

Montevideo, T 27° H 58%

INGRESAR

REGISTRARSE

Q



FINANZAS DE BOLSILLO

¿Qué impuestos pagan los autos y cómo inciden en el precio?

"En el mejor caso", el comprador lo abona el doble que en origen, dice gremial.

Domingo, 25 Marzo 2018

Compartir esta noticia



En Chile, un auto cuesta 42% menos aproximadamente. Foto: AFP

Cuando alguien viaja al exterior es común que interroge a los locales sobre los costos de vida en ese país, o el valor de algunos bienes para comparar con nuestro lugar de residencia. Una pregunta clásica es el costo de un automóvil (nuevo o usado) y es difícil que un uruguayo no se sorprenda y hasta indigne al recibir la respuesta, que generalmente suele mostrar un mercado automotor menos costoso que el local.

Las concesionarias de vehículos suelen ser quienes reciben las críticas de los clientes por los altos valores, pero sostienen que "es algo ajeno" a ellos porque esa diferencia con otros países se explica por los impuestos que se pagan. "No es que ganemos una fortuna nosotros, ganamos poquito con una venta. El tema es que la gran ganancia se la lleva el Estado por la brutal carga impositiva que tienen los coches", dijo a El País el presidente de la Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores (Ascoma), Agustín Romelli

Según la legislación vigente, la mayor carga fiscal de los automóviles es el Impuesto Específico Interno (Imesi) que aplica tasas diferenciadas dependiendo de la cilindrada del coche, si es a nafta o gasoil, y si es un vehículo utilitario (ver aparte).

Además, pagan otros tributos a los que deben sumarse para llegar al precio final los gastos de despacho, la comisión del concesionario y la ganancia del importador.

Por el Imesi a los automóviles, la Dirección General Impositiva (DGI) recaudó unos \$ 4.312 millones en 2017 —unos US\$ 150 millones al dólar promedio del año—, el mayor monto en pesos corrientes desde que existe el impuesto.

Esa fuerte carga fiscal hace que en las "calles y carreteras se movilice una vieja flota de automotores poco eficiente desde el punto de vista de la energía, débil en seguridad vial y dañina con relación al ambiente", sostiene el último anuario de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay (ACAU).

Además, el esquema tributario lleva a que tanto el titular de Ascoma como el gerente de ACAU, Álvaro Paz, sostengan que los vehículos son considerados "bienes suntuarios o de lujo" por parte del Estado. Entienden que por eso "no cualquiera accede" a un coche, ya que a los gastos elevados para su adquisición se deben sumar costos como el combustible, la patente de rodados y el seguro, entre otros.

"El auto uno lo paga dos veces (el precio de origen) en el mejor de los casos", y puede abonarlo hasta cuatro veces por encima del valor con el que llegó a Uruguay, señaló Paz.

Algunas comparaciones difundidas por ACAU (correspondientes al 2016) pueden servir para dimensionar la carga impositiva en relación a otros países: un auto nuevo —misma marca, mismo modelo y mismas características— de 1.400 centímetros cúbicos (cc) cuesta en Uruguay US\$ 26.990, en Argentina US\$ 20.589 (23,7% menos) y en Chile US\$ 15.456 (42,7% menos); por uno de 1.901 cc se paga US\$ 68.990 en Uruguay, US\$ 63.271 en Argentina (8,2% menos) y US\$ 39.900 en Chile (42,1% menos); mientras que la misma camioneta 4X4 de 2.500 cc sale en Uruguay US\$ 51.990, en Argentina US\$ 39.328 (24,3% menos) y en Chile US\$ 23.987 (53,8% menos).

El tributarista y profesor de Impuestos de la Universidad ORT, Fabián Birnbaum, señaló que "en Uruguay los autos son costosos porque tienen un IVA que es de los más altos de Latinoamérica". A esto debe sumarse el Imesi, que "si bien existen (otros tributos) similares en la región, nunca llegan a tasas tan altas" como las de Uruguay.

Hasta 2012, el Imesi se aplicaba por una tasa única (30%), pero el gobierno decidió modificarlo y pasar a tasas diferenciales "con un criterio de eficiencia energética" y medioambiental, explicó Paz. Es que se desestimuló la compra de autos diesel con un impuesto muy superior, y se diferenció por el tamaño del motor "presumiendo que los de menor cilindrada consumen menos combustible" y merecen una tasa más baja.

