



Boletín Técnico

División de Asesoría Tributaria & Legal
Febrero 2021

Auditoría / Asesoría Tributaria / Consultoría

www.crowe.net/ve



Preámbulo

Ya estamos en Febrero, se dice fácil, pero el año 2021 comienza a descontar. Entre este mes y marzo, se cumplen el grueso de las obligaciones de declaración definitiva de rentas, tanto para los Sujetos Pasivos Especiales, como para los que no lo son.

Seguimos en el mismo escenario de tributación, que hace pocos meses, cumpliendo las mismas fases de restricción y flexibilización, y con una economía que trata de subsistir buscando reinventarse de la mejor manera. Ánimo!!! No hay que desmayar!!!.

ÍNDICE

Artículo.

3-9

Tips Tributarios y no tributarios.

10-12

¿Cuántas horas de trabajo pagan la factura de internet?.

13

Los aeropuertos más golpeados por la pandemia.

14

2020, el año de las videollamadas.

15

¿Cuáles son las vacunas contra el coronavirus más utilizadas?.

16

El virus que se ha extendido por todo el mundo.

17

INPC del B.C.V. del 2020 al presente.

18

Tasas de Intereses Moratorios y Prestaciones Sociales B.C.V. 2020 al presente.

18

Deberes Formales para **Sujetos Pasivos Especiales**, Mes de Marzo.

19

Deberes Formales Principales para Sujetos Pasivos **No Especiales**, Mes de Marzo.

20

Tipo de Cambio Oficial del US\$ según B.C.V. para el mes.

21

Tipo de Cambio Oficial del Euro según B.C.V. para el mes.

22

Tipo de Cambio Oficial de la Moneda de mayor valor B.C.V. para sanciones determinadas conforme al COT.

23

Términos de uso frecuente en materia jurídica.

24

No todo en el Derecho, anda derecho.

25

✓ Artículo

¿Adiós a los combustibles derivados del petróleo? ¿Viene la era de vehículos eléctricos?.

Thomas Ingenlath, CEO de Polestar escribió meses atrás, unas polémicas palabras sobre los vehículos eléctricos en un artículo publicado en The Telegraph.

Él mismo reconoce que son declaraciones “impropias” para el jefe de una marca de este tipo de vehículos, pero de igual forma no tuvo reparos en señalar que “estos no son limpios”, considerando toda la cadena de producción, y como consecuencia de ello, ha instado a todos los fabricantes a ser honestos con sus clientes y a decirles la verdad. Pese a esta reflexión, está convencido de que el futuro le pertenece a los coches eléctricos y que son nuestra única posibilidad de reducir a cero las emisiones de CO₂.

Antes de convertirse en el CEO de Polestar, el alemán Thomas Ingenlath perteneció al Grupo Volkswagen. Trabajó primero en Audi, luego como diseñador de Volkswagen y, en el año 2.000 fue nombrado diseñador jefe de Skoda. En 2006, se convirtió en director de diseño en el Volkswagen Design Center en Potsdam, y en 2012 fue fichado por Volvo como jefe de diseño para, finalmente, en 2017, pasar a convertirse en el director ejecutivo de Polestar, cuando Volvo anunció que esta submarca se convertiría en un fabricante de coches eléctricos de alto rendimiento.

Bajo el título “*Los fabricantes de automóviles deben ser honestos: incluso los automóviles eléctricos no son limpios*”, Thomas Ingenlath asegura que “de lo contrario corremos el riesgo de incurrir en un nuevo *dielselgate*”. Reconoce además que “como jefe de una marca de coches eléctricos, no debería decir esto”. En pleno apogeo del debate sobre las emisiones de los coches eléctricos y para justificar estas palabras, Ingenlath se basa en el cálculo de la huella ambiental para sostener dicha petición.

En comparación con un vehículo de combustión, durante su vida útil, un carro eléctrico es mucho más ecológico. Sin embargo, el debate se centra en el cálculo de las emisiones de los vehículos eléctricos durante toda su vida, desde la producción hasta el reciclaje o reutilización final. En este caso, entra en juego el costo medioambiental que supone la fabricación de las baterías que, en cualquier caso, depende del mix energético del país del que proceden. Y también hay que tener en cuenta la capacidad de reciclaje o de reutilización que se tenga sobre la batería una vez que ya no es útil en un vehículo eléctrico. “Los coches eléctricos nos brindan una oportunidad única de reducir a cero las emisiones de CO₂. Pero es hora de un análisis honesto, de preguntas claras y de algunas respuestas todavía más claras, para asegurarnos de alcanzar nuestras metas. Hoy en día no hay coches limpios y es inmoral decirles eso a los clientes”, asegura en el artículo.



✓ Artículo

Lo cierto es, que al margen de los aspectos negativos que puedan ser vistos en este tipo de vehículos o su fabricación, el hecho es que el mercado mundial va hacia allá, es decir, la fabricación de carros eléctricos exclusivamente, y en ese camino, están comenzando a transitar las principales ensambladoras de vehículos a nivel mundial.

Es así como por ejemplo, General Motors acaba de anunciar una nueva estrategia que la convertirá en una empresa cero emisiones para el 2035, por lo cual en palabras de Mary Barra, CEO de la firma, dejarán de producir vehículos a gasolina y diésel para ese entonces.

Recientemente la compañía dio a conocer algunos de los nuevos modelos eléctricos que formarán parte de este nuevo plan en el futuro, claro está, estos llegarán antes a los mercados. En total General Motors presentará 30 vehículos eléctricos en los próximos años



Si bien hablar del año 2035 suena a un tiempo muy lejano, pensar que en tan solo 14 años una empresa tan grande y con tantas marcas, se convertirá 100% en eléctrica y acabará con su paradigma ancestral de empresa productora de vehículos a gasolina o diésel, sin duda hace pensar es un gran trabajo el que se avecina. Este proceso involucra, tanto a la propia entidad ensambladora, como a sus proveedores, ya que los mismos también se incorporarán al plan, ya que GM planea establecer objetivos ambiciosos para reducir las emisiones y obtener materiales más sostenibles.

Mary Barra también anunció que todos los complejos que tienen en EE.UU. utilizarán energía renovable para el 2030, siguiendo la misma línea el resto de las fábricas en todo el mundo. La CEO aseguró de igual forma, que para el 2040 planean ser completamente neutrales en carbono, lo que significa que planear que para ese entonces se hayan eliminado las emisiones de todos los productos, incluyendo todos los modelos que fabrican y todas las operaciones que se llevan a cabo en el mundo.

Después de que se divulgó la estrategia de GM, Ford de igual manera, anunció su propio plan para comercializar trece modelos eléctricos en los próximos años. Por lo que se puede ir conociendo y revisando, en todo el mundo, los gobiernos piensan endurecer las regulaciones para impulsar la producción de vehículos libres de emisiones, por lo que otras empresas automotrices redoblan sus esfuerzos para ampliar la oferta de autos eléctricos. Pareciera que al fin, y de una vez por todas, la conciencia y el respeto a nuestro planeta, comienzan a hacer acto de presencia. Con poco éxito en ventas, Ford ya ha lanzado al mercado, varios modelos híbridos, impulsados por baterías y de conexión, y ha dicho que gastará 4.500 millones de dólares durante los próximos cinco años para aumentar su oferta.

La compañía alemana Volkswagen prometió que en los próximos años lanzará modelos nuevos que

✓ Artículo

estarán impulsados por baterías. Por otro lado, Tesla, el fabricante de autos eléctricos, está aumentando la producción de su nuevo sedán Model 3, un vehículo que ha despertado un gran interés en cientos de miles de compradores potenciales que ya han efectuado depósitos de hasta 1.000 dólares para reservar sus unidades.

GM, señaló que para lograr un futuro con cero emisiones se necesita más tecnología de baterías, y remarcó que su empresa también estaba trabajando con equipos de células de hidrógeno que puedan generar electricidad. “Se está dando una transición”, señalan y agregaron que en 2023, se lanzarán los nuevos modelos eléctricos.

