

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA



**EVALUACION DEL IMPACTO TRIBUTARIO POR REFORMAS A LA
LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
DE EL SALVADOR**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO POR:

ABRAHAM MEJIA ALVARENGA

ROBERTO ANTONIO GUILLEN CORTEZ

PARA OPTAR AL GRADO DE
MAESTR(O)/(A) EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

JUNIO DE 2018

CIUDAD UNIVERSITARIA, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR



AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR : MAESTRO ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO
SECRETARIO GENERAL : LICENCIADO CRISTÓBAL HERNÁN RÍOS BENÍTEZ

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DECANO : LICENCIADO NIXON ROGELIO HERNÁNDEZ VÁSQUEZ
VICEDECANO : MAESTRO MARIO WILFREDO Crespín ELÍAS
SECRETARIA : LICENCIADA VILMA MARISOL MEJÍA TRUJILLO
ADMINISTRADOR ACADÉMICO : LICENCIADO EDGAR ANTONIO MEDRANO MELÉNDEZ
TRIBUNAL EXAMINADOR : MAESTRO JUAN VICENTE ALVARADO RODRÍGUEZ
MAESTRO JONNY FRANCISCO MERCADO CARRILLO
MAESTRO VICTOR RENE OSORIO AMAYA

JUNIO DE 2018

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTRO AMÉRICA

Resumen

Las reformas a leyes de regulación primarias relacionadas y generadoras directas de ingresos por medio de tributación, adicionalmente a toda la evaluación de factibilidad técnica y funcional del requerimiento de modificación, a las entidades correspondientes, para este caso: Asamblea Legislativa y la Presidencia de la República; deben realizar una evaluación y análisis del impacto financiero de los ingresos directos.

La importación de vehículos a El Salvador y el actual parque vehicular que es superior al millón en circulación, son una fuente de ingresos por tributación muy importante; la importación por el pliego de impuestos que implica el ingreso de vehículos usados por vía terrestre o marítima en las aduanas existentes, también los impuestos que se reciben diariamente por los vehículos que están inscritos en el padrón vehicular y se agregan en el precio de gasolina que consumen.

Es por ello que el presente trabajo de investigación de campo, busca conocer inicialmente si el Viceministerio de Transporte de El Salvador; Ministerio de Economía y Ministerio de Hacienda consideran las propuestas de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de impacto tributario. Asimismo, otro de los propósitos, es conocer los resultados de las evaluaciones de impacto; y parte adicional de la investigación es ejecutar un caso práctico con información estadística que permita conocer en un escenario cuantitativo, cuál de las actuales opciones de reforma como disminución de antigüedad máxima de importación de 8 a 7 años permitido; o, la depuración del parque vehicular por prohibición de circulación de vehículos posterior a una cantidad de años en circulación, partiendo de su año de fabricación tiene mayor impacto en los ingresos percibidos por impuestos asociados.

La interacción de estos mercados en su conjunto, es muy compleja y debe considerar la participación de entidades que a efectos de los alcances de la investigación no se incluyen, con la finalidad de simplificar el proceso pero que en la mejor de las medidas permita comprender con una evaluación debidamente delimitada, en cuanto a: tipos de vehículos objetivo de las opciones de reforma, definición de impuestos a considerar por escenario de evaluación y premisas relevantes para los alcances y limitaciones de la investigación, que proporcionen un proceso inicial, para una evaluación de impacto de índole tributario, que finalmente permita evaluar y seleccionar la mejor, de las dos reformas de ley ya propuestas. Definiendo como alcance principal, la evaluación del impacto, por las reformas propuestas al artículo 34 inciso a), de la Ley de Transporte vigente y como limitante más importante, la dependencia directa de la información que proveen las instituciones públicas involucradas en los ingresos tributarios que generan las actividades de cada opción de reforma, y poco acceso por medio de otras instituciones privadas a la información del parque vehicular y estadísticas.

Índice

PORTADA	1
AUTORIDADES.....	2
Resumen.....	3
Índice	5
Índice de Tablas y Figuras	7
Introducción	8
Capítulo 1: Planteamiento del Problema.....	10
1.1. Antecedentes.....	10
1.2. Definición del problema	12
1.3. Preguntas de la investigación	13
1.4. Objetivos de la investigación.....	14
1.5. Justificación.....	15
1.6. Hipótesis de trabajo	16
Capítulo 2: Marco Teórico.....	17
2.1. Presupuesto público.....	17
2.1.1. Ingresos Corrientes para el Presupuesto	18
2.2. Tributo	19
2.2.1. Entidad Regulatoria y relacionada al Impacto Tributario	21
2.3. Regulación tributaria por medio del Ministerio de Hacienda.....	21
2.3.1. Base Imponible	22
2.3.2. Tasas por Servicios	23
2.3.3. Impuestos pagados vía la compra de gasolina	24
2.3.4. Decreto Legislativo	28
2.3.5. Sanción presidencial	28
2.4. Marcos de Regulación de Antigüedad de Importación.....	29
2.5. Casos Prácticos de Implementación de restricción de circulación por máxima antigüedad.....	30
2.6. Análisis de Costo – Beneficio	32
Proceso análisis costo-beneficio.....	33
Capítulo 3: La metodología de la Investigación	36
3.1. Enfoque Metodológico	36
3.2. Fuentes de Información Fundamental	36
3.3. Proceso de recolección de información.....	38

Capítulo 4: Análisis e interpretación de resultados.....	39
4.1. Descripción del proceso de captura de información.....	39
4.2. Análisis de resultados obtenidos por instrumentos de entrevista	40
4.3. Evaluación cuantitativa del impacto tributario – Caso Práctico: Basado en Estadísticas.....	46
4.3.1. Metodologías de Cuantificación del Impacto.....	47
4.3.2. Resultados esperados de la evaluación práctica de las alternativas	50
4.3.3. Cuantificación de Impacto Tributario	51
4.3.4. Análisis de resultados de evaluación de impacto de tributario por medio de escenarios de alternativas de reformas.	63
4.3.5. Comprobación de Hipótesis	63
4.4. Premisas y restricciones para la ejecución de casos prácticos.....	64
Capítulo 5: Conclusiones y Recomendaciones	67
5.1. Conclusiones.....	67
5.2. Recomendaciones	69
REFERENCIAS.....	70
Apéndices.....	72
Apéndice A	72
Apéndice B.....	74
Apéndice C.....	77
Apéndice D	78
Apéndice E.....	80
Apéndice F.....	84
Apéndice G	85
Apéndice H	88
Apéndice I.....	89
Apéndice J.....	91

Índice de Tablas y Figuras

Tabla 1 Datos estadísticos de crecimiento del parque vehicular.....	10
Tabla 2 Descripción de variables de hipótesis.....	16
Tabla 3 Marco Legislativo Tributario Conceptual.....	19
Tabla 4 Costos del Combustible Servido.....	24
Tabla 5 Artículos regulatorios para establecimiento de impuestos a la gasolina.....	26
Tabla 6 Resumen de marco regulatorio control máxima antigüedad de importación.....	29
Tabla 7 Casos de Implementación de alternativas de reformas de ley de tránsito.....	31
Tabla 8 Marco Conceptual de Metodología Costo – Beneficio.....	33
Tabla 9 Fuentes de Información Primaria, Gestión de Información y Relevancia.....	37
Tabla 10 Metodologías para la determinación de impactos tributarios por reformas a la Ley de Transporte (Caso Práctico).....	48
Tabla 11 Crecimiento de Parque Vehicular de El Salvador por año incluyendo diferencial cuantitativa y porcentual.....	51
Tabla 12 Cantidad de Vehículos Importados desde 2013 a 2015	52
Tabla 13 Cantidad de Vehículos Importados con Antigüedad de 8 años (2013 a 2015).....	54
Tabla 14 Tributación en Dólares Americanos por Tipo de Vehículo importado El Salvador (2013 – 2017)	56
Tabla 15 Composición del Parque Vehicular por Año y Tipo en Circulación El Salvador 1985 – 1998	58
Tabla 16 Precios Promedio Anual de la Zona Central desde 2013 a 2017	59
Tabla 17 Estimación de Impuestos que incluyen los precios por galón de gasolina en El Salvador (Tipo de Gasolina y Promedio (Regular/Especial).....	60
Tabla 18 Consumo de gasolina en galones de 2013 a 2017.....	61
Figura 1. Ejemplo de Tabla Referencia de Precios de Combustible	27
Figura 2 Componentes principales del método de análisis Costo – Beneficio.....	32

Introducción

El aporte tributario, por medio de los impuestos, a las finanzas de un país o nación es una de las fuentes más importantes para el funcionamiento del aparato gubernamental para darle continuidad a todo tipo de proyectos de mejora o crecimiento en beneficio de la sociedad.

Los ingresos o fuente de recursos monetarios, sufren desajustes por reformas a leyes que generan tributación por medio de impuestos, que deben ser evaluados, con el objetivo de cuantificar y posteriormente seleccionar la opción de reforma con menor impacto tributario y que al mismo tiempo, aporte integralmente a la resolución de un problema o vacío normativo, que no permita que las modificaciones de ley sean costosas, drásticas e insostenibles en función de del impacto en la tributación vía los impuestos.

Partiendo de la actual solicitud en proceso, en la Asamblea Legislativa de El Salvador, de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en relación directa a la disminución de máxima antigüedad para importación de vehículos y el análisis de hacer una depuración en el parque vehicular por medio de retiro o baja de vehículos mayores a una antigüedad específica, tómesese como referencia entre los 14 y 20 años a imponerse como máxima antigüedad para circular, que se estima, tendría un impacto en términos monetarios, por disminución de ingresos por impuestos mayor a los 2 millones 600 mil dólares mensuales.

Lo anterior también debe considerar un impacto directo en los ingresos de país, asociados al costo de ingreso por importación, más relevante en el mercado de carros que entran al país para ser reparados (chocados), introducidos vía aduanas terrestres o marítimas y que pagan los impuestos de: IVA considerando AIV, DAI (Derechos Arancelarios a la Importación), Recargos por Pago Electrónico, Pago por Primera Matrícula y Valor CIF, para su legalización y circulación.

La evaluación de este impacto es el objetivo de la investigación, así como ilustrar por medio de un ejercicio práctico, que variables impactarán la reforma de ley propuesta para depuración y disminución del crecimiento del parque vehicular.

En el primer capítulo se presenta lo relacionado al planteamiento del problema que permite contextualizar la problemática, por medio de sus antecedentes, luego puntualizar el problema a través de su debido planteamiento y justificación, el marco de objetivos y formulación de hipótesis base fundamental de la investigación.

El capítulo II provee el marco teórico necesario para el desarrollo de la investigación, las definiciones y precedentes teóricos para la ejecución en función de los alcances del problema que permitan al lector tener un contexto conceptual de comprensión del estudio.

En el capítulo III se procedió al establecimiento de la metodología a utilizar, la cual tiene un enfoque cualitativo y se fundamentó en la obtención de datos descriptivos obtenidos de los entrevistados, además de la conducta observable, se consultó a dos personas representantes de las instituciones implicadas en la reforma (Viceministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda) para que emitieran su opinión y conocimiento acerca del impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El capítulo IV, contiene un análisis de los resultados obtenidos a través del cuestionario de preguntas utilizado; además se ha desarrollado un caso práctico en cual se realiza una evaluación del impacto tributario en forma estadística que permite conocer de forma proyectada cual será el impacto por disminución de años de antigüedad máxima para la importación de vehículos y por otro lado, la baja o depuración del parque vehicular por obsolescencia para la circulación.

Finalmente en el capítulo V, se muestran las conclusiones y recomendaciones propuestas. Resultado de todo el proceso de investigación realizado así como la correlación con las hipótesis y preguntas de investigación establecidos previo a la ejecución.

Capítulo 1: Planteamiento del Problema

1.1. Antecedentes

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador fue creada en Octubre de 1995, sustituyendo al Reglamento General de Tránsito, que carecía del marco normativo legal que regulará el transporte y lo relacionado a las obligaciones para poder circular, con el objetivo de solventar los vacíos que en ese momento se tenían. La ley, consideró en uno de los artículos, específicamente el Art.34, restringir la antigüedad de importación de vehículos a El Salvador en 8 años contados a partir de la fecha de fabricación, pero no incluyó regulación asociada a la antigüedad máxima de circulación o control de obsolescencia, esto ha provocado que diferentes sectores tales como: institucionales (entidades responsables del monitoreo y control del parque vehicular), de seguridad (a partir de índices accidentes por desperfectos mecánicos), de salud (por valores de contaminación), y de participación ciudadana o privada que también consideran necesaria la regulación; hicieran una solicitud de reforma de ley, que se encuentra en proceso de aprobación, como una de las acciones a ejecutarse para controlar el crecimiento del parque vehicular, que se observa incontrolable, como se muestra en la tabla a continuación.

Tabla 1

Datos estadísticos de crecimiento del parque vehicular entre los años 2008 y 2017

Año	Número de Vehículos	Razón de Crecimiento
A octubre 2008	662,564	-
A 2010	713,000	50,436 Vehículos
A 2015	925,000	212,000 Vehículos
A 2017	1,000,395	74,947 Vehículos

Fuente: Viceministerio de Transporte –Departamento de Comunicaciones

Los datos que contiene la tabla, permiten observar parcialmente el crecimiento no en períodos uniformes, pero si la evolución del crecimiento al 2017.

La reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propuesta, ha incluido también la antigüedad de los vehículos que ya se encuentran circulando en el país, considerando que “la mayoría de vehículos particulares, motocicletas, pick ups y transporte público, que transitan actualmente por las calles, fueron entre 2001 y 2009 con antigüedad de entre 7 y 16 años” (Molina, Tobar y García, 2009, pág. 14).

Por otra parte es necesario mencionar que: “ese año (2015) ingresaron al país 34,674 vehículos, que le representaron al Estado un ingreso en impuestos de \$38.7 millones; y para el 2016, \$97 millones” (Roberto Alas, 2016, pág. 2).

La reducción de la antigüedad máxima para importación de vehículos usados y depurar el padrón vehicular, busca prohibir la circulación de los más antiguos o en mal estado que tendría un impacto en la recaudación fiscal por medio de los impuestos a la importación y al consumo de combustible (impuestos asociados) superior a los 6 millones de dólares.

Las opciones adicionales podrían ser muchas pero se debe evaluar la mejor (de las dos actuales reformas en proceso de aprobación) y la que represente menor impacto tributario.

1.2. Definición del problema

Uno de los problemas más grandes que enfrenta El Salvador, es el aumento desmedido del parque vehicular, aun cuando las autoridades competentes traten de minimizar el impacto que este fenómeno supone, cada vez se hace más insostenible; horarios escalonados para los empleados públicos, pasos a desnivel, cambio de sentido en algunas vías, ampliación de calles y finalmente reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, este último relacionado directamente al impacto tributario.

La reducción de la antigüedad máxima a la importación de vehículos usados y sacar de circulación los vehículos antiguos o en mal estado es planteada como soluciones o alternativas de control, previamente requiere hacer un estudio del impacto en la recaudación tributaria vía impuesto a la importación y al consumo de combustible.

Que luego, con los resultados de la evaluación del impacto, establezcan parámetros de análisis que actualmente no se han considerado para la solicitud y aplicación de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el diseño y planteamiento de otras alternativas paralelas a las reformas.

1.3.Preguntas de la investigación

- ¿Qué impacto tendrán las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la recaudación tributaria?
- ¿Qué otros factores adicionales al del impacto tributario por las opciones de reforma a evaluar, deben considerarse para sustentar la aplicación de la reforma de menor impacto tributario?
- ¿Qué otras alternativas de reforma se pueden formular, a partir de la determinación del impacto tributario por reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?

1.4.Objetivos de la investigación

Objetivo General

Evaluar el impacto tributario generado por las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador.

Objetivos Específicos

1. Identificar cuál de las dos actuales solicitudes de reforma, a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador tendrá mayor impacto tributario.
2. Demostrar el impacto tributario causado por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la necesidad de evaluar otras alternativas de control al crecimiento del parque vehicular.
3. Ejecutar una investigación de campo que aplique las técnicas y metodología de investigación apropiadas para responder las preguntas de investigación y objetivos establecidos.

1.5. Justificación

La recaudación fiscal por impuestos en El Salvador, actualmente es de un promedio mayor a los 300 millones de dólares, como una de las vías más importantes de generación de fondos, necesarios para la disponibilidad de los presupuestos anuales del país, que son utilizados para el funcionamiento de las entidades e instituciones gubernamentales, así como para ejecución de proyectos que se planifican.

Tomando en cuenta lo anterior, cualquier disminución en el ingreso que el Estado obtiene, tiene un impacto directo en los fondos que posteriormente se convierten en proyectos al servicio de los ciudadanos.

El estudio es viable y sostenible, partiendo de la necesidad de identificar la reforma que mayor impacto tributario tendrá en los ingresos y que luego permita analizar el resultado para una toma de decisiones a reducir el impacto, así como evaluar los escenarios de mejora a la problemática de crecimiento descontrolado del parque vehicular.

1.6.Hipótesis de trabajo

Hi: La evaluación del impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proveerá de información comparativa para la toma de decisiones y selección de la reforma de menor consecuencia tributaria y de mejor aporte a la solución del crecimiento del parque vehicular en El Salvador.

Ho: La información comparativa que provee la evaluación impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no es requerida para la toma de decisiones y selección de la reforma con el menor impacto tributario y mayor aporte al control de crecimiento del parque vehicular.

Tabla 2

Descripción de variables de hipótesis

Variable	Definición conceptual	Indicador
Impacto	Conjunto de los efectos que un suceso o un hecho producen en su entorno físico o social	Impacto Tributario
Análisis del Impacto	Proceso posterior a la recolección y presentación de información cuantitativa tributaria que presentará cambios posteriores a una reforma de ley.	Ingresos Tributarios Costo - Beneficio

Fuente: Elaboración propia

Capítulo 2: Marco Teórico

2.1. Presupuesto público

Entre algunas de las finalidades del presupuesto, se encuentran:

Ser el instrumento del Plan Operativo Anual, en el cual se asignan a los recursos financieros para el cumplimiento de los objetivos y metas establecidas por el gobierno; y, ser la herramienta que permita a la entidad pública cumplir con la producción de bienes y servicios para la satisfacción de las necesidades de la población (Paredes, 2011).

