.024	407.462	418.849	443.888	493.893	536.578	601.790	699.646	842.857	905.870	961.228	1.082.984	1.206.751
Particular	73.813	201.779	289.839	301.9 39	327.181	352.828	400.178	438.585	506.339	601.866	744.451	807.268	860.380	972.276	1.096.684
Automóvil	25.732	67.417	93.817	96.703	104.128	110.502	122.659	131.367	145.527	158.540	175.169	183.582	191.670	204.008	217.492
Camión	5.636	15.747	23.296	24.098	27.771	29.851	35.072	37.184	42.729	49.419	59.003	64.543	67.529	73.672	77.797
Camioneta	13.078	35.049	49.758	52.187	54.316	57.342	62.429	65.132	68.538	73.072	81.035	86.920	93.565	104.035	114.889
Furgón	53	172	326	377	437	578	738	892	972	1.101	1.341	1.530	1.804	2.986	4.927
Jeep	8.076	19.868	27.505	28.942	29.868	31.311	33.771	36.030	39.033	41.722	45.581	46.511	47.206	49.470	51.015
Microbús	243	776	1.297	1.216	2.391	2.980	3.957	3.953	4.267	5.078	7.315	8.013	8.536	8.349	9.483
Minibús	2.345	7.503	10.091	10.136	11.763	13.852	17.884	19.746	23.919	29.296	38.972	42.659	47.064	46.493	56.472
Moto	1.135	4.383	8.767	10.796	12.096	14.386	17.828	20.959	24.980	31.078	40.367	51.857	67.460	98.092	157.855
Ómnibus	146	437	681	645	1.085	1.331	1.617	1.769	1.988	2.361	2.881	3.549	3.794	3.813	4.292
Quadra Track	0	0	0	11	44	65	110	132	155	197	301	459	614	905	1.378
Torpedo	1	5	8	8	8	8	15	21	45	61	70	90	96	85	86
Tracto-Camión	43	124	211	232	283	350	581	1.087	1.818	2.470	3.689	5.359	5.953	6.678	7.410
Trimóvil-Camión											4	8	8	9	11
Vagoneta	17.325	50.298	74.082	76.588	82.991	90.272	103.507	120.303	152.368	207.471	288.723	312.188	325.081	373.681	393.577

Fuente: Estadísticas del Parque automotor 1998-2012 INE.

CUADRO Nº 3: PARQUE AUTOMOTOR POR USO DE COMBUSTIBLE

TIPO DE SERVICIO VEHÍCULO/USO DE COMBUSTIBLE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	96.634	277.547	389.024	407.462	418.849	443.888	493.893	536.578	601.790	699.646	842.857	905.870	961.228	1.082.984	1.206.751
PARTICULAR	73.813	201.779	289.839	301.939	327.181	352.828	400.178	438.585	506.339	601.866	744.451	807.268	860.380	972.276	1.096.684
Automóvil	25.732	67.417	93.817	96.703	104.128	110.502	122.659	131.367	145.527	158.540	175.169	183.582	191.670	204.008	217.492
Alcohol	1	1	1	1	3	3	3	4	6	6	7	7	7	7	7
Diesel	208	719	1.262	1.341	1.470	1.614	2.258	2.444	2.505	2.532	2.587	2.601	2.618	2.711	2.749
Gas Natural	27	61	101	105	118	145	195	226	340	477	754	1.011	3.127	6.172	8.371
Gasolina	25.496	66.636	92.453	95.256	102.537	108.740	120.201	128.691	142.673	155.521	171.818	179.960	185.913	195.113	206.360
Eléctrico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin Especificar	0	0	0	0	0	0	2	2	3	4	3	3	5	5	5

Fuente: Estadísticas del Parque automotor 1998-2012 INE.

Entre 2012 y 2013, el número de vehículos que utilizó gasolina como combustible se incrementó en 10,67%, de 959.457 a 1.061.806 vehículos; los que utilizaron diesel aumentaron en 3,67%, de 200.678 a 208.037 vehículos y los que funcionaban a gas natural en 22,30%, de 46.524 a 56.900 vehículos.

Por otro lado la demanda del parque automotor se centró en automóviles que usan gasolina, donde la proporción que representan se encuentra cerca del 82%, respecto a otros automóviles que usan otro tipo de combustible.

3.2. PARQUE AUTOMOTOR DE LA PAZ

El parque automotor en La Paz se concentra en automóviles de uso particular, que son el 90% con una tasa de crecimiento del 600% entre enero de 1998 a diciembre de 2012. La Paz ocupa el segundo lugar con 331.089 vehículos, equivalente a 24,95% del total del parque automotor boliviano.

De acuerdo a los datos proporcionados por Instituto Nacional de Estadística (INE) el parque automotor en los últimos 10 años creció en la ciudad de La Paz más del 100% y la cantidad de minibuses en 137%, partiendo de 42.935 a 302.742 en el período de estudio. A nivel departamental, el incremento de la cantidad de minibuses en La Paz del 2000, cuando existían unos 6.625 minibuses al 2012, se habría elevado a 32.722, lo que significa un incremento del 393%.

