

La nacionalización de los chutos

Semana N° 36 de 2025 - 1° al 7 de septiembre

NUEVO IMPUESTO

Más Populismo Tributario con el Impuesto Alternativo Manufacturero

El Gobierno presentó el anteproyecto de ley que crea el Impuesto Alternativo Manufacturero (IAM), destinado a sustituir al Impuesto a las Transacciones (IT) y al Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas (IUE) para micro y pequeñas unidades productivas del sector manufacturero. La medida busca simplificar la carga tributaria, fomentar la formalización y fortalecer a este sector estratégico. Así se crea otro régimen especial que se suma al simplificado, integrado y agropecuario unificado, que desde hace más

treinta años han distorsionado el sistema tributario general.

El IAM se aplicará a empresas unipersonales y jurídicas con ventas anuales de hasta 700.000 bolivianos, establecimientos de hasta 145 m² y un máximo de 10 trabajadores. También alcanzará a las OECAS y OECOM. Su alícuota será progresiva del 1% el primer año hasta llegar a 5% en el quinto año, donde se estabilizará.

Los contribuyentes beneficiados solo pagarán los tributos IVA e IAM, quedando excluidos

del IT y el IUE. Para facilitar la incorporación al régimen, se plantea simplificar las obligaciones contables exigidas por el SIN.

El Ministerio de Economía y Finanzas Públicas estima que la recaudación será de Bs 15 millones en el primer año y ascenderá a Bs 86 millones en cinco años, aunque el objetivo central es la formalización de miles de pequeñas unidades productivas. Se nota de la recaudación proyectada no llega siquiera a cubrir el gasto de un día de salarios del gigantesco aparato burocrático boliviano. Entonces, como el Impuesto a las Grandes Fortunas el IAM se convierte en una propuesta populista y con una efectividad nula en las recaudaciones tributarias.



EN ESTA EDICIÓN

Problema delictivo
Página 2

A favor y en contra de la nacionalización
Página 3

Soluciones para la economía
Página 4

PREMIO AL CONTRABANDO

Los chutos son un problema delictivo, no tributario



En los últimos años, la creciente presencia de vehículos indocumentados (autos chutos), ha generado un intenso debate. Esta situación se agudizó cuando el año 2021 se celebró un congreso nacional de propietarios de estos vehículos en la ciudad de Cochabamba. El objetivo del encuentro fue presionar al gobierno para lograr la nacionalización de unidades ingresadas ilegalmente al país.

Los propietarios de vehículos indocumentados suelen argumentar que su situación económica precaria y las limitaciones del sistema financiero les han obligado a adquirir estos medios de transporte. Afirman que los utilizan como herramientas de trabajo, especialmente en áreas rurales, para el transporte de productos agrícolas. No obstante, estas justificaciones, aunque apelan a la empatía social, no deben ser utilizadas como fundamento para legitimar el incumplimiento de normas legales ni para debilitar el control tributario del Estado.

Desde el punto de vista económico, la nacionalización de vehículos introducidos de contrabando representa un grave desequilibrio fiscal. Si bien se podrían obtener ingre-

sos momentáneos por concepto de impuestos, estos se ven rápidamente superados por el gasto público en subvenciones de carburantes que consumirán dichos vehículos. Esto convierte a la nacionalización en una medida tributariamente inviable, ya que los egresos superan con creces los beneficios recaudatorios. En resumen, es una política costosa y contraproducente para las finanzas nacionales.

Las experiencias anteriores de nacionalización también han generado efectos adversos a nivel municipal. Una vez registrados, muchos de estos vehículos evaden sistemáticamente el pago de impuestos a la propiedad, lo que perjudica la recaudación de tributos municipales. Además, existe una práctica extendida de registrar los vehículos en municipios con baja capacidad de fiscalización, lo que limita aún más los ingresos de las ciudades que sí invierten en infraestructura vial y servicios. Esta situación también ha derivado en prácticas corruptas como la venta de permisos de circulación provisionales por parte de algunos municipios.

El gobierno debe mantener una postura firme frente a cualquier intento de legalizar el

contrabando de vehículos. Este tipo de medidas puede agravar su ya debilitada credibilidad tributaria, especialmente luego de dos fracasos recientes, primero el Impuesto a las Grandes Fortunas (IGF), cuyo costo administrativo ha superado sus beneficios, y la propuesta del impuesto a los servicios digitales, que fue retirada tras el rechazo de amplios sectores de la clase media. Por tanto, la nacionalización de autos indocumentados podría representar un nuevo error estratégico en materia tributaria.

Para abordar esta problemática de manera efectiva, es fundamental reformar la Ley N° 154 de Clasificación de Impuestos. Se propone transferir al gobierno central la administración total del sector vehicular, incluyendo no solo la imposición tributaria, sino también el registro y control legal de importaciones. Esto permitiría una gestión más eficiente, articulada entre el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y la Aduana Nacional de Bolivia, asegurando una fiscalización más rigurosa y una lucha coherente contra el contrabando vehicular.