Igualmente señalaron que la empresa no estaba esperando pérdidas de empleos por alejarse de los motores de gasolina, los cuales representan la mayoría de su producción. Además explicaron que GM no espera sufrir pérdidas financieras en su giro hacia los modelos eléctricos, los cuales pueden tener un costo más alto que los vehículos impulsados por gasolina. “En el futuro serán rentables”.



Ahora bien, entendamos igualmente que aunque el proceso luce positivo y auspicioso, sin duda encuentra y seguirá encontrando tropiezos en su camino.

Factores que frenan el cambio.

En vista de sus ventajas, ¿cuáles son los factores que impiden que la movilidad eléctrica y el uso de los vehículos compartidos para que sean la solución definitiva a los problemas de tráfico y contaminación?. Tenemos:

- ✓ **Imposibilidad de los usuarios de recargar sus vehículos dentro de la ciudad.** Son pocos los puntos de recarga públicos en las ciudades y la instalación en las viviendas incrementa aún más el costo de adquisición del vehículo.
- ✓ **Tiempo de recarga.** Indudablemente el tiempo de recarga es mucho mayor que el de un vehículo convencional, pero también depende del punto de recarga que utilicemos. La recarga rápida tarda entre 15 y 30 minutos, la recarga semirápida entre 1,5 y 3 horas y la recarga lenta tarda entre 5 y 8 horas.
- ✓ **Elevado costo de adquisición y poca autonomía.** El precio de los carros eléctricos sigue siendo elevado (incluso con las ayudas del gobierno). Además, la distancia que podemos recorrer con una sola carga es relativamente corta (entre 300 y 400 kilómetros), lo que dificulta realizar largos trayectos.
- ✓ **Los servicios de carsharing no son rentables en ciudades pequeñas.** Un menor número de personas significa un mercado más pequeño. Si además sumamos que en estas ciudades la mayoría de las personas tiene vehículo propio, el servicio resulta inviable.

✓ Artículo

De acuerdo con la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles, la falta de puntos de recarga es el problema más acuciante. Representa la principal barrera de adopción para los consumidores. El motivo es evidente: ¿a quién le interesa comprar un carro que no se puede recargar fácilmente?.

Otros estudios señalan que alrededor 30 millones de vehículos (un 80 % del parque automotor) "duermen" en la calle, donde no se tienen suficientes puntos de recarga eléctrica. Es

evidente que la transición hacia una movilidad sostenible pasa por mejorar las infraestructuras de las ciudades para atender a esta creciente demanda.

Es aquí donde algunas empresas trabajan para transformar las urbes en ciudades inteligentes. Con la instalación de puntos de recarga multipropósito, fusionan innovación, tecnología y una visión emprendedora para dar solución a este problema.

Dentro de pocos años, los puntos de recarga para vehículos eléctricos se convertirán en un elemento urbano más en nuestras ciudades. Esto exige una estrecha colaboración entre empresas y gobiernos para regular los parámetros y concesiones de este nuevo mercado.

El petróleo deberá caer si quiere competir con el vehículo eléctrico y las energías renovables.

La complicada situación que se vive en la esfera de las relaciones internacionales hace que una vez más, el precio del petróleo oscile de forma cíclica, y con ello, el precio de la gasolina. La guerra comercial que inició Estados Unidos contra China y los conflictos con Irán -el tercer productor más importante de la Organización de Países Exportadores de Petróleo- forman parte de los ingredientes de esta receta.

Un nuevo estudio de BNP Paribas, uno de los principales bancos de Europa y Francia, asegura que el petróleo tendrá que caer hasta los 10 dólares por barril para que pueda competir con el coche eléctrico y las nuevas formas de movilidad.

En este estudio publicado por el director mundial de análisis de sostenibilidad en la unidad de gestión de activos de BNP, Mark Lewis, se explica que el precio del petróleo tendrá que bajar drásticamente a largo plazo. En concreto, deberá situarse entre los 10 y los 20 dólares por barril. Teniendo en cuenta que en estos momentos el precio del barril de Brent -el de referencia en Europa- alcanza los 64 euros y el estadounidense los 60 dólares, parece un objetivo bastante optimista, por no decir, irreal y poco probable.



✓ Artículo

Este analista considera que la electricidad procedente de energías renovables supone una fuente de energía competitiva que tiene un costo marginal a corto plazo de cero, es más ecológico, mucho más fácil de transportar y "podría reemplazar fácilmente hasta el 40 % de la demanda mundial de petróleo si tuviera la escala necesaria".

El informe también habla del "declive implacable e irreversible" de los vehículos impulsados por combustibles fósiles, "con implicaciones de gran alcance tanto para los responsables políticos como para las grandes petroleras".



El rápido avance de la tecnología que rodea a los vehículos eléctricos podría terminar antes de lo esperado con la era del petróleo. Nuevos cálculos realizados por los economistas de la agencia Fitch muestran que la demanda de petróleo podría tocar techo en 2030. La Agencia Internacional de la Energía (AIE) prevé que esta situación no se producirá sino hasta 2040. En todo caso, puede decirse que es "ya".

Aunque ese no es el escenario base de la agencia, sí es cierto que ha pasado de tener el rango de poco probable a "completamente alcanzable" en menos de dos años. Las mejoras en la industria automovilística, la reducción de costos y la concienciación de la ciudadanía están modificando los cálculos de expansión de este tipo de vehículos, a pesar de sus aspectos en contra.

Según destaca la agencia Fitch en un documento titulado *'Batteries Update: Oil Demand Could Peak by 2030'*, en el año 2018 se produjeron varios avances tecnológicos relacionados con los vehículos eléctricos, tal y como también, la disminución de costos de producción en las baterías o su duración. Entre 2012 y 2018, el costo de las baterías se ha reducido en casi un 60%. Ello hace que uno de los principales aspectos en contra, comience a ser superado.

La Agencia Internacional de la Energía (AIE) prevé que la demanda mundial de petróleo continúe incrementándose hasta 2040, cuando estima que alcanzará los 103,5 millones de barriles diarios, por lo que considera que la era de los combustibles fósiles tiene una fecha límite, pero aún está "lejos".

No obstante, bajo el escenario que manejan los economistas de Fitch, parece bastante probable que para 2025 se puedan vender alrededor de 10 millones de vehículos eléctricos. Además, para el año 2040 la cifra global del parque eléctrico podría ser 1.300 millones de unidades. Este escenario estaba considerado como muy improbable en las anteriores previsiones de Fitch, sin embargo, ahora se observa como una situación "absolutamente alcanzable", según reza el trabajo de la agencia. Según los anuncios realizados por las firmas de automóviles, en 2025 esta industria tendrá capacidad para fabricar 11 millones de vehículos.

✓ **Artículo**

La propia Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), ha reconocido que para 2040 habrá unos 250 millones de vehículos eléctricos en circulación por el mundo, lo que supone un incremento en 110 millones de unidades respecto a sus anteriores pronósticos.

Aún siendo esto así, desde la agencia Fitch creen que aunque la demanda de petróleo toque techo en 2030, su descenso será muy lento, "porque el mundo necesitará consumir todavía grandes cantidades de petróleo. Sin embargo, la ausencia de una demanda creciente producirá un cambio estructural significativo para el mercado del petróleo, con unos precios que podrían ser más volátiles y, de media, más bajos que los actuales", destacan desde Fitch.

Venezuela: era petrolera con fecha límite...y ¿con parque automotor eléctrico?, ¿y qué pasará con la tributación asociada?

La producción petrolera en el país representó hasta hace unos años atrás, tanto cambios como permanencias en la economía nacional. Cambios, porque constituyó el tránsito de una economía centrada en una actividad poco tecnificada, de productividad en franco descenso y en manos de los nacionales, a una de tecnología de punta, productividad creciente y realizada por empresas y mano de obra extranjera. Permanencias, porque siguió siendo una economía del sector primario, mono-productora, dependiente de la dinámica del precio internacional de una materia prima e importadora por excelencia; en este caso, se pasó del café —materia prima del subsector agrícola—, al petróleo —materia prima del subsector minero— y de allí en adelante, sólo sería éste recurso, la base económica nacional.

Frente a los ingentes ingresos petroleros, los impuestos derivados de las actividades no petroleras perdieron progresivamente importancia para el sector público, hasta el punto de ser casi dispensables para el funcionamiento del Estado.

