Consejo de Ministros de Hacienda o Finanzas de Centroamérica, Panamá y Republica Dominicana (COSEFIN)

GRUPO DE TRABAJO DE POLITICA TRIBUTARIA (GTPT)

ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA TRIBUTACIÓN SOBRE VEHICULOS EN CENTROAMERICA, PANAMÁ Y REPUBLICA DOMINICANA

Delegación de Costa Rica

Noviembre, 2010

El presente documento pretende resumir un tema del cual el Grupo de Trabajo de Política Tributaria ha adoptado desde hace algún tiempo, con el objetivo de conocer los diversos tratamientos establecidos entre los países, que propicie contar con los elementos necesarios para hacer propuestas de política a la luz de posibles prácticas nocivas en los países de la región

De manera que el primer paso es contar con un diagnostico exhaustivo del tema. Con ese afán se hace inicialmente una descripción de la metodología y los correspondientes cálculos para llegar a establecer seguidamente las tasas efectivas que permitan un análisis comparativo entre los países.

Finalmente, son presentadas una serie de conclusiones, del cual se espera que recopile la información necesaria para proveer a los Ministros de Hacienda o Finanzas, de insumos vastos para poder tomar las decisiones más apropiadas sobre este tema en particular.

Es importante de previo, tomar en cuenta que la imposición prevista para cada país y su consecuente cálculo de tasa efectiva de recaudación en el presente estudio, supone que únicamente sean atribuidas a las importaciones sobre vehículos nuevos para los años 2007 y 2010.

Figuras Impositivas

En primera instancia, se hace necesario conocer los ordenamientos jurídicos de Centroamérica, Panamá y República Dominicana, ya que se encuentran diferencias significativas en la forma en que están estructuradas las distintas disposiciones legales en lo que concierne a los diversos impuestos afectos a los bienes muebles en estudio, por lo que resulta conveniente entender de previo sus particularidades para que al comparar se sirva con más claridad comprender el funcionamiento especifico por cada país

La siguiente tabla sintetiza los aspectos más relevantes del marco normativo en cuanto a las diversas tarifas en la imposición a los vehículos nuevos al momento de la importación, en la región. Como puede observarse, existe alguna disparidad ente los tratamientos aplicados, tanto a nivel de tipos de impuesto, tasas, bases imponibles y procedimientos para el cálculo de los valores a pagar, que conviene retomar más adelante, pero que de previo parecería importante indicar que constituyen de algún modo parte de las explicaciones más importantes para entender las variaciones que serán presentadas en relación a las tasas efectivas de recaudación entre los distintos países.

Figuras Impositivas (Tributos y Tasas)	Guatemala	Salvador	Honduras	Nicaragua	Costa Rica	Panamá	Rep. Dominicana
Derechos Arancelarios (DAI)	5%-20%	25%	5%-15%	5%-10%	14%		20%
Imp sobre Importación					1%		
Imp. General s/ Ventas	12%	13%	12%	15%	13%	7%	16%
Imp. Selectivo Consumo (ISC)			10% - 60%	4% - 35%	15% - 53%	5% - 25%	
Timbre por Servicios Importación (T-SIM)				$0.50			
Transmisión de Datos			$5				
Ecotasa			$267 -$525				
Imp. Primera Placa		4%	2%				17%

*En ese sentido, vale observar, que hay más tributos que otros en algunos países y entre ellos tasas distintas con distancias considerables en la mayoría, entre los cuales podemos citar los casos como Nicaragua, Honduras y Guatemala que tienen un arancel del **5%** para algunos vehículos, mientras que Rep. Dominicana tiene un **20%**, El Salvador un **25%** y Costa Rica no presenta uno, excepto para el caso especifico de vehículos pick-ups eléctricos con un **14%**. Lo mismo sucede para el caso del Impuesto selectivo de*

*consumo, pero haciendo la observación que éste mantiene los rangos más amplios y por ello constituye la mayor distorsión entre los países que prevalecerá de acuerdo al tipo de bien mueble que se quiera importar a la hora de calcular las distintas cargas tributarias. Asimismo el impuesto al valor agregado es el que mantiene en promedio, una menor discrepancia de tasas, y que en promedio alcanza un **12,5%**. Finalmente se tienen algunos otros tributos menores que son particularmente propios de un solo país, pero que por su escasa representatividad en términos de base imponible, no guardan mayor importancia en término de cuantía.*

Cálculo de Tasas Efectivas

Como parte de los objetivos principales de este estudio, es calcular las tasas efectivas que se pagan en la internación de vehículos. De esta manera se podrán obtener conclusiones precisas acerca de la necesidad de encaminar acciones hacia la coordinación regional que venga a fortalecer la recaudación tributaria de cada uno de los países.

Aspectos Metodológicos

Por tal motivo se han seleccionado cuatro distintos tipos de vehículos para que se determine por cada uno, la tasa efectiva que tendría en su país de origen, indicador que servirá posteriormente para realizar un comparativo que implique obtener importantes conclusiones sobre este tema.

Para efectos de este estudio, la que supone ser la "tasa efectiva[1]" se define como la razón entre el total de impuestos incluidos ó carga tributaria que debe asumir cada persona física o jurídica por cada país que importe un vehículo, dividido por el total del valor CIF de la importación, expresado de la siguiente manera:

$$TE = \frac{IT}{CIF}$$

Donde:

***TE** = Tasa efectiva*
***IT** = Impuesto totales*
***CIF** = Valor en concepto del costo, seguro y flete*

[1] *Las fórmulas correspondientes al cálculo de las tasas efectivas por cada país se muestran en el Anexo 1*

Para efectos de la investigación, y siendo consistente con un cálculo homogéneo, se ha indicado con anterioridad que todos los productos son importados nuevos, definiéndose nuevo como aquel vehículo que se importa sin uso desde el país de donde es originario o desde un tercer país y corresponde al modelo del año.