De acuerdo a un informe del Instituto de Transportes y Vías de Comunicación de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA), el sistema de transporte público de la ciudad de La Paz, conformado principalmente por minibuses, no tiene una solución técnica ni de planificación, la solución pasa por decisiones políticas. También se plantea que el principal problema es la falta de regulación y control, sobre el actual sistema de transporte público, conformado principalmente por microbuses, minibuses y trufis, que son utilizados por más del 80% de la población.

CUADRO Nº 4: PARQUE AUTOMOTOR POR TIPO (UNIDADES)

SERVICIO/VEHÍCULO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	42.935	94.623	117.704	122.001	124.438	130.878	141.393	152.140	170.836	191.384	224.252	235.742	248.490	275.087	302.742
Particular	33.248	72.118	91.592	94.549	100.008	106.511	117.063	127.215	145.855	164.957	201.153	211.589	223.386	241.141	273.261
Automóvil	13.228	28.292	35.408	36.223	37.628	39.071	41.405	43.516	46.341	47.570	50.326	51.131	52.185	53.872	57.789
Camión	2.144	4.405	5.843	5.927	6.661	7.059	7.807	8.200	9.266	10.676	12.736	13.678	14.722	15.918	17.200
Camioneta	4.588	9.001	11.179	11.606	11.909	12.423	13.158	13.582	14.453	15.304	16.749	17.569	18.787	20.869	23.064
Furgón	19	58	118	139	164	218	272	323	361	396	437	478	553	1.213	2.451
Jeep	3.305	6.252	7.561	8.026	8.279	8.608	8.993	9.497	10.256	10.762	11.369	11.498	11.559	11.999	12.347
Microbús	106	244	415	385	572	622	691	706	746	833	1.584	1.678	1.789	1.285	2.151
Minibús	1.772	5.169	6.625	6.666	7.597	8.968	11.345	12.521	15.624	19.710	27.752	29.586	32.722	30.407	38.756
Moto	326	892	1.537	1.893	2.086	2.428	2.868	3.148	3.658	4.096	4.651	5.586	6.975	10.186	15.569
Ómnibus	93	248	393	367	540	598	673	722	846	975	1.262	1.445	1.599	1.549	1.844
Cuadra Track	0	0	0	6	20	30	47	61	78	91	132	179	243	340	472
Torpedo	1	3	5	5	5	5	9	11	14	17	22	22	20	16	17
Tracto- Camión	8	35	45	49	56	81	125	242	473	625	993	1.357	1.561	1.904	2.413
Trimóvil- Camión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Vagoneta	7.658	17.519	22.443	23.257	24.491	26.400	28.670	34.686	48.709	59.902	73.100	77.382	80.671	91.583	99.186
Público	9.548	22.019	25.108	25.944	22.782	22.637	22.222	22.433	22.292	23.183	18.424	18.892	19.387	27.431	20.772
Automóvil	1.761	4.007	4.535	4.719	3.874	3.849	3.739	3.750	3.685	3.829	3.229	3.202	3.422	4.085	3.616
Camión	2.721	5.513	6.349	6.572	6.052	5.974	5.913	5.984	6.024	6.064	5.305	5.296	5.191	5.417	5.192
Camioneta	413	703	783	800	745	746	739	743	744	761	702	698	706	752	730
Furgón	1	3	4	5	4	5	6	6	5	13	6	6	7	32	19
Jeep	3	16	17	17	13	13	14	26	26	27	10	9	9	10	10
Microbús	1.298	2.516	2.769	2.829	2.659	2.648	2.607	2.611	2.589	2.567	1.825	1.755	1.654	2.234	1.426
Minibús	1.879	5.519	6.242	6.410	5.599	5.611	5.505	5.556	5.474	5.914	4.295	4.690	4.608	9.897	5.645
Moto	2	12	7	14	1	0	0	1	0	0	2	2	2	2	2
Ómnibus	696	1.537	1.872	1.957	1.806	1.794	1.775	1.790	1.755	1.706	1.396	1.317	1.273	1.389	1.188
Cuadra Track	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Torpedo	0	0	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1
Tracto- Camión	19	52	66	79	80	84	95	99	107	165	261	421	604	746	916
Trimóvil- Camión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vagoneta	755	2.141	2.463	2.541	1.948	1.912	1.828	1.866	1.881	2.116	1.391	1.494	1.709	2.866	2.027
Oficial	139	486	1.004	1.508	1.648	1.730	2.108	2.492	2.689	3.244	4.675	5.261	5.717	6.515	8.709
Automóvil	23	70	148	169	169	170	171	179	180	204	366	374	372	380	416
Camión	9	21	36	91	98	107	111	123	141	154	421	443	465	535	816
Camioneta	18	102	255	378	451	466	493	548	600	736	925	1.143	1.323	1.532	1.879
Furgón	0	1	1	2	2	2	3	3	6	7	10	10	11	19	37
Jeep	36	87	190	221	230	239	241	244	242	294	592	611	617	651	688
Microbús	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4
Minibús	1	12	16	29	28	32	33	35	37	38	73	80	85	95	117
Moto	10	34	53	202	212	237	529	742	830	1.127	1.400	1.584	1.704	1.931	3.053
Ómnibus	2	4	4	8	10	11	12	12	12	15	51	60	102	104	116
Cuadra Track	0	0	0	0	0	0	0	36	37	37	41	42	54	64	93
Torpedo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	12	24
Tracto- Camión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	1
Trimóvil- Camión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vagoneta	39	153	299	405	446	464	513	568	602	630	792	900	969	1.188	1.465