Según se observa en las estadísticas, entre 1980 y 1992 el monto de impuestos pagados por las personas naturales fue 0,8 % del ingreso recibido, en tanto que las corporaciones no petroleras pagaron sólo 2,4 % en promedio. El mismo concepto, en el caso de una economía como la norteamericana, por ejemplo, fue 13,4 % .



A razón de lo anterior, el gobierno venezolano dejó de requerir los aportes privados, vía impuestos, para cumplir su función social; de hecho, creó y sigue implementando otros mecanismos para hacer uso de la riqueza petrolera sin necesidad del aporte económico de los

✓ Artículo

venezolanos. Entre ellos, el subsidio a la gasolina y de la moneda, lo cual pues, generó una cantidad de efectos, resultados y consecuencias nada positivas en nuestro día a día.

Frente a la abundancia de recursos financieros, el Estado venezolano, particularmente de 1945 en adelante, apostó por promover el desarrollo industrial y agrícola del país, en una primera etapa, de manera indirecta, a través de la Corporación Venezolana de Fomento (1946) y, de manera directa, creando industrias en diferentes ramos. Inicialmente se concentró en fomentar las industrias básicas (desarrollo energético- siderúrgico de Guayana y sistema de electrificación), de alimentación, combustibles y habitación, esperando pasar luego al desarrollo de industrias complementarias, semi-pesadas y pesadas. A la par iría implementando programas de desarrollo agrícola, piscícola y pecuario complementados con 'la compra por agencias del Estado de los excedentes de cosechas.

Para finales de la década de los años 50, bajo la consigna de diversificar el aparato industrial a los fines de sustituir las importaciones, el Estado: i) creó un sistema de protección de la industria nacional frente a los bienes de consumo provenientes del exterior y, ii) por medio de la Corporación Venezolana de Fomento implementó un sistema de créditos para las nuevas industrias. Fue así que, puede decirse, surgió el eje de desarrollo industrial Caracas-Maracay-Valencia y el complejo industrial de Guayana.

Entre la década de los años 60 y 70, la política de sustitución de importaciones comenzó a dar signos de agotamiento. El financiamiento industrial se hizo un lastre difícil de mantener, el mercado interno fue insuficiente y las industrias ineficientes y no competitivas, se acostumbraron a la protección estatal. Sin embargo, gracias a la inusitada alza de los precios internacionales del petróleo, el esquema sustitutivo volvió a tomar oxígeno.

En el presente, y tras una redefinición de la política de industrialización del país, aparte de una nueva estatización de industrias de todo tipo, el Estado, por la vía de la nacionalización mediante expropiaciones, apuesta por la denominada Economía Popular, sustentada en empresas de producción social (EPS) que, al igual que en épocas pasadas, se mantienen bajo la sombra del subsidio público; es decir, seguimos bajo el paraguas de un Estado paternalista, y de un país básicamente mono productor y dependiente de la renta petrolera y de su principal tributo asociado: el impuesto sobre la renta.

Finalizando y considerando todo lo anterior, podemos hacernos la siguiente reflexión: nuestro país, nuestra economía, ¿están preparados para una desaparición del petróleo como principal fuente generadora de ingresos?; ¿estamos preparados para ir a una era de vehículos 100% eléctricos?; el Estado está preparado para dejar de percibir la tributación que genera la renta petrolera?. Cada quien saque sus conclusiones.

Antonio Dugarte Lobo
Socio División de Asesoría Tributaria & Legal.
antonio.dugarte@crowe.com.ve

✓ **Tips Tributarios y No Tributarios****Confiscatoriedad ¿elemento presente en el Sistema Tributario Venezolano?**

Los tributos, en particular los impuestos, representan la principal fuente de ingresos de todo gobierno, y para garantizar que el flujo de caja se mantenga, se crean leyes las cuales dictaminan quienes son los contribuyentes, y como se deben realizar los pagos de dichos impuestos, esto con la finalidad de satisfacer las necesidades colectivas de una Nación.

Venezuela, no resulta extraña a esto, y es por ello que su sistema tributario está compuesto por un gran número de instrumentos impositivos que, de una manera u otra, han evolucionado desde prever ancestrales tributos como el Impuesto Sobre la Renta, hasta contemplar noveles tributos con poco o ningunos pares comparables en otras jurisdicciones tales como el previsto en la Ley Orgánica de Ciencia Tecnología e Innovación, entre otros.



Nuestro sistema tributario ha venido experimentando entonces en la última década, un crecimiento sostenido en cuanto a la gama de leyes que lo integran, las cuales han contemplado a decir de algunos, bases imponibles justas, y a decir otros totalmente desproporcionadas, cuando se habla por ejemplo de gravar Beneficios Netos versus gravar Ingresos Brutos.

Sin duda alguna todo tributo debe cumplir con principios y entre ellos los constitucionales, que principalmente son los que brindan protección y garantía a los sujetos en primer lugar, y de igual manera a las normas y leyes en Venezuela.

La constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV) es rectora de ciertos principios entre los cuales encontramos, el Principio de Generalidad, Principio de Progresividad, Principio de Legalidad y el Principio de No Confiscatoriedad siendo este último, el que para efectos de este artículo he considerado.

En reiteradas ocasiones se escucha decir a especialistas tributarios en Venezuela que ese “Tributo es Confiscatorio” o en igual medida “esa alícuota es confiscatoria” por cuanto de una primera lectura de sus características, se concluye sin duda que el efecto que en uno u otro caso se produce, será perjudicial para el patrimonio del contribuyente o para la adecuada marcha de su actividad.

Ahora bien, en materia tributaria sin duda es menester concluir inicialmente que la confiscación es inconstitucional, ya que el principio de no Confiscatoriedad está establecido en el artículo 317 de la CRBV, cuando señala que “ningún tributo puede tener efecto confiscatorio”; de ahí la importancia entonces de este principio ya que el mismo garantiza que a ningún contribuyente se le embargue o despoje de algún bien. Pero si bien es cierto que la confiscación está asociada a un elemento cuantitativo, surge la duda entonces sobre “¿en qué momento un tributo o su alícuota comienzan a ser

✓ **Tips Tributarios y No Tributarios****Confiscatoriedad ¿elemento presente en el Sistema Tributario Venezolano? (...).**

confiscatorias y hasta qué momento, no lo son?.

De acuerdo a las investigaciones de diversas bibliografías tanto en libros, páginas web y opiniones de especialistas en materia tributaria se puede determinar que existen una alta cantidad de tributos en el sistema tributario venezolano que erosionan el patrimonio del contribuyente.

De acuerdo a lo antes mencionado puede interpretarse que existe una desproporción dramática y grotesca, entre la cantidad de tributos a soportar, sus bases de imposición, las alícuotas aplicadas y los contribuyentes afectados, ya que siempre se ha sostenido que el sistema tributario debe ser simple porque si bien es cierto los contribuyentes deben coadyuvar con las cargas públicas, no debe permitirse que las sumas de los tributos afecten de una manera significativa, el patrimonio de estos.

Adicionalmente existen una cantidad de tributos los cuales al parecer han sido creados sin un estudio previo, ya que poseen una base de cálculos que en determinado momento pueden mermar el patrimonio del contribuyente de manera muy significativa, puesto que existen tributos que gravan los ingresos brutos sin tomar en consideración, los costos y gastos en los que incurre el contribuyente, y de esta manera probablemente no se esté respetando la verdadera Capacidad contributiva del sujeto.

Cabe destacar que algunos expertos en la materia tributaria tanto en el ámbito público como privado tienen un concepto y una visión totalmente distinta de la Confiscatoriedad ya

que en un caso detallan que no existe una armonización tributaria debido a que el Estado ya sea en sus tres niveles (Nacional, Estada y Municipal) no realiza un estudio previo sobre el impacto que puede causar un nuevo tributo en los contribuyentes, y por otro lado afirman que el Estado tiene la potestad en su poder de imperio al imponer y crear cualquier clase de tributo, apoyándose en el Principio de Generalidad el cual establece que la personas tienen el deber de coadyuvar con el sostenimiento de los gastos públicos.