En virtud del contenido y como resultado de las previsiones individuales de cada institución que conforma el Estado, es el que consolida y busca un equilibrio entre los ingresos y gastos públicos del año fiscal futuro (que puede incluir proyección y corrección). Así que constituya la expresión cuantitativa, consolidada y de análisis, de obligaciones (gastos) que podrían reconocerse y los derechos (ingresos) que se prevén obtener durante el correspondiente ejercicio anual siguiente.

Es importante conocer que, la aprobación de los presupuestos, es una de las responsabilidades de la Asamblea Legislativa mediante la correspondiente “Ley de Presupuestos y disposiciones generales” (Corte Suprema de Justicia de El Salvador, 1983). Que tiene por objetivo proveer de un marco normativo, para todas las operaciones originadas por la ejecución del presupuesto general a cargo de las unidades del gobierno central y presupuestos especiales de las instituciones autónomas.

Es necesario entender que “el gasto público se utiliza para satisfacer las necesidades de la sociedad y para permitir el funcionamiento del aparato estatal. Mientras que el Estado gasta el dinero con estos fines, a su vez lo recibe a través del cobro de impuestos y otras operaciones”

(Pérez, 2018, pág. 3), es decir, cumplir con las necesidades de los ciudadanos que lo componen y demandan. Los *recursos* son el conjunto de ingresos que tiene el Estado, donde, una parte de ellos, provendrá de la tributación; en consecuencia, será el dinero que se utilizará para la atención de los ítems presupuestarios, determinados por las demandas administrativas y de índole económico-social. Para la obtención de estos ingresos, el Estado establece por medio de leyes tributarias regulatorias los impuesto que incluye el consumo de gasolina y cualquier actividad económica, comercial (importación), transaccional o de supervisión, que estén acorde a garantizar la liquidez presupuestaria y el cumplimiento de cada una de los presupuestos y leyes.

2.1.1. Ingresos Corrientes para el Presupuesto

En relación a los ingresos corrientes que conforman el presupuesto, es importante tomar en cuenta que, son todos aquellos:

Constituidos por la totalidad de las rentas ordinarias que se estima recaudar por el pago de impuestos y contribuciones, en concepto de ingresos tributarios, no tributarios, contribuciones a la seguridad social, venta de bienes y servicios, ingresos financieros entre otros; así como transferencias corrientes” (Ministerio de Hacienda de El Salvador, 2017).

Siendo un ejemplo relacionado a la definición anterior, las Aduanas que cobran a los usuarios por cualquier actividad de importación, o específicamente por ingreso al país de vehículos usados: “Los aranceles, el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios (IVA), y el impuesto a la primera matrícula” (Pino, 2017). Donde, el ingreso en concepto de tributo, es destinado al Fondo General de la Nación, para ser administrados por el Ministerio de Hacienda.

2.2. Tributo

En todos los países, los gobiernos buscan fuentes de financiamiento internas y externas, por vía préstamos con instituciones financieras, colocación de bonos y también vía impuestos, tasas y contribuciones especiales. Estos, son cargados a los diferentes bienes y servicios que se transan el mercado local o internacional.

Tabla 3

Marco Legislativo Tributario Conceptual

Artículo 11 Tributos, son las obligaciones que establece el Estado, en ejercicio de su poder imperio cuya prestación en dinero se exige con el propósito de obtener recursos para el cumplimiento de sus fines.

Artículo 13 Los tributos se clasifican en: impuestos, tasas y contribuciones especiales

Artículos del 13 al 15 Impuesto es el tributo exigido sin contraprestación, cuyo hecho generador está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo

Tasa es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva o potencial de un servicio público individualizado al contribuyente. No es tasa la contraprestación recibida del usuario en pago de servicios no inherentes al Estado

Contribución especial es el tributo cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales y cuyo producto no debe tener un destino ajeno a la financiación de las obras o las actividades que constituyan el presupuesto de la obligación

Artículo 16 La obligación tributaria es el vínculo jurídico de derecho público, que establece el Estado en el ejercicio del poder de imponer, exigible coactivamente de quienes se encuentran sometidos a su soberanía, cuando respecto de ellos se verifica el hecho previsto por la ley y que le da rigen

Fuente: Código Tributario (2000).

- “El tributo también, se considera como un resarcimiento por el daño provocado a la sociedad por la actividad productiva de un sector de la misma, dicho en otros términos, “es una obligación a cumplir con la responsabilidad social empresarial”, Arthur C. Pigou el famoso economista británico, propuso que para internalizar las externalidades negativas que provocan distintas actividades económicas y que imponen costos sociales (contaminación y congestión, por ejemplo) es necesario aplicar un impuesto. La determinación de la tasa debe ser en función del “daño o coste marginal social” (Arthur C. Pigou, 1932).

"En la práctica, este tipo de impuestos presenta sus dificultades por varios motivos, entre los que destacan los políticos y los administrativos. En concreto, es difícil en todos los casos calcular la tasa marginal del daño social en la práctica y se requiere además de sofisticados sistemas administrativos para su imposición y recaudación y pueden incluso incidir sobre el desarrollo regional” (CEPAL, 2014).

Para el caso de las actividades como la importación de vehículos usados, que tributan en base a su Valor en Aduana y todos los aranceles que la institución regulatoria en este caso el Ministerio de Hacienda, indique como las leyes definidas para la actividad, vía Aduanas, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (la cual será reformada en relación a la máxima antigüedad de importación permitida; y, adicionalmente, todo el tributo asociado al consumo de gasolina en formato de impuesto a los vehículos que ya se encuentran circulando y que también una reforma a la regulación de circulación tiene un impacto directo a la tributación en estas dos actividades económicas y asociadas a la reforma en análisis.

2.2.1. Entidad Regulatoria y relacionada al Impacto Tributario

De forma general es el Ministerio de Hacienda de El Salvador que funciona como la Tesorería del Estado y que, es quien registra las salidas e ingresos de fondos al mismo, es el encargado de velar por la justa distribución de los recursos y de velar también por una adecuada y justa recaudación de tributos. Finalmente medirá el impacto tributario, por la no recaudación de impuestos y la disminución de los mismos; una medida implementada y el impacto.

2.3. Regulación tributaria por medio del Ministerio de Hacienda

Toda actividad de importación, normalmente está afectada por el pago de impuestos, a excepción de aquellas que la legislación establece como exentas, que depende del tipo de mercancía y la calidad que ostente el importador; sólo se incluirá lo relacionado a lo referente a la importación de vehículos usados e ingresos derivados del consumo de gasolina en formato de impuestos.

Es de esta manera que se dará inicio con el primero de los tributos, que son los Derechos Arancelarios a la Importación (*DAI*) los cuales están contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, que establecen los porcentajes que debe pagar cada mercancía que ingresan al país.

De manera específica el impuesto sobre la importación de vehículos usados, se aplica:

- Con un DAI del 25% pueden encontrarse los vehículos usados o nuevos, dependiendo de la cilindrada del motor y las características como son el tipo, por ejemplo: SEDAN, VAN o Todo Terreno, aunque los PICK UP tienen un DAI del 5% y los camiones y autobuses 1%.
Un DAI de 30% se aplica a algunos vehículos con motores superiores a los 2000 CC. Como

se establece en el Arancel Centroamericano de Importación regulado por la Dirección General de Aduanas (Apéndice "A" del Convenio sobre el régimen arancelario y aduanero centroamericano).

2.3.1. Base Imponible

La base imponible es, el valor sobre el cual se cobran los impuestos en la Aduana. Se conoce comúnmente como: el Valor en Aduanas de las Mercancías. Para el cálculo, se inicia por establecer el valor pagado o por pagar de los bienes objeto de importación, que es normalmente el valor de la factura o documento de compra de los bienes (para la importación de vehículos usados es el importe pagado para su adquisición, normalmente adquirido por subasta (ver apéndice 2), agregando a éste, el precio pagado por el transporte de las mercancías, el cual normalmente es reflejado en el documento de transporte que fue emitido por el transportista de las mercancías y agregando la prima de seguro que se contrató para el envío de los bienes. Vale mencionar que en el caso que no exista contratada una póliza de seguro para el traslado de los bienes, la “Ley de Simplificación Aduanera, artículo 2, literal a)” dispone que debe de establecerse aplicando un 1.25% sobre el valor FOB en caso que las mercancías provengan de la región centroamericana y si proceden de fuera de la región debe de aplicarse un 1.50% sobre el valor FOB.

La fórmula para establecer el valor en aduanas normalmente es:

$$\text{FOB} + \text{FLETE} + \text{SEGURO} = \text{VALOR EN ADUANAS.}$$

Para una mayor comprensión de la formula y cálculo, se presenta un ejercicio breve con valores predefinidos en la adquisición de vehículo usado para importar a continuación:

En donde:

Valor de compra del Vehículo Subastado FOB: Valores determinados por Compra en Subasta.

Flete: El flete se determinará según costos de transporte contratados.

Seguro: Valor adicional a la compra que consiste en una póliza de cobertura durante el transporte del vehículo.

Valor de compra del Vehículo – FOB = \$1950.00

SEGURO = \$400

FLETE = \$750.00

Donde se obtendrá:

$\$1950.00 + \$400 + \$750 = \$3,100.00$ (valor en aduanas calculado). Aún falta realizar el cálculo de impuestos para retiro del vehículo de aduanas.

2.3.2. Tasas por Servicios

- El Servicio de Aduanas brinda algunos servicios de almacenaje y parqueo, por los cuales cobra tasas que son aplicadas sobre las mercancías, y que deben ser pagadas por los usuarios. Estos servicios solamente son prestados en aquellas aduanas en las cuales las bodegas son administradas por las Aduanas, ya que existen casos como las Aduanas Aéreas de Comalapa e Ilopango, y las Aduanas Marítimas de Acajutla y La Unión, en las cuales las bodegas y predios son administrados por CEPA y son ellos quienes cobran por dichos servicios, asimismo, en los Almacenes de Depósito, son los depositarios quienes prestan el servicio, por lo tanto son éstos que cobran por ellos (Apéndice "A" del Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano).

Las tasas aplicadas en las Bodegas por las Aduanas son:

- Por Almacenaje de vehículos automotores, es \$10.00 diarios.
- Por parqueo se aplican las siguientes tasas diarias, a los medios de transporte de las mercancías que hayan sido ya descargados y no se hayan retirado: Otros vehículos \$35.00 (Apéndice "A" del Convenio sobre el régimen arancelario y aduanero centroamericano).

2.3.3. Impuestos pagados vía la compra de gasolina

El Salvador es un país que no produce petróleo y su consumo es pequeño comparado internacionalmente, por ello depende fuertemente del dictado de los mercados internacionales. La fijación del precio de la gasolina en El Salvador tiene los siguientes componentes: Precio CIF: es el precio FOB de la semana en curso (tomando como referencia los precios de la Costa del Golfo de los Estados Unidos) más un ajuste por calidad y flete marítimo correspondientes a ese mes; también se adiciona un seguro marítimo y pérdidas en tránsito, ambos de la semana en curso. (Artículo 3 de la Ley de impuesto especial sobre combustible).

Tabla 4 Costos del Combustible Servido

Impuesto	Descripción
Costo de Internación	Costos aduanales, fletes y cualquier otro ajuste para tener el combustible en el país.
Flete local	Costo de transporte desde las aduanas hasta el destino final
Margen del Mayorista – Minorista	Porcentaje que el mayorista y minorista quieren ganar entre \$0.34 y \$0.35 por galón
IVA	13% de impuesto que paga el consumidor final sobre el valor del galón

Impuesto	Descripción
FEFE	Fondo de Estabilización de Fomento Económico = Impuesto entre \$0.17 y \$0.18 por galón
FOVIAL	Fondo de Conservación Vial de El Salvador = Impuesto \$0.20 por galón
AD-VALOREM	Si el precio del barril esta debajo de \$50.00 el impuesto es del 1%, si esta entre el \$50.00 y \$70.00 es de 0.5% y arriba de \$70.00 es del 0%

Fuente: Página Oficial - Ministerio de Economía de El Salvador

De tal forma, el precio de referencia al público de la semana en curso queda determinado de la manera siguiente: Precio Consumidor = PCIF + CI + FL + MM + MMin + T

(Acuerdo Legislativo 1553, Tomo 417 del Diario Oficial)

En donde:

CIF, es el precio CIF para cada producto; CI, costo de internación; FL el flete local para cada zona del país, MM es el margen del mayorista (proveedor – distribuidor), MMin es el margen del minorista (estación de servicio), y finalmente, T que son los tributos.

La determinación de la fórmula para efectos de verificación de cálculos de precios de consumidor que se ejecuta como responsabilidad del Ministerio de Economía y que finalmente, se publican cada 15 días en la Tabla de Precios de Referencia de Combustible (Ver Figura 1 – Ejemplo de Tabla de Referencia) como indica la ley correspondiente. Se puede conocer paso a paso en el Apéndice J.

En El Salvador, el encargado de establecer los precios de referencia y quien tiene la responsabilidad del regular la comercialización de los combustibles es el Ministerio de Economía, a través, de la Dirección General de Hidrocarburos y Minas.

Asociando lo anterior a un impacto tributario directo por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para el caso de establecer una máxima antigüedad del vehículo para circular, se tiene que por vehículo se cálculos impuestos a razón del consumo, como a continuación se observa a través de un ejemplo asociado a un galón de gasolina:

- En Salvador se pagan cinco impuestos, cada vez que compra 1 galón de gasolina. \$0.20 se cancelan como contribución al FOVIAL; a esto se le adiciona el 13% por ciento del impuesto al Valor Agregado (IVA); \$0.10 por galón en concepto del subsidio al transporte público y el Impuesto especial al valor de los combustibles, el cual es variable, dependiendo del precio internacional del barril del petróleo.

Tabla 5 Artículos regulatorios para establecimiento de impuestos a la gasolina

Impuestos a la gasolina		
Art. 3 Ley de impuesto especial sobre combustibles	Hasta \$50.00 del precio del barril	1.00% sobre barril
	De \$50.00 a \$70.00 del precio del barril	0.50% sobre barril
	Mayor a \$70.00 del precio del barril	0.00% sobre barril
Art. 26 Ley del fondo de conservación vial	\$0.20 por cada galón.	
Art. 2 Decreto Ejec. 762 Junta Revolucionaria. de Gobierno	\$0.17 zona occidental por galón	
	\$0.18 zona central y oriental por galón	
Art. 3 Ley transitoria para la estabilización de tarifas del servicio público y colectivo de pasajeros	\$0.10 por galón	
Art. 54 Ley de IVA	13% por galón	

Fuente: Elaboración Propia.

- Además, los usuarios de gasolina regular o especial pagan cerca de \$0.16 por galón en un impuesto conocido como “impuesto de guerra”, instaurado durante el conflicto armado para la “estabilización” del fomento económico en el país. Dicho fondo es usado ahora para compensar el subsidio al gas licuado que perciben las familias que consumen hasta 99 kilowatts por hora al mes en concepto de energía eléctrica.

Es decir si se toma como ejemplo de los precios de gasolina referido por el Ministerio de Economía, se tiene:

Figura 1. Ejemplo de Tabla Referencia de Precios de Combustible



Zona del país		Gasolina Especial	Variación	Gasolina Regular	Variación	Diésel	Variación	Diésel bajo en azufre	Variación
Zona Central		\$3.15	+\$0.01	\$2.95	+\$0.02	\$2.49	+\$0.03	\$2.62	+\$0.02
Zona Occidental		\$3.15	\$0.00	\$2.95	+\$0.01	\$2.50	+\$0.03	\$2.63	+\$0.03
Zona Oriental		\$3.19	+\$0.01	\$2.99	+\$0.01	\$2.53	+\$0.02	\$2.67	+\$0.03

Todos los precios de referencia incluyen Impuesto Especial a los Combustibles (IEC).

Metodología:

(Acuerdo 413 del Órgano Ejecutivo en el Ramo de Economía)

Tomando como ejemplo el valor de gasolina especial de \$3.15, se calculará:

- Contribución FOVIAL: \$0.20
- 13% del Valor al Valor Agregado (IVA) para este precio será de: \$0.4095

- \$0.10, subsidio al transporte público y el Impuesto especial al valor de los combustibles y es variable;
- Finalmente, \$0.16, impuesto conocido como “impuesto de guerra”, para gasolina tipo regular y especial que aplica para el caso de ejemplo.

De donde se obtiene un impuesto o tributo por galón aproximado de: \$0.8695, que representa un porcentaje del 27.60% del precio que se paga.

2.3.4. Decreto Legislativo

Es un documento que plasma una decisión unánime o mayoritaria, adoptada por la Asamblea Legislativa durante Sesión Plenaria, con el objeto de dictar una norma. El decreto legislativo puede contener una ley, un código, una reforma, una derogatoria, una interpretación auténtica o incluso una reforma constitucional.

2.3.5. Sanción presidencial

Es la aprobación o “visto bueno” del Presidente de la República, con lo que rubrica un decreto legislativo para convertirlo en ley de la República, previa a su promulgación y publicación.

2.3.5.1. ¿Deben sancionarse todos los decretos legislativos?

Por regla general, todos los decretos legislativos requieren la sanción presidencial para convertirse en ley, sin embargo, existen algunas excepciones establecidas en el artículo 135, inciso segundo de la Constitución, entre los cuales figuran: el decreto del Reglamento Interior de

la Asamblea, las elecciones de segundo grado, el nombramiento de las comisiones especiales y otras decisiones similares.

2.4. Marcos de Regulación de Antigüedad de Importación

A continuación se presentan por medio de la siguiente tabla resumen, para su mejor comprensión el marco regulatorio existente asociado a la regulación de antigüedad de importación vigente.