Fuente: Estadísticas del Parque automotor 1998-2012 INE.

3.3. IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y OFERTA

Tras haber crecido en 49,95% en 2012, la importación de vehículos 0 kilómetros se incrementó en 21,56% el año pasado, alcanzado, de acuerdo con los empresarios del sector, una estabilidad de mercado que se mantendrá mientras la economía boliviana continúe sólida.

GRAFICO Nº 1: IMPORTACIÓN SEGÚN DESTINO

Fuente: IBCE.

Los datos se desprenden del informe estadístico de la Cámara Automotor Boliviana (CAB), proporcionado a La Razón por el gerente general de la institución, Luis Encinas Valenzuela, quien explicó que el notable crecimiento registrado en 2012 (49,95%) alcanzó a un parque automotor relativamente viejo que había superado el rango de 1,2 millones de motorizados.

Durante el año 2011 ingresaron al país 36.418 coches nuevos —sin considerar motos, cuadratracks ni tricimotos, únicamente automotores—, frente a 29.798 unidades usadas, según el documento de la CAB.

En 2013, la importación de motorizados 0 kilómetros “tuvo un crecimiento efectivo cercano al 21,56%”, destaca el documento de la entidad.

El informe también se refiere a los coches de origen chino, que “solo tuvieron un crecimiento del 12,24% sobre las 8.357 unidades internadas en 2012”. En 2013, llegaron a Bolivia 9.380 unidades chinas 0 kilómetros, constituyéndose en el 25,76% del total de los vehículos nuevos importados.

GRAFICO Nº 2: IMPORTACIÓN DE CHINA

Fuente: IBCE.

El Decreto Supremo 29836 que prohíbe el ingreso de vehículos con más de cinco años de antigüedad, retomaron movilizaciones para lograr la devolución de sus vehículos que quedaron en Zona Franca, al haberse promulgado la norma sin previo aviso ni advertencia el 4 de diciembre de 2008.

Datos oficiales de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) dan cuenta de que en 2009 ingresaron al país 59.248 motorizados, en 2010 se importaron 82.640 y el año pasado el número aumentó a 103.626. En 2011 el crecimiento registrado fue de 25,4%, menor al 39,5% alcanzado un año antes.

3.4. CARACTERÍSTICAS DE LA IMPORTACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

Los principales proveedores del parque automotor en nuestra economía se detallan a continuación:

- Japón, se importó desde el país del sol naciente 245 millones de dólares en vehículos. Una de las principales marcas de niponas comercializadas en el país es Toyota.

- China. Del gigante de Asia Bolivia, importó $us 118 millones en vehículos nuevos. Este país, es el segundo proveedor más importante de Bolivia.

- En 2012, los vehículos importados desde Estados Unidos a Bolivia, generaron un movimiento económico de $us 95 millones. Antes del boom chino, era el segundo abastecedor.

- Tailandia. Bolivia importó $us 45 millones en vehículos ensamblados en este país, como el modelo Hilux de Toyota, que es buscado principalmente para las actividades del campo.

- Brasil. Desde el país carioca Bolivia importó en el 2012 $us 44,6 millones, en vehículos. Actualmente Brasil produce Volkswagen, FIAT, Renault, es uno de los mayores productores de vehículos.

Las principales marcas que proveen de parque automotor son:

- **Taiyo Motors SA** tiene una cuota de mercado del 14%, que distribuye la marca Nissan.

- **Toyosa**, que distribuye hace mas de 30 años los vehículos de Toyota, en 2012 vendió 4 mil unidades nuevas en todo el país. Tiene 24 puntos de distribución.
- Este 2013, la compañía prevé vender entre 5 y 7 mil unidades**.** **Imcruz.** La compañía tiene el 36% del mercado a nivel nacional. En 2012 comercializó 9.000 unidades. En Santa Cruz comercializó el 40%. Del 100% de su portafolio de producto el 10.% son marcas chinas.
- **Autosud.** Es la distribuidora oficial de KIA, en Bolivia también cuenta con la representación de marca como Hyunday, Picanto y modelos chinos como JAC, JBC.
- La empresa **Autokorp**, en su línea Great Wall, ofrece modelos Voleex con 1.500 de cilindrada a 15.600 dólares y las más costosas son las Haval H5 con 2.400 de cilindrada a 24.900 dólares.
- **Mitsubishi Motors** exhibe su nuevo modelo Mirage a 18.600 dólares.