El cálculo de las tasas efectivas se hizo para una muestra de 4 diferentes vehículos de menor a mayor valor, que suponen variaciones entre ellos a nivel de carga tributaria, y que como se ha indicado, se toman en cuenta en los mercados de los 7 países considerados en el estudio.

A continuación son citados los tipos de vehículos y alguna de sus principales características que los definen:

a) TOYOTA COROLLA GLi 1800CC SEDAN GASOLINA 4X2 CABINA SENCILLA FULL MANUAL,
b) TOYOTA YARIS 1500CC SEDAN 4X2 CABINA SENCILLA ESTANDAR
c) NISSAN FRONTIER 3200CC DIESEL 4X4 CABINA DOBLE SEMIFULL MANUAL
d) MERCEDES BENZ E-300 4X2 3000CC GASOLINA CABINA SENCILLA

Resultados:

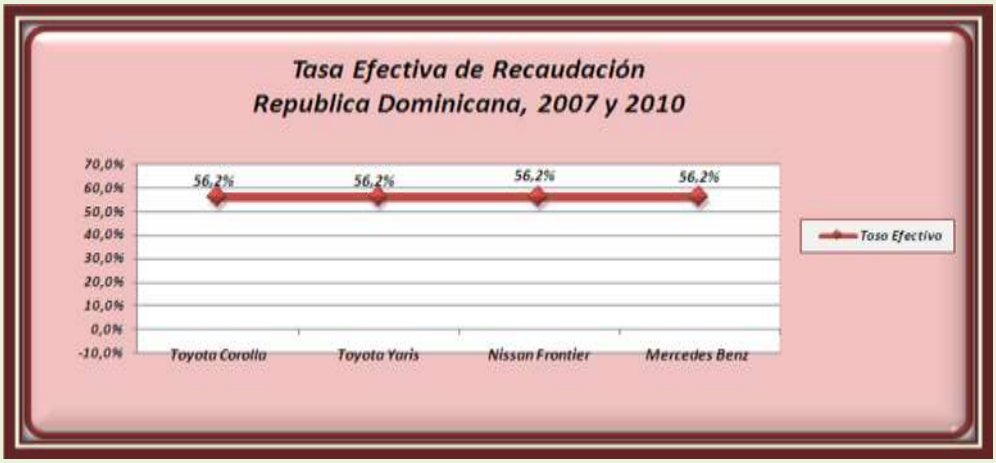
a) Resumen de Vehículos por País, modelos 2007 y 2010:

Costa Rica:

Para el caso de Costa Rica, tal y como se muestra, las tasas efectivas se mantienen uniformes entre los distintos vehículos, por cuanto no suponen variaciones entre rangos para los tributos sujetos a imposición, pero que si refleja algunas desviaciones con relación al promedio entre los países por tipo de vehículo, que

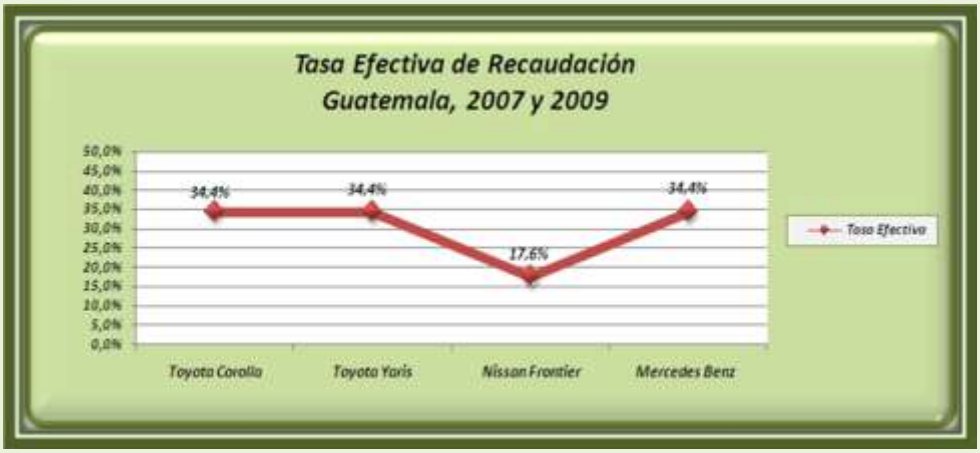
*principalmente se notan en el Nissan Frontier que llega hasta un **19,7%** en 2007 **y 22,6%** para 2010, en virtud de que la imposición de otros países se ve reducida para este vehículo, lo que constituye un incremento en la desviación para C.R. en ese sentido.*

República Dominicana:



*Para el caso de Republica Dominicana, tal y como se muestra, las tasas efectivas también se mantienen uniformes entre los distintos vehículos, por cuanto no suponen variaciones entre rangos para los tributos sujetos imposición, pero que si refleja por su parte algunas desviaciones con relación al promedio entre los países por tipo de vehículo, que principalmente se notan de igual forma en el Nissan Frontier que llega a **23,6%** en 2007 **y 26,5%** para 2010, en virtud de que la imposición de otros países se ve reducida para este vehículo, particularmente en el DAI, así como que ligeramente el ITBIS de Dominicana soporta una tasa superior en promedio, lo que constituye que se refleje en una desviación mucho mayor que incluso la de Costa Rica.*

Guatemala:



Nota: Guatemala, no tiene en el 2010 información del Mercedes Benz, el dato que aparece es del 2007.