Ahora bien, considerando lo analizado en párrafos anteriores, en materia de tributos, alícuotas y bases imposición y sobre todo la ausencia de una limitación cuantitativa en el texto Constitucional, para considerar si existe o no Confiscatoriedad en nuestro Sistema Tributario o en sus leyes macro, viene a mi mente una disquisición final: cuando por ejemplo, la Ley de Impuesto Sobre la Renta vigente prevé como alícuotas máximas en materia de alícuota progresiva tanto en Personas Naturales Residentes como en Personas Jurídicas Domiciliadas, un 34%, ¿no quiere decir con ello que el Legislador patrio consideró que más allá de ese porcentaje, no era conveniente exigirle Tributación al sujeto? ¿consideró el legislador que tal vez era confiscatorio, o era lo que debía permanecer

✓ **Tips Tributarios y No Tributarios****Confiscatoriedad ¿elemento presente en el Sistema Tributario Venezolano? (...).**

en el patrimonio del sujeto para poder tener una subsistencia digna o razonable?, digamos que, el sostenimiento de un ¿“mínimo vital”?

Esta sin duda es una apreciación, pero no es menos cierto, que no está lejos de la realidad porque a al final de día, constituye la limitación que el propio legislador se impuso a si mismo (esto por mencionar un ejemplo, pero podría ser extrapolado al resto de las normas con carácter tributario vigentes en nuestro país y encontraríamos situaciones similares) para exigirle tributación al sujeto.

Esto ocurre en este texto legal, pero ¿qué sucede cuando vemos la suma de toda la tributación que un sujeto soporta por el desarrollo de un mismo acto económico?, ¿supera porcentajes que van más allá de lo señalado previamente? Sin duda el límite debe existir y debe ser exigido al propio legislador, porque en el afán de recaudar, puede sin duda exceder en ocasiones, lo que buscó ancestralmente el principio constitucional que exige al ciudadano, contribuir con las cargas públicas.



Para finalizar es importante mencionar que se debe llevar a cabo una revisión analítica del actual Sistema Tributario, para determinar si

efectivamente, es conveniente o necesaria la existencia del cumulo de tributos existentes, sobre todo, si se ve conveniente que actualmente el contribuyente en Venezuela se desenvuelve en una economía hiper-inflacionaria e impactada por los efectos de la pérdida del valor de nuestra moneda frente a la divisa, y adicionalmente, soporta erogaciones que si bien es cierto técnicamente no son calificables como tributos, pues su efecto de erosión en el patrimonio, no puede ignorarse.

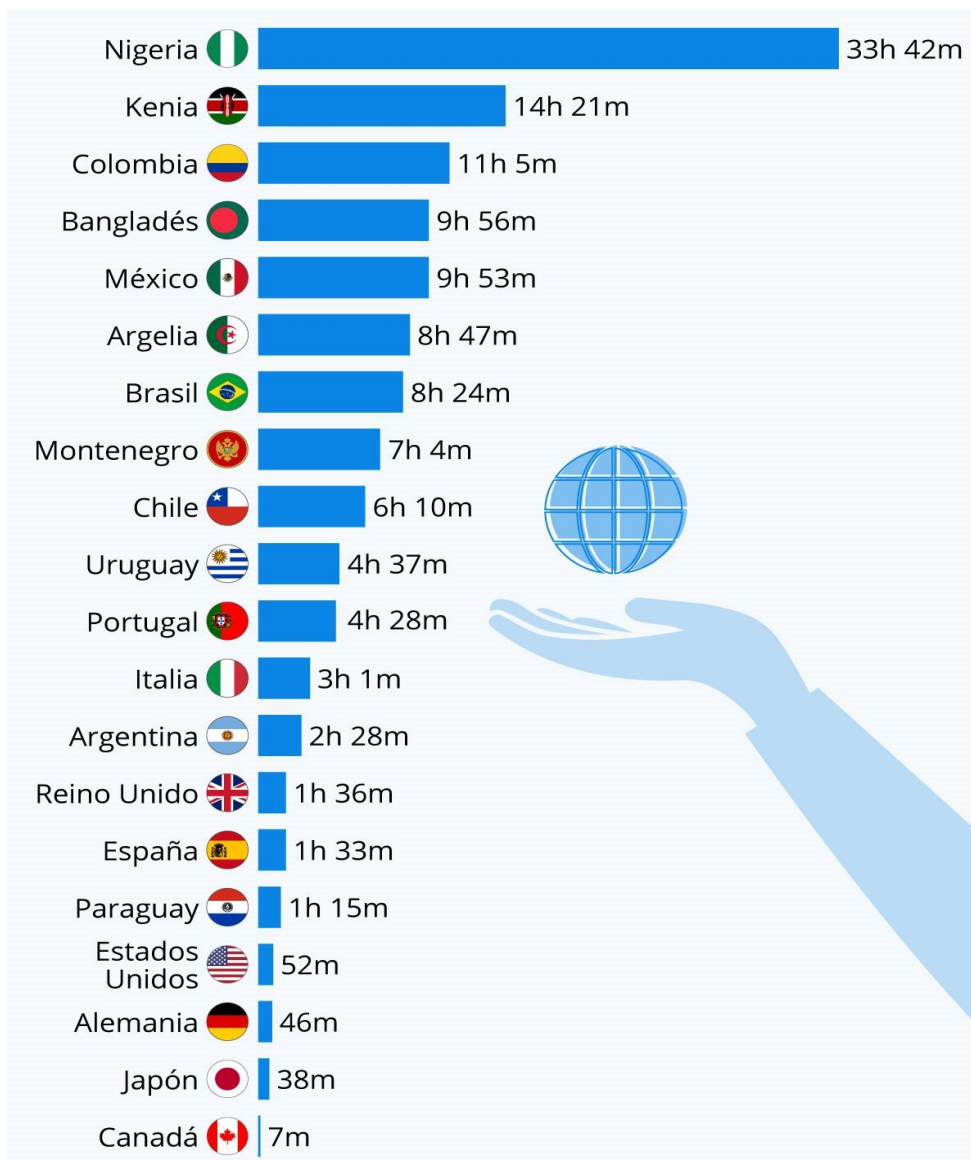
Cada quien, sin duda, tendrá su propia concepción sobre lo que representa la confiscatoriedad en materia tributaria, y sin duda igualmente, el actual sistema tributario que nos rige, tendrá sus detractores y sus defensores, pero lo que bajo ningún escenario de análisis es objetable o rebatible, es que el patrimonio del contribuyente venezolano en la actualidad, y mas aún, bajo un temporal inesperado representado por el impacto de la pandemia en nuestra economía, no soporta, ni lo vigente, ni un solo asomo más de tributación que le quisiera ser establecido.

Mientras otras economías y sistemas tributarios han ido hacia un sistema de simplificación e incluso, abolición de viejos paradigmas de tributación, en nuestro país, aún estamos en la era del blanco y negro en materia tributaria.

Naivelys Altuve Torres
Supervisora
División de Asesoría Tributaria & Legal.

✓ ¿Cuántas horas de trabajo pagan la factura de internet?.