3.5. INTERVENCIÓN DEL ESTADO.

Cualquier análisis de intervención del estado en la economía y control, es el modelo de libre intercambio y competencia. Que en ciertas circunstancias, el mercado competitivo asigna los recursos de forma eficiente en el sentido de Pareto. Pero si no se satisfacen las condiciones requeridas, se justifica la intervención estatal en el mercado.[35]

Las corrientes filosóficas acerca de la magnitud y el rol del Estado varían entre dos extremos: El estado es quien conduce a la sociedad a su realización y a una situación óptima y el estado debe intervenir lo menos posible en la vida de las personas, existiendo tan solo como un medio para

[35] Las asignaciones de recursos, buscan asignaciones eficientes en el sentido de Pareto.

que obtengan su bienestar, en tanto que las funciones del Estado dependen de la cultura, el entorno, las oportunidades y la distribución del poder.[36]

Según Musgrave, son tres las funciones que el estado debería desarrollar:

- La función de asignación de determinados bienes y servicios sociales a través de la política presupuestaria.

- La función de distribución, o mejor dicho de pre-distribución, generada a partir de cobro de impuestos en los sectores con mayor capacidad para contribuir, y la ejecución del gasto dirigido hacia quienes no tienen la capacidad económica para adquirir ciertos bienes y servicios.

- La función de estabilización, ya que a través de los impuestos y el presupuesto se puede tratar de llegar al pleno empleo, crecimiento de la economía, y estabilidad de precios. La finalidad de esta función es evitar fluctuaciones importantes en la economía.[37]

La importación boliviana de vehículos procede de 34 países. Japón sigue siendo el principal proveedor de las marcas mejor ubicadas en el mercado nacional. Los datos dicen que Japón va primero con 30%, luego de China 25,84%, luego de India 10,20%, Tailandia 7,4%, Corea del Sur 6,4%, así sucesivamente, donde están México y Brasil.

En el país las importaciones de autos nuevos en datos generales, han crecido sobre todo las del año pasado, ya que en el 2012 ingresaron 29.960 vehículos nuevos; el 2013 se importó 36.440 vehículos y hasta mayo de

[36] La magnitud para la determinación del Estado es el nivel del gasto público de todos los niveles del gobierno medido en relación al Producto Interno Bruto.
[37] Los instrumentos de estabilización son: Monetarios, Fiscales. Musgrave (1986) Hacienda Pública, Teórica y Aplicada.

este año ya se importaron 14.211 vehículos. Mientras que el ingreso de vehículos usados disminuyo considerablemente y este último es lo que el estado Boliviano quiere lograr.

El crecimiento de las importaciones de vehículos chinos pasó, ya que el año pasado y el presente sólo creció 4%; previamente; desde 2009, las ventas de estos motorizados se duplicaban de una a otra gestión. Sus porcentajes altos de crecimiento declinan, se están estabilizando y el boom está pasando. En 2009, cuando ingresaron al país 6.500 vehículos, sólo el 4% era de China; en 2010 subieron un 8%; en 2011, un 19%, y en 2012, 29% del total de las importaciones del país. El problema es la marca con buen respaldo, servicio de repuestos y atención postventa.

Con las nuevas disposiciones de Estado, mediante la Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero (ASFI). El 2013 se reflejó parámetros de crecimiento cerca al 20% (valor por debajo de los reflejados en anteriores años), ya que influyeron en el sector las medidas restrictivas de las normas complementarias a la Ley de Servicios Financieros

El parque automotor está compuesto por 1,3 millones de unidades, de las cuales el 20% son nuevas, según la Cámara Automotor Boliviana. Sin embargo, el 50% tiene entre 10 y 30 años; el resto cuenta con más de 42 años. En La Paz el parque automotor paceño llega a 600 mil vehículos; esta cantidad y la topografía de la urbe causan el 80% de la contaminación del medio ambiente, para lo cual el estado interviene con el fin de disminuir estos parámetros.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

Impacto legal: La aplicación del DS 29836 cambió las reglas de juego y paulatinamente redujo la antigüedad de los motorizados de segunda mano que ingresan en Bolivia por las fronteras del occidente.

Con esa disposición se puso en práctica la prohibición para internar automóviles fabricados antes de 2011. Así se tiende a suprimir la importación de vehículos usados con más de 3 años de antigüedad.

El negocio de la importación de vehículos usados registró una caída del 90 por ciento en los últimos tres años, debido a la aplicación del Decreto Supremo 29836, vigente desde el 3 de diciembre de 2008.