Tabla 6

Resumen de marco regulatorio control máxima antigüedad de importación

Artículo	Descripción Normativa	Restricciones
34	Los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación. (22) los vehículos del transporte selectivo de pasajeros deberán cumplir con las normas de conducción a que se refiere el artículo 13 de la presente ley y además someterse por lo menos a dos revisiones técnicas vehiculares por año. Esta disposición será aplicable también a las unidades destinadas al transporte público de pasajeros	<p>a) livianos de pasajeros y de carga, que tengan más de 8 años de fabricación; b) pesados de pasajeros que tengan más de 10 años de fabricación; y c) pesados de carga que tengan más de 15 años de fabricación.(3) (5) (22)</p> <p>b) Pesados de pasajeros que tengan más de 10 años de fabricación; y</p> <p>c) Pesados de carga que tengan más de 15 años de fabricación.(3) (5) (22)</p>

Corolario Explicativo:

El año de fabricación de un vehículo automotor, se determinará a partir del año del modelo del vehículo que se estipule en el título de propiedad, tarjeta de circulación o documento equivalente, emitido por la autoridad competente del país de procedencia. De no contarse con la anterior documentación, el año de fabricación se determinará a partir del décimo dígito del número de identificación vehicular (VIN), o por los métodos técnicos aplicables por la dirección general de aduanas, para éste fin, el número de identificación vehicular, será verificado por el personal de la división de protección al transporte de la policía nacional civil. Quedan exentos de ésta disposición, las rastras y remolques, los vehículos de colección, los adquiridos o donados al estado e instituciones de servicio público o de beneficencia y las de carácter religioso debidamente legalizadas, los de uso exclusivo para minusválidos o discapacitados, así como los de uso agrícola, terracería industrial y los vehículos unidos a plantas eléctricas, perforadoras de pozo y purificadoras de agua. (3) (22) (23)

Todos los vehículos usados que sean introducidos con las anteriores exenciones, para matricularse, estarán sujetos a los requisitos que esta ley y sus reglamentos especifiquen y a una revisión técnica mecánica, la cual la realizará el viceministerio de transporte o las personas naturales o jurídicas que autorice, sino la aprueban no serán aptos para la circulación en el país. (22)

Fuente: Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

2.5. Casos Prácticos de Implementación de restricción de circulación por máxima antigüedad

En relación a la alternativa de circulación por máxima antigüedad, a continuación se presentan dos ejemplos de aplicación de la medida en países en donde el crecimiento del parque vehicular se convirtió insostenible y ya aplicó reformas a sus respectivas leyes de tránsito, con alternativas paralelas como técnica de disminución del impacto.

Tabla 7**Casos de Implementación de alternativas de reformas de ley de tránsito**

País	Descripción	Restricciones
Estados Unidos	<p>Un programa federal para chatarrizar automóviles viejos, llamado Car Allowance Rebate System (CARS) y conocido coloquialmente como Cash for Clunkers, mediante un sistema de descuentos que permitía comprar un vehículo nuevo con un rendimiento de combustible mayor o energéticamente más eficiente. El programa comenzó oficialmente el 1 de julio de 2009, y en los primeros 30 días logró retirar de circulación 700,000 unidades, por lo que los primeros mil millones destinados al programa se agotaron en sólo un mes. Entonces, el gobierno impulsó el programa con una inyección de 3 mil millones de dólares. El programa resultó en 690,000 transacciones con un total erogado de 2 mil 877 millones de dólares. Se estima que la eficiencia de combustible promedio de los automóviles retirados fue de 6.7 kilómetros por litro (km/l), mientras que los coches nuevos de reemplazo promediaron 10.5 km/l, lográndose un 58% de mejora de la eficiencia del combustible.</p>	<p>Las condiciones para el descuento eran: un vehículo con valor menor a 4,500 dólares, edad menor a 25 años y que la eficiencia energética fuera de 7.6 km/l o menos. Los descuentos establecidos consideraban la edad y tipo (automóviles y camionetas) de vehículo y mejora en el rendimiento de combustible por la sustitución de vehículos.</p> <p>Para vehículos ligeros el descuento era de 3,500 dólares si el vehículo nuevo a adquirir rendía 1.7 km/l más que el vehículo retirado y de 4,500 dólares si la mejora era 4.2 km/l más que el auto a destruir. En el caso de las camionetas ligeras, los descuentos eran de 3,500 dólares si se obtenía una mejora de 0.85 km/l y de 4,500 dólares si la mejora era de 1.7 km/l.</p>
México	<p>El Programa de Renovación Vehicular (PRODIAT-C) que contaba con un fondo de 38.28 millones de dólares para renovar 33 mil unidades. El programa ofrecía un apoyo de 1,148.54 dólares para la compra de un automóvil nuevo. Aunque en un primer momento el PRODIAT-C especificaba que el vehículo a destruir debía tener al menos 10 años de antigüedad, el 9 de octubre de 2009 se publicó en el Diario Oficial de la Federación una modificación al programa para que sin importar la antigüedad de los vehículos se consideraran elegibles aquéllos que se encontraban en condiciones para circular por su propio impulso, contaran con asientos, defensas, puertas y el 60% de cristales.</p>	<p>Y que cumplieran con cualquiera de las condiciones siguientes</p> <p>a) Haber sido facturado como vehículo nuevo por un distribuidor en el territorio nacional;</p> <p>b) Encontrarse dentro del catálogo de vehículos nuevos en el territorio nacional del PRODIAT; o bien,</p> <p>c) Haber sido importado como vehículo usado antes del 1º de enero de 2008. Hasta el 26 de marzo del 2010 la Secretaría de Economía había contabilizado 12,848 retirados, es decir, sólo se logró retirar el 38.5% de los vehículos que inicialmente se había planteado sacar de circulación.</p>

Fuente: (Fraire, 2011) / (Medina Ramírez S.; Veloz Rosas Jimena, 2012).

2.6. Análisis de Costo – Beneficio

El análisis costo – beneficio es una herramienta metodológica que permite la evaluación de alternativas en función del impacto financiero que representa, luego de ejecutar el proceso en su totalidad, permite no solo determinar la opción que menos afecta, sino que también analiza los componentes que permiten encontrar la de mayor incidencia, y poder así volver a generar escenarios que optimicen el impacto que finalmente aportando soluciones alternativas o soluciones más factibles. Para el caso de estudio, se aplicará a la propuesta inicial y servirá de marco de análisis para futuros escenarios de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Figura 2 Componentes principales del método de análisis Costo – Beneficio



Fuente: Universidad Mayor de San Marcos, Perú - Facultad de Ciencias Económicas.

Tabla 8**Marco Conceptual de Metodología Costo – Beneficio**

Componente	Descripción
Costo	Al momento de evaluar un proyecto, siempre es necesario evaluar los costos del mismo, este se puede definir como la suma de recursos que se invierten cuando se va a echar a andar una estrategia, en muchas ocasiones solo se analizan los costos desde el punto de vista de la inversión pero, poco análisis se hace de los costos que se ahorran producto de no aplicar una estrategia, es decir que no echar andar una estrategia, también es una estrategia.
Beneficio	Así como se analizan los costos, también es necesario evaluar los beneficios del proyecto y estos se pueden definir como la suma de recursos que se obtienen producto de implementar una estrategia o de no implementarla, a diferencia del costo que se mide por el ingreso de fondos o la no salida de los mismos, los beneficios se miden por el lado del ingreso de recursos o de la no salida de los mismos.
Proceso análisis costo-beneficio	Siempre que se va a implementar una estrategia, es necesario hacer un análisis de costo-beneficio, para ello se suman todos los costos y también se suman todos los beneficios, si esto es un proyecto social, también se suman los beneficios sociales (stakeholders) que no siempre son financieros, si el análisis da como resultado que son mayores los beneficios que costos, el proyecto es viable.

Fuente: Elaboración Propia

2.6.1. Esquema general para utilización del análisis costo – beneficio

Previo a la utilización de la metodología de análisis costo – beneficio es necesario tener claro el mapa o secuencia de la información que se requiere para su uso, posteriormente vamos a ejecutar por medio de un ejemplo básico y corto, el método para que se tenga un parámetro aplicado del método.

Se requiere durante su aplicación lo siguiente:

- a) Identificar los costos y beneficios de cada alternativa (en relación a la tributación).
- b) Cuantificar monetariamente los beneficios y costos.
- c) Calcular el costo total de cada alternativa (reforma tanto a la máxima antigüedad de importación como de circulación permitida).
- d) Restar los costos de la alternativa de inversión más baja, de aquella de la inversión más alta (la cual será la alternativa justificada).
- e) Calcular los beneficios totales de cada alternativa, en este caso, será que alternativa asume o implica menor pérdida de beneficios que en el uso de la metodología son los mismos costos.
- f) Comparar los beneficios que se dejarán de percibir y estos serán considerados los costos de cada alternativa.
- g) Se utilizará un árbol de decisión con los costos que implica cada alternativa a fin de obtener el costo proyectado y a valor presente que es lo más importante en el uso de la metodología.

Ejemplo aplicado:

Se obtiene de la captura de la información y procesamiento que los costos por cada alternativa, tanto de la disminución de máxima antigüedad de importación como de circulación

de vehículos, tenemos un costo total o disminución de ingreso (en formato de tributación) las siguientes cifras.

	Costo (menos ingreso)
Disminución a 1 año la máxima antigüedad de importación	\$4,584,254.00
Máxima edad de circulación (dar de baja a vehículos mayores a 25 años)	\$6,353,353.54

Tomando en cuenta lo anterior, se puede realizar dos tipos de comparaciones, una el porcentaje que representa la disminución en relación al monto que requiere el presupuesto año con año, considerando el porcentaje incremental o crecimiento. O simplemente la comparación de los montos luego del procesamiento y análisis del mismo, concluyendo que finalmente la alternativa de mayor impacto tributario es: “Regulación de máxima antigüedad para circulación, solo permitir vehículos con edad menor a 25 años; el resto se daría de baja automática y obligatoria del padrón vehicular en El Salvador”. Y posteriormente el razonamiento adecuado al proceso e implementación de la metodología.

Capítulo 3: La metodología de la Investigación

3.1. Enfoque Metodológico

Partiendo de la premisa conceptual de una investigación cualitativa, que: “Es el enfoque se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados. No se efectúa una medición numérica, por lo cual el análisis no es estadístico. La recolección de los datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, experiencias, significados y otros aspectos subjetivos). También resultan de interés las interacciones entre individuos, grupos y colectividades. El investigador pregunta cuestiones generales y abiertas, recaba datos expresados a través del lenguaje escrito, verbal y no verbal, así como visual, los cuales describe y analiza y los convierte en temas, esto es, conduce la indagación de una manera subjetiva y reconoce sus tendencias personales ” (Hernández Sampieri, Fernández Collado, Pilar Baptista (2006).

3.2. Fuentes de Información Fundamental

La investigación que ya ha sido definida de tipo cualitativa descriptiva, requiere la obtención de información vía instrumentos de encuesta o entrevista que se aplicarán a las fuentes de información principales y también un ejemplo de tipo estadístico, para complementar el estudio y brindar un entorno argumentativo del resultado.

Se considerarían fuentes de información de tipo cualitativa todas aquellas que aportaran criterios de análisis, conclusión y recomendación, y, que brindarán un resultado de medición del impacto. Comparado con el resultado de un ejercicio de tipo estadístico.

Tabla 9

Fuentes de información primaria, gestión de información y relevancia

No.	Institución (Fuente de Información)	Medio de Gestión de Información	Relevancia
1	<p>Viceministerio de Transporte Es una dependencia directa del Ministerio de Transporte, responsable como institución rectora del sistema de transporte y tránsito; de la generación de toda la información relacionada al parque vehicular de El Salvador, en forma de estadística así como de la interpretación de indicadores que aporten bases cuantitativas de análisis para la solicitud de reformas o cambios relacionado a Tránsito Terrestre.</p>	<p>El Salvador, el 03 de marzo de 2011, la asamblea legislativa aprobó la Ley de Acceso a la Información Pública.</p> <p>Art. 1.- La presente ley tiene como objeto garantizar el derecho de acceso de toda persona a la información pública, a fin de contribuir con la transparencia de las actuaciones de las instituciones del Estado.</p>	Alta
2	<p>Ministerio de Economía Entidad responsable de monitorear y almacenar toda la información de tipo económica, proveniente u originada de cualquier actividad de intercambio de productos, servicios o asociadas a índices micro o macroeconómicos de El Salvador.</p> <p>Permitirá asociar al impacto tributario, con los ingresos que se perciben vía la gasolina, posibilitando el análisis del impacto que tendrá la reforma de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tomando en cuenta toda la información cuantitativa para efectuar el análisis.</p>	<p>Art. 2.-Toda persona tiene derecho a solicitar y recibir información generada, administrada o en poder de las instituciones públicas y demás entes obligados de manera oportuna y veraz, sin sustentar interés o motivación alguna.</p>	Alta
3	<p>Ministerio de Hacienda Responsable de la elaboración y análisis del Presupuesto General de la Nación, permitirá validar y concluir, una vez se determine el impacto de las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, reconocer el ingreso por tributación que tendrá mayor impacto y de esta forma asociar la compensación o restructuración necesaria del impacto cuantificado</p>	<p>El medio de los cuales se auxiliará esta investigación es la entrevista, una entrevista debidamente estructurada permitirá recabar toda la información necesaria para hacer el análisis, por supuesto con el criterio de sus analistas.</p>	Baja

Fuente: Elaboración Propia.

3.3. Proceso de recolección de información.

Las entrevistas estructuradas serán realizadas a personas que se han identificado en los Ministerio de Economía, de Transporte y Hacienda como claves para darles respuesta a las interrogantes que se plantean. Si estas personas permiten realizar audios, se hará y si no, se plasmaran en el mismo cuestionario las respuestas para luego analizarlas, además de información impresas que ellos mismos proporcionen.

Capítulo 4: Análisis e interpretación de resultados

4.1.Descripción del proceso de captura de información

A continuación se presentan los resultados obtenidos de la recolección y análisis de información proveniente de las instituciones directamente relacionadas, al solicitante de reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en materia de disminución de antigüedad máxima para importación o restricción de vehículos para circulación debido a la edad máxima de registro en el padrón vehicular. Ejecutando, el instrumento que permitió el desarrollo e interpretación de datos, estructurado y elaborado con el objetivo de capturar toda la información pertinente para inferir todo lo relacionado al impacto tributario de reformas a la ley de transporte ya debidamente descrita en apartados previos.

En todo momento, tomando en cuenta la naturaleza de la información que requería esta investigación se consideró la ejecución del instrumento en instituciones claves para la obtención de información, las cuales fueron adicional al Viceministerio de Transporte como ente promotor de las reformas a la ley de transporte, al Ministerio de Economía de El Salvador, que administra y monitorea todo pliego tarifario de hidrocarburos, y que debe monitorear el impacto tributario a través del consumo de combustibles a nivel nacional; y, finalmente el Ministerio de Hacienda como ente contralor y auditor directo de las finanzas públicas, distribuye todo ingreso que se genere vía las instituciones públicas del Estado, y, que finalmente debe medir un impacto directo de disminución o aumento de tributo vía impuestos en el presupuesto general de la nación.

Cabe mencionar, de cada una de las instituciones antes descritas, en función de su rol institucional ante reformas a la ley de transporte, se entrevistó a un funcionario de una posición

institucional alta que pudiera proporcionar todos los datos relacionados al objetivo de investigación definido para la evaluación del impacto tributario.

4.2. Análisis de resultados obtenidos por instrumentos de entrevista

Para este estudio, se obtuvo respuesta del Ministerio de Hacienda y de Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, no así del Ministerio de Economía quienes informaron mediante un escrito que ellos no tenían jurisdicción sobre dichas medidas.

La primera pregunta pretendía investigar si estas instituciones tienen injerencia en este tipo de reformas de ley. Mencioné ¿Cuál es el rol de la institución ante Reformas de Ley que impacten el ingreso por tributación?

Según el Viceministerio de Transporte y seguridad Vial, el rol principal es administrar un amplio reajuste del sistema para el parque vehicular, a raíz de las nuevas necesidades del uso conectivo, para el transporte, de manera más adecuado a la sociedad, la infraestructura y los cambios climáticos, por las exigencias de acuerdos y/o compromisos de los organismos internacionales, que adquirido el país, mientras que el Ministerio de Hacienda afirmó que son revisores de la legalidad de las actuaciones de las instituciones que aplican las leyes tributarias. En este punto, ambas entidades se complementan para garantizar la correcta y normal aplicación de la ley.

Con la segunda pregunta se quería saber si estas instituciones hacían estudios de impacto antes de implementar una reforma. Mencioné si la institución cuenta y/o ejecuta evaluaciones de impacto tributario por/durante el análisis/estudio de Reformas a la Ley de Transporte

Para Viceministerio de Transporte y seguridad vial, Existen Estudios de Referencia Internacionales, que son la fuente o base, que aplican a la toma de decisiones, propuestas o planteamientos, pero, los estudios nacionales, son pocos o nulos, ya que se carece de partidas presupuestarias enfocadas a dicho fin, y el Ministerio de Hacienda se limitó a contestar que la misión de esta entidad es otra. Lo que denota que realmente no se hacen estudios para la implementación de reformas de ley.

La intención de la tercera pregunta era saber si existiera una forma de hacer un estudio, ¿Cual se haría? ¿Es posible describir/detallar, como se ejecuta/ejecutaría la evaluación del impacto tributario para reformas de Ley, por parte de la institución?

Para el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, el trabajo es en conjunto interinstitucionales, ya que hay dependencias respectivas que cruzan información de nuestro Viceministerio con los ramos de Hacienda, Economía, Gobernación, entre otras, para tener un panorama general de impacto del planteamiento de propuestas a analizar y promover una reforma (s), con el propósito de actualizar o modernizar la ley ante las nuevas exigencias del desarrollo del transporte o vehicular a nivel nacional; haciendo un ordenamiento en diversas ramos como es desde los comerciantes del importe (personas naturales y jurídicas), hasta los permisos de circulación, talleres y entre otras acciones afines, el Ministerio de Hacienda coincide que posible hacerlo mediante la comparación de datos estadísticos históricos de años anteriores sin reformas, versus los incrementos derivados de la aplicación de las leyes reformadas, al analizar las respuestas, es claro que se pueden realizar buenos estudios pero no hay interacción entre instituciones.