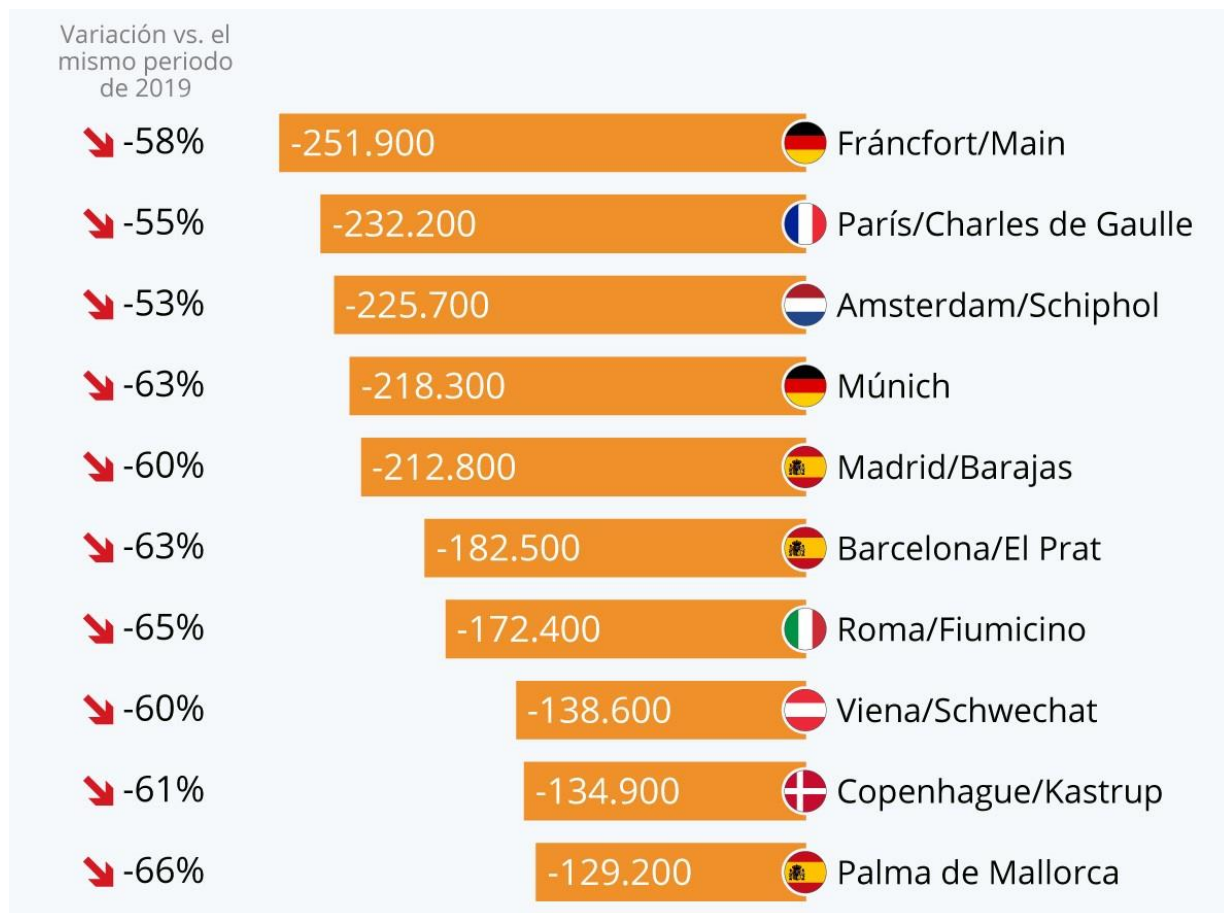
Tiempo medio de trabajo mensual necesario para pagar la conexión a internet de banda ancha más barata*



* Basado en el salario medio neto. Países seleccionados de un total de 85 analizados en el estudio.
Fuente: Surfshark – Digital Quality of Life Index 2020
Fuente documental: statista.

✓ Los aeropuertos más golpeados por la pandemia.

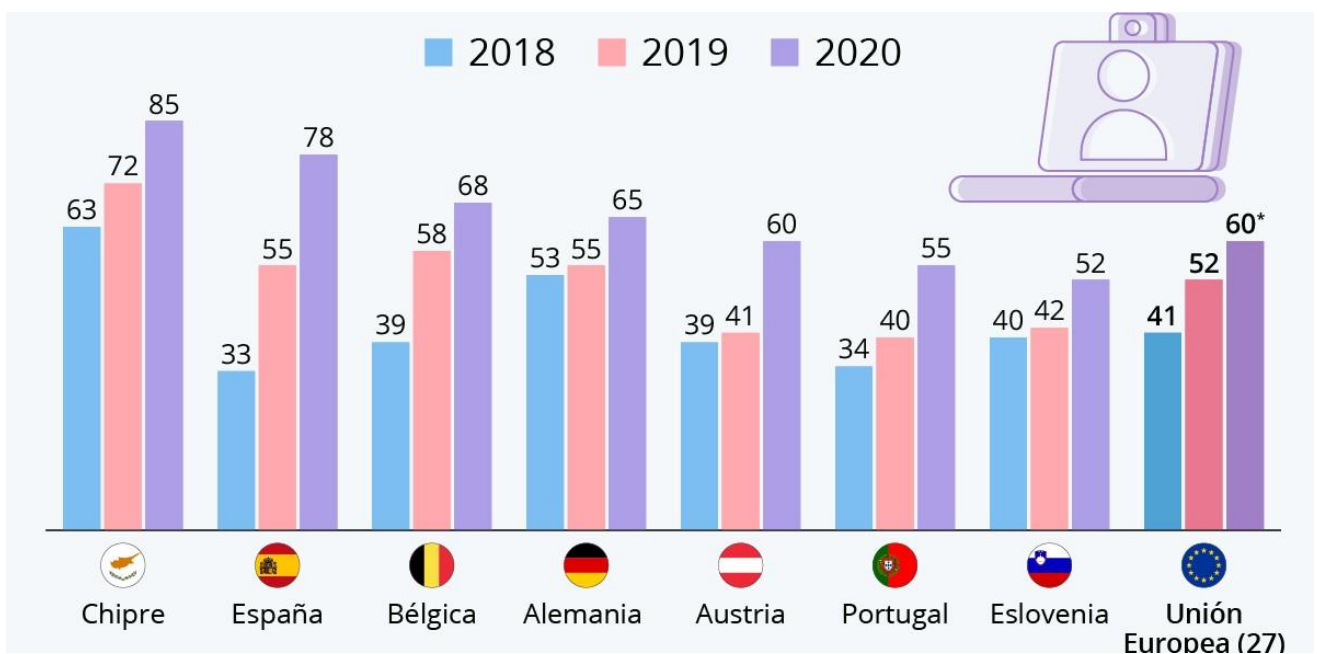
Aeropuertos de la UE con mayor disminución en el número de vuelos comerciales de enero a octubre de 2020.



Fuente: Eurostat vía Hosteltur
Fuente documental: statista.

✓ 2020, el año de las videollamadas.

Personas que han realizado llamadas o videollamadas a través de internet en los últimos 3 meses (en %).



*Estimación

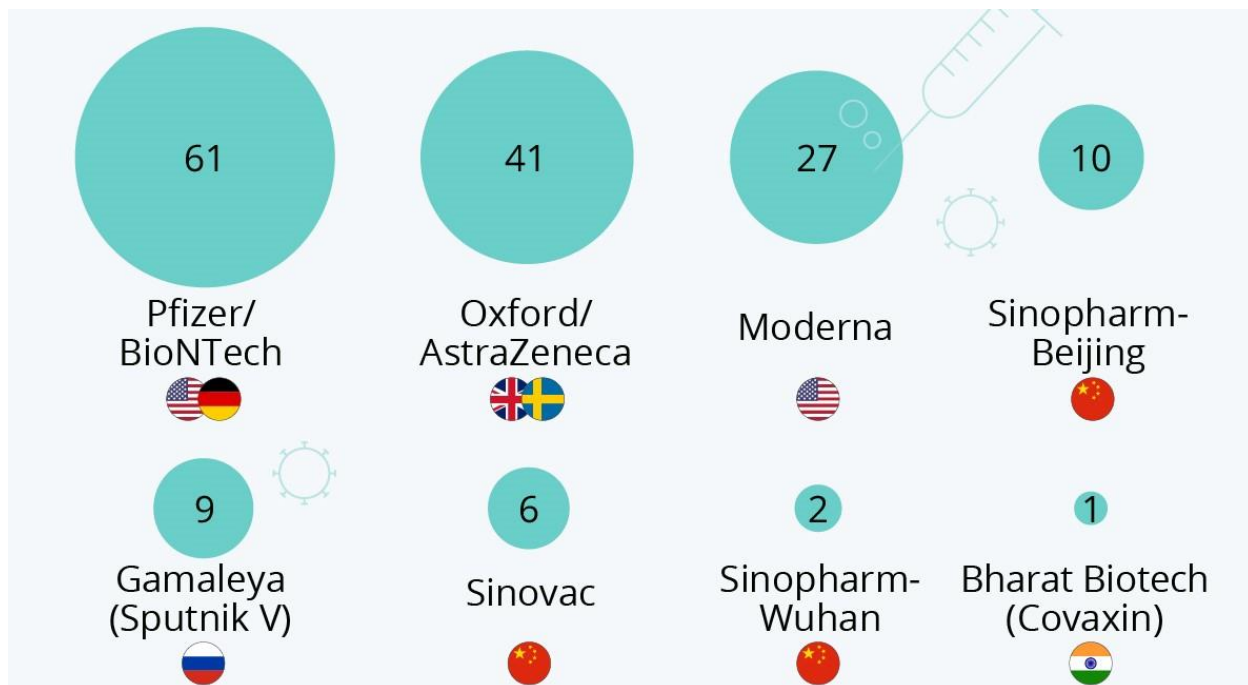
Países de la UE seleccionados. Encuesta anual sobre el uso de las TIC realizada a 200.000 personas de 16 a 74 años de 150.000 hogares europeos.