La nacionalización de vehículos de contrabando no solo es tributariamente insostenible, sino que también envía señales contradictorias en cuanto al respeto a la legalidad. Las consecuencias para el erario, la administración municipal y la institucionalidad tributaria son profundas. En lugar de recurrir a medidas excepcionales, se requiere una política coherente y estructural que fortalezca la legalidad, promueva la equidad tributaria y garantice una gestión transparente de los recursos del Estado.



A FAVOR

Nacionalizar para reducir el contrabando

El diputado Miguel Roca presentó un anteproyecto de ley que busca legalizar vehículos indocumentados en Bolivia. La medida pretende regularizar cerca de 500.000 vehículos, reducir la evasión tributaria y atender las necesidades de transporte en zonas rurales,

donde estos autos son esenciales para la movilidad de personas y productos.

La propuesta excluye expresamente los autos robados, que seguirán siendo perseguidos como delito penal. Para diferenciarlos, se plantea verificar el número de chasis y coordinar controles con las policías de Bolivia y Chile.

Entre los ejes principales, el proyecto propone eliminar la prohibición de importar autos usados, reducir impuestos de importación, reemplazar el impuesto anual a los vehículos por una tasa de rodaje, y establecer un registro municipal con tasas entre 0% y 30% (promedio 15%), en lugar del pago en aduana. También se contemplan incentivos a los autos eléctricos, buscando renovar gradualmente el parque automotor.

Roca afirma que no se trata de un “perdonazo”, sino de un cambio estructural en el régimen tributario del sector automotriz, que además brindaría seguridad jurídica y aliviaría a propietarios rurales expuestos a extorsiones y altos costos. Invitó a líderes políticos como Tuto Quiroga y Rodrigo Paz a debatir la propuesta en la próxima legislatura.

EN CONTRA

El despropósito de nacionalizar autos chutos

Augusto Vera Riveros en su artículo de prensa critica la propuesta del candidato del PDC, Rodrigo Paz, de nacionalizar los vehículos “chutos”, señalando que esta medida sería un error económico, jurídico y moral. Los autos indocumentados ingresan al país sin pagar aranceles ni impuestos, afectando al comercio legal, al erario y fomentando el contrabando.

El autor advierte que la nacionalización no resolvería el déficit fiscal, sino que incentivaría el robo y la internación permanente de vehículos ilegales. Además, recuerda que en el pasado el propio Estado incurrió en un “papelón” internacional al entregar como donación un vehículo robado en territorio chileno. Legalizar estos autos generaría consecuencias diplomáticas negativas, incluida la posibilidad de sanciones como la restricción de la visa Mercosur para Bolivia.

Los “chutos” también consumen combustible subvencionado, deterioran carreteras, son usados en delitos graves y agravan la contaminación ambiental, contradiciendo las tendencias mundiales de reducción de autos de combustión interna.



Impuestos de Bolivia

La mejor revista tributaria de Bolivia

Dirección Editorial:

Marcelo Gonzales Yaksic

Copyright © 2025

Todos los derechos reservados en Bolivia por el Ley N° 1322

♦ ♦ ♦

AVISO LEGAL

Impuestos de Bolivia contiene una relación ordenada de las principales noticias del ámbito tributario boliviano y también comentarios elaborados por profesionales tributaristas, redactados con rigor técnico y doctrinal, pero no constituyen análisis exhaustivos ni definitivos, salvo indicación expresa. Las anotaciones reflejan criterios del autor y no deben ser la única base para tomar decisiones tributarias sin asesoramiento profesional específico. Se advierte a lectores, empresarios, ejecutivos, profesionales y asesores que cualquier acción formal en materia tributaria debe sustentarse en consulta con especialistas (auditores, contadores, abogados u otros expertos). Nuestra revista ofrece un análisis de la normativa vigente, pero no sustituye a la legislación oficial, por lo que se recomienda siempre verificar las disposiciones en sus fuentes primarias emitidas por la autoridad competente.

La dirección editorial no asume responsabilidad por interpretaciones incorrectas derivadas de no consultar la norma oficial. La publicación reafirma su compromiso de mejorar cada edición y de brindar información confiable a través de sus libros, guías y la página web, respaldados por profesionales especializados en el ámbito tributario boliviano.

¿Las 742 RND son válidas?

Surgieron algunas preguntas sobre el artículo “742 resoluciones sin Directorio”, publicado en la semana 34 de 2025 en nuestra revista. ¿Las resoluciones son directorio son válidas?; ¿Se puede atribuir a una sola persona la creación de una resolución normativa?; ¿Qué control existe en la emisión de resoluciones de directorio?, entre otras preguntas no menos interesante.

