



Defensoría presentó su conformidad parcial del Proyecto de Ley para el alivio en el pago del marchamo 2022, (expediente 22.519)

Domingo 12 de setiembre de 2021. La Defensoría de los Habitantes emitió criterio con relación al Proyecto de Ley para el alivio en el pago del marchamo 2022, expediente legislativo N° 22.519 analizado por la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, en el cual expresa su conformidad parcial.

El análisis de la Defensoría parte de la consideración de que el panorama actual de la economía del país es diferente en comparación con el año 2020, por razones como la disminución de las restricciones sanitarias, apertura de las fronteras, disminución de las tasas de desempleo (a julio del 2021 está en 17.4%) y de subempleo (a julio del 2021 se encuentra en un 15.5%), así como de las proyecciones del Banco Central de Costa Rica (BCCR), en cuanto a que el PIB terminará en el 2021 con un crecimiento del 3.9%.¹ El proyecto de ley en estudio es una iniciativa igual a la contenida en la Ley N° 9911 aprobada en el año 2020, pero que debe ser estudiado comprendiendo que las circunstancias son distintas y de ahí que la eventual aprobación para aplicar una disminución del marchamo debería estar sustentada en un análisis técnico y un fundamento metodológico, para así ayudar a los sectores económicos que verdaderamente aún se encuentren golpeados por los efectos de la pandemia del Covid-19.

Precisamente, con el fin de emitir un criterio a partir de datos actuales y acordes con la realidad que estaría impactando la ley que analiza la Asamblea Legislativa, la Defensoría realizó la búsqueda de datos adicionales que permitieran una visión más amplia y detallada, y así poder determinar si el proyecto sería beneficioso para el país y principalmente para las y los habitantes que más lo necesitan. En ese sentido, se destaca la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) del 2018, del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), señala que, si bien en los hogares ubicados en los Quintiles más bajos I, II y III se cuenta con un vehículo (exclusivo del hogar), el promedio de tenencia de estos tres Quintiles es de 35%, por lo que llama la atención a la Defensoría que no existan diferenciaciones o previsiones para que la eventual aplicación del descuento en el monto del marchamo en efecto impacte o beneficie prioritariamente a los sectores de la población en mayores condiciones de vulnerabilidad o más afectados por la pandemia.

Además, en relación con la flota vehicular, este Órgano Defensor solicitó información al Ministerio de Hacienda (MH), el cual presentó un detalle del cambio en la cantidad de vehículos que se han importado en el periodo comprendido entre el año 2020 y julio de 2021.² Cabe preguntarse si quienes compraron un vehículo (de cualquier tipo) en dicho periodo tienen una condición económica limitada que les impida o restrinja la posibilidad de realizar el pago efectivo del marchamo. Por ejemplo, hubo un crecimiento del 11.5% de vehículos particulares, de manera que es factible la presunción de que quienes efectuaron esas adquisiciones podrían no pertenecer a la población que necesita el alivio con la disminución del pago del marchamo e igualmente obtendrían el beneficio del proyecto de ley, ya que la única variable que

¹ Comunicado de prensa del BCCR CP-BCCR-023-2021 Banco Central eleva perspectiva de crecimiento económico a 3,9% para el 2021. 30 de julio del 2021.

² Oficio del Ministerio de Hacienda DM-0937-2021.

determinaría acceder al mismo, es el valor fiscal del vehículo al cual se le aplicaría el descuento en el monto para el periodo 2022.

De lo informado por Hacienda, para la Defensoría destaca la afirmación de que aprobar la reducción de los montos del derecho de la propiedad de vehículos "*traería altos costos reputacionales al país*".³ En criterio del Órgano Defensor, éste es un aspecto de vital relevancia que no debe ser inadvertido o analizado superficialmente, debido a que las instancias calificadoras de riesgos e inversionistas tienen la mirada puesta en Costa Rica por el alto déficit fiscal que se mantiene, y por consiguiente, están a la expectativa de los acuerdos y revisiones, principalmente con relación a la continuidad de las negociaciones con el Fondo Monetario Internacional, lo cual debería significar una mejoría en la calificación y la imagen del país⁴ a nivel mundial.

La Defensora de los Habitantes, Catalina Crespo, realizó la excitativa a las y los señores diputados para que "*consideren dentro del estudio y votación de este proyecto de ley, que realmente constituya una vía para ofrecer un alivio a los sectores de la población que mantiene altas afectaciones en el ámbito económico producto de la pandemia, dado que las actuales circunstancias no son las mismas en las que se aprobó la anterior rebaja mediante la Ley N° 9911, momento en que el escenario sí justificaba la adopción de medidas con incidencia en un mayor sector poblacional*".

El análisis realizado por la Defensoría sugiere que, de aprobarse en su versión actual el proyecto N° 22.519, se podría beneficiar a un sector de la población que sí tiene los recursos suficientes y puede hacerle frente a este "impuesto", siendo entonces la medida de carácter regresivo y sin progresividad conforme lo requiere la doctrina en derechos humanos en materia fiscal.

En ese sentido, este Órgano Defensor, considera que se debe solicitar la realización de un estudio técnico que considere la edad promedio de la flota vehicular, tipo de vehículo, estilo y valor fiscal, así como otras variables que se determinen necesarias y válidas, para circunscribir el otorgamiento del beneficio a aquellos sectores de la población que realmente lo requieren, y con ello, minimizar el riesgo "reputacional"⁵ y de imagen de Costa Rica, de modo que se destaque que no se trata de un beneficio fiscal generalizado (y sin el debido sustento), sino limitado al sector de la población que sí requiere del apoyo de la sociedad costarricense, mientras que el sector de la población que sí dispone de recursos económicos, cumpliría con el pago del derecho a la propiedad de vehículos según corresponda al valor de su vehículo. Ahora bien, si tal estudio fuese imposible de realizar, una medida alternativa podría ser, revisar los rangos de beneficio de la ley con el fin de beneficiar únicamente a los Quintiles más bajos y dar mayor progresividad al Proyecto de Ley N° 22.519.

Por otro lado, en cuanto a la reducción del canon de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP) y del Consejo de Transporte Público (CTP) para beneficiar al sector del transporte público remunerado de personas modalidad autobús y taxi, y a la luz de lo acontecido en el primer semestre del año 2021, cuando, arbitrariamente, la ARESEP impidió que la rebaja de los cánones fuera trasladada a las tarifas del servicio de autobús, la Defensora de los Habitantes también solicitó a las señoras y señores diputados que "*en resguardo de los derechos e intereses de las personas usuarias del servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, de aprobarse una nueva disminución de los cánones de ARESEP y CTP, se incluya en la ley una disposición que ordene a la Autoridad Reguladora tomar las medidas pertinentes para que la reducción de los gastos operativos del sector de autobuseros beneficiado por esta reducción de los cánones, sea trasladada con la mayor brevedad posible a las tarifas del servicio, según lo que las metodologías tarifarias vigentes determinen*".

³ Ídem.

⁴ La República, jueves 15 abril, 2021, Calificadoras de riesgo aún no le creen a Costa Rica, <https://www.larepublica.net/noticia/calificadoras-de-riesgo-aun-no-le-creen-a-costa-rica>

⁵ Oficio del Ministerio de Hacienda DM-0937-2021.