Para el caso de Guatemala, la tasa efectiva paro el caso del Nissan Frontier, si presenta alguna variación con respecto a las otras, determinada esta variación especialmente por cuanto se le atribuye una mucho menor carga en DAI solo para este tipo especifico de vehículo, ya que pasa de un 20% a un 5%. A su vez refleja por su parte algunas desviaciones con relación al promedio entre los países que se perciben con mayor intensidad para el caso de éste vehículo, que llega a un ***-15,0%*** *en 2007* ***y -12,1%*** *para 2010. Se hace notar a su vez que todas las desviaciones son negativas, en virtud que la carga tributaria guatemalteca para todos los vehículos incide pero por debajo de la media de los otros países.*

Nicaragua:

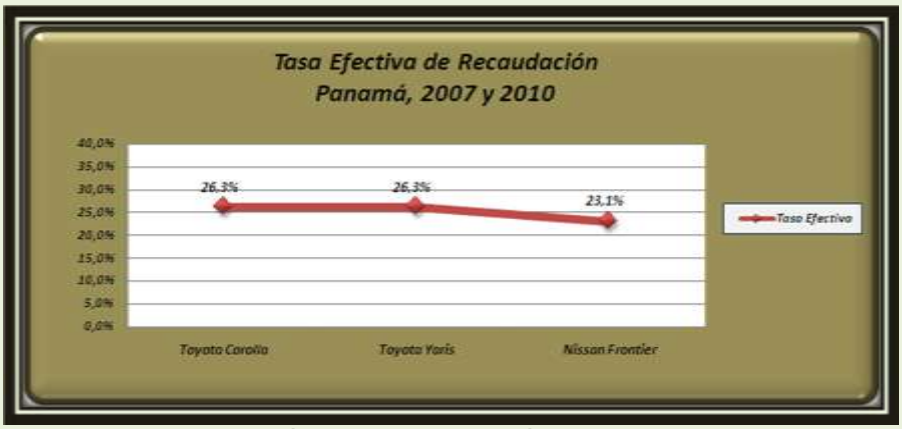
Nota: Se aclara que Nicaragua, no tiene en el 2010 información sobre Mercedes Benz.

Para el caso de Nicaragua, tal y como se muestra, la tasa efectiva también paro el caso del Nissan Frontier, si presenta alguna variación con respecto a las otras, determinada esta variación especialmente por cuanto presenta una menor carga en DAI solo para este tipo especifico de vehículo, ya que pasa de un ***10%*** *a un* ***5%****. Es importante hacer notar que se presentan mínimas desviaciones con relación al promedio entre los países que se perciben para el caso de éste vehículo, que llegan a un* ***-2,9%*** *en 2007* ***y 0,0%*** *para 2010.*

El Salvador:

El Salvador por su parte, presenta una variación de tasa efectiva para el caso del Nissan Frontier y el Mercedes Benz, determinada esta variación especialmente para el primer caso, en una menor carga en DAI solo para este tipo especifico de vehículo, ya que pasa de un ***25%*** *a un* ***5%****, mientras que para el segundo caso, se presenta el caso contrario, por cuanto se le incrementa el DAI propio de ser un vehículo de lujo, y éste pasa a* ***30%****. A su vez se reflejan por su parte algunas desviaciones importantes con relación al promedio entre los países que se perciben especialmente en el caso del Nissan Frontier, que llega a un* ***-12,9%*** *en 2007* ***y -10,0%*** *para 2010. Se hace notar a su vez que únicamente para este vehículo son observadas desviaciones por debajo del promedio.*

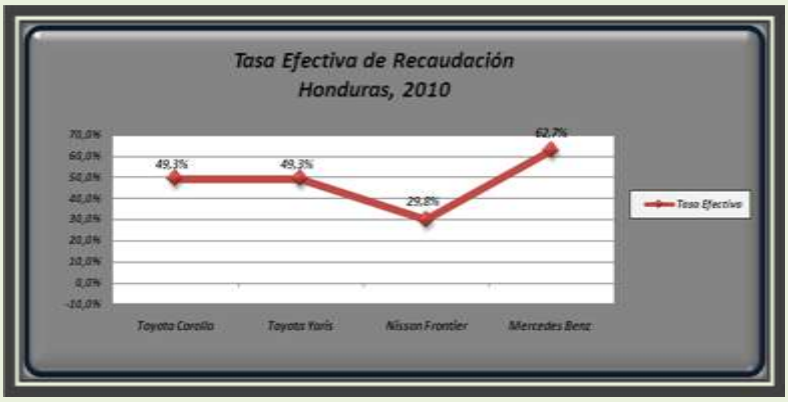
Panamá:



Nota: Se aclara que Panamá, no registra información sobre el Mercedes Benz.

*Para el caso de Panamá, presenta una variación ligera de tasa efectiva para el caso del Nissan Frontier, determinada esta variación especialmente, por cuanto se nota una escasa disminución de tasa en el impuesto selectivo de consumo (ISC), solo para este tipo especifico de vehículo, ya que pasa de un **18%** a un **15%**. A su vez se reflejan por su parte desviaciones importantes en los tres vehículos, siendo que Panamá registra para el Toyota Yaris y el Corolla la menor carga impositiva, lo que es consistente con la menor tasa efectiva en relación con el resto de países para estos vehículos que deja como saldo una desviación del **-17,8%** y **-17,2%**, mientras que para el caso del Nissan Frontier, la situación es distinta, por cuanto se observa una menor carga en el caso de Guatemala, y este aunque mantiene un resultado por debajo del promedio, es menor quedando en **-9,5%** en 2007 y **-6,6%** en 2010.*

Honduras:



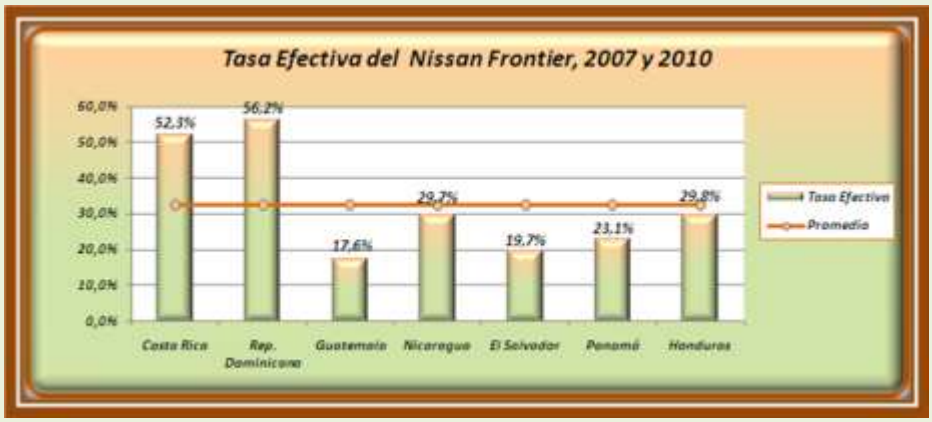
*Para el caso de Honduras, presenta una variación importante de tasa efectiva para el caso del Nissan Frontier, y en el caso del Mercedes Benz pero únicamente para el 2010. Estas variaciones se explican en tanto que para el caso del Nissan Frontier se disminuye la tasa del DAI de un **15%** a un **10%** y además no aplica el ISC, mientras que en el caso del Mercedes Benz del 2010 esta variación especialmente se encuentra explicada en*

*que se tiene un ISC más alto que en el 2007, ya que pasa de un **10%** a un **20%**, y esto ocurre por exceder el valor CIF en $45.000 en 2010. A su vez se reflejan por su parte bajas desviaciones para los vehículos, exceptuando el caso del Mercedes Benz del 2010 que con el incremento en ISC mencionado produce una fuerte desviación de aproximadamente un **20%** con relación al promedio.*

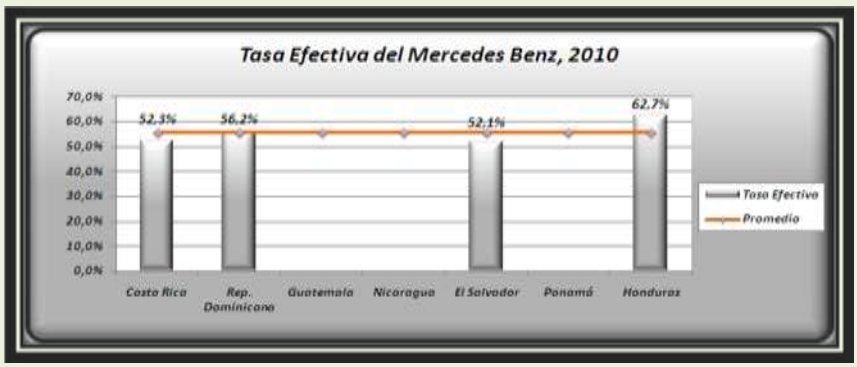
b) Resumen de Países por tipo de Vehículo, modelos 2007 y 2010:

El siguiente gráfico muestra el detalle del Toyota Yaris y el Corolla conjuntamente, ya que se comportan exactamente igual en todos los países, y por ello se muestra la comparación de las cargas efectivas, en la que se observa que existen dispersiones considerables siendo la tasa mínima (Panamá y Guatemala) y las más altas (Republica Dominicana y Costa Rica). Asimismo en promedio, Nicaragua, El Salvador y en menor medida Guatemala son los que se encuentran más cercanos a la media.

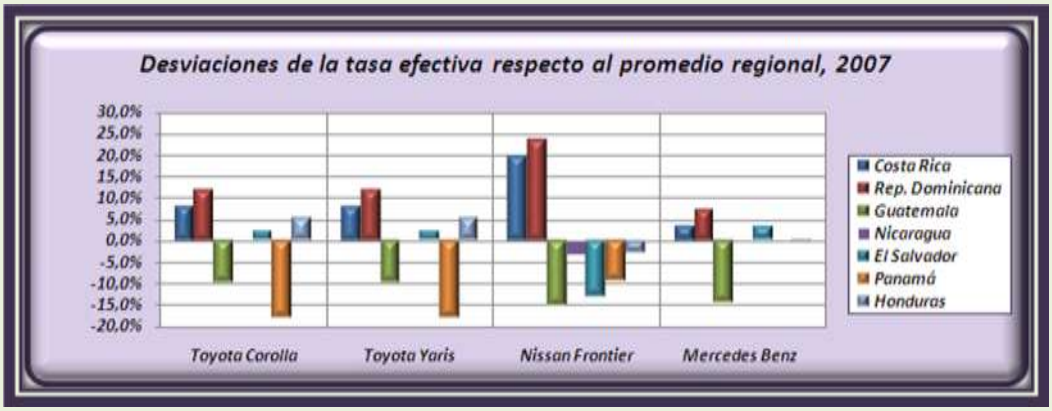
El siguiente gráfico muestra el detalle comparativo de las tasas efectivas del Nissan Frontier entre los países, en la que se observa en primera instancia una disminución en el promedio comparado con los anteriores vehículos, y que pese a que se mantengan las tasas más altas en Costa Rica y Republica Dominicana, el resto de países mantiene una tendencia hacia la baja principalmente manifestada por menores cargas en DAI e ISC, producto de estímulos a la importación para este tipo de vehículo, que en algunas de las legislaciones está íntimamente relacionado con ser considerado un vehículo de trabajo, con lo que finalmente tanto Costa Rica como Republica Dominicana propician que todos los restantes queden por debajo de la media, siendo el más bajo (Guatemala) y el más alto (Republica Dominicana).