El mercado automotriz se achica para autos de segunda mano y se quiere lograr que la gran mayoría de las familias, tengan un '0' km por Bs 700 al mes, se está buscando esta meta. Las concesionarias proyectan vender hasta diciembre del 2014 un monto de 36.835 unidades de vehículos. Y también se busca mayores facilidades de pago para la adquisición de vehículos nuevos.

Esta norma trata de renovar el parque automotor obsoleto y contaminante que tiene solamente el 30% de vehículos relativamente nuevos (entre 0 y 10 años de antigüedad) y el 70% restante con más de 11 años, o aquellos con más de 45 años de antigüedad y que siguen en uso y lo que es peor, prestando servicio público.

4.2. RECOMENDACIONES

Se recomienda:

- ✓ Considerar la posibilidad de impulsar una norma que por única vez propicie el pago total de la deuda que tiene el contribuyente con el municipio a través del pago de una sola de las minutas en este caso la más baja respecto de la base imponible, a fin de que todos los contribuyentes evasores regularicen sus papeles y pasen de ser poseedores a propietarios legales. De ésta forma se allanaría en gran manera el porcentaje de evasión.

- ✓ Elaborar un mecanismo de compra - venta de vehículo a través de los municipios, dándole carácter único de legalidad.

- ✓ Promover con carácter obligatorio la digitalización del parque automotor en todos los municipios del País, con un mismo formato enriquecido a fin de homogeneizar, optimizar la información, para poder tener un mejor control.

- ✓ Hacer alianzas estratégicas entre operadores especialmente municipios – policía nacional, con el propósito de ejercer su poder coercitivo y elevar los niveles de recaudaciones que se verán expresados en servicios al ciudadano.

- ✓ Hacer campañas masivas de difusión y concientización tributaria, respecto de la norma del IMTVA.

- ✓ Elaborar normas de carácter coercitivo para el cobro del IMTVA.

- ✓ Encarecer todos los impuestos para vehículos que ya cumplieron su vida útil, a fin de cuidar el medio ambiente y alivianar el flujo del parque automotor en vía pública.

- ✓ Hacer un estudio para determinar tiempo de radicatoria de un vehículo forastero y proponer una norma que fiscalice dicho tránsito, que beneficie el arca municipal, además de ese beneficio se tendría mejor control del tránsito vehicular, ya que a la fecha el municipio solo ha establecido procedimiento y cobro de radicatoria definitiva pero no existen mecanismos de control para determinar vehículos que tengan radicatoria temporal.

- ✓ Reforzar y buscar mecanismos para mejorar los controles Fronterizos, porque el contrabando evade el pago de impuestos, consumen combustible subvencionado por el Estado boliviano, contaminan el aire, saturan el tráfico vehicular, y destrozan las obras de los ciudadanos que pagan impuestos.

- ✓ Las autoridades bolivianas están obligadas a controlar bajo leyes nacionales a que las importadoras solo traigan vehículos con ciertos parámetros, como por Ej. el lograr llegar a ajustarse a la norma EURO 2 (es un conjunto de requisitos que regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión de los vehículos nuevos vendidos en los estados miembros de la Unión Europea), luego para los siguientes años, deben lograr llegar a ajustarse hasta la norma EURO 5 (supone una disminución de la cantidad de óxido nitroso autorizado emitido por los vehículos de motor hasta los 60 miligramos por kilómetro (mg/km) en motores de gasolina y 180 mg/km en los motores diésel.)

4.3. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

1. Beltrame Pierre, LOS SISTEMAS FISCALES, Ediciones Barcelona OIDOS – TAU, 1997.

2. Charles Allan, LA TEORIA DE LA TRIBUTACIÓN, Ediciones Alianza, España, 1974.

3. DS Nº 24604 Creación del RUA promulgado el 6 de mayo de 1997.

4. D.S. Nº 24054 Reglamento del IMT promulgado 29 de junio 1995

5. DS Nº 27665 Nominación RUAT promulgado el 10 agosto 2004.

6. Escalera Saúl, MANUAL DE TESIS DE GRADO, Tercera edición, Cochabamba – Bolivia, 1994.

7. Federación de Asociaciones Municipales, Servicio de Información y Análisis de la Gestión Municipal, 2007.

8. García Oscar, DERECHO TRIBUTARIO. INCLUYE EL ANALISIS DE LA LEGISLACIÓN TRIBUTARIA BOLIVIANA, Primera edición, 2005.

9. Hernández, Fernández, Baptista, METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION, Tercera edición, Mc Graw Hill, 2007.