Al plantear la cuarta pregunta, era para sondear quien y como se debería hacer la evaluación. ¿Quién ejecuta o ejecutaría dicha evaluación del impacto y en base a qué información?

La respuesta del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial responde que quien debería realizar los estudios es directamente el Viceministerio en primer grado, con las instituciones que se interactúan en distintas dependencias integradas en el área de transporte, para el Ministerio de Hacienda también responde que le corresponde al Viceministerio de Transporte. Ambas instituciones concluyen en lo mismo.

En la quinta pregunta se pretendía medir el impacto tributario mediante las dos medidas plateadas, mencioné, ¿Que impactos considera en la recaudación tributaria por reformas a la Ley de Transporte?, asociadas a:

- Por disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)

Para el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial el impacto es relativamente considerado mínimo, en comparación al riesgo consecuente que se tiene, por antigüedad, ya que somos el único país, que no hemos actualizado por años un reajuste de parque vehicular de importe de uso secundario (de igual manera se esperan reducir bajo una curva de control). Y para el Ministerio de Hacienda el impacto es relativamente considerado mínimo, aun cuando de todos es conocido que la cantidad de vehículos importados será igual, sin embargo una vez introducido los tributos se mantiene constantes; lo que si se beneficia el país porque habría menos contaminación.

- Por Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máxima de antigüedad)

Para el Viceministerio de Tránsito Terrestre y seguridad Vial existe mucha antigüedad a consecuencia de una ausencia de actualización de años, tiene un impacto muy significativo, ya que el parque vehicular promedio ronda con menos de 20 años, ya de 25 años de antigüedad, ronda 10%, tiene un impacto relativamente bajo.

Para el Ministerio de Hacienda, cualquier medida es buena porque habría renovación del parque vehicular y la circulación incrementaría, por tanto el tributo también. Las dos instituciones convergen que el impacto de la medida sería más positiva que negativa, es más se puede afirmar que el impacto sería positivo.

La idea de la sexta pregunta es cuantificar el impacto. ¿Es posible brindar una cuantificación global del impacto, sea este positivo o negativo; en función del rol institucional, a raíz de Reformas a la Ley de Transporte?, asociadas:

- Por disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)

Según el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, se estima que el impacto podría ser del 10% en el incremento tributario. El ministerio de hacienda no se atreve a hacer una estimación.

- Por Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máxima de antigüedad)

El Viceministerio de Transporte Terrestre y Seguridad Vial no se puede precisar con exactitud pero se estima un 30% de incremento tributario, el Ministerio de Hacienda no se atreve a opinar. Ambas instituciones coinciden en que el impacto mayor será en el medio ambiente.

La séptima pregunta tiene como objetivo evaluar una de las dos alternativas. De presentarse una solicitud de evaluación y selección entre las opciones de Reforma anteriores, ¿Cuál considera que tendrá menor impacto tributario? y ¿Por qué?:

Ambas instituciones coinciden que la que menos impacto tributario tiene es la disminución de máxima antigüedad de importación ya que solo es un año por tanto, consideran que la cantidad de importación se mantendría.

La octava pregunta pretende identificar los medios de comunicación de estas entidades. ¿Es posible explicar, cuál es/sería el proceso de comunicación del impacto tributario que tiene cada una de las alternativas de reforma a la Ley de Transporte, listadas anteriores, a entidades tales como: Ministerio de Economía / Ministerio de Hacienda o en todo caso al Viceministerio de Transporte como solicitante?

Ambas entidades coinciden con que la forma de comunicación sería, por medio de un comunicado oficial, capacitaciones y coordinación interinstitucional, para desarrollar la operatividad más efectiva a la vigencia de tal normativa y se aplique a la brevedad, evitando una desinformación y conflictos de tramitología al comerciante nacional. Divulgación masiva a través de los medios escritos, radio, televisión y de las Páginas Web de los Ministerios de Obras Públicas, Economía y del Ministerio de Hacienda.

El objetivo de la pregunta nueve es conocer de reformas diferentes a las planteadas en este estudio. Favor comentar con breve detalle, dos reformas a la ley de transporte (diferente a las antes mencionadas), que busquen reducir el parque vehicular de El Salvador, que podrían tener menor impacto tributario.

Según el Viceministerio de Transporte y Terrestre y Seguridad Vial, otra reforma que sería importantes es la regulación en la antigüedad de buses y microbuses del transporte público, el Ministerio de Hacienda no ofreció alternativa.

Coinciden en que no se han visto las reformas de manera integral, es decir, unas reformas han tenido que ver con transporte de turismo otras con peatones y otras con personas con capacidades especiales pero a este tema en particular no se le ha apostado.

En la pregunta diez, se pretende encontrar una alternativa a una posible disminución de los tributos. Es posible mencionar o explicar medidas de reajuste (elegibles) que compensen el impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte, asociadas a:

- Disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)
- Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máximos de antigüedad previ6 a dar de baja)

A esta pregunta, para las dos alternativas el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial respondi6 lo mismo, la proyecci6n de este impacto, se puede subsanar, por medio de ofertar nuevos impuestos en otras 6reas que no se han podido actualizar, de igual manera con los comerciantes importadores tanto empresas, como personas naturales y/o importadores individuales; como nuevos seguros y adhesivos de seguridad de robos y seguros especiales, mientras que el Ministerio de Hacienda comenta que no existe una forma de poder compensar el impacto tributario, prueba de ello es que desde hace muchos a6os se cre6 el Impuesto de guerra y termino la guerra que motiv6 la implementaci6n de dicha medida y el impuesto de mantiene vigente; todo lo anterior porque las necesidades de recursos son mayores que los ingresos que obtiene el Estado. Respecto de disminuir la antigüedad de los veh6culos importados tampoco porque en la introducci6n se tiene que tributar m6s. En este punto las instituciones difieren en sus planteamientos ya que unos comentan que se puede subsanar por medio de tributos alternos y otros argumentan que los tributos nunca son suficientes.

El objetivo de la onceava pregunta era conocer si existe un seguimiento al impacto de las reformas. Mencione o explique, que indicadores de monitoreo/seguimiento del impacto tributario posterior a una reforma de Ley que afecte directamente el ingreso tributario, se implementan/implementar6a, en actividades asociadas a la instituci6n.

Para el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, se puede tomar en cuenta el consumo de productos derivados del petróleo; de las solicitudes de importe al país en el rubro vehicular; y de productos afines de repuestos, piezas y circulación vehicular, pero, según el Ministerio de Hacienda no existen indicadores que facilite la medición del impacto del referido impuesto. En esta pregunta existe otro desacuerdo entre ambas instituciones, lo que implica que realmente no existen parámetros de medición.

PREGUNTA PARA VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE.

Fuera del interés que pueda motivar las reformas de ley, la doceava pregunta tiene como objetivo tener una versión objetiva y realista del deber ser de la reforma. Mencione, ¿Cuál sería la edad máxima de antigüedad idónea, ante una Reforma a la Ley de Transporte como alternativa de Depuración del Parque Vehicular (Baja del Padrón Vehicular)?. Respuesta en Años y ¿Por qué?

La edad aceptable, más saludable para la comunidad internacional, ronda de 3 a 5 años, pero por ser un país que no hemos modernizado este sector y dichos productos de circulación, rondaría entre 7 años a 14 años como un máximo de antigüedad, esto sería para nuestro parque vehicular en la actualidad. Al aceptar las normas internacionales, más que el impacto tributario, analizan el impacto ambiental y el cambio climático.

4.3.Evaluación cuantitativa del impacto tributario – Caso Práctico: Basado en Estadísticas.

El impacto tributario que implican, las dos opciones de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación al control del crecimiento del parque vehicular, son posible de cuantificar, por medio de la ejecución de un caso práctico (basado en estadísticas

y por evaluación de promedios), subdividiendo en dos escenarios específicos, la reforma, los cuales de forma excluyente pretenden la reducción del acelerado crecimiento o depuración del parque vehicular, por medio de:

- a) Disminución de la máxima antigüedad de importación (Reducción de 1 año; pasando de 8 a 7 años, en la primera etapa, posteriormente, reduciéndolo paulatinamente); o
- b) Depuración del parque vehicular existente por medio de restricción de máxima antigüedad para circular. (Baja de Vehículos con edad de fabricación mayor a la que se establecería por medio de la reforma de ley).

En base a lo anterior, y previo al proceso, se define y establece la metodología para la cuantificación del impacto tributario por cada uno de los escenarios que cada alternativa de reforma, implica, así como la respectiva evaluación que permita una comparativa y conclusión por el resultado, que demuestre la reforma de mayor impacto tributario.

4.3.1. Metodologías de Cuantificación del Impacto

Para cada una de las alternativas de reforma, se establecerá a continuación la metodología de cuantificación para obtener el impacto tributario, así como la información necesaria que permitirá la ejecución del caso práctico y como se interpretará finalmente el resultado. Cabe destacar que en cada uno de los casos prácticos y evaluación, se establecen premisas e idealizan aspectos asociados a la información y al análisis, con el objetivo de establecer y acotar la profundidad de los requerimientos de datos que si bien no encarecían los resultados si la dimensión de la evaluación.

Tabla 10

Metodologías para la determinación de impactos tributarios por reformas a la Ley de

Transporte (Caso Práctico)

Reforma	Metodología Propuesta	Información relevante
<p><i>Disminución de la máxima antigüedad de importación (Reducción de 1 año; Actualmente de 8 a 7 años, en la primera etapa, posteriormente, reduciéndolo paulatinamente).</i></p>	<p>a) Estimación de promedios a partir de información estadística de crecimiento del parque vehicular en cantidad de vehículos y diferenciales porcentuales.</p> <p>b) Premisa de importación por máxima antigüedad, considerando el año de ejecución del caso práctico.</p> <p>c) Agrupación y delimitación de tipos de vehículos afectados por disminución de máxima antigüedad para importación.</p> <p>d) Consolidación de importación de vehículos por año y tipo, acorde a la agrupación de tipos de vehículos del literal c).</p> <p>e) Clasificación y definición de impuestos a considerar en el escenario de cuantificación del impacto</p> <p>f) Premisa porcentual de importación asociada al máximo año de antigüedad de importación permitida en los últimos 5 años.</p> <p>g) Cuantificación porcentual sobre el crecimiento o decrecimiento de importación entre cada año de la información estadística de importación (5 años, entre el 2013 y 2017)</p> <p>h) Establecimiento de precios promedio de compra por grupo de vehículos.</p> <p>i) Estimación de tributos a pagar por los precios de referencia antes expuestos.</p> <p>j) Determinación de tributación en dólares americanos, por los costos promedios de impuestos, asociado a tipo de vehículo, considerando el porcentaje de año máximo de antigüedad por año.</p>	<p>✓ Años de Información Estadística requerida: 5 años</p> <p>✓ La reducción de un año, de antigüedad máxima permitida, para importación de vehículos parte de un pliego propio de impuestos que paga cada vehículo que ingresa al país, para este caso siendo: a) Derechos Arancelarios a la Importación (DAI); b) Base Imponible (valor en Aduanas de las Mercancías); c) Tasas por Servicios; d) Infracciones y Sanciones; e) Atenuantes. Tomando los anteriores como los únicos en la estimación del impacto.</p>

Reforma	Metodología Propuesta	Información relevante
<i>Depuración del parque vehicular existente por medio de restricción de máxima antigüedad para circular. (Baja de Vehículos con edad de fabricación mayor a la que se establecería por medio de la reforma de ley).</i>	<ul style="list-style-type: none"> a) Establecimiento de premisas para la evaluación del impacto, por restricción de circulación. b) Consolidación de la composición del parque vehicular por tipo de vehículos entre los años 1985 y 1998, considerando la premisa de restricción para circulación. Y años máximos de antigüedad de fabricación. c) Clasificar y definir impuestos a considerar en el escenario de cuantificación del impacto d) Información estadística de precios promedio de hidrocarburos clasificados por tipos. e) Estimación de impuestos a pagar sobre los precios promedio de gasolina por tipo. f) Cuantificación impuestos que incluyen los precios por galón de gasolina en El Salvador (Tipo de Gasolina y Promedios (Diésel, Regular/Especial) g) Consolidación de estadísticas de consumo de gasolina por galones y tipo de gasolina entre el año 2013 y 2017 (5 años de estadística histórica). h) Cuantificación del ingreso por tributos asociados al precio de la gasolina, en función de consumo de gasolina promedio por tipo de gasolina. i) Cálculo del Impacto Tributario por Regulación de Máxima Antigüedad para Circulación de Vehículos, en función de ingresos por impuestos y representatividad porcentual del tipo de vehículo en el parque vehicular- 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Años de Información Estadística requerida: 5 años ✓ En relación a la restricción de vehículos, para circulación, a partir de un máximo de años permisible sobre el padrón vehicular actual, tiene un impacto tributario directo a los ingresos, asociado a los impuestos, por la circulación de vehículos medible a través del consumo de GASOLINA, proveedor ingresos por medio de: a) FOVIAL (Fondo de Conversación Vial); b) CONTRANS (Contribución para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público del Transporte y Colectivo de Pasajeros; c) FEFE (Fondo de Estabilización para el Fomento Económico); d) IEC (Impuesto Especial a los Combustibles; y, e) El IVA como impuesto al valor agregado por cada venta que realiza la entidad distribuidora de hidrocarburo.

Fuente: Elaboración Propia

4.3.2. Resultados esperados de la evaluación práctica de las alternativas

Una vez considerados los dos escenarios de reforma y los ingresos que cada uno de forma independiente provee, es posible, por medio una evaluación práctica de escenarios, calcular el impacto tributario de las reformas (con idealización de variables y con premisas específicas establecidas), en función de Estadísticas, de 5 años de información histórica que permitan medir el impacto: Por disminución inicial de 1 año la antigüedad máxima permitida de importación de vehículos, que impactará los ingresos (en disminución) que se han obtenido por la cantidad de vehículos que ingresan, del año a prohibir; concretamente, por los impuestos que dejarán de ser parte de la disponibilidad del Estado en su presupuesto y proyecciones.

Y finalmente, para la alternativa de reforma: Depuración/baja de vehículos, por máxima antigüedad para circulación que define la institución autorizada (VMT El Salvador), establecida de al menos 14 ó 15 años, con lo cual se parte, de todo analizar la porción del parque vehicular mayor a esta antigüedad y así cuantificar, el ingreso promedio de tributo por impuestos asociados a la gasolina consumido por ese volumen de vehículos, que permita la cuantificación práctica del impacto (decrecimiento del ingreso).

4.3.3. Cuantificación de Impacto Tributario

4.3.3.1. Disminución de la máxima antigüedad de importación (Reducción de 1 año; de 8 a 7 años)

- a) Estimación de promedios a partir de información estadística de crecimiento del parque vehicular en cantidad de vehículos y porcentualmente.

Tabla 11

Crecimiento de Parque Vehicular de El Salvador por año - diferencial de crecimiento cuantitativo y porcentual entre 2013 y 2017 (5 años estadísticos)

Año	Parque Vehicular	Diferencial	Variación Porcentual (crecimiento o baja)
2013	814,231	44,000	5.4%
2014	864,006	49,775	6.1%
2015	925,448	61,442	7.1%
2016	1,008,078	82,630	8.9%
2017	1,095,193	87,115	7.9%
Promedio		(324,962 / 5) 64992.4	(35.4% / 5) 7.08%

Fuente: Estrato de Apéndice C

Tomando como fuente de información estadística de 5 años, en la tabla 4, se estima el crecimiento anual por medio del promedio calculado, el cual es de: **64,992** vehículos anualmente, a un porcentaje promedio de crecimiento del: **7.08%**.

- b) Premisa de importación de máxima antigüedad, a partir del año de ejecución del caso práctico.

Partiendo del año de ejecución del caso práctico, el cual es 2018, con la actual legislación de importación es posible importar vehículos (del tipo que regula la reforma) con un máximo de antigüedad de fabricación hasta del: **2010**. Todos aquellos de años anteriores, ya no es permitido su ingreso. Por esta razón se partirá de la premisa del ingreso de vehículo de este año en al

menos 5 años anteriores, y con ese promedio se calculará, el impacto de restringir a 7 años máximo de antigüedad; lo que exigiría que todo vehículo a importar deberá ser del año **2011** en adelante.

c) Delimitación de tipos de vehículos afectados por disminución de máxima antigüedad para importación.

Los tipos de vehículos afectados por la reforma a la Ley de Transporte, asociada a la máxima antigüedad de importación, prevé impacto directo sobre las agrupaciones por tipos de vehículos siguiente: Grupo 1: Alquiler (A), Particular (P), Discapacitado (D); Grupo 2: Camión menor a 3.5 toneladas; y finalmente Grupo 3: Motos (este último con mínimo impacto o cantidad en relación a importación de vehículos, ya que el mercado de Motocicletas en El Salvador es sobre compra en estado Nuevo), por lo cual no será considerado.

d) Consolidación de importación de vehículos por año y tipo, acorde a la agrupación de tipos de vehículos del literal c).

Tabla 12 Cantidad de Vehículos Importados por Tipo y año entre 2013 a 2017

Año/Tipo	A	C (menor 3.5 toneladas)	D	M	MB	P	Total
Diciembre 2013	5,928	35,285		109,290	3,292	561,619	715,514
Diciembre 2014	5,998	37,155		133,339	3,489	585,603	765,584
Diciembre 2015	5,944	45,867	127	166,823	3,498	660,997	883,256
Diciembre 2016	5,846	47,202	142	210,030	3,500	708,875	975,595
Diciembre 2017	5,777	48,301	152	250,907	3,536	752,576	1095,193

Fuente: Apéndice E.

Es importante considerar, que para la determinación de la información de la tabla anterior, se consideró que: los Camiones menores a 3.5 toneladas también agrega los vehículos tipo panel de carga media; Y los vehículos de tipo particular incluyen los Automóviles y Pickups, ya que portan el mismo tipo de placa de inscripción.

e) Clasificación y definición de impuestos a considerar en el escenario de cuantificación del impacto

Se partirá también de un precio promedio de los modelos más comunes de importación para los grupos antes definidos. Que faciliten el cálculo de la tributación imponible al proceso de ingreso.