Los siguientes gráficos muestran el detalle comparativo de las tasas efectivas del Mercedes Benz entre los países, en la que se observa en primera instancia una similitud para ambos años entre Costa Rica, República Dominicana y El Salvador, mientras que se notan diferencias principalmente en Honduras. Se aclara que para los países de Nicaragua, Panamá y Guatemala únicamente en 2010 no se pudo obtener información. Como era de esperar, al ser un vehículo considerado de lujo, el mismo supone cargas impositivas más altas en algunas legislaciones que permiten aumentar como se nota el promedio de tasa efectiva, que ronda aproximadamente el ***50%****. En el caso particular de Honduras como se ha mencionado anteriormente, el ISC de un* ***10%*** *al* ***20%*** *del 207 al 2010 es lo que permite demostrar la diferencia suscitada en las tasas efectivas de ambos años. Finalmente para este tipo de vehículo la tasa más alta sigue estando en (Republica Dominicana), mientras que el más bajo es (Guatemala).*



Finalmente, se presenta la consolidación de los grados en que cada país se desvía del promedio regional en cada vehículo estudiado en 2007 y 2010. Obsérvese que existe menor dispersión para ambos años para el caso de Nicaragua, mientras que podría decirse que para aquellas desviaciones por debajo de la media está Guatemala y Panamá, mientras que para aquellos por encima de la media se encuentran Republica Dominicana y Costa Rica lo que en alguna medida es consistente con lo citado sobre aquellos países con tasas efectivas bajas y altas.



Desviaciones Tasa Efectiva-2007								
Tipo de carro	Costa Rica	Rep. Dominicana	Guatemala	Nicaragua	El Salvador	Panamá	Honduras	Promedio
Toyota Corolla	8,2%	12,1%	-9,7%	-0,4%	2,2%	-17,8%	5,2%	43,7%
Toyota Yaris	8,2%	12,1%	-9,7%	-0,4%	2,2%	-17,8%	5,2%	43,9%
Nissan Frontier	19,7%	23,6%	-15,0%	-2,9%	-12,9%	-9,5%	-2,8%	31,0%
Mercedes Benz	3,5%	7,4%	-14,4%	-	3,3%	-	0,4%	42,8%

Desviaciones Tasa Efectiva-2010								
Tipo de carro	Costa Rica	Rep. Dominicana	Guatemala	Nicaragua	El Salvador	Panamá	Honduras	Promedio
Toyota Corolla	8,8%	12,7%	-9,1%	0,2%	2,8%	-17,2%	5,8%	43,5%
Toyota Yaris	9,3%	13,2%	-8,6%	0,7%	3,3%	-16,7%	6,3%	43,0%
Nissan Frontier	22,6%	26,5%	-12,1%	0,0%	-10,0%	-6,6%	0,1%	29,7%
Mercedes Benz	9,5%	13,4%	-	-	9,3%	-	19,9%	42,8%

Conclusiones:

Luego de hacer un análisis al respecto en virtud de comparar las tasas efectivas de los países de Centroamérica, Panamá y Republica Dominicana, se concluye que las diferencias mostradas en las tipos de impuesto, bases imponibles tasas, etc., permiten que se tenga el marco propicio por parte de los importadores de vehículos, para que puedan intentar algún tipo practicas tendientes a eludir significativamente de acuerdo a la configuración jurídica e impositiva de los tratamientos propios a los vehículos en cada país.

En la práctica, la dispersión existente, tal como hemos dicho, de los regímenes arancelarios, puede ser una de las más importantes causas de triangulación entre los países de la región, en especial en aquellos que tienen fronteras comunes, como Guatemala-El Salvador-Honduras, El Salvador-Honduras-Nicaragua y Nicaragua-Costa Rica-Panamá. Lo anterior por cuanto, los importadores de vehículos podrían aprovecharse de que existan países con menor carga que otros, lo que aunado perversamente entre fronteras comunes, incrementa significativamente el riesgo de estarse generando arbitraje, lo que implica, que puedan cierto tipo de vehículos, estar siendo importados en el país de menor carga, y siendo utilizados finalmente los mismos en el de mayor carga.

Sin duda la disparidad significativa entre los diferentes regímenes implica que las posibilidades de un arbitraje se estén generando particularmente en bienes que al menos para algunos países, representa tener una cuota importante a nivel de importaciones, lo que supone que podrían ante la presencia de estas figuras, estar perdiendo algunos países significativamente recursos importantes.

Finalmente es indudable que de algún modo se vuelva necesario una coordinación tributaria regional que materialice la inaplicabilidad de prácticas nocivas, partiendo de intentar homogenizar algunos tratamientos, que a la larga permitan disminuir significativamente algunas de las discrepancias mostradas. y que alejen la posibilidad de promover una planeación fiscal por parte de algunos contribuyentes (importadores), lo que es evidente que causa a fin de cuentas un impacto negativo inminente a la recaudación tributaria de los países de la región.