10. Instituto Nacional de Estadística, ESTADISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR 1998 – 2008.

11. Jiménez Antonio, LECCIONES DE DERECHO TRIBUTARIO, Ediciones S.A. DE MEXICO, 1998.

12. Joseph Stiglitz, LA ECONOMIA DEL SECTOR PÚBLICO. Segunda edición.

13. Ley 2028 de Municipalidades promulgado el 19de octubre de 1999.

14. Ley 2492, Código Tributario promulgado el 02 de agosto 2003.

15. Ley 1606, Reglamento a la Ley 843 promulgado el 22 de diciembre de 1994.

16. Los Tributos Y Su Teoría Jurídica.

17. Ministerio de Hacienda, DOSSIER ESTADISTICO 1990 – 2007, Unidad de Programación Fiscal.

18. Ministerio de Hacienda, Sistema Tributario Municipal, 2006.

19. Musgrave Richard, Ensayos Sobre Economía Impositiva, Fondo de Cultura Económica, Shoup Carl s, México, 1964.

20. Musgrave Richard, HACIENDA PUBLICA, Quinta edición.

21. Rodríguez, Barrios, Fuentes, Introducción A La Metodología De Las Investigaciones Sociales, Primera edición, Editora Política - La Habana, 1984.

22. Sommerfeld Raynard, LA REFORMA DE LOS IMPUESTOS Y LA ALIANZA PARA EL PROGRESO, México Pax, 1968.

23. Terrazas Esteban, APUNTES DE DERECHO TRIBUTARIO.

24. Yapo Mario, INVESTIGACIONES CULITATIVAS Y CUANTITATIVAS EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS, 2006

25. Zabala Andrés, Métodos y Técnicas de Investigación Científica.

26. Zabala Andrés, Proyecto De Investigación Científica.

27. Zorrilla Santiago, Diccionario De Economía, Segunda edición, Balderas 95, 1994.

28. Zorrilla Santiago, Guía Para Elaborar La Tesis. Primera edición, Interamericana de México, 1994.

29. RUAT Registro Unico para la administración Tributaria Municipal

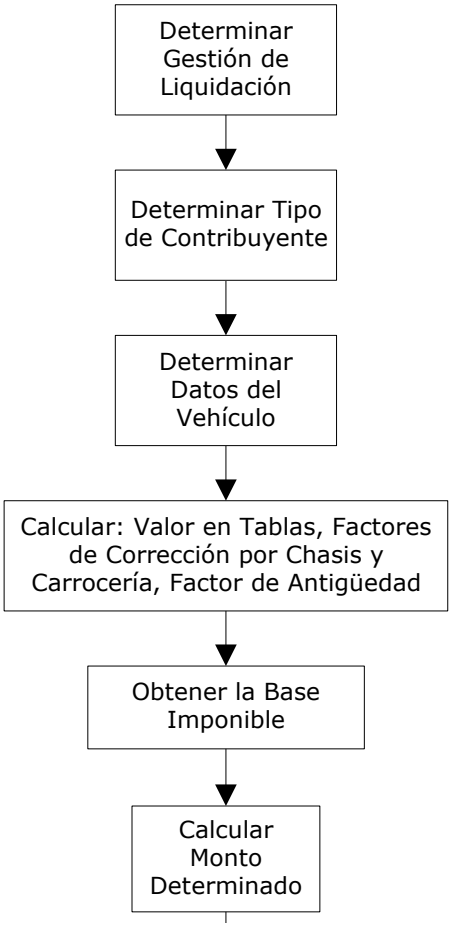
30. IBCE, Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

31. ASFI, Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero.

32. CAB, Cámara Automotor Boliviana.

ANEXO Nº1

Como Obtener Liquidación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores



ANEXO Nº2

Calcular Factor de Antigüedad

Con la característica:

- **Modelo → 1990**

Y la tabla "Depreciación" se calcula el valor:

- 0.107

Cuadro Nro. 5: Depreciación 2012

Modelo Año	Factor
2007	1,000
2006	0,800
2005	0,640
2004	0,512
2003	0,410
2002	0,328
2001	0,262
2000	0,210
1999	0,168
1998	0,134
1997	0,107

ANEXO Nº 3

EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA
EN CONSEJO DE MINISTROS;

ARTICULO 1.- (OBJETO).
El presente Decreto Supremo tiene por objeto modificar el Anexo del Decreto Supremo N° 28963 de 6 de diciembre de 2006 referido al Reglamento para la Importación de Vehículos Automotores, Aplicación del Arrepentimiento Eficaz y la Política de Incentivos y Desincentivos mediante la aplicación del Impuesto a los Consumes Específicos - ICE.
ARTÍCULO 2.- (MODIFICACIONES).
I. Se modifica el inciso w) del Articulo 3 del Anexo al Decreto Supremo N° 28963 de 6 de diciembre de 2006, con el siguiente texto:

"w) Vehículos Siniestrados: Vehículos automotores que por efectos de accidentes, factores climáticos u otras circunstancias hayan sufrido daño material que afecte sus condiciones técnicas. No se considera siniestrado al vehículo automotor que presente danos leves en su estructura exterior sin que afecten su funcionamiento normal, entendiéndose como leves a los daños menores como raspaduras de pintura exterior, así como rajaduras de vidrios y faroles, que no alteran la estructura exterior de vehículo y no afectan su normal funcionamiento"
II. Se modifica el cuadro del Parágrafo II del Artículo 43 del Anexo del Decreto Supremo N° 28963 de 6 de diciembre de 2006, de la siguiente manera:

Modelo año	Factor de depreciación	Factor de Calculo GNV
0 año de antigüedad	1.000	0.800
1 año de antigüedad	0.800	0.640
2 años de antigüedad	0.640	0.512
3 años de antigüedad	0.512	0.410
4 años de antigüedad	0.410	0.328
5 años de antigüedad, sigtes	0.328	0.328

III. Se modifica el Parágrafo V del Artículo 43 del Anexo del Decreto Supremo N° 28963 de 6 de diciembre de 2006, con el siguiente texto:

"V. En el caso de vehículos indocumentados que se acojan al proceso de regularización, el factor de depreciación solo se aplicara hasta el cuarto año de antigüedad; todos los vehículos indocumentados con antigüedad mayor a cuatro (4) años deberán aplicar el factor de depreciación establecido para cuatro (4) años de antigüedad".
ARTÍCULO 3.- (INCORPORACIONES).
I. Se incorpora en el Artículo 9 del Anexo del Decreto Supremo N° 28963, los siguientes incisos:

"e) Vehículos automotores de la partida 87.03 del Arancel de Importaciones vigente, con antigüedad mayor a cinco (5) años a través del proceso regular de importaciones durante el primer año de vigencia del presente decreto supremo; con antigüedad mayor a cuatro (4) años para el segundo año de vigencia del presente decreto supremo; y de tres (3) años a partir del tercer año de vigencia del presente decreto supremo.

f) Vehículos automotores de las partidas 87.02 y 87.04 del Arancel de Importaciones vigente, con antigüedad mayor a siete (7) años a través del proceso regular de importaciones durante el primer año de vigencia del presente decreto supremo; con antigüedad mayor a seis (6) años para el segundo año de vigencia del presente decreto supremo; y de cinco (5) años a partir del tercer año de vigencia del presente decreto supremo.

g) Vehículos automotores que utilicen diesel oil como combustible cuya cilindrada sea menor o igual a cuatro mil centímetros cúbicos (4.000 c.c.).

h) Vehículos que utilicen Gas Licuado de Petróleo - GLP como combustible.".

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICION TRANSITORIA UNICA.-

Lo dispuesto en el presente Decreto Supremo no es aplicable en los siguientes casos:

i) A los vehículos automotores en proceso de importación al territorio aduanero nacional, que se haya iniciado con el embarque, antes de la vigencia del presente Decreto Supremo.

ii) A los vehículos que se encuentren en tránsito aduanero iniciado con destino a zonas francas industriales y comerciales, y a los que se encuentren almacenados en estas, previo a la vigencia del presente Decreto Supremo.

Para ambos casos la Aduana Nacional, establecerá los mecanismos de control adecuados, en el marco de sus competencias, para determinar la fecha de internación de los vehículos a zonas francas y el inicio del proceso de importación con el embarque de la mercancía.

DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICION FINAL UNICA.-

Se deja sin efecto todas las competencias, autorizaciones y facultades otorgadas al Instituto Boliviano de Normalización y Calidad - IBNORCA, en el Reglamento para la importación de vehículos aprobado mediante Decreto Supremo N° 28963 y en disposiciones conexas.

El Ministerio de Hacienda, mediante Resolución Ministerial dispondrá la entidad que asumirá estas funciones.

DISPOSICIONES ABROGATORIAS Y DEROGATORIAS

Se derogan todas las disposiciones contrarias al presente Decreto Supremo.

El señor Ministro de Estado, en el Despacho de Hacienda, queda encargado de la ejecución del presente Decreto Supremo.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los tres días del mes de diciembre del año dos mil ocho.

FDO. EVO MORALES AYMA, Juan Ramón Quintana Taborga MINISTRO DE LA PRESIDENCIA E INTERINO DE RR. EE. Y CULTOS, Alfredo Octavio Rada Vélez, Walker Sixto San Miguel Rodríguez, Celima Torrico Rojas, Carlos Villegas Quiroga, Luis Alberto Arce Catacora, Rene Gonzalo Orellana Halkyer, Susana Rivero Guzmán, Oscar Coca Antezana, Carlos Romero Bonifaz, Saúl Ávalos Cortez, Luis Alberto Echazú Alvarado, Walter J. Delgadillo Terceros, Jorge Ramiro Tapia Sainz, Roberto I. Aguilar Gómez, Héctor E. Arce Zaconeta.

ANEXO Nº 4

DECRETO SUPREMO Nº 28963
EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Que el Título V de la Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999 - Ley General de Aduanas, contempla los Regímenes Aduaneros de importación para mercancías en general.