Ese cambio en el esquema tributario hizo que creciera enormemente (más de 100%) en los últimos años la adquisición de vehículos de baja cilindrada. Es decir que "el estímulo que dio la baja impositiva repercutió enseguida en el mercado", analizó el gerente de ACAU, un hecho que lleva a las gremiales a plantear que los impuestos son un factor clave en la decisión de compra.

Alejandro Cavallo de Equipos Consultores —que releva cada mes el Índice de Confianza del Consumidor (ICC) junto a la Cátedra SURA de Confianza Económica de la Universidad Católica— expresó que la predisposición a la compra de bienes durables (uno de los componentes del ICC) como los automóviles y su venta efectiva, son un importante indicador del clima económico: "Niveles mayores de confianza anticipan mejores perspectivas económicas (en el corto plazo, no necesariamente en el mediano donde la inversión es relevante), puesto que muestran mejor humor de los consumidores, lo que se traduce en mayor laxitud para tomar decisiones de consumo y en particular para concretar compras de bienes durables".

A su vez, indicó que actualmente "la predisposición a la compra de vehículos está, en términos relativos, algo más alta que la predisposición a la compra de bienes durables". Esto lo asoció a la baja de "los precios promedio de los vehículos tanto en términos nominales (dólares corrientes) como respecto al poder de compra de las familias", debido a la mayor entrada de vehículos chinos y el abaratamiento en dólares de Brasil (destino relevante de importación de autos).

El futuro es eléctrico y tienen otro régimen

Los vehículos eléctricos para pasajeros están desde 2015 exentos del pago de la Tasa Global Arancelaria de 23% que deben abonar las importaciones, y los utilitarios eléctricos también lo están desde fines de 2017 y por cinco años. Estos coches que no usan combustible tienen varias ventajas, ya que al cuidado medioambiental se suma una notoria reducción de costos (gastan 80% menos que un auto a nafta y también su mantenimiento mecánico es más barato). Aparte, están exonerados del pago de patente hasta 2022 y en el caso de los utilitarios su incorporación puede incluirse en la Ley de Inversiones, accediendo a mayores beneficios. Pese a este panorama, se trata de un mercado muy incipiente en Uruguay —hay 24 taxis eléctricos, un ómnibus y 60 camionetas del servicio técnico de UTE— principalmente "porque los autos eléctricos siguen siendo muy caros en origen", llegando a valer casi el doble que el mismo modelo a combustión, comentó Ignacio Paz de ACAU. El presidente de Ascoma, Agustín Romelli, dijo que está un poco más desarrollado el mercado de coches híbridos (que combina un motor eléctrico y otro a combustión), aunque marcó como una inconsistencia que paguen un Imesi menor que los vehículos eléctricos. Otra es la realidad en Europa, donde está legislado que desde 2025 no se podrán vender más coches que no sean eléctricos.

Carga impositiva

Imesi - Automóviles a nafta.

Tasa de 23% hasta 1.000 cc; de 28,75% entre 1.001 cc y 1.500 cc; de 34,5% entre 1.501 cc y 2.000 cc; de 46% para mayores cilindradas.

Imesi - Automóviles a gasoil.

Tasa global de 115%.

Utilitarios.

Los contribuyentes de IRAE e Imeba pagan 6% hasta 1.600 cc y 11,5% en mayores cilindradas en vehículos a nafta; y 34,7% para gasoil.

Otros.

IVA del 22%; arancel de importación de 23% del valor (excepto Mercosur y México); y tasa consular del 5%.

Me gusta 786

LAS MÁS VISTAS



Un peón tranquilo y de pocas palabras



Nueva ola de violencia y muerte



Rapiñeros mataron a un joven de 22 años que intentó detener el robo a una ferretería



Un acto de valentía le costó la vida



La carta de la madre de Gabriel, el niño que fue asesinado por su madrastra



El incómodo momento de Zaira Nara en vivo debido a su camisa



Lo estamos buscando para hacer justicia, para que el agente Oviedo descanse en paz



Catedrático duda de "ética" de diputado oficialista



Autorizan un edificio en la faja costera de Puntas del Chileno

Pronosticó hasta dónde llegará Uruguay