ANEXOS ESTADISTICOS

ANEXO 1

COSTA RICA:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$ ***(Se toma en cuenta aunque no aplica para el caso de vehículos)***

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $1\%\ Imp. = (CIF \times t_{1\%})$

Donde,

1% Imp. *= Impuesto al valor aduanero de mercancías importadas*
$t_{1\%}$ *=Tarifa aplicable a la Ley 6946*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $ISC = ((CIF + DAI) \times t_{isc})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
t_{isc} *=Tarifa aplicable al ISC*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

4) $GE = ((CIF + DAI + ISC + 1\%\ Imp.) \times t_{ge})$

Donde,

GE *= Ganancia esperada*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
1% Imp. *= Impuesto al valor aduanero de mercancías importadas*
t_{ge} *=Tarifa aplicable a la Ganancia Esperada*

CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

5) $IGV = ((CIF + DAI + ISC + 1\%\ Imp. + GE) \times t_{igv})$

Donde,

GE *= Ganancia esperada*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
1% Imp. *= Impuesto al valor aduanero de mercancías importadas*
t_{igv} *=Tarifa aplicable a la IGV*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

6) $IT = (DAI + ISC + 1\%\ Imp. + IGV)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Valor en concepto de Impuestos selectivos al consumo.*
IVA *= Valor en concepto de IVA*
1% Imp. *= Valor en concepto de valor aduanero de mercancías importadas*

7) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

REPUBLICA DOMINICANA:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $1P = (CIF \times t_{1p})$

Donde,

1P *= Impuesto a la primera placa*
t_{1p} *=Tarifa aplicable al impuesto a la primera placa*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $ITBIS = ((CIF + DAI) \times t_{itbis})$

Donde,

ITBIS *= Impuesto a las transferencias de bienes industrializados y servicios*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{itbis} *=Tarifa aplicable al ITBIS*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

4) $IT = (DAI + ITBIS + 1P)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
ITBIS *= Impuesto a las transferencias de bienes industrializados y servicios*
1P *= Impuesto a la primera placa*

5) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

GUATEMALA:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $IVA = ((CIF + DAI) \times t_{iva})$

Donde,

IVA *= Impuesto al valor agregado*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{iva} *=Tarifa aplicable al IVA*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $IT = (DAI + IVA)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
IVA *= Impuesto al valor agregado*

4) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

NICARAGUA:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $Tsim = (\frac{P_k \times t_{sim}}{1000})$

Donde,

Tsim*= Tasa por servicio a la importación de mercancías*
t_{sim} *=Tarifa aplicable a la tasa por servicio a la importación de mercancías*
P_k *= Peso en kilos*

3) $ISC = ((CIF + Tsim + DAI) \times t_{isc})$

Donde,

ISC *= Impuesto selectivo de consumo*
Tsim *= Tasa por servicio a la importación de mercancías*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{isc} *=Tarifa aplicable al ISC*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

4) $GE = ((CIF + Tsim + DAI + ISC) \times t_{ge})$

Donde,

GE *= Ganancia esperada*
ISC *= Impuesto selectivo de consumo*
Tsim *= Tasa por servicio a la importación de mercancías*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{ge} *=Tarifa aplicable a la GE*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

5) $IGV = ((CIF + Tsim + DAI + ISC + GE) \times t_{igv})$

Donde,

***GE** = Ganancia esperada*
***IGV=** Impuesto general sobre las ventas*
***ISC** = Impuesto selectivo de consumo*
***Tsim** = Tasa por servicio a la importación de mercancías*
***DAI** = Derechos arancelarios a la importación*
t_{igv} *=Tarifa aplicable al IGV*
***CIF** = Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

6) $IT = (DAI + Tsim + ISC + IGV)$

Donde,

***IT** = Impuestos totales*
***DAI** = Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
***Tsim** = Tasa por servicio a la importación de mercancías*
***ISC** = Impuesto selectivo de consumo*
***IGV=** Impuesto general sobre las ventas*

7) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

***TE** = Tasa efectiva*
***IT** = Impuestos totales*
***CIF** = Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

EL SALVADOR:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

***DAI** = Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
***CIF** = Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $M = ((CIF + DAI) \times t_m)$

Donde,

M *= Impuesto a la primera matricula*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{1m} *=Tarifa aplicable al impuesto a la primera matricula*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $IVA = ((CIF + DAI) \times t_{iva})$

Donde,

IVA *= Impuesto al valor agregado*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{iva} *=Tarifa aplicable al IVA*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

4) $IT = (DAI + IVA + M)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
IVA *= Impuesto al valor agregado*
M *= Impuesto a la primera matricula*

5) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

PANAMÁ:

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $ITBMS = ((CIF + DAI) \times t_{itbms})$

Donde,

ITBMS *= Impuesto de Transferencia de bienes muebles y servicios*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{itbms} *=Tarifa aplicable al impuesto de transferencia de bienes muebles y servicios*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $IT = (DAI + ITBMS)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
ITBMS *= Impuesto de Transferencia de bienes muebles y servicios*

4) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

HONDURAS

1) $DAI = (CIF \times t_{dai})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
t_{dai} *=Tarifa aplicable al DAI*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

2) $ISC = ((CIF + DAI) \times t_{isc})$

Donde,

DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
t_{isc} *=Tarifa aplicable al ISC*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

3) $T = \$5$

Donde,

T *= Transmisión de Datos*

4) $M = ((CIF + DAI + ISC + T) \times t_m)$

Donde,

M *=Impuesto a la Matricula*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
T *= Transmisión de Datos*
t_m *=Tarifa aplicable a la Matricula*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

5) $GE = ((CIF + DAI + ISC + T + M) \times t_{ge})$

Donde,

GE *= Ganancia esperada*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
T *= Transmisión de Datos*
M *=Impuesto a la Matricula*
t_{ge} *=Tarifa aplicable a la GE*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

6) $IGV = ((CIF + DAI + ISC + T + M + GE) \times t_{igv})$

Donde,

GE *= Ganancia esperada*
DAI *= Derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Impuesto selectivo al consumo.*
T *= Transmisión de Datos*
M *=Impuesto a la Matricula*
t_{igv} *=Tarifa aplicable a la IGV*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

7) $IT = (DAI + ISC + T + M + IGV)$

Donde,

IT *= Impuestos totales*
DAI *= Valor en concepto de derechos arancelarios a la importación*
ISC *= Valor en concepto de Impuestos selectivos al consumo.*
T *= Transmisión de Datos*
M *=Impuesto a la Matricula*
IVA *= Valor en concepto de IVA*

