

CINCO PROPIETARIOS DE AVIONES LOGRAN QUE NO SE LES APLIQUE IMPUESTO AL LUJO

Un gran traspie está teniendo la norma que impone un tributo a los yates, autos de alta gama y aviones y helicópteros, más conocida como "impuesto al lujo". Y es que de los más de 190 recursos presentados ante los Tribunales Tributarios y Aduaneros impugnando la aplicación de este gravamen, en una decena de ellos ya hay sentencia y en todos ellos se han acogido las reclamaciones. Y en cinco de los casos involucra a aviones.

Según el abogado Jaime Barrientos, quien representa a buena parte de los propietarios de las aeronaves que lograron anular la aplicación del cánón impositivo, no se ha podido aplicar el "impuesto al lujo" por lo que él considera "una defectuosa técnica legislativa y la pasividad del Ministerio de Hacienda, quienes debieron haber dictado un Reglamento que operativizara la normativa antes de diciembre de 2022, y que aún no se promulga, sumado a actuaciones completamente arbitrarias del Servicio de Impuestos Internos, nos han llevado a solicitar a los Tribunales Tributarios que declaren la ilegalidad de los giros emitidos en 2023 y 2024".

La Ley 21.420, aprobada por el Congreso y que entró en vigencia el 4 de febrero de 2022, ha sido fuente de más de una centena de juicios tramitados ante Tribunales Tributarios y Aduaneros de distintas regiones del país.

En ese sentido, ya se han comenzado a dictar los primeros fallos, los cuales han acogido los planteamientos de los reclamantes y han descartado los argumentos del SII. Así, los tribunales tributarios de Los Ríos, La Araucanía, Atacama y Coquimbo, han dictado sendos fallos que han declarado la ilegalidad de los giros emitidos por el SII.

Dentro de las próximas semanas se esperan nuevos fallos, en donde la Corte Suprema deberá pronunciarse.

Pero además de carecer de una norma específica que operativa el llamado "impuesto al lujo", hay otro factor que -a juicio de Barrientos- ha impedido la aplicación del famoso tributo. Y es que para calcular el gravamen, se debe establecer lo que los expertos denominan "el precio corriente en plaza", es decir, en cuánto está tasado el bien suntuario en cuestión. Y en el caso de los aviones, el SII usó antecedentes del mercado norteamericano, en concreto, el Aircraft Bluebook.

Incluso el SII también había emitido giros en contra de aeronaves de clubes aéreos, los que fueron dejados sin efecto con base en recursos administrativos voluntarios.

El impuesto fue establecido por la ley N° 21.420, que redujo o eliminó una serie de exenciones tributarias, con una tasa anual del 2% sobre el precio corriente en plaza de bienes de alto valor ubicados en territorio nacional como aviones, helicópteros, yates y vehículos de alto valor, según la información remitida por diferentes entidades como la DGAC o Directemar.

Según el SII, el total de propietarios de bienes sujetos de este impuesto alcanza a poco más de 12.000 personas. Respecto de la distribución por tipo de bien, un 69% corresponde a automóviles; un 25% a helicópteros y aviones; y un 6% a yates.

De acuerdo a la agencia impositiva, no todos tienen que pagar este tributo, sino que están exentos aquellos bienes de propiedad del Fisco o de las municipalidades; los bienes de propiedad de una empresa siempre que sean efectivamente destinados y sean indispensables para el desarrollo de sus actividades o sean utilizados por deportistas en sus actividades deportivas.

Según el SII, "la judicialización respecto de este impuesto es reducida", dado que "en los dos años de aplicación hay "sólo 190 reclamos presentados en los Tribunales Tributarios y Aduaneros y en una decena de ellos se ha fallado acogiendo los argumentos del contribuyente, en algunos casos por temas reglamentarios, en otros por tratarse de bienes exentos, por diferencias con el valor corriente del vehículo o porque el recurrente no era el propietario". El SII está defendiendo la posición fiscal en cada uno de estos juicios, por lo cual en el caso de los fallos desfavorables ha interpuesto recursos de apelación.