Desde la dirección de la revista debemos dejar claramente establecido que el cargo de presidente interino del SIN no puede extenderse indefinidamente sin violar principios básicos de legalidad y control institucional. La figura del “interino” es, por naturaleza jurídica, temporal y excepcional.

Las 742 RND, para tener validez plena, debieron emanar de un órgano colegiado que es el Directorio. Si han sido emitidas únicamente por una persona —incluso si ostenta el título de presidente interino— se quiebra el principio de legalidad, y aunque operen en la práctica, su validez puede ser jurídicamente cuestionada en cualquier momento.

Atribuir la creación de resoluciones normativas a una sola persona sin el respaldo del Directorio no solo es irregular, sino que debilita la seguridad jurídica. Toda RND se presume legal y constitucional entre tanto el Tribunal Constitucional Plurinacional no declare lo contrario.

Toda persona tiene el derecho de pedir la revisión de todas las resoluciones emitidas en gestiones anteriores y verificar si vulneran la ley o favorecen indebidamente al Estado. En última instancia, corresponde al Órgano Judicial determinar si estas normas se ajustan al marco legal. La legalidad de toda norma tributaria no puede depender de la voluntad de un solo funcionario, y es responsabilidad del Estado restaurar cuanto antes el funcionamiento colegiado y legítimo del Directorio del SIN.

El objetivo urgente es estabilizar la economía

Gabriel Espinoza, asesor económico, primero de Samuel Doria Medina y después integrado en el equipo de Rodrigo Paz (PDC), plantea que la prioridad de un eventual gobierno será estabilizar la economía resolviendo los tres problemas urgentes que son el combustible, el tipo de cambio e la inflación. Propone eliminar de forma inmediata la subvención al diésel, por considerarla insostenible, dado que el 94% del consumo es importado; en el caso de la gasolina, la eliminación sería gradual, salvo que falten dólares.

Respecto al dólar, señala que

no habrá persecución a quienes operen con el tipo de cambio paralelo, al que considera más real que la cotización oficial. Plantea avanzar hacia un tipo de cambio único, flexible y previsible, con un rol técnico del BCB, descartando un Bolsín. En cuanto a la inflación, identifica como causas el tipo de cambio alto, el financiamiento monetario del déficit fiscal y la baja productividad desviada al contrabando; propone estabilizar la moneda, frenar la emisión para cubrir déficit y liberar trabas estatales a la producción.

Sobre pensiones, critica el uso de los aportes como “caja chica” del Gobierno y propone auditar la Gestora y empresas estatales estratégicas. En el gasto público, plantea una reducción estructural para pasar de 17 a 12 ministerios, racionalizar el presupuesto y reorganizar competencias. Finalmente, cuestiona el rol de la Aduana y el SIN como obstáculos a la formalización, y sostiene que el PDC buscará unir el “capitalismo popular” familiar con un capitalismo moderno orientado al desarrollo.

El capital humano salvará a Bolivia

El economista Gonzalo Chávez propone un Plan de Estabilización Integral y plantea que Bolivia no puede limitarse a mantener estabilidad macroeconómica, sino usarla como base para un desarrollo con propósito, centrado en la productividad y el capital humano. El primer pilar es fiscal y tributario cimentado en la eliminación gradual de subsidios energéticos reemplazados por transferencias directas, reforma tributaria con reducción del IVA al 10% en sectores formales, inclusión del comercio digital y modificación del IDH para atraer inversión, además de una Ley de Responsabilidad Fiscal y un Consejo Fiscal autónomo.

El segundo pilar es monetario y cambiario para materializar la independencia del Banco Central, metas explícitas de inflación (9% en 2026 y 4% hacia 2028), liberalización de tasas de interés, cierre de la brecha cambiaria en 12 meses con un fondo de estabilización y fortalecimiento de reservas vía multilaterales y bonos verdes.

El tercer pilar es social y productivo con transferencias focalizadas vinculadas a programas de capacitación, impulso a seguridad alimentaria, obras públicas municipales, diversificación exportadora, contratos estables y seguridad jurídica.

El eje transversal es un “shock” de capital humano: educación STEM, inglés, competencias digitales, becas, formación técnica dual, innovación y apoyo a pymes. Las metas incluyen reducir el déficit fiscal al 3% en 2028, converger a 4% de inflación en tres años, eliminar la brecha cambiaria en un año y lograr un PIB potencial de 5% anual.

En conclusión, la estabilización deja de ser un fin en sí mismo para convertirse en la plataforma de un cambio estructural basado en talento, productividad y dignidad.

CONTACTO

Web:

impuestos.com.bo

Email:

impuestoscombo@gmail.com

WhatsApp: +591 74564997

Canal Impuestos de Bolivia en

WhatsApp: AQUÍ

Suscripciones: AQUÍ