Fuente: Eurostat

Fuente documental: statista.

✓ ¿Cuáles son las vacunas contra el coronavirus más utilizadas?.

Número de países que administran las siguientes vacunas contra la COVID-19*.



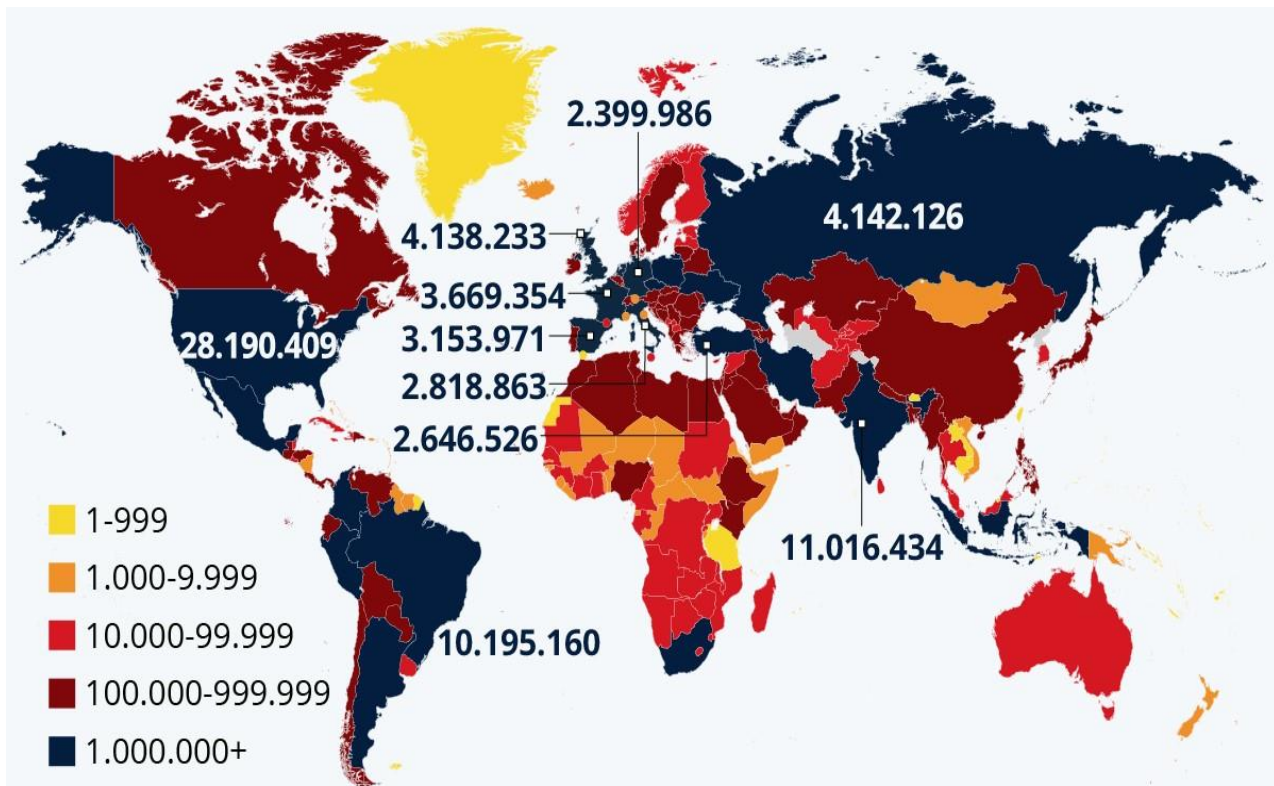
*Datos del 16 de febrero de 2021.

Fuente: Our World in Data vía The New York Times.

Fuente documental: statista.

✓ El virus que se ha extendido por todo el mundo.

Países y territorios con casos confirmados de COVID-19



China incluye Hong Kong y Macao.
Datos del 23 de febrero de 2021 a las 10:30 CET.
Fuente: Johns Hopkins CSSE
Fuente documental: statista.

✓ Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) 2020 al presente.

2020

Enero	17.377.625.281,20
Febrero	21.174.462.628,90
Marzo	23.995.112.795,70
Abril	30.594.008.765,70
Mayo	42.404.519.909,60
Junio	53.033.212.824,90
Julio	63.408.630.581,90
Agosto	79.061.685.127,40
Septiembre	101.126.220.212,80
Octubre	131.945.447.084,80
Noviembre	184.682.722.830,10
Diciembre	327.767.509.170,00

2021

Enero 480.553.055.894,40

Febrero (*)

(*) No ha sido publicado a la fecha

Fuente: B.C.V.

✓ Tasas de Intereses Moratorios y Prestaciones Sociales 2020 al presente.

2020

Enero	38,13%
Febrero	48,10%
Marzo	54,64%
Abril	54,00%
Mayo	49,32%
Junio	44,18%
Julio	38,98%
Agosto	38,51%
Septiembre	38,76%
Octubre	38,92%
Noviembre	31,08%
Diciembre	38,35%

2021

Enero 39,50%

Febrero (*)

(*) No ha sido publicada a la fecha

Fuente: B.C.V.



✓ Deberes Formales destacables en materia Tributaria para los Sujetos Pasivos No Especiales, mes de Marzo 2021.

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
1	2	3	4	5
	Premios de Lotería. RIF (0a19)	ISLR (1) RIF (0y5) IVA (1) RIF (0y5) IGTF (1) RIF (0y5) ISLR (8) RIF (0y5)	ISLR (7) RIF (3y7)	ISLR (2) RIF (6y9) IVA (2) RIF (6y9) IGTF (2) RIF (6y9) ISLR (7) RIF (6y9)
8	9	10	11	12
Juegos Envite y Azar RIF (0a19) ISLR (6) RIF (4y8) ISLR (7) RIF (4y8) Aporte 70%(9) RIF (4y8)	ISLR (3) RIF (1y2) IVA (3) RIF (1y2) IGTF (3) RIF (1y2) ISLR (6) RIF (1y2) ISLR (7) RIF (1y2) Aporte 70%(9) RIF (1y2)	ISLR (6) RIF (0y5) ISLR (7) RIF (0y5) Aporte 70%(9) RIF (0y5)	ISLR (4) RIF (3y7) IVA (4) RIF (3y7) IGTF (4) RIF (3y7) ISLR (6) RIF (3y7) Aporte 70%(9) RIF (3y7)	ISLR (6) RIF (6y9) Aporte 70%(9) RIF (6y9)
15	16	17	18	19
ISLR (5) RIF (4y8) IVA (5) RIF (4y8) IGTF (5) RIF (4y8)		ISLR (1) RIF (0y5) IVA (1) RIF (0y5) IGTF (1) RIF (0y5) ISLR (8) RIF (0y5) Premios de Lotería. RIF (0a19)		
22	23	24	25	26
ISLR (3) RIF (1y2) IVA (3) RIF (1y2) IGTF (3) RIF (1y2) ISLR (9) RIF (1y2)		ISLR (2) RIF (6y9) IVA (2) RIF (6y9) IGTF (2) RIF (6y9)		ISLR (4) RIF (3y7) IVA (4) RIF (3y7) IGTF (4) RIF (3y7)
29	30	31		
	ISLR (5) RIF (4y8) IVA (5) RIF (4y8) IGTF (5) RIF (4y8)	PT (10) ONA (11)		

ISLR (1)-IVA (1)-IGTF(1): Pago de Anticipos de ISLR, Declaración de IVA, Pago de Anticipos de IVA, Retenciones de IVA, Pago de IGTF.