Que la importación de vehículos automotores amerita el establecimiento de normas específicas, necesarias para definir una política automotriz que permita otorgar la renovación del parque automotor, incentivando a que se importe al territorio aduanero nacional vehículos que otorguen seguridad que vial, disminuyendo las posibilidades de accidentes de tránsito y además que no contaminen el medio ambiente.

Que es necesario utilizar políticas tributarias y aduaneras, como medio para lograr concordancia con los objetivos hidrocarburíferos, medioambientales seguridad vial, al servicio de la población boliviana, velando por los intereses estatales al disminuir, en lo posible, la utilización de diesel para vehículos automotores que requieren este combustible.

Que también es importante facilitar el comercio exterior, en este caso de vehículos automotores, bajo nuevos enfoques, que permitan el establecimiento de requisitos documentales y técnicos que aseguren que esas importaciones sean beneficiosas para el país.

Que al promover la utilización de zonas francas industriales nacionales, con el establecimiento de talleres mecánicos especializados para efectuar las operaciones técnicas que se exige para que los vehículos automotores se encuentren en condiciones adecuadas para su importación al territorio aduanero nacional, se están generando fuentes de trabajo y se coadyuva a que se incremente importaciones legales, en lugar de ingreso ilícito de vehículos de contrabando.

Que es necesario otorgar los mecanismos procedimentales para aplicar adecuadamente la figura jurídica del arrepentimiento eficaz, establecida en el

Código Tributario Boliviano y modificada, para casos de contrabando, por la Ley N° 3467 (12 de septiembre de 2006, en cuyo ámbito de aplicaci6n se encuentran los vehículos automotores.

Que la señalada Ley N° 3467, establece los Rangos del Impuesto a los Consumos Específicos - ICE, a ser aplicados en la importación de vehículos automotores con las correspondientes tasas porcentuales aplicables sobre su base imponible, que deben ser establecidas por el Poder Ejecutivo.

Que el Articulo 3 de la Ley N° 3467, dispone su vigencia a partir de la fecha de publicación del correspondiente Decreto Supremo Reglamentario.

EN CONSEJO DE MINISTROS

DECRETA:

ARTICULO UNICO.- (OBJETO). Se aprueba el Reglamento a la Ley N° 7 de 12 de septiembre de 2006, para la Importación de Vehículos Automotores, aplicación del Arrepentimiento Eficaz y la Política de Incentivos y Desincentivos, mediante la aplicación del Impuesto a los Consumos Específicos, que en Anexo parte del presente Decreto Supremo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

POSICION TRANSITORIA PRIMERA.- Los vehículos que cuenten con parte de recepción de Zona Franca Industrial, emitidos desde el 21 de agosto hasta diciembre de 2006, se acogerán a lo dispuesto en la siguiente tabla:

Modelo Año	Factor de Depreciación	Factor de Calculo GNV
0 años de antigüedad	1.000	0.500
1 años de antigüedad	0.800	00400
2 años de antigüedad	0.640	0.320
3 años de antigüedad	0.512	0.256
4 años de antigüedad	00410	0.205
5 años de antigüedad	0.328	0.164
6 años de antigüedad	0.262	0.131
7 años de antigüedad	0.210	0.131
8 años de antigüedad	0.168	0.131
9 o más años de	0.134	0.131

DISPOSICIONES ABROGATORIAS Y DEROGATORIAS

POSICIONES ABROGATORIAS. Se abrogan las siguientes disposiciones:

_ Decreto Supremo N° 28141 de 16 de mayo de 2005.
_ Decreto Supremo N° 28308 de 26 de agosto de 2005.
_ Decreto Supremo N° 28826 de 23 de agosto de 2006.

POSICIONES DEROGATORIAS. Se deroga el Numeral III del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 27341 de 31 de enero de 2004.

Se deja sin efecto la Resolución Multiministerial N° 003 de 6 de marzo de 2006 y las Resoluciones emitidas en cumplimiento al Numeral III del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 27341.

Se derogan todas las disposiciones contrarias al presente Decreto Supremo.

Los Señores Ministros de Estado, en los Despachos de Planificación del arrollo, Hacienda, Producción y Microempresa, y Desarrollo Rural, agropecuario y Medio Ambiente, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento presente Decreto Supremo.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los seis días del mes de diciembre del año dos mil seis.

FDO. EVO MORALES A YMA, David Choquehuanca Cespedes, Juan Ramón QuintanaTaborga, Walker San Miguel Rodríguez, Casimira Rodríguez Romero Ministra de Justicia el Interina de Gobierno, Abel Mamani Marca, Celinda Sosa Lunda Ministra de Producción y Microempresas e Interina de Hacienda, Salvador Ric Riera Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda e Interino de Planificación del Desarrollo, Hugo Salvatierra Gutiérrez, Carlos Villegas Quiroga José Guillermo Dalence Salinas, Santiago Alex Galvez Mamani, Félix Patzi Paco, Nila Heredia Miranda.