En este caso como se especifica a continuación:

- Flete: El flete se determinara según costos de transporte contratados
- Seguro: Si no posee seguro de embarque contratado se le aplicara el 2 % al valor de Vehículo (Usualmente).
- Valor CIF (Que se compone el del valor del vehículo más fletes y seguros)
- DAI (Derechos Arancelarios de Importación). 25% puede encontrarse para los vehículos usados o nuevos, dependiendo del cilindraje del motor y las características como son el tipo, por ejemplo, sedan, van o todo terreno, aunque los pick up tienen un DAI del 5% y los camiones y autobuses 1%.
- IVA (Impuesto al Valor Agregado)
- AIV (1% - Anticipo al IVA).
- Pago Electrónico, que dependerá de: Pago Electrónico \$10.00, Pago Electrónico Primera Mat: \$12.00, Pago Inspección no Intrusiva \$18.00 (Total \$40.00).
- Primera Matrícula: La primera matricula se calcula que se incluye en la Póliza desde 4%,1%,6% acorde las características del vehículo importado.

f) Premisa porcentual de importación asociada al máximo año de antigüedad de importación permitida en los últimos 5 años.

Asimismo es importante considerar un parámetro porcentual de importación de 8 años de antigüedad máxima que a la fecha se ha estimado en un porcentaje del 9% del total de vehículos que ingresan por año, usado, tomando en cuenta que: “Si se acorta un año de importación respecto del año de fabricación, se estará perdiendo el 9% de la importación equivalente a

\$11,025,105 a la fecha; la importación de vehículos de cuatro años de su fabricación es solamente el 3%; o sea que se importación más vehículos que están en la cola de la finalización de su importación...” Perdido, S., (2017).

En base a la consideración anterior, se recalcularan los volúmenes de importación de 8 años de antigüedad, como a continuación se presenta:

g) Cuantificación porcentual del 9% sobre el crecimiento o decrecimiento de importación entre cada año de la información estadística de importación (5 años, entre el 2013 y 2017)

Tabla 13 Cantidad de Vehículos Importados con Antigüedad de 8 años - De 2013 a 2017

Año/Tipo	A	C (3.5 Toneladas)	D	M	MB	P
Diciembre 2013	534	3,176	0	9,836	305	50,546
Diciembre 2014	6	168	0	2164	9	2,159
Diciembre 2015	-5	784	11	3014	1	6,785
Diciembre 2016	-9	120	1	3889	0	4,309
Diciembre 2017	-6	99	1	3679	3	3,933

Fuente: Elaboración propia. Estimación a partir de datos estadísticos del 2013 al 2017 – VMT.

4.3.3.1.1. Evaluación de Ingresos obtenidos como tributo por cada año de análisis de importación del 2013 al 2017.

h) Establecimiento de precios promedio de compra por grupo de vehículos.

Para el grupo 1 de tipo de vehículo, se tomará un precio promedio de compra de: \$1,536.00.

Apéndice I.

Para el grupo 2 de tipo de transporte importado se tomará un precio promedio de: \$3,072.00 (200%)

Y; finalmente para el grupo 3 que es para el parque vehicular compuesto por motocicletas, no se tomará en cuenta ya que la importación de este tipo de transporte es mínimo, en el porcentaje más alto o todo se compra nuevo en El Salvador.

i) Estimación de tributos a pagar por los precios de referencia antes expuestos.

- Flete (aproximadamente el 13.33% de valor del vehículo), a partir de un costo promedio de vehículo (Ver apéndice H). **Grupo 1: \$204.80 / Grupo 2: \$409.50**
- Seguro: Si no posee seguro de embarque contratado se le aplicará el 2 % al valor de Vehículo (Usualmente). **Grupo 1: \$30.72 / Grupo 2: \$61.44**
- Valor CIF (Que se compone el del valor del vehículo más fletes y seguros)
Grupo 1: \$ 1,771.52 / Grupo 2: \$ 3,542.94
- DAI (Derechos Arancelarios de Importación). 25% puede encontrarse para los vehículos usados o nuevos, dependiendo del cilindraje del motor y las características como son el tipo, por ejemplo, sedan, van o todo terreno, aunque los pick up tienen un DAI del 5% y los camiones y autobuses 1%.
Grupo 1: \$442.88 / Grupo 2: \$ 35.43
- IVA (Impuesto al Valor Agregado)
Grupo 1: \$230.30 / Grupo 2: \$460.58
- AIV (1% - Anticipo al IVA).
Grupo 1: \$17.72 / Grupo 2: \$35.43
- Pago Electrónico, que dependerá de: Pago Electrónico \$10.00, Pago Electrónico Primera Mat: \$12.00, Pago Inspección no Intrusiva \$18.00 (Total \$40.00).
Pago único: \$40.00

- Primera Matrícula: La primera matricula se calcula que se incluye en la Póliza desde 4%,1%,6% acorde las características del vehículo importado.

Promedio del **3.67%** - **Grupo 1 \$65.01 / Grupo 2 \$130.03**

Total de Tributos por Importación: (Grupo 1: \$795.91 / Grupo 2: \$701.47)

j) Determinación de tributación en dólares americanos, por los costos promedios de impuestos, por tipo de vehículo importado, considerando el porcentaje de año máximo de antigüedad importado por año.

Una vez obtenidos los costos promedios por tipo de vehículo, cuantificados en el literal i, así como el 9% que representa la importación de máxima antigüedad por año estadístico. Se obtiene:

Tabla 14 Tributación en Dólares Americanos por Tipo de Vehículo importado

El Salvador (2013 – 2017)

Año/Tipo	A	C (Grupo 2) (3.5 Toneladas)	D	M	MB	P
Diciembre 2013	\$ (2,722.01)	\$ 205,432.50	0	0	\$ 2,578.75	\$ 3419,635.27
Diciembre 2014	\$ 5,014.23	\$ 118,057.40	0	0	\$ 6,948.29	\$ 1718,019.49
Diciembre 2015	\$ (3,868.12)	\$ 550,008.60	\$ 9,097.25	0	\$ 644.69	\$ 5400,615.47
Diciembre 2016	\$ (7,019.93)	\$ 84,281.62	\$ 1,074.48	0	\$ 143.26	\$ 3429,592.11
Diciembre 2017	\$ (4,942.60)	\$ 69,382.40	\$ 716.32	0	\$ 2,578.75	\$ 3130,385.66
Totales	\$ (13,538.43)	\$ 1027,162.52	\$ 10,888.05	\$ -	\$ 12,893.74	\$ 17098,248.00
Promedio	\$ (2,707.69)	\$ 205,432.50	\$ 2,177.61	\$ -	\$ 2,578.75	\$ 3419,649.60

Grupo de Vehículos	Costo Promedio de Tributación	Ingreso por Pago de Aranceles
Alquiler, Diplomático, Microbus y Particular	795.91	\$ 3,421,698.27
Camión de Carga (menor a 3.5 toneladas)	701.47	\$ 205,432.50

Fuente: Elaboración propia. Análisis del Parque Vehicular e Impuestos por Importación

Total Estimado del Impacto Tributario por Disminución de 1 año de antigüedad máxima de importación: \$3,627,130.78

El impacto tributario por reducción de 1 año en la máxima antigüedad de importación de 8 a 7 años tendría un impacto cuantitativo promedio de \$3,421,698.27 para vehículos tipo placa particular, discapacitado, microbús y de alquiler (conocido como Sedan); y para el tipo de vehículo camión hasta un máximo de 3.5 toneladas, provocaría un impacto promedio de \$205,432.50. Obteniendo un impacto total cuantificado de: **\$3,627,130.78**.

4.3.3.2. Cuantificación de impacto tributario - alternativa de reforma 2: Depuración del parque vehicular existente por medio de restricción de máxima antigüedad para circular

a) Premisas de evaluación de la restricción de circulación

A continuación se presenta, la evaluación del impacto tributario por la alternativa de reforma: baja o depuración del parque vehicular restringiendo un máximo de antigüedad para circular, todo vehículo, de los mismos grupos de placas/tipo del caso práctico anterior, tomando como base la restricción de: 20 años de máximo de antigüedad de fabricación, es decir todo aquel, menor al año 1998 como año de manufactura. Con una base estadística desde 1985, considerando 14 años a prohibir su circulación.

b) Consolidación de la composición del parque vehicular por tipo de vehículos entre los años 1985 y 1998, considerando la premisa de restricción para circulación. Al 2018. (20 años).

Tabla 15 Composición del Parque Vehicular por Año y Tipo en Circulación El Salvador 1985 – 1998

Año/Tipo	A	C (3.5 Toneladas)	D	M	MB	P
1998	7853	475	45	788	153	3643
1997	3642	235	15	765	254	2256
1996	1052	675	67	475	653	5435
1995	842	254	13	467	564	2432
1994	712	674	43	364	653	4563
1993	734	746	12	654	363	3654
1992	813	1532	86	235	543	3653
1991	863	967	56	675	365	6324
1990	964	956	35	365	256	5434
1989	864	1452	23	254	254	1534
1988	973	897	43	643	654	1554
1987	864	1231	56	554	254	1543
1986	633	1564	22	254	543	2432
1985	524	2532	43	564	242	1453
Totales	21,333	14,190	559	7,057	5,751	45,910
Total Vehículos a Restringir			87,743 (excluyendo motos)			
Parque Vehicular a Diciembre 2017			1,095,193			
Representatividad (%)	1.95%	1.30%	0.05%	0.64%	0.53%	4.19%

Fuente: Caso Hipotético de composición – Entidad no proporcionó el dato requerido.

c) Clasificación y definición de impuestos a considerar en el escenario de cuantificación del impacto

Una vez obtenidas las representatividades porcentuales, en relación al parque vehicular total, es importante, detallar los impuestos que el consumo de gasolina permite recolectar como tributo. Que son los que a continuación se detallan: a) FOVIAL (Fondo de Conversación Vial); b) CONTRANS (Contribución para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público del Transporte y Colectivo de Pasajeros; c) FEFE (Fondo de Estabilización para el Fomento Económico); d) IEC (Impuesto Especial a los Combustibles; y, e) El IVA como impuesto al valor agregado.

d) Establecimiento de información estadística de precios promedio de hidrocarburos clasificados por tipos de combustibles

Tabla 16 Precios Promedio Anual de la Zona Central desde 2013 a 2017

Año	Promedio Anual		
	Diésel	Gasolina Regular	Gasolina Especial
2013	\$4.10	\$4.12	\$4.40
2014	\$3.88	\$3.94	\$4.24
2015	\$2.64	\$2.88	\$3.14
2016	\$2.20	\$2.61	\$2.79
2017	\$2.48	\$2.90	\$3.11
Precios Promedio	\$3.06	\$3.29	\$3.54
Promedio Gasolina Regular/Especial		\$3.415	

Fuente: Dirección de Hidrocarburos y Minas - Ministerio de Economía

e) Estimación de impuestos a pagar sobre los precios promedio de gasolina por tipo.

Previo al cálculo de impuestos sobre los precios promedio de gasolina por tipo, es necesario definir los parámetros de cálculo base, que a continuación se presentan:

a) FOVIAL (Fondo de Conversación Vial); Por un valor de \$0.20

b) CONTRANS (Contribución para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público del Transporte y Colectivo de Pasajeros; \$0.10

c) FEFE (Fondo de Estabilización para el Fomento Económico); Impuesto de \$0.16

d) IEC (Impuesto Especial a los Combustibles): Cuando el precio de barril este por debajo de \$50, actualmente no se aplicará. Pero para futuras evaluaciones se deben considerar.

e) El IVA: Que a la fecha es del 13%

**f) Cuantificación impuestos que incluyen los precios por galón de gasolina en El Salvador
(Tipo de Gasolina y Promedio (Regular/Especial))**

**Tabla 17 Total de impuestos que incluyen los precios por galón de gasolina en El Salvador
(Tipo de Gasolina y Promedio (Regular/Especial))**

Tipo Gasolina	FOVIAL	CONTRANS	FEFE	IEC	IVA	Total Impuesto
Diésel	\$0.20	\$0.10	\$0.16	1%	\$0.3978	\$0.8578
Regular	\$0.20	\$0.10	\$0.16	1%	\$0.4277	\$0.8877
Especial	\$0.20	\$0.10	\$0.16	1%	\$0.4602	\$0.9202
Promedio Regular/Especial	\$0.20	\$0.10	\$0.16	1%	\$0.44395	\$0.90395

Una vez calculados los impuestos que implica el consumo por galón de los dos tipos de gasolina, para el caso de Gasolina Regular/Especial (promedio) y Diésel, y contando con los

consumos de cada tipo en base a un histórico de 5 años, se estimará el ingreso por la cantidad de consumo y posteriormente contra la representatividad porcentual de los vehículos que dejarían de circular por reformas a la Ley de Transporte y prohibición por máxima antigüedad de fabricación.

g) Consolidación de estadísticas de consumo de gasolina por galones y tipo de gasolina entre el año 2013 y 2017 (5 años de estadística histórica).

Tabla 18 Consumo de gasolina en galones de 2013 a 2017

Año	Consumo Anual Promedio			Total General
	Diésel	Gasolina Regular	Gasolina Superior	
2013	47,839,493	43,318,232	28,829,109	119,986,834
2014	48,925,546	42,182,719	32,637,359	123,745,624
2015	49,708,417	43,530,246	39,884,158	133,122,821
2016	28,508,937	22,998,672	27,635,428	79,143,037
2017	16,582,121	34,053,188	41,242,377	91,877,686
Consumo Promedio	38,312,903	37,216,611	34,045,686	109,575,200
Consumo Promedio (Regular/Especial)		35,631,149		

Fuente: Dirección de Hidrocarburos y Minas - Ministerio de Economía

h) Cuantificación del ingreso por tributos asociados al precio de la gasolina, en función de consumo de gasolina promedio por tipo de gasolina.

Continuando con la estimación del ingreso por tributación, en base al consumo promedio de cada tipo de gasolina. Se tiene:

Tributo/Tipo Gasolina	Diésel	Regular/Especial	Total
Total de Ingreso por Impuestos	\$ 32,864,808.1934	\$32,208,777.13855	\$65,073,585.33195

i) Cálculo del Impacto Tributario por Regulación de Máxima Antigüedad para Circulación de Vehículos, en función de ingresos por impuestos y representatividad porcentual del tipo de vehículo en el parque vehicular.

Considerando el consumo de Diésel para Camiones y Microbuses; y, de gasolina tipo Regular/Especial (promedio) de los vehículos de tipo Particular, Alquiler, Discapacitado. Se acumulan una representatividad porcentual respectivamente de:

- ✓ Diésel: 1.83% de representatividad porcentual del parque vehicular actual.
- ✓ Regular/Especial: 6.19%, igualmente de representatividad porcentual.

En base a lo anterior, finalmente, se estima el impacto tributario por reajustes a la circulación de vehículos que excedan el año 1998, tomándose 20 años de antigüedad desde su fabricación. Hasta aquellos del año 1985, representando un total de 87,743 sin incluir motocicletas que fueron excluidas del análisis pero que totalizan 7,057 unidades que también habría que incluir en la evaluación como un segundo escenario de evaluación (no ejecutado).

Impacto Tributario por Depuración de Vehículos Tipo Camión y Microbús:	\$ 601,425.99
Impacto Tributario por Depuración de Vehículos Placa P – D – A:	\$1,993,723.30
Total del Impacto Tributario	\$2,595,155.29

4.3.4. Análisis de resultados de evaluación de impacto de tributario por medio de escenarios de alternativas de reformas.

Una vez ejecutado por medio de los dos escenarios prácticos, la evaluación del impacto tributario por cada una de las alternativas de reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se obtuvo vía análisis cuantitativo, basado en estadísticas, extraídas y consolidadas de diferentes medios institucionales, electrónicos o resultado de reuniones, así como, aplicando premisas razonables y cálculos de promedios, que la opción de menor impacto tributario es: **la depuración del parque vehicular, considerando restringir o deshabilitar para circulación, todos aquellos vehículos con mayor antigüedad de 20 años**, a partir de su año de fabricación, con un impacto tributario total de **\$2,595,155.29**, en contraste al impacto por reducción de antigüedad máxima de importación a 7 años que se obtuvo de: **\$3,627,130.78**.

Que representa finalmente una diferencia de **\$1,031,975.49**, que señala e identifica por medio de la cuantificación del impacto, como la reforma de menor costo tributario, **la depuración del parque por medio de la baja de vehículos mayores a 20 años partiendo de su año de fabricación**. Obteniendo finalmente, que la restricción/reforma de ley, asociado a reducir 1 año a la antigüedad máxima de importación tiene el **mayor impacto tributario**, incluyendo otras aristas de análisis relacionadas a temas medio ambientales, seguridad vial, renovación del parque vehicular, etc.

4.3.5. Comprobación de Hipótesis

Partiendo de la hipótesis de investigación (Hi) definida previo a la ejecución de la investigación, que requería aceptar si: La evaluación del impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proveería de información comparativa para la toma de decisiones y selección de la reforma de menor consecuencia tributaria y de mejor aporte

a la solución del crecimiento del parque vehicular en El Salvador. Y en función del análisis de resultados obtenidos anterior, se da por aceptada.

También concluye y comprueba que la hipótesis nula es rechazada como la negación o contradicción de la hipótesis de investigación, ya que la evaluación del impacto tributario por reformas la Ley de Transporte Terrestre, y Tránsito Vial, si provee información que permite la toma de decisiones y selección de la mejor alternativa de control del parque vehicular.

4.4.Premisas y restricciones para la ejecución de casos prácticos

Adicionalmente, a la determinación de la reforma de Ley con mayor impacto tributario, antes descrita en el apartado de análisis de resultados. Es importante, documentar que, los escenarios de evaluación ejecutados, consideraron aspectos que no formaron parte, de impacto tributario para cada una de las opciones evaluadas, que a continuación se indican:

- Reducir 1 año a la antigüedad máxima de importación

Que, no se tomaron cuenta las motos como parte del análisis, ya que el crecimiento de dicho tipo de transporte, es mayoritariamente de compra en estado nuevo, si se realizan importaciones de motocicletas solamente serán motos de marca y modelo exclusivos, que se excluyeron del análisis en ambos escenarios.