8) $TE = \frac{IT}{CIF}$

Donde:

TE *= Tasa efectiva*
IT *= Impuestos totales*
CIF *= Valor aduanero o la sumatoria del costo, seguro y flete*

ANEXO 2

TOYOTA COROLLA GLi 1800CC SEDAN GASOLINA 4X2 CABINA SENCILLA FULL MANUAL

PAIS	AÑO	VALOR CIF $	DERECHOS DE IMPORTACIÓN (DAI)		T SIM Y TRANSMISIÓN DE DATOS 1/			1ERA. PLACA		1% S/ IMPORTACIÓN		SELECTIVO DE CONSUMO		IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS			TOTAL IMP	TASA RECAUD EFECTIVA (%)
			TARIFA	MONTO	PESO EN KILOS	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	GANANCIA ESTIMADA	TARIFA	MONTO		
Costa Rica	2007	8.493,92	-	-	-	-	-	-	-	1%	84,94	30%	2.548,18	2.781,76	13%	1.808,14	4.441,26	52,3%
Costa Rica	2010	12.799,64	-	-	-	-	-	-	-	1%	128,00	30%	3.839,89	4.191,88	13%	2.724,72	6.692,61	52,3%
Rep. Dom	2007	10.144,15	20%	2.028,83	-	-	-	17%	1.724,51	-	-	-	-	-	16%	1.947,68	5.701,01	56,2%
Rep. Dom	2010	15.198,73	20%	3.039,75	-	-	-	17%	2.583,78	-	-	-	-	-	16%	2.918,16	8.541,69	56,2%
Guatemala	2007	10.042,23	20%	2.008,45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	1.446,08	3.454,53	34,4%
Guatemala	2010	12.975,39	20%	2.595,08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	1.868,46	4.463,53	34,4%
Nicaragua	2007	8.842,00	10%	884,20	1.105,00	0,50	0,55	-	-	-	-	10%	972,68	2.674,86	15%	2.006,14	3.863,57	43,7%
Nicaragua	2010	12.304,53	10%	1.230,45	1.105,00	0,50	0,55	-	-	-	-	10%	1.353,55	3.722,27	15%	2.791,70	5.376,26	43,7%
El Salvador	2007	7.132,60	25%	1.783,15	-	-	-	4%	356,63	-	-	-	-	-	13%	1.159,05	3.298,83	46,3%
El Salvador	2010	14.799,60	25%	3.699,90	-	-	-	4%	739,98	-	-	-	-	-	13%	2.404,94	6.844,82	46,3%
Panamá	2007	13.684,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18%	2.463,27	-	7%	1.130,37	3.593,64	26,3%
Panamá	2010	14.617,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18%	2.631,09	-	7%	1.207,38	3.838,46	26,3%
Honduras	2007	6.335,43	15%	950,31	-	-	5,00	2%	160,39	-	-	10%	728,57	2.453,91	12%	1.276,03	3.120,31	49,3%
Honduras	2010	21.055,66	15%	3.158,35	-	-	5,00	2%	532,81	-	-	10%	2.421,40	8.151,97	12%	4.239,02	10.356,58	49,2%

Notas:

1/ T-SIM para Nicaragua y Transmisión de Datos para Honduras.

TOYOTA YARIS 1500CC SEDAN 4X2 CABINA SENCILLA ESTANDAR

PAIS	AÑO	VALOR CIF	DERECHOS DE IMPORTACIÓN		T SIM Y TRANSMISIÓN DE DATOS 1/			1ERA. PLACA		1% S/ IMPORTACIÓN		SELECTIVO DE CONSUMO		IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS			TOTAL IMP	TASA RECAUD EFECTIVA (%)
			TARIFA	MONTO	PESO EN KILOS	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	GANANCIA ESTIMADA	TARIFA	MONTO		
Costa Rica	2007	7.459,13	-	-	-	-	-	-	-	1%	74,59	30%	2.237,74	2.442,87	13%	1.587,86	3.900,19	52,3%
Costa Rica	2010	11.235,12	-	-	-	-	-	-	-	1%	112,35	30%	3.370,54	3.679,50	13%	2.391,68	5.874,56	52,3%
Rep. Dom	2007	10.674,44	20%	2.134,89	-	-	-	17%	1.814,65	-	-	-	-	-	16%	2.049,49	5.999,04	56,2%
Rep. Dom	2010	12.580,03	20%	2.516,01	-	-	-	17%	2.138,61	-	-	-	-	-	16%	2.415,37	7.069,98	56,2%
Guatemala	2007	8.782,66	20%	1.756,53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	1.264,70	3.021,24	34,4%
Guatemala	2010	10.011,41	20%	2.002,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	1.441,64	3.443,93	34,4%
Nicaragua	2007	8.278,92	10%	827,89	1.010,00	0,50	0,51	-	-	-	-	10%	910,73	2.504,51	15%	1.878,38	3.617,51	43,7%
Nicaragua	2010	11.540,97	10%	1.154,10	1.010,00	0,50	0,51	-	-	-	-	10%	1.269,56	3.491,28	15%	2.618,46	5.042,62	43,7%
El Salvador	2007	5.553,00	25%	1.388,25	-	-	-	4%	277,65	-	-	-	-	-	13%	902,36	2.568,26	46,3%
El Salvador	2010	11.891,20	25%	2.972,80	-	-	-	4%	594,56	-	-	-	-	-	13%	1.932,32	5.499,68	46,3%
Panamá	2007	9.129,17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18%	1.643,25	-	7%	754,07	2.397,32	26,3%
Panamá	2010	11.621,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18%	2.091,83	-	7%	959,92	3.051,75	26,3%
Honduras	2007	5.942,95	15%	891,44	-	-	5,00	2%	150,46	-	-	10%	683,44	2.301,99	12%	1.197,03	2.927,37	49,3%
Honduras	2010	14.424,76	15%	2.163,71	-	-	5,00	2%	365,05	-	-	10%	1.658,85	5.585,21	12%	2.904,31	7.096,92	49,2%

Notas:

1/ T-SIM para Nicaragua y Transmisión de Datos para Honduras.