ISLR (2)-IVA-IGTF(2): Pago de Anticipos de ISLR, Declaración de IVA, Pago de Anticipos de IVA, Retenciones de IVA, Pago de IGTF.

ISLR (3)-IVA-IGTF(3): Pago de Anticipos de ISLR, Declaración de IVA, Pago de Anticipos de IVA, Retenciones de IVA, Pago de IGTF.

ISLR (4)-IVA-IGTF (4): Pago de Anticipos de ISLR, Declaración de IVA, Pago de Anticipos de IVA, Retenciones de IVA, Pago de IGTF.

ISLR (5)-IVA-IGTF (5): Pago de Anticipos de ISLR, Declaración de IVA, Pago de Anticipos de IVA, Retenciones de IVA, Pago de IGTF.

ISLR (6): Declaración y Pago de las Porciones de la Declaración Estimada de Impuesto Sobre la Renta Ejerc. Regulares e Irregulares.

ISLR (7): Enteramiento de las Retenciones de ISLR.

ISLR (8): Presentación de la Declaración anual de ISLR Ejercicio Regular Finalizado el 31-12-2020.

APORTE 70% (9): Decla. Del Aporte del 70% de los Ingresos de los Serv. Autónomos y Entes Descentralizados.

PT(10): Presentación de la Declaración de Precios de Transferencia. Contribuyente con cierre irregular 31-08-2020

ONA (11): Pago Aporte ONA Contribuyentes con Ejercicio Regular Finalizado el 31-12-2020.

Premios de lotería: Enteramiento de las Retenciones de los Premios de Lotería.

Juegos de Envite y Azar: Enteramiento de Retenciones de ISLR en los Juegos de Envite y Azar.

✓ **Deberes Formales destacables en materia Tributaria para los Sujetos Pasivos No Especiales, mes de Marzo 2021.**

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
1	2	3	4	5
				FAOV (1)
8	9	10	11	12
		ISLR (2)		
15	16	17	18	19
IVA (3)				
22	23	24	25	26
29	30	31		
		PT (4)		
		ISLR (5)		

FAOV (1): Pago al Fondo Nacional de Vivienda y Hábitat.

ISLR (2): Enteramiento de las Retenciones de ISLR.

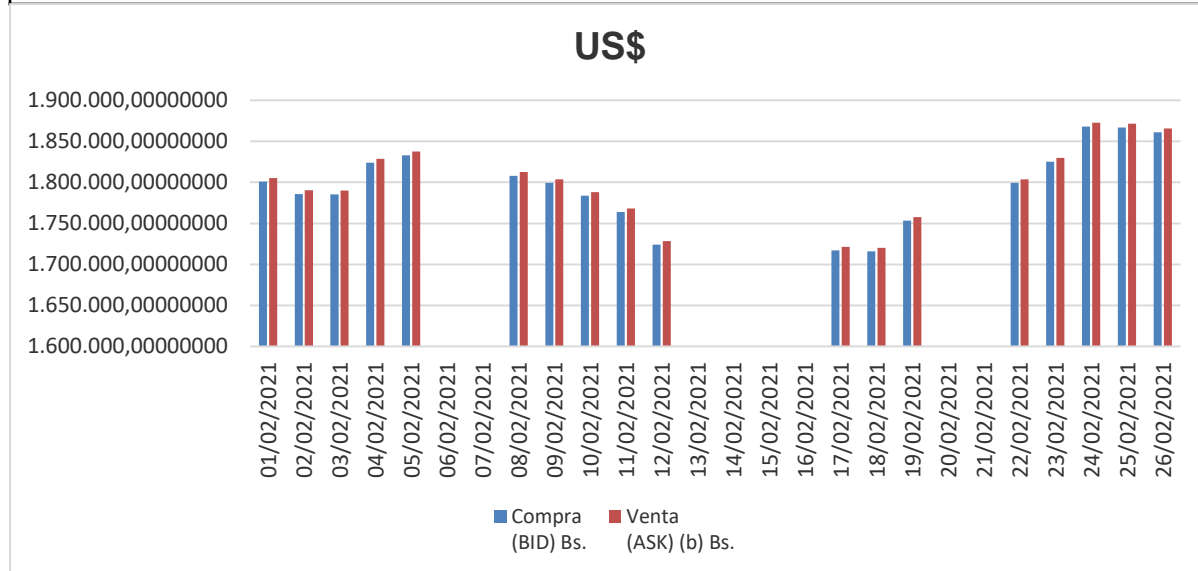
IVA (3): Pago de la Declaración del Impuesto al Valor Agregado.

PT (4): Presentación de la Declaración de Precios de Transferencia. Contribuyente con cierre irregular 31-08-2020

ISLR (5): Presentación de la Declaración anual de ISLR Ejercicio Regular Finalizado el 31-12-2020.

✓ **Tipo de Cambio Oficial del US\$ publicado por el B.C.V. durante el mes. (Tabla y comportamiento gráfico)**

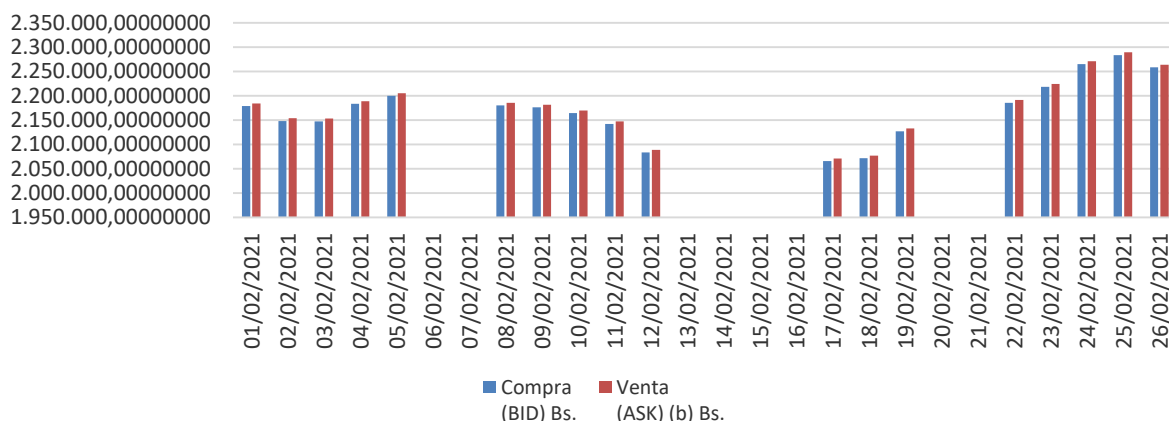
Tipo de Moneda	Fecha de Publicación	Compra (BID) Bs.	Venta (ASK) (b) Bs.
US\$ - E.U.A.	01/02/2021	1.800.747,50066925	1.805.260,65230000
US\$ - E.U.A.	02/02/2021	1.785.731,83032825	1.790.207,34870000
US\$ - E.U.A.	03/02/2021	1.785.450,40066575	1.789.925,21370000
US\$ - E.U.A.	04/02/2021	1.823.834,48664900	1.828.405,50040000
US\$ - E.U.A.	05/02/2021	1.832.829,90174900	1.837.423,46040000
US\$ - E.U.A.	08/02/2021	1.807.931,76678975	1.812.462,92410000
US\$ - E.U.A.	09/02/2021	1.799.307,08124300	1.803.816,62280000
US\$ - E.U.A.	10/02/2021	1.783.776,46180125	1.788.247,07950000
US\$ - E.U.A.	11/02/2021	1.763.736,18246525	1.768.156,57390000
US\$ - E.U.A.	12/02/2021	1.723.975,23675825	1.728.295,97670000
US\$ - E.U.A.	17/02/2021	1.716.983,88314775	1.721.287,10090000
US\$ - E.U.A.	18/02/2021	1.716.124,98238125	1.720.426,04750000
US\$ - E.U.A.	19/02/2021	1.753.214,75475825	1.757.608,77670000
US\$ - E.U.A.	22/02/2021	1.799.190,46631100	1.803.699,71560000
US\$ - E.U.A.	23/02/2021	1.825.097,61491400	1.829.671,79440000
US\$ - E.U.A.	24/02/2021	1.867.969,74965475	1.872.651,37810000
US\$ - E.U.A.	25/02/2021	1.866.682,73176350	1.871.361,13460000
US\$ - E.U.A.	26/02/2021	1.860.949,85188350	1.865.613,88660000



