

# Actualización: los autos de más de \$2.250.000 pagarán el impuesto “al lujo”

19 noviembre, 2020



Esto implica que los 0km, desde unos u\$s28.100 al cambio de hoy, quedarán alcanzados por una alícuota del 20% correspondiente a la primera escala de este gravamen.

Los autos de más de \$2.250.000 de precio al público comenzarán a pagar impuestos internos, a partir del 1 de diciembre, tras la actualización de la base imponible que realizará la AFIP en los próximos días. Esto implica que los 0km, desde unos u\$s28.100 al cambio de hoy, quedarán alcanzados por una alícuota del 20% correspondiente a la primera escala de este gravamen.

En tanto, la segunda escala tendrá un sobrecargo fiscal de 35% a partir de modelos de un valor de \$4.150.000, es decir, u\$s51.000. Esto se debe al ajuste de 8,93% correspondiente al trimestre julio, agosto y septiembre que surge del Sistema de

Índices de Precios Mayoristas (SIPM) y que regirá hasta fin de febrero. **Hasta fin de noviembre, el impuesto se cobra a partir de unos \$2.040.000 de valor al público.** Hay que tener en cuenta que, por la forma de aplicación del tributo, una alícuota de 20% representa una suba del precio del 25% mientras que la de 35% dispara el valor en alrededor de 50%. **Es por eso que muchos modelos quedan "topeados" justo debajo de la base imponible para no sufrir ese recargo. En el caso de no poder sostenerlos en ese nivel, esos autos se dejan de comercializar en la práctica ya que quedan descolocados frente a la competencia.** La mayoría de los modelos afectados son importados pero también alcanza a algunos de producción nacional. Hay que tener en cuenta que los 0km más accesibles del mercado tienen un precio de \$1 millón por lo que la franja que queda exenta es muy chica y eso hace que tributen modelos del segmento mediano.

Este gravamen –considerado impuesto “al lujo”– se viene aplicando desde hace años con distintos niveles de intensidad. Comenzó a tener relevancia en el gobierno de **Cristina Fernández de Kirchner**, fue subido a un nivel récord desde el 2014, se atenuó –pese a que había anunciado eliminarlo– durante la presidencia de Mauricio Macri y volvieron a tener un impacto mayor desde la llega de Alberto Fernández. De hecho, se modificó la forma de cálculo (antes era por la inflación general, tal como se estableció en el gobierno de Cambiemos) para pasar a un índice mayorista.

**Los importadores aseguran que la suba de la base imponible que se viene realizando en 2020 no alcanza para cubrir el incremento de la inflación como tampoco la devaluación del peso.** Según sus cálculos, la inflación mayorista muestra un retraso en relación al costo de vida. A esto se suma que la devaluación del peso desde enero hasta septiembre –que es el período que se está tomando para calcular Internos – fue de 30%. “Estamos cerca de 5% retrasados y todavía faltan computar los días para llegar al 1 de diciembre” se quejó un

importador. Hay que tener en cuenta que casi todos los modelos alcanzados por este tributo se rigen por listas de precios en dólares. Esto hace que sean cada vez más modelos los que queden alcanzados. Esta política de castigo fiscal a los vehículos más caros – en su mayoría importados – va en línea con los planes del Gobierno de restringir el ingreso de vehículos del exterior por la falta de dólares. Ante la menor oferta, se generalizaron los sobrepuestos que se determinan en base a la ley de oferta y demanda. Estos valores se modificarán desde diciembre y, en lo que queda de este mes, o no se venderán por falta de stock o se esperará a que rija la nueva escala con precios ajustados

El valor del 0km alcanzado por este gravamen, tomando su precio de venta de fábrica o importador a concesionaria, pasa de \$1.451.300 a \$1.580.935 para la primera escala y de \$2.679,323 a \$2.917.700 para la segunda. A esos montos, hay que aplicarle el IVA más el margen comisional de alrededor de 15%. Es por eso que, el precio final es orientativo porque depende de si la concesionaria resigna o no parte de sus ganancias. De ese ingreso, tiene que afrontar todos los costos de la concesionaria (laboral, alquiler, servicios, impuestos y demás). Lo que queda será su rentabilidad.

*Fuente: Ámbito*