El análisis y las propuestas de reforma evaluadas, están exclusivamente enfocadas al artículo 34, inciso a), ya que la regulación del resto de tipos de vehículos tales como: transporte público, pesado y todo aquel que ha quedado ha sido exclusivo del análisis, porque todos esos tipos de vehículos también aplican otro tipo de impuestos y revisiones que exija la ley en el escenario de importación.

- **Depuración del parque por medio de la baja de vehículos mayores a 20 años partiendo de su año de fabricación**

Se consideró que los aportes tributarios que esta parte del parque vehicular aporta por medio de otros impuestos, como por ejemplo el IVA, a través de la compra de repuestos, acciones de reparación o refracción, no tributan cuantificablemente o de interés a los casos de evaluación, ya que, son vehículos que cuya antigüedad solamente permite el cambio repuestos en ventas de segunda mano o de repuestos usados, reparación por medio de mecánicos que no proporcionan facturas o en muy poca importancia en talleres debidamente establecidos.

Asimismo, no se consideraron ingresos derivados de la obligatoria de revisión periódica de vehículos que excedan los 20 años de antigüedad, a partir del año de fabricación. Por ejemplo a lo establecido en el artículo 13 de la Ley de Transporte, para vehículos de transporte de pasajeros especiales, que están obligados a dos revisiones técnicas por año. Que podría de reconsiderarse esta legislación de forma generalizada a dicha porción del parque vehicular, ser un cambio en el impacto tributario por restricción de circulación.

Finalmente, y en base a todo el proceso anterior concluido, tanto con la aplicación de una metodología de investigación apropiada para los objetivos y la búsqueda de respuestas a las preguntas definida previo a la ejecución del proceso, se determinó que es necesario la evaluación de otras alternativas de control al crecimiento del parque vehicular, por medio de reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sean integrales y que no representen un impacto tributario alto, que impacte los ingresos del Estado, pero que también complemente necesidades asociadas a:

1. Aportes de mejoras a la calidad medioambiental del país, reduciendo la contaminación con legislación de tipos de motores y combustión que no degraden los índices de contaminación actuales.
2. Que las mejoras incluyan incentivos compensatorios que generen la venta o cambio de automotores antiguos por carros de edad aceptable y estado físico coherentes a una renovación del parque vehicular.
3. Promoción del uso compartido de transportes privados o menor uso individual de vehículos, con incentivos en compra de combustibles, carriles exclusivos, reconocimientos empresariales o de fomento de uso grupal de transportes.
4. Evaluaciones periódicas obligatorias de vehículos mayores a 20 años de antigüedad, asociados a multas sin pago, estado mecánico completo del vehículo y análisis de posibilidad de cambio.

Capítulo 5: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

Después de realizar la investigación que permitiera la evaluación del impacto tributario generado por las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador y alcanzando los objetivos planteados al inicio de la investigación, se concluye que:

- ✓ El impacto de las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la recaudación tributaria, es cuantificable de forma práctica y aplicativa, por medio de información estadística, estableciendo una metodología asociada a escenarios con premisas derivadas de la legislación actual y que el acceso a la información sea completa y de una forma estructurada en todos los escenarios a evaluar, y, con el apoyo de todas las instituciones asociadas a la reforma en análisis.
- ✓ Al evaluar qué medida tendría mayor impacto entre la reducción de la antigüedad máxima a la importación de vehículos usados y sacar de circulación los vehículos antiguos o en mal estado, la investigación permitió conocer, que la medida que tendrá mayor impacto es, disminuir la máxima antigüedad de importación, por los valores de tributación que estos aportan en los volúmenes actuales de ingreso de vehículos.
- ✓ Que es necesario, a partir de las reformas evaluadas en la ejecución de la investigación, otras alternativas más integrales, para minimizar el impacto tributario, considerando, que el estado debe siempre garantizar los suficientes recursos para garantizar su normal funcionamiento.
- ✓ Las instituciones asociadas, no realizan, estudios de impacto, que documente y cuantifique el impacto de las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la recaudación tributaria.

- ✓ Las instituciones responsables, deberían integrar y converger el análisis del impacto tributario de las reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la recaudación tributaria, que evite contradicciones o vacíos de información en la ejecución de evaluaciones de impacto por las opciones de reformas en evaluación.

5.2.Recomendaciones

- ✓ Aun cuando el impacto tributario de las reformas, pueda ser considerado mínimo, comparado con otros ingresos del Estado, se debe implementar de manera escalonada, iniciando por disminuir los años de fabricación en la importación de 8 a 7 años y luego sacar de circulación los vehículos de más de 20 años de antigüedad y que estén en mal estado.
- ✓ Se debe evaluar una nueva tabla de tributación de tal manera de ajustar los impuestos a los vehículos con años más recientes de fabricación para compensar el impacto financiero producto de las reformas.
- ✓ Siempre es necesario hacer estudios técnicos de impacto independiente la rama del análisis, antes de hacer o proponer una reforma a cualquier ley, máxime si su impacto es financiero o medioambiental.

Se necesita que todas las instituciones que tienen que ver con esta reforma de ley, es decir, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Economía; y finalmente el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial integren y consoliden sus valoraciones técnicas sobre este tema que permita minimizar impactos tributarios negativos.
- ✓ Se necesita evaluar alternativas de reforma que integre estudios de impactos medioambientales, sociales, de salud, entre otras, respecto a la importación y antigüedad de vehículos en circulación, pues, puede ser que el impacto financiero sea mayor en la inversión en la mitigación de aspectos relacionados a las variables antes descritas.
- ✓ Que el presente estudio se considere como referencia para la evaluación de otro tipo de impactos asociados a la problemática, que se busque resolver, por medio de Reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

REFERENCIAS

Alas, R. (20 de Septiembre de 2016). Gobierno evalúa prohibir la importación de autos con más de siete años de antigüedad. El diario de hoy. Recuperado de <http://www.elsalvador.com/noticias/nacional/201185/gobierno-evalua-prohibir-la-importacion-de-autos-con-mas-de-siete-anos-de-antiguedad/>

Corte Suprema de Justicia, El Salvador. (1983). Ley de presupuesto y disposiciones generales. Recuperado de <https://www.asamblea.gob.sv/eparlamento/indice-legislativo/buscador-de-documentos-legislativos/disposiciones-generales-del-presupuesto>

Medina Ramírez, S.; Veloz Rosas, J. (2012). Guía de estrategias para la reducción del uso del auto en ciudades mexicanas. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Guia-de-estrategias-reducir-uso-del-auto.pdf>

Hernández Sampierí, R.; Fernández Collado, C.; Pilar Baptista, L. (2006). Metodología de la Investigación. McGraw Hill – México – 4ta. Edición

Molina, K.; Tobar, G.; García, J. (2016). ¿Auto nuevo o viejo? ¿Qué prefieren los salvadoreños y de dónde los traen?, El diario de hoy. Recuperado de <http://especiales.elsalvador.com/2016/importacion-de-vehiculos>

Paredes G., F. (2011). Presupuesto Público – Aspectos teóricos y prácticos. Recuperado de <http://www.serbi.ula.ve/serbiula/librose/pva/Libros%20de%20PVA%20para%20libro%20digital/presupuesto%20publico.pdf>

Pérez Porto, J. (2018). Definición de gasto público. Recuperado de <https://definicion.de/gasto-publico/>

Pino, R. (2017). Agentes que recaudan impuestos. Recuperado de <http://elmundo.sv/por-cada-vehiculo-importado-nuevo-ingresan-tres-usados/>

Pigou, C. (1932). The Economics of Wealfare. Recuperado de <https://books.google.com.sv/books>

Sierra Bravo, Restituto. (2001). Técnicas de Investigación Social – Teoría y Ejercicios.

Apéndices

Apéndice A

Solicitud de Reforma - Artículo 34

Modificación de Años de Antigüedad de Fabricación para Importación a El Salvador Fase I



VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
DESPACHO OFICIAL



I

Santa Tecla, 4 de mayo de 2017.

Diputada
Margarita Rodríguez
Secretaria de la Comisión de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda Asamblea Legislativa
Presente.

Reciba un cordial saludo de nuestra parte.

En atención a su nota de fecha 21 de abril de 2017, mediante la cual, la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, hace del conocimiento que tiene en estudio expediente número 1422-3-2017-1, que contiene iniciativa de varios Diputados, en el sentido se reforme la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, por lo que solicitan informe en el que amplíe las razones técnicas que justifican la propuesta de reforma presentada, en el sentido del porque se reduce a un año la importación de vehículos al país, así como cualquier otro dato de interés que tenga relación con el fondo de lo solicitado.

En razón de lo anterior se emite la siguiente opinión:

- I. Sobre lo antes referido es preciso hacer hincapié a la necesidad urgente de tomar medidas necesarias ante el incremento del parque vehicular, que ayuden a evitar la importación de más vehículos automotores al país a fin de contrarrestar el congestionamiento vehicular, y tomar medidas oportunas y necesarias a fin de evitar el deterioro al medio ambiente y la calidad de vida y salud de las personas, problemática que afecta a nivel nacional.
- II. Que todo ciudadano que pretenda adquirir un vehículo deberá no afectar el medio ambiente, y para lograr tal objetivo deberá adquirir vehículos importados de siete años de fabricación, los cuales consumen menos gasolina, por la razón que poseen sistemas modernos de combustión, lo cual contribuye a disminuir la contaminación ambiental, a los que actualmente se importan de ocho años de antigüedad de fabricación.

- III. Para no afectar a los importadores de vehículos, ya que la demanda de comprar vehículos importados de siete años de fabricación es menor que otros vehículos de otros años, ya que tales vehículos tiene un costo total de adquisición es mayor, ya que el precio de dichos vehículos es mayor, y se paga más impuestos, por lo tanto el precio de tales vehículos será más alto que otros vehículos más antiguos que sean importados. Esta razón económica hará que la demanda de compra de dichos vehículos disminuya por su costo y desmotivara la importación de vehículos usados de siete años de fabricación de antigüedad, los cuales contaminarían en menor grado el medio ambiente.

- IV. Por las razones antes expuestas se considera que la propuesta de Decreto remitida a ese Organó del Estado es viable en el sentido que es necesario tomar las medidas necesarias en razón del aumento del parque vehicular y de las emisiones de gases generadas por los vehículos, lo que tiene un impacto negativo en la atmosfera, incrementando el efecto invernadero lo cual repercute directamente en el calentamiento global y el cambio climático como una consecuencia globalizada, dicha condición también genera problemas en medio ambiente y en la de salud de las personas.

Es por lo antes referido esta instancia solicita que la propuesta remitida a ese Organó de Estado sea tomada en cuenta y en consecuencia sea aprobada.

Sin otro en particular, atentamente remito.

Lic. Nelson Napoleón García Rodríguez
VICEMINISTRO DE TRANSPORTE

Apéndice B
UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
MAESTRIA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA

GUIA DE ENTREVISTA

Análisis del Impacto Tributario por reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador

OBJETIVO

La presente guía de entrevista, tiene como objetivo, la obtención de información cualitativa o datos que permitan determinar el impacto tributario por reformas a, la LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE EL SALVADOR, la cual durante el desarrollo nos referiremos como LEY DE TRANSPORTE.

INDICACIONES

Todas las preguntas que componen la guía, son de tipo CUALITATIVA; que deberán ser contestadas por las autoridad(es) designada(s) por la institución definida como fuente primaria, a quien se dirija, de relevancia para la “EVALUACIÓN DEL IMPACTO TRIBUTARIO POR REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE”.

1. Mencione cual es el rol de la institución ante Reformas de Ley que impacten el ingreso por tributación.

2. Mencione si la institución cuenta y/o ejecuta evaluaciones de impacto tributario por/durante el análisis/estudio de Reformas a la Ley de Transporte?

3. Es posible describir/detallar, como se ejecuta/ejecutaría la evaluación del impacto tributario para reformas de Ley, por parte de la institución.

4. Quién ejecuta o ejecutaría dicha evaluación del impacto y en base a qué información.

5. Mencione, que impactos considera en la recaudación tributaria por reformas a la Ley de Transporte, asociadas a:

Por disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)

Por Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máxima de antigüedad)

6. Es posible brindar una cuantificación global del impacto, sea este positivo o negativo; en función del rol institucional, a raíz de Reformas a la Ley de Transporte, asociadas:

Por disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)

Por Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máxima de antigüedad)

7. De presentarse una solicitud de evaluación y selección entre las opciones de Reforma anteriores, cual considera que tendrá menor impacto tributario y ¿Por qué?:

8. Es posible explicar, cuál es/sería el proceso de comunicación del impacto tributario que tiene cada una de las alternativas de reforma a la Ley de Transporte, listadas anteriores, a entidades tales como: Ministerio de Economía / Ministerio de Hacienda o en todo caso al Viceministerio de Transporte como solicitante.

9. Favor comentar con breve detalle, dos reformas a la ley de transporte (diferente a las antes mencionadas), que busquen reducir el parque vehicular de El Salvador, que podrían tener menor impacto tributario.

10. Es posible mencionar o explicar medidas de reajuste (elegibles) que compensen el impacto tributario por reformas a la Ley de Transporte, asociadas a:

Disminución de Máxima Antigüedad de Importación (a 7 años, actualmente 8)

Restricción de Circulación (Ejemplo 25 años máximos de antigüedad previ6 a dar de baja)

11. Mencione 6 explique, que indicadores de monitoreo/seguimiento del impacto tributario posterior a una reforma de Ley que afecte directamente el ingreso tributario, se implementan/implementar6a, en actividades asociadas a la instituci6n.

PREGUNTA PARA VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

Mencion6, cu6l ser6a la edad m6xima de antigüedad que se permitir6a, ante una Reforma a la Ley de Transporte como alternativa de Depuraci6n del Parque Vehicular (Baja del Padr6n Vehicular).
Respuesta en Años y ¿Por qu6?

_____ Años

Apéndice C

Crecimiento de Parque Vehicular de El Salvador por año - diferencial cuantitativo y porcentual

Año	Parque Vehicular	Diferencial	Variación Porcentual (crecimiento o baja)
2008	673,227		
2009	694,459	21,232	3.0%
2010	712,750	18,291	2.6%
2011	734,930	22,180	3.1%
2012	770,231	35,301	4.8%
2013	814,231	44,000	5.4%
2014	864,006	49,775	6.1%
2015	925,448	61,442	7.1%
2016	1,008,078	82,630	8.9%
2017	1,095,193	87,115	7.9%

Fuente: Viceministerio de Transporte – Unidad de Comunicaciones.

Apéndice D
Padrones de Vehículos inscritos a Diciembre entre 2013 y 2017

A Diciembre 2016

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
PADRON DE VEHICULOS INSCRITOS HASTA DICIEMBRE/2016



11/01/2017 08:59:40

Pag. 1/1

Año 2016 Mes 12


DEPARTAMENTO	A	AB	C	CC	CD	CR	D	M	MB	MI	N	O	P	PR	R	RE	V	CANTIDAD
SONSONATE	139	608	3,422		0	0	3	11,214	88	0	138	0	30,800		0	1,627		48,039
SAN VICENTE	40	211	1,357		0	0	0	4,223	17	0	87	0	12,231		0	50		18,216
USulután	223	209	1,864		0	0	0	13,003	89	0	92	0	26,198		0	174		41,852
CABAÑAS	4	181	1,049		0	0	0	5,158	56	0	82	0	11,006		0	71		17,607
LA UNION	157	357	1,965		0	0	0	6,415	37	0	77	0	22,187		0	123		31,318
MORAZAN	19	85	1,443		0	0	0	5,380	18	0	96	0	12,260		0	121		19,422
CUSCATLAN	54	230	1,066		0	0	2	5,522	51	0	84	0	15,209		0	103		22,321
LA PAZ	69	302	1,504		0	0	0	8,296	124	0	124	0	23,045		0	291		33,755
SAN MIGUEL	1,193	564	3,893		0	0	0	19,208	200	0	138	0	51,525		0	410		77,131
SAN SALVADOR	3,407	2,161	14,917	41	209	89	101	71,133	1,810	340	9457	1	303,851		0	5,365	260	413,142
CHALATENANGO	139	232	1,783		0	0	1	8,883	22	0	142	0	17,770		0	94		29,066
AHUACHAPAN	4	232	1,863		0	0	3	9,884	145	0	82	0	19,940		0	181		32,334
SANTA ANA	93	729	3,585		0	0	3	19,864	271	0	225	0	58,170		0	461		83,401
LA LIBERTAD	305	863	7,491	30	382	0	29	21,847	572	201	1246	0	104,683		0	2,758	67	140,474
Total:	5,846	6,964	47,202	71	591	89	142	210,030	3,500	541	12,070	1	708,875	0	0	11,829	327	1,008,078

Fuente: <http://www.transparencia.gob.sv/institutions/vmt/documents/estadisticas>