NISSAN FRONTIER 3200CC DIESEL 4X4 CABINA DOBLE SEMIFULL MANUAL

PAIS	AÑO	VALOR CIF	DAI		T SIM Y TRANSMISIÓN DE DATOS 1/			1ERA. PLACA		1% S/ IMPORTACIÓN		SELECTIVO DE CONSUMO 2/		IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS			TOTAL IMP	TASA RECAUD EFECTIVA (%)
			TARIFA	MONTO	PESO EN KILOS	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	GANANCIA ESTIMADA	TARIFA	MONTO		
Costa Rica	2007	11.027,01	-	-	-	-	-	-	-	1%	110,27	30%	3.308,10	3.611,35	13%	2.347,37	5.765,75	52,3%
Costa Rica	2010	16.621,68	-	-	-	-	-	-	-	1%	166,22	30%	4.986,50	5.443,60	13%	3.538,34	8.691,06	52,3%
Rep. Dom	2007	13.697,34	20%	2.739,47	-	-	-	17%	2.328,55	-	-	-	-	-	16%	2.629,89	7.697,91	56,2%
Rep. Dom	2010	15.240,74	20%	3.048,15	-	-	-	17%	2.590,93	-	-	-	-	-	16%	2.926,22	8.565,30	56,2%
Guatemala	2007	26.858,32	5%	1.342,92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	3.384,15	4.727,06	17,6%
Guatemala	2010	14.734,06	5%	736,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	1.856,49	2.593,19	17,6%
Nicaragua	2007	14.274,39	5%	713,72	1.760,00	0,50	0,88	-	-	-	-	4%	599,56	3.897,14	15%	2.922,85	4.237,01	29,7%
Nicaragua	2010	14.996,73	5%	749,84	1.760,00	0,50	0,88	-	-	-	-	4%	629,90	4.094,34	15%	3.070,75	4.451,37	29,7%
El Salvador	2007	10.690,00	5%	534,50	-	-	-	1%	112,25	-	-	-	-	-	13%	1.459,19	2.105,93	19,7%
El Salvador	2010	24.215,60	5%	1.210,78	-	-	-	1%	254,26	-	-	-	-	-	13%	3.305,43	4.770,47	19,7%
Panamá	2007	4.928,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15%	739,26	-	7%	396,73	1.135,99	23,1%
Panamá	2010	5.509,60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15%	826,44	-	7%	443,52	1.269,96	23,1%
Honduras	2007	12.198,10	10%	1.219,81	-	-	5,00	2%	268,46	-	-	-		4.107,41	12%	2.135,85	3.629,12	29,8%
Honduras	2010	35.360,00	10%	3.536,00	-	-	5,00	2%	778,02	-	-	-		11.903,71	12%	6.189,93	10.508,95	29,7%

Notas:

1/ T-SIM para Nicaragua y Transmisión de Datos para Honduras.

2/ En el caso de Honduras por Ley este tipo de vehículo no paga ISC al considerarse de trabajo.

MERCEDES BENZ E-300 4X2 3000CC GASOLINA CABINA SENCILLA

PAIS	AÑO	VALOR CIF	DERECHOS DE IMPORTACIÓN		T SIM Y TRANSMISIÓN DE DATOS 1/			1ERA. PLACA		1% S/ IMPORTACIÓN		SELECTIVO DE CONSUMO		IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS			TOTAL IMP	TASA RECAUD EFECTIVA (%)
			TARIFA	MONTO	PESO EN KILOS	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	TARIFA	MONTO	GANANCIA ESTIMADA	TARIFA	MONTO		
Costa Rica	2007	28.176,54	-	-	-	-	-	-	-	1%	281,77	30%	8.452,96	9.227,82	13%	5.998,08	14.732,81	52,3%
Costa Rica	2010	42.472,97	-	-	-	-	-	-	-	1%	424,73	30%	12.741,89	13.909,90	13%	9.041,43	22.208,05	52,3%
Rep. Dom	2007	29.110,00	20%	5.822,00	-	-	-	17%	4.948,70	-	-	-	-	-	16%	5.589,12	16.359,82	56,2%
Rep. Dom	2010	39.470,41	20%	7.894,08	-	-	-	17%	6.709,97	-	-	-	-	-	16%	7.578,32	22.182,37	56,2%
Guatemala	2007	39.175,65	20%	7.835,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	5.641,29	13.476,42	34,4%
Guatemala	2010	-	20%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12%	-	-	-
Nicaragua	2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nicaragua	2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
El Salvador	2007	22.592,00	30%	6.777,60	-	-	-	4%	1.174,78	-	-	-	-	-	13%	3.818,05	11.770,43	52,1%
El Salvador	2010	45.318,00	30%	13.595,40	-	-	-	4%	2.356,54	-	-	-	-	-	13%	7.658,74	23.610,68	52,1%
Panamá	2007	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Panamá	2010	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Honduras	2007	17.215,60	15%	2.582,34	-	-	5,00	2%	435,65	-	-	10%	1.979,79	6.665,52	12%	3.466,07	8.468,86	49,2%
Honduras	2010	46.593,62	15%	6.989,04	-	-	5,00	2%	1.286,08	-	-	20%	10.716,53	19.677,08	12%	10.232,08	29.228,74	62,7%

Notas:

1/ T-SIM para Nicaragua y Transmisión de Datos para Honduras.