✓ **Tipo de Cambio Oficial del Euro publicado por el B.C.V. durante el mes. (Tabla y comportamiento gráfico)**

Tipo de Moneda	Fecha de Publicación	Compra (BID) Bs.	Venta (ASK) (b) Bs.
Euro - Zona Euro	01/02/2021	2.178.904,47580979	2.184.365,38928300
Euro - Zona Euro	02/02/2021	2.148.235,39188488	2.153.619,44048610
Euro - Zona Euro	03/02/2021	2.147.557,59642476	2.152.939,94629049
Euro - Zona Euro	04/02/2021	2.183.476,40907131	2.188.948,78102387
Euro - Zona Euro	05/02/2021	2.199.542,50849094	2.205.055,14635683
Euro - Zona Euro	08/02/2021	2.179.949,88644206	2.185.413,41999205
Euro - Zona Euro	09/02/2021	2.176.010,01177204	2.181.463,67094941
Euro - Zona Euro	10/02/2021	2.164.184,63004498	2.169.608,65167417
Euro - Zona Euro	11/02/2021	2.141.881,21998580	2.147.249,34334416
Euro - Zona Euro	12/02/2021	2.083.544,75188892	2.088.766,66856031
Euro - Zona Euro	17/02/2021	2.066.081,04626935	2.071.259,19425498
Euro - Zona Euro	18/02/2021	2.071.482,98248294	2.076.674,66915583
Euro - Zona Euro	19/02/2021	2.127.175,46194818	2.132.506,72877011
Euro - Zona Euro	22/02/2021	2.185.584,61085595	2.191.062,26652226
Euro - Zona Euro	23/02/2021	2.218.369,64897566	2.223.929,47265731
Euro - Zona Euro	24/02/2021	2.264.894,64175888	2.270.571,06943246
Euro - Zona Euro	25/02/2021	2.283.475,65211165	2.289.198,64873348
Euro - Zona Euro	26/02/2021	2.258.244,03576210	2.263.903,79525023

Euro-Zona Euro



- ✓ **Tipo de Cambio Oficial de la Moneda de mayor valor publicado por el B.C.V. aplicable a las sanciones determinadas en el COT reformado, el cual entró en vigencia a partir del 29 de febrero de 2020.**

Tipo de Moneda	Fecha de Publicación	Compra (BID) Bs.	Venta (ASK) (b) Bs.
GBP Reino Unido	01/02/2021	2.463.422,58091553	2.469.596,57234640
GBP Reino Unido	02/02/2021	2.433.773,91155437	2.439.873,59554323
GBP Reino Unido	03/02/2021	2.439.996,51754981	2.446.111,79704242
GBP Reino Unido	04/02/2021	2.491.905,05910853	2.498.150,43519652
GBP Reino Unido	05/02/2021	2.512.809,79529788	2.519.107,56420840
GBP Reino Unido	08/02/2021	2.485.363,79980587	2.491.592,78176027
GBP Reino Unido	09/02/2021	2.482.144,11857472	2.488.365,03115260
GBP Reino Unido	10/02/2021	2.470.887,15488709	2.477.079,85452340
GBP Reino Unido	11/02/2021	2.439.776,26120418	2.445.890,98867587
GBP Reino Unido	12/02/2021	2.377.189,45396595	2.383.147,32227163
GBP Reino Unido	17/02/2021	2.376.820,78944143	2.382.777,73377587
GBP Reino Unido	18/02/2021	2.391.076,93795180	2.397.069,61198175
GBP Reino Unido	19/02/2021	2.459.234,33649940	2.465.397,83107709
GBP Reino Unido	22/02/2021	2.528.222,44326022	2.534.558,84036112
GBP Reino Unido	23/02/2021	2.572.657,59798277	2.579.105,36138624
GBP Reino Unido	24/02/2021	2.635.705,31676285	2.642.311,09449910
GBP Reino Unido	25/02/2021	2.643.409,41645029	2.650.034,50270706
GBP Reino Unido	26/02/2021	2.596.955,51830342	2.603.464,17875030

✓ Términos de uso frecuente en materia jurídica

TANTUM APELLATUM QUANTUM DEVOLUTUM

Este principio contenido en el aforismo latino “Tantum Devolutum Quantum Apellatum”, indica que en la apelación, la competencia del superior solo alcanza o abarca a la resolución impugnada y a su tramitación, por lo que corresponde a este órgano jurisdiccional revisor circunscribirse únicamente al análisis de la misma, y en ningún caso, y bajo ninguna circunstancia, ir más allá. Dicho en palabras más simples, el juicio de apelación no debe conocer sino de aquello de lo cual se ha apelado.

Como ejemplo del uso de este término, podemos referir fallo emitido por la Sala de Casación Social del Tribunal Supremo de Justicia:

“La configuración del vicio en referencia se fundamenta en la vulneración de los principios “tantum devolutum quantum apellatum” y “reformatio in peius”, que soportan la obligación que se impone a los jueces de alzada de ceñirse rigurosamente al fuero de conocimiento atribuido en razón del recurso de apelación ejercido y en tal sentido, las facultades o potestades cognitivas del Juez quedan absolutamente circunscritas al gravamen denunciado por el apelante” (Subrayado nuestro).

Como ejemplo de Derecho Comparado, podemos referir sentencia de los tribunales peruanos que señala:

“(CS, Cas. 4630-2012-Lima, 11/13/2013)

La Corte Suprema, en el caso, confirmó que la instancia superior, al momento de ordenar que el demandado se someta a una terapia psicológica lo que no fue fijado en la sentencia de primera instancia, transgrede el debido proceso y el principio de congruencia. La corte recuerda que la motivación de las resoluciones judiciales constituye un elemento del debido proceso que conlleva la justificación lógica, razonada y conforme a las normas constitucionales y legales con arreglo a los hechos y petitorios formulados por las partes. Y conforme al principio tantum apellatum quantum devolutum, el órgano judicial revisor que conoce de la apelación solo debe avocarse a aquello que le es sometido en virtud del recurso.”



✓ No todo en el Derecho, anda derecho.

“Se dice que el problema con los chistes de abogados es que los abogados no los consideran graciosos, y las demás personas no creen que sean chistes”.

Finalmente y para despejarnos un tanto, queremos incluir algunas citas tomadas del libro “La Ley de Murphy para Abogados” de Arthur Bloch, simplemente para comprender, que en el Derecho, no todo es necesariamente tan serio como parece.

CONCLUSIÓN DE BLOCH:

Una ley de más de cincuenta palabras contiene, al menos, una trampa.

REGLA DE HELGA:

Diga que no, y luego negocie.



PRINCIPIO DE POWERS:

Si la ley está de su parte, apóyese en la ley. Si los hechos están de su parte, apóyese en los hechos. Si ni los hechos ni la ley están de su parte, apóyese en la mesa.

POSTULADO DE PRATT:

Cuanto más se esfuerce preparando el juicio, más probabilidades hay de que se llegue a un acuerdo privado en el último momento.

LEY DE BILLING:

El silencio es una de las cosas más difíciles de refutar.



Información de Contacto

Antonio Dugarte Lobo

Socio Líder de la División de
Asesoría Tributaria & Legal.

+58 424 226 57 23

antonio.dugarte@crowe.com.ve

Crowe Venezuela es miembro de Crowe Global International, una Firma suiza (Crowe). Cada Firma miembro de Crowe Global es una Firma legal separada y entidad independiente. Crowe Venezuela y sus afiliados no son responsables de ningún acto u omisiones de Crowe Global o cualquier otro miembro de Crowe y específicamente renuncia a toda responsabilidad