A Diciembre / 2017

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

PADRON DE VEHICULOS INSCRITOS HASTA DICIEMBRE/2017


 Pág. 1/1

04/01/2018 09:20:49

Año 2017 Mes 12

DEPARTAMENTO	A	AB	C	CC	CD	CR	D	M	MB	MI	N	O	P	PR	R	RE	V	CANTIDAD
SONSONATE	142	610	3,516		0	0	3	13,887	91	0	139	0	32,745		0	1,801		52,934
SAN VICENTE	47	210	1,388		0	0	0	5,195	12	0	91	0	13,198		0	54		20,195
USulután	216	195	1,890		0	0	0	15,627	80	0	95	0	28,228		0	164		46,495
CABANAS	5	197	1,068		0	0	0	6,570	57	0	84	0	11,869		0	73		19,923
LA UNIÓN	166	361	1,960		0	0	0	7,955	35	0	76	0	23,491		0	123		34,161
MORAZÁN	21	88	1,511		0	0	0	6,813	18	0	99	0	13,308		0	145		21,802
CUSCATLÁN	54	212	1,069		0	0	2	7,035	58	0	85	0	16,715		0	169		25,399
LA PAZ	76	310	1,566		0	0	0	10,426	127	0	130	0	25,065		0	316		38,016
SAN MIGUEL	1,249	576	3,939		0	0	0	22,275	207	0	146	0	54,633		0	453		83,478
SAN SALVADOR	3,278	2,216	15,315	38	199	101	107	81,352	1,843	357	9957	1	320,076		0	5,657	258	440,755
CHALATENANGO	141	225	1,813		0	0	2	10,924	19	0	144	0	19,249		0	102		32,619
AHUACHAPÁN	4	230	1,689		0	0	3	12,508	146	0	84	0	21,609		0	207		36,680
SANTA ANA	94	718	3,701		0	0	3	24,022	274	0	226	0	61,861		0	469		91,366
LA LIBERTAD	284	898	7,678	29	397	0	32	26,518	568	212	1249	0	110,528		0	2,904	68	151,364
Total	5,777	7,042	48,301	67	596	101	152	250,907	3,536	569	12,605	1	752,576	0	0	12,637	326	1,095,193

Fuente: Viceministerio de Transporte / Unidad de Comunicaciones

Apéndice E

Estadísticas de Importación por Tipo de Vehículos y Años entre 2013 y 2017

Año 2013

Clase veh / Depto	AHUACHAPAN	CABAÑAS	CHALATENANGO	CUSCATLAN	LA LIBERTAD	LA PAZ	LA UNION	MORAZAN	SAN MIGUEL	SAN SALVADOR	SAN VICENTE	SANTA ANA	SONSONATE	USULUTAN	Total
ALQUILER	5	3	132	59	319	69	143	15	1095	3621	40	81	137	209	5928
AMBULANCIA	1		2	1	11	1		1	9	132	1	1	4	1	165
AUTOBUS	18	1	6	30	142	37	15	3	16	323	5	30	68	6	700
AUTOBUS (Trans)	216	173	227	236	883	283	351	76	547	2032	206	671	562	203	6666
AUTOMOVIL	7424	3410	5856	5753	60540	8107	5909	3102	20712	187603	4160	28200	13199	9306	363481
CABEZAL	162	57	89	147	2096	230	123	87	353	3296	60	647	1100	133	8580
CAMION LIVIANO	816	643	692	788	3620	1124	534	456	1424	9577	550	1712	1443	960	24339
CAMION PESADO	1596	954	1665	841	4722	1226	1848	1261	9328	11078	1282	2612	1925	1734	36272
CUADRIMOTO	56	13	23	3	146	5	25	14	47	244		64	31	18	689
MICROBUS	328	249	360	396	2067	630	730	243	1360	7641	206	1185	513	529	16645
MICROBUS (Trans)	140	63	24	45	531	117	38	19	190	1684	15	256	84	93	3292
MOTOCICLETA	4160	2446	4903	2280	12136	3698	3060	2825	11110	18921	1892	10362	5289	6808	109290
PANEL	128	57	129	168	2136	209	94	50	458	6504	68	550	247	148	10946
PICK UP	8065	5172	8210	5957	21879	9484	12490	6671	19697	55551	5267	18013	10750	11532	198138
REMOLQUE	111	50	74	87	1541	217	111	58	282	3019	42	336	1107	125	7160
REMOLQUE <15	8	1	2	2	73	1	2		10	195	1	18	15	2	336
REMOLQUE >15	24	3	20	14	879	29	18	22	70	1170	17	125	229	30	2650
REPARADOR										1					1
TRICIMOTO	642	173	167	78	471	146	171	78	276	474	49	359	105	284	3473
VENDEDOR (Auto)					65					260					325
Total	23900	13466	21981	16285	114257	25608	75662	14981	60992	333526	14061	65422	36808	32121	799070

Año 2014

Clase veh / Depto	AHUACHAPAN	CABAÑAS	CHALATENANGO	CUSCATLAN	LA LIBERTAD	LA PAZ	LA UNION	MORAZAN	SAN MIGUEL	SAN SALVADOR	SAN VICENTE	SANTA ANA	SONSONATE	USULUTAN	Total
ALQUILER	5	4	135	61	323	70	144	15	1103	3666	40	83	138	211	5998
AMBULANCIA	1		2	1	11	1		1	9	132	1	1	4	1	165
AUTOBUS	20	1	7	33	152	39	17	4	17	338	5	32	72	6	743
AUTOBUS (Trans)	236	183	233	251	926	299	363	83	571	2170	217	730	618	212	7092
AUTOMOVIL	7804	3552	6137	6011	64170	8383	6183	3227	21987	198931	4574	29745	13771	9892	384367
CABEZAL	171	67	93	153	2185	246	127	96	372	3503	64	699	1166	142	9084
CAMION LIVIANO	837	647	711	812	3840	1177	556	478	1485	10133	561	1778	1511	996	25522
CAMION PESADO	1629	968	1682	869	4874	1251	1872	1278	3398	11448	1321	2866	1958	1762	37176
CUADRIMOTO	59	13	25	4	158	7	28	15	50	263	1	70	37	19	749
MICROBUS	338	251	364	402	2156	656	746	252	1386	8042	208	1214	521	531	17068
MICROBUS (Trans)	147	63	25	48	560	133	43	19	194	1783	16	275	48	95	3489
MOTOCICLETA	5168	2918	5324	2940	14591	4707	3779	3284	13566	47151	2382	12563	6489	8477	133339
PANEL	134	61	134	176	2221	217	106	63	488	6940	72	576	260	155	11603
PICK UP	8144	5214	8275	5387	22357	9551	12604	6741	20030	56859	5309	18239	10876	11650	201236
REMOLQUE	116	58	78	87	1623	230	114	61	300	3340	43	346	1141	129	7666
REMOLQUE <15	8	1	2	2	73	1	2		10	195	1	18	15	2	330
REMOLQUE >15	24	3	20	14	879	29	18	22	70	1170	17	125	229	30	2650
REPARADOR										1					1
TRICIMOTO	645	175	170	76	476	152	180	85	291	514	51	366	112	297	3592
VENDEDOR (Auto)					65					260					325
Total	25486	14130	23417	17329	121640	27149	26982	15724	65327	356839	14883	69726	39006	34607	852195

Nota: Los datos están actualizados hasta el 21 de Octubre de 2014

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
PADRON DE VEHICULOS INSCRITOS HASTA OCTUBRE/2015



Año 2015 Mes 10

DEPARTAMENTO	A	AB	C	CC	CD	CR	D	M	MB	MI	N	O	P	PR	R	RE	V	CANTIDAD
SONSONATE	136	616	3,216		0	0	2	8,422	91	0	125	0	28,432		0	1,475		42,516
SAN VICENTE	41	219	1,376		0	0	0	3,156	17	0	71	0	11,361		0	65		16,308
LA UNION	149	359	1,976		0	0	0	4,987	41	0	72	0	20,932		0	126		28,642
USulután	215	210	1,872		0	0	0	10,722	91	0	70	0	24,500		0	171		37,851
CABAÑAS	4	178	1,018		0	0	0	3,854	65	0	79	0	10,152		0	71		15,421
MORAZAN	19	85	1,371		0	0	0	4,188	19	0	82	0	11,343		0	99		17,206
CUSCATLAN	57	243	1,027		0	0	3	3,964	48	0	73	0	13,659		0	94		19,168
LA PAZ	69	302	1,460		0	0	0	6,210	128	0	113	0	21,074		0	253		29,619
SAN MIGUEL	1,145	570	3,788		0	0	0	16,250	200	0	121	0	47,857		0	392		70,323
SAN SALVADOR	3,585	2,136	14,471	39	203	85	91	57,589	1,788	319	8957	1	285,019		0	4,901	263	379,418
CHALATENANGO	132	231	1,774		0	0	0	6,897	26	0	133	0	16,411		0	95		25,699
SANTA ANA	88	731	3,545		0	0	3	15,589	275	0	204	0	54,131		0	485		75,051
AHUACHAPAN	5	234	1,797		0	0	3	7,220	147	0	76	0	18,214		0	162		27,858
LA LIBERTAD	319	902	7,176	27	350	0	25	17,793	562	206	1,187	0	97,912		0	2,686	67	129,212
Total	6944	7018	45867	66	553	85	127	166823	3498	525	11374	1	660997	0	0	11085	330	914292

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
PADRON DE VEHICULOS INSCRITOS HASTA DICIEMBRE/2016



11/01/2017 08:59:40

Pag. 1/1

Año 2016 Mes 12

DEPARTAMENTO	A	AB	C	CC	CD	CR	D	M	MB	MI	N	O	P	PR	R	RE	V	CANTIDAD
SONSONATE	139	608	3,422		0	0	3	11,214	88	0	138	0	30,800		0	1,627		48,039
SAN VICENTE	40	211	1,357		0	0	0	4,223	17	0	87	0	12,231		0	50		18,216
USulután	223	209	1,864		0	0	0	13,003	89	0	92	0	26,198		0	174		41,852
CABAÑAS	4	181	1,049		0	0	0	5,158	56	0	82	0	11,006		0	71		17,607
LA UNION	157	357	1,965		0	0	0	6,415	37	0	77	0	22,187		0	123		31,318
MORAZAN	19	85	1,443		0	0	0	5,380	18	0	96	0	12,260		0	121		19,422
CUSCATLAN	54	230	1,066		0	0	2	5,522	51	0	84	0	15,209		0	103		22,321
LA PAZ	69	302	1,504		0	0	0	8,296	124	0	124	0	23,045		0	291		33,755
SAN MIGUEL	1,193	564	3,893		0	0	0	19,208	200	0	138	0	51,525		0	410		77,131
SAN SALVADOR	3,407	2,161	14,917	41	209	89	101	71,133	1,810	340	9457	1	303,851		0	5,365	260	413,142
CHALATENANGO	139	232	1,783		0	0	1	8,883	22	0	142	0	17,770		0	94		29,066
AHUACHAPAN	4	232	1,863		0	0	3	9,884	145	0	82	0	19,940		0	181		32,334
SANTA ANA	93	729	3,585		0	0	3	19,864	271	0	225	0	58,170		0	461		83,401
LA LIBERTAD	305	863	7,491	30	382	0	29	21,847	572	201	1246	0	104,683		0	2,758	67	140,474
Total:	5,846	6,964	47,202	71	591	89	142	210,030	3,500	541	12,070	1	708,875	0	0	11,829	327	1,008,078

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

PADRON DE VEHICULOS INSCRITOS HASTA DICIEMBRE/2017



04/01/2018 09:20:49

Pag.1/1

Año 2017 Mes 12

DEPARTAMENTO	A	AB	C	CC	CD	CR	D	M	MB	MI	N	O	P	PR	R	RE	V	CANTIDAD
SONSONATE	142	610	3,516		0	0	3	13,887	91	0	139	0	32,745		0	1,801		52,934
SAN VICENTE	47	210	1,388		0	0	0	5,195	12	0	91	0	13,198		0	54		20,195
USulután	216	195	1,890		0	0	0	15,627	80	0	95	0	28,228		0	164		46,495
CABAÑAS	5	197	1,068		0	0	0	6,570	57	0	84	0	11,869		0	73		19,923
LA UNIÓN	168	361	1,960		0	0	0	7,955	35	0	76	0	23,491		0	123		34,167
MORAZÁN	21	86	1,511		0	0	0	6,813	18	0	99	0	13,309		0	145		21,802
CUSCATLÁN	54	212	1,069		0	0	2	7,085	58	0	85	0	16,715		0	188		25,399
LA PAZ	78	310	1,566		0	0	0	10,426	127	0	130	0	25,065		0	316		38,016
SAN MIGUEL	1,249	576	3,939		0	0	0	22,275	207	0	146	0	54,633		0	453		83,478
SAN SALVADOR	3,278	2,216	15,315	88	199	101	107	81,352	1,843	357	9957	1	320,076		0	5,657	258	440,755
CHALATENANGO	141	225	1,813		0	0	2	10,924	19	0	144	0	19,249		0	102		32,619
AHUACHAPÁN	4	230	1,899		0	0	3	12,508	146	0	84	0	21,609		0	207		36,680
SANTA ANA	94	716	3,701		0	0	3	24,022	274	0	226	0	61,861		0	489		91,368
LA LIBERTAD	284	898	7,876	29	387	0	32	26,518	589	212	1249	0	110,528		0	2,904	68	151,384
Total	5,777	7,042	48,301	67	595	101	150	250,907	3,536	569	12,605	1	752,576	0	0	12,637	326	1,095,193

Apéndice F
Resolución RINS No. 002/2018
Solicitud de Entrevista a Ministerio de Economía de El Salvador



RINS No. 002/2018

LA DIRECCIÓN DE TRANSPARENCIA, ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA, San Salvador, a las trece horas nueve minutos, del día dieciséis de febrero del año dos mil dieciocho.

Vista la solicitud de acceso a la información número MINEC-2018-0070, presentado por el señor **Abraham Alvarenga Mejía**, de fecha doce de febrero de dos mil dieciocho; que de manera sucinta reza: "Para efectos académicos necesito me contesten una encuesta, es para sustentar nuestro estudio de postgrado en la Universidad de El Salvador. El documento se anexa en la sección "documento de identidad opcional"." (Sic).

En análisis preliminar, ésta Dirección ha realizado una revisión del marco jurídico institucional: Reglamento del Órgano Ejecutivo, Reglamento Interno del Ministerio de Economía, así como de la demás normativa legal aplicable a esta Institución; se determinó que entre la competencia y atribuciones de este ente no se encuentra estipulada el contar con la información específica de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial de El Salvador, solicitada por el señor **Abraham Alvarenga Mejía**.

POR TANTO: Con base a lo estatuido en los arts. 65,68 inc. 2o. y 72 de la Ley de Acceso a la Información Pública y el art. 49 del Reglamento de la Ley de Acceso a la Información Pública ésta Dirección se declara no competente para conocer de la petición; en consecuencia, **RESUELVE: INSTRÚYASE** al señor **Abraham Alvarenga Mejía**, que su solicitud de acceso a la información puede remitirla ante la Licda. **Karen Vanessa Alvarenga Rivas**, Oficial de Información del **Viceministerio de Transporte (VMT)**, Km. 9 1/2, Carretera al Puerto de La Libertad frente a TECUN, Santa Tecla, La Libertad, correo electrónico oir.vmt@mop.gob.sv, teléfono 2133-3607, quien puede brindar información por ser ente obligado y facultado para conocer solicitudes de dicha índole. **NOTIFIQUESE.**

Oficial de Información



Apéndice G

Marcos Regulatorios Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 12.- Los vehículos automotores regulados por esta Ley serán:

- 1) Livianos de pasajeros: a- Automóviles; b- Microbuses; c- las motocicletas de dos ruedas; d- las tricimotos, que son las motocicletas de tres ruedas y las cuádrimotos, que son las motocicletas de cuatro ruedas.
- 2) Livianos de carga: a- Pick-ups y paneles; b- Camiones hasta de tres toneladas de capacidad.
- 3) Pesados de pasajeros: a- Autobuses de todo tipo y clase; b- Otros de tecnología diferente que a futuro se utilicen.

Art. 34 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, “para la distinción de los vehículos automotores, se antepondrá al número de la placa, las letras mayúsculas respectivas”. Entre ellas se encuentran:

“O” es Oficial

Será solamente usada por los vehículos de los Presidentes de los Tres Órganos del Estado, del Vicepresidente de la República, de los Ministros y Viceministros de Estado y el que está al servicio del Señor Arzobispo de San Salvador.

“CD” es Cuerpo Diplomático

Pertenecerá a todos los vehículos que pertenecen a las representaciones de organismos internacionales o diplomáticos acreditados en El Salvador. Son de fondo amarillo con letras negras.

“CC” es Cuerpo Consular

Pertenecerá a todos los vehículos que pertenecen a los miembros del Cuerpo Consular acreditado en el país. Se refiere a las embajadas dentro de El Salvador. El fondo es amarillo, pero las letras son negras.

“MI” de Misión Internacional

Matrículas que se extienden a las Misiones Internacionales, sus funcionarios y empleados no residentes, con las cuales el Gobierno de El Salvador, haya firmado convenios o contratos.

“N” es Nacional

Usada por todos los vehículos del estado que no sean diferenciados por “O”, “CD”, “CC”, “PNC” y “E”.

“PNC” de Policía Nacional Civil

Ocupada por todos los vehículos de la Policía Nacional Civil, aunque por lo general ocupan la placa de “Nacional”.

“E” de Ejército

Pertenece a todos los vehículos que pertenecen al ejército salvadoreño, es decir, la Fuerza Armada de El Salvador.

“P” es Particular

La usan todos los vehículos automotores de los particulares, que no forman parte del gobierno salvadoreño. El fondo es la bandera de El Salvador, las letras son negras.

“A” de Alquiler

Son aquellos vehículos livianos de pasajeros autorizados para el transporte remunerado de personas, por lo general dentro de esta placa están comprendidos los taxis. Se caracterizan por tener fondo azul con letras amarillas.

“C” de Camión

Utilizada por camiones de todo tipo. Es de fondo de bandera de El Salvador con letras negras.

“V” de Vendedor

Solamente usada por las agencias vendedoras de vehículos formalmente establecidas. Usarán placas especiales para que puedan circular los automotores para demostrarlos. Si las utilizan para otros fines, tendrá como consecuencia el decomiso de dicha placa y una multa. El fondo es la bandera de El Salvador, las letras son negras.

“PR” de Provisional

Solo se emitirán para cuando el vehículo circulo bajo el Régimen de Importación Temporal, extranjero; cuando se importen, en forma definitiva, vehículos usados matriculados en el extranjero; cuando se importen vehículos nuevos por personas naturales o jurídicas y que no estén legalmente constituidas y autorizadas como agencias distribuidoras de vehículos automotores; y cuando se matricule o transfiera un vehículo y que, por cualquier causa, no le han sido entregadas placas definitivas.

Podrán utilizarse hasta que finalice el período de circulación o sus prórrogas. Otra variante es que tengan la letra correspondiente al automotor, pero bajo el número de placa se encuentra la palabra “provisional”. El fondo es blanco, las letras negras.

“T” de Tráiler

Para los vehículos sin eje delantero, semiarticulados y destinados a ser arrastrados por un automotor.

“RE” de Remolque

Para los vehículos articulados sin propulsión, ni sistema de frenos propio destinados a ser arrastrados por un automotor. El fondo es de la bandera de El Salvador, las letras son negras.

“AB” de Autobús

Utilizada por los vehículos pesados de pasajeros de uso para el transporte remunerado colectivo de pasajeros.

“MB” de Microbús de Transporte Público de Pasajeros

Vehículos livianos de pasajeros, con capacidad para transportar de 12 a 30 pasajeros y que se dedican al servicio público de transporte remunerado.

“F” de Furgoneta

Solamente para furgonetas, un tipo automotor más grande que los microbuses, pero más pequeños que los camiones. Generalmente, utilizados para el transporte de servicios de una compañía.

“M” de Motos

Utilizada para todas las motos, motobicicletas, motonetas y “sidecars”. El fondo es de la bandera de El Salvador, las letras son negras.

“D” de Discapacitados

Aquellos vehículos a motor adaptados para ser conducidos por personas con impedimentos físicos o discapacitadas. Su diseño es de fondo azul con letras blancas.

Apéndice H
Ley de Regulación de Antigüedad de Importación por Tipo de Vehículo

Art. 34.- LOS VEHÍCULOS DEDICADOS AL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, NO DEBERÁN EXCEDER DE LOS VEINTE AÑOS DE FABRICACIÓN.

(22) LOS VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE SELECTIVO DE PASAJEROS DEBERÁN CUMPLIR CON LAS NORMAS DE CONDUCCIÓN A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 13 DE LA PRESENTE LEY Y ADEMÁS SOMETERSE POR LO MENOS A DOS REVISIONES TÉCNICAS VEHICULARES POR AÑO.

ESTA DISPOSICIÓN SERÁ APLICABLE TAMBIÉN A LAS UNIDADES DESTINADAS AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

(10) (22) SE PROHÍBE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN RAZÓN DE SU ANTIGÜEDAD, DE:

- a) LIVIANOS DE PASAJEROS Y DE CARGA, QUE TENGAN MÁS DE 8 AÑOS DE FABRICACIÓN;
- b) PESADOS DE PASAJEROS QUE TENGAN MÁS DE 10 AÑOS DE FABRICACIÓN; Y
- c) PESADOS DE CARGA QUE TENGAN MÁS DE 15 AÑOS DE FABRICACIÓN. (3) (5) (22)

EL AÑO DE FABRICACIÓN DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR, SE DETERMINARÁ A PARTIR DEL AÑO DEL MODELO DEL VEHÍCULO QUE SE ESTIPULE EN EL TÍTULO DE PROPIEDAD, TARJETA DE CIRCULACIÓN O DOCUMENTO EQUIVALENTE, EMITIDO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL PAÍS DE PROCEDENCIA.

DE NO CONTARSE CON LA ANTERIOR DOCUMENTACIÓN, EL AÑO DE FABRICACIÓN SE DETERMINARÁ A PARTIR DEL DÉCIMO DÍGITO DEL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR (VIN), O POR LOS MÉTODOS TÉCNICOS APLICABLES POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS. PARA ÉSTE FIN, EL NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR, SERÁ VERIFICADO POR EL PERSONAL DE LA DIVISIÓN DE PROTECCIÓN AL TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL. QUEDAN EXENTOS DE ÉSTA DISPOSICIÓN, LAS RASTRAS Y REMOLQUES, LOS VEHÍCULOS DE COLECCIÓN, LOS ADQUIRIDOS O DONADOS AL ESTADO E INSTITUCIONES DE SERVICIO PÚBLICO O DE BENEFICIENCIA Y LAS DE CARÁCTER RELIGIOSO DEBIDAMENTE LEGALIZADAS, LOS DE USO EXCLUSIVO PARA MINUSVÁLIDOS O DISCAPACITADOS, ASÍ COMO LOS DE USO AGRÍCOLA, TERRACERÍA INDUSTRIAL Y LOS VEHÍCULOS UNIDOS A PLANTAS ELÉCTRICAS, PERFORADORAS DE POZO Y PURIFICADORAS DE AGUA. (3) (22) (23) TODOS LOS VEHÍCULOS USADOS QUE SEAN INTRODUCIDOS CON LAS ANTERIORES EXENCIONES, PARA MATRICULARSE, ESTARÁN SUJETOS A LOS REQUISITOS QUE ESTA LEY Y SUS REGLAMENTOS ESPECIFIQUEN Y A UNA REVISIÓN TÉCNICA MECÁNICA, LA CUAL LA REALIZARÁ EL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE O LAS PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS QUE AUTORICE, SINO LA APRUEBAN NO SERÁN APTOS PARA LA CIRCULACIÓN EN EL PAÍS. (22)

Apéndice I
Precios de Subasta Vehículos Usados para Importación a El Salvador

Promedio: \$1,536.00 (precio de compra en subastas)

2010 TOYOTA COROLLA BASE

Buy It Now Price : \$1,250 USD

2010 FORD FUSION SE

Buy It Now Price : \$650 USD

2010 HONDA CIVIC EXL

Buy It Now Price : \$750 USD

2010 HONDA CIVIC LX

Buy It Now Price : \$1,350 USD

2010 HONDA ACCORD LX

Buy It Now Price : \$1,300 USD

2010 FORD FLEX LIMITED

Buy It Now Price : \$1,800 USD

2010 MAZDA CX-9

Buy It Now Price : \$1,700 USD

2010 CHRYSLER TOWN & COUNTRY TOURING

Buy It Now Price: \$1,800 USD

2010 FORD FOCUS SEL

Buy It Now Price: \$700 USD

2010 NISSAN ROGUE S

Buy It Now Price: \$1,450 USD

2010 TOYOTA COROLLA BASE

Buy It Now Price: \$1,950 USD

2010 KIA FORTE EX

Buy It Now Price: \$1,150 USD

2010 HONDA CIVIC LX

Buy It Now Price: \$1,900 USD

2010 CADILLAC CTS PERFORMANCE COLLECTION

Buy It Now Price: \$2,000 USD

2010 FORD EXPLORER EDDIE BAUER
Buy It Now Price: \$2,850 USD

2010 HONDA ACCORD EXL
Buy It Now Price: \$3,000 USD

2010 BUICK LUCERNE CXL
Buy It Now Price: \$900 USD

2010 CHRYSLER SEBRING LIMITED
Buy It Now Price: \$450 USD

2010 KIA FORTE EX
Buy It Now Price: \$750 USD

2010 FORD ESCAPE HYBRID
Buy It Now Price: \$1,750 USD

2010 NISSAN MAXIMA S
Buy It Now Price: \$1,300 USD

2010 MAZDA 3 I
Buy It Now Price: \$900 CAD

2010 MITSUBISHI LANCER ES/ES SPORT
Buy It Now Price : \$2,500 USD

2010 NISSAN ROGUE S
Buy It Now Price: \$2,300 USD

2010 LEXUS IS 350
Buy It Now Price: \$2,600 USD

2010 FORD FUSION SEL
Buy It Now Price: \$1,800 USD

2010 HONDA ACCORD LXP
Buy It Now Price: \$1,000 USD

2010 DODGE JOURNEY SXT
Buy It Now Price: \$1,150 USD

2010 CHEVROLET MALIBU 1LT
Buy It Now Price: \$900 USD

Fuente: <https://www.copart.com/>

Apéndice J
Acuerdo No. 413 Determinación de la Fórmula de Precios de Consumidor de los
Hidrocarburos en El Salvador



San Salvador, 28 de abril de 2011

ACUERDO N° 413

EL ÓRGANO EJECUTIVO EN EL RAMO DE ECONOMÍA

CONSIDERANDO:

- I. Que el literal a) del artículo 4-E de la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo, señala que este Ministerio establecerá por medio de Acuerdo Ejecutivo, una fórmula de referencia mediante la cual se dará seguimiento a los precios de las gasolinas y diesel en el mercado local.
- II. Que por medio del Acuerdo Ejecutivo No. 217 del 19 de febrero del 2009, publicado en el Diario Oficial No. 35, Tomo 382, del veinte del mismo mes y año, se estableció la fórmula para determinar el precio de referencia al público en estaciones de servicio, que se encuentra vigente en la actualidad.
- III. Que se efectuó una revisión integral de dicha fórmula con el objeto de transparentar los elementos que integran la misma lo cual beneficiará directamente al consumidor de gasolinas y diesel.
- IV. Que es necesario cumplir con la disposición constitucional respecto a fomentar y proteger la iniciativa y propiedad privada en función social, dentro de las condiciones necesarias para acrecentar la riqueza nacional y para asegurar los beneficios de ésta al mayor número de habitantes del país, por lo tanto hay que establecer una nueva fórmula de referencia de gasolinas y diesel y derogar el Acuerdo N° 217 antes citado;

POR TANTO:

En uso de las facultades que confiere la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Productos de Petróleo,

ACUERDA:

- 1º. Establécense como fórmula para determinar el precio de referencia al público de las gasolinas y diesel en estaciones de servicio del mercado local, la siguiente:

$$PC = PCIF + CI + FL + MM + MMin. + T$$

En donde:

- PC : Precio Consumidor en estación de servicio,
PCIF : Precio CIF para cada producto,
CI : Costos de Internación,
FL : Flete Local para cada zona del país,
MM : Margen del Mayorista, (importador-distribuidor),
MMin. : Margen del Minorista, (estación de servicio),
T : Tributos

Todos los cálculos se efectuarán en dólares de los Estados Unidos de América por galón, utilizando tres decimales y aproximando el último dígito.

PRECIO CIF

Se define como Precio CIF, el siguiente:

$$PCIF = PFOB + AC + FM + PT + SM$$

En donde:

- PFOB : Precio FOB de cada producto,
AC : ajuste por calidad,
FM : Flete marítimo,
PT : Pérdidas en tránsito
SM : Seguro marítimo,

Precio FOB del producto. El precio FOB de las gasolinas y diesel será el promedio simple de los datos efectivamente publicados por el PLATT'S GLOBAL ALERT, para la Costa del Golfo de los

Alameda Juan Pablo II y Calle Guadalupe Edificio C1 - C2,
Centro de Gobierno, San Salvador, El Salvador, C.A.
Teléfono (PBX): (503) 2247-5600



Ministerio de Economía

Estados Unidos de América, bajo el título "PLATT'S GULF COAST SPOT ASSESSMENTS-
Waterborne", durante las cuatro, (4) semanas anteriores a la fecha del cálculo del precio de
referencia, para el diesel y las gasolinas, respectivamente.

Para el caso de la gasolina especial, el precio de referencia del mercado internacional es el de la
UNL-93 con el RVP más cercano a 10, para el caso de la gasolina regular, es el de la UNL-87 con el
RVP más cercano a 10, y para el caso del Diesel, es el DO No. 2.

En caso de no existir publicación de uno o más datos, se obtendrá el promedio simple con los datos
publicados por el Platt's Global Alert para las cuatro semanas, de conformidad a lo señalado en el
presente Acuerdo.

Ajuste por Calidad.

Para el caso de las gasolinas, el ajuste de calidad considera un ajuste por octanaje y otro por
presión de vapor.

El ajuste por octanaje se calculará en cada mes, de la siguiente forma:

Gasolina especial:

$$AC \text{ Octano} = ((\text{Promedio 6 meses Precio Platt's UNL-93} - \text{Promedio 6 meses Precio Platt's UNL-87})/6)^4$$

Para cada mes se tomará el valor de la aplicación de la fórmula resultante de los últimos 6 meses.

Gasolina regular:

$$AC \text{ Octano} = ((\text{Promedio 6 meses Precio Platt's UNL-93} - \text{Promedio 6 meses Precio Platt's UNL-87})/6)^2$$

Para cada mes se tomará el valor de la aplicación de la fórmula resultante de los últimos 6 meses.

Alameda Juan Pablo II y Calle Guadalupe Edificio C1 - C2,
Centro de Gobierno, San Salvador, El Salvador, C.A.
Teléfono (PBX): (503) 2247-5600

El ajuste por presión de vapor (RVP) se revisará cada mes, calculándose de la siguiente forma:

AC RVP= =0.028*(Promedio 6 meses Precio Platt's UNL-87 – Promedio 6 meses Precio Platt's Butano normal Mt. Belvieu)

Para cada mes se tomará el valor de la aplicación de la fórmula resultante de los últimos 6 meses.

Para el diesel el ajuste de calidad se calculará utilizando el costo del aditivo, multiplicado por la cantidad porcentual necesaria para que un galón de diesel con índice de cetano 40 llegue a valor de 45, en cumplimiento con el Reglamento Técnico Centro Americano, correspondiente. Este ajuste por calidad será revisado cada seis meses.

Flete marítimo: el flete marítimo, en Dólares de los Estados Unidos de América por galón para el diesel y las gasolinas en cada mes corresponde al promedio de los valores mensuales de flete de los seis meses anteriores.

Para establecer el valor del flete en cada mes para el diesel se aplicará la siguiente fórmula:

$$FM = ((Flats * (MW + 0.4))/(7.4*42)) * (1.18) * (1/0.90) + (6.48/(7.40*42))$$

Para el caso de las gasolinas, el flete en cada mes se calculará de la siguiente manera:

$$FM = ((Flats * (MW + 0.4))/(8.39*42)) * (1.18) * (1/0.90) + (6.48/(8.39*42))$$

Siendo:

Flats: es la tarifa anual *Worldscale Flats* publicada por la *Worldscale Association* para la ruta USGC-Acajutla (ELS) - San José (GUA) – San Lorenzo (HON) para un buque de 38,000 toneladas métricas.

MW: multiplicador del *World Scale Flats*, utilizándose el promedio de los últimos seis meses del Valor publicado en el *Platt's Global Alert* bajo el título *Platt's Clean tanker rate assessments*, para buques de 38,000 toneladas métricas y la ruta USG-Caribbean.

Seguro Marítimo: el seguro marítimo para las gasolinas y el diesel resulta de aplicar la tasa de 0.0375 % a la sumatoria del precio FOB del producto y el flete marítimo.

Alameda Juan Pablo II y Calle Guadalupe Edificio C1 - C2,
Centro de Gobierno, San Salvador, El Salvador, C.A.
Teléfono (PBX): (503) 2247-5600



Ministerio de Economía

Pérdidas en tránsito: las pérdidas en tránsito para las gasolinas y el diesel resultan de aplicar la tasa de 0.13% a la sumatoria del precio FOB del producto, el flete marítimo y el seguro marítimo

COSTOS DE INTERNACIÓN

Costos de internación. Se tomará como costo de internación el valor de \$0.03 por galón de diesel y gasolinas. Los costos de internación incluyen:

- Costo por descarga del buque-tanque,
- Costo de regulación y control, y
- Gastos aduaneros
- Otros costos y gastos en los que se incurra por la importación

FLETE LOCAL

Flete Local: Se reconocen fletes diferenciados según la zona del país, los valores son los siguientes:

Acajutla-San Salvador: \$0.0275 por galón; Acajutla-Santa Ana: \$0.0294 por galón, Acajutla-San Miguel: \$0.0607. Estos valores se revisarán cada seis meses para reflejar las condiciones reales del mercado nacional de fletes.

MARGEN DEL MAYORISTA, (IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR) Y MARGEN DEL MINORISTA, (ESTACION DE SERVICIO)

Se establecerán valores unitarios por galón para cada gasolina y el diesel, tanto para el mayorista como para el minorista de manera separada. Los valores unitarios en Dólares de los Estados Unidos de América por galón para cada producto, se calcularán como promedios de los márgenes obtenidos en el mercado local, durante las últimas cuatro (4) semanas previas a la fecha de realización del cálculo de los precios de referencia, de las cuales se posea información en la Dirección Reguladora de Hidrocarburos y Minas, ponderados por los volúmenes de venta de las empresas mayoristas y minoristas del mismo periodo.

Alameda Juan Pablo II y Calle Guadalupe Edificio C1 - C2,
Centro de Gobierno, San Salvador, El Salvador, C.A.
Teléfono (PBX): (503) 2247-5600

Los márgenes del mayorista y del minorista obtenidas de la manera indicada anteriormente, serán analizados por la Dirección Reguladora de Hidrocarburos y Minas, para verificar que se encuentren dentro de una banda de rendimientos financieros aceptables en el mercado nacional, en un rango del 11% al 15% de la tasa interna de retorno, dicho rango será revisado en función de las condiciones del mercado.

TRIBUTOS

A los precios resultantes de la aplicación del presente Acuerdo, se les deberá adicionar los tributos vigentes de conformidad con la Ley.

- 2°. Facúltase a la Dirección Reguladora de Hidrocarburos y Minas del Ministerio de Economía, quien en adelante se denominará "La Dirección", para que en cada período de vigencia calcule y publique, los precios de referencia, determinados con base a la fórmula establecida en el presente Acuerdo.

Defínese como período de vigencia del precio de referencia, el que comprende catorce días calendario, comprendidos entre el día martes y el día lunes de la siguiente quincena. Dicho precio deberá comunicarse el día lunes y entrará en vigencia a partir del día martes de cada quincena.

- 3°. En el caso que el lunes fuere un día festivo con asueto para los Empleados Públicos, la publicación de los precios se efectuará el día hábil inmediato anterior, el cual se aplicará hasta completar el período de vigencia.
- 4°. Déjase sin efecto el Acuerdo N° 217 del 19 de febrero del 2009, publicado en el Diario Oficial N° 35, Tomo 382 del 20 del mismo mes y año.
- 5°. El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir del día 02 de mayo de 2011. Publíquese en el Diario

Oficial. **COMUNÍQUESE.**

DIOS UNIÓN LIBERTAD



HÉCTOR MIGUEL ANTONIO DADA HIREZI
MINISTRO

Alameda Juan Pablo II y Calle Guadalupe Edificio C1 - C2,
Centro de Gobierno, San Salvador, El Salvador. C.A.
Teléfono (PBX): (503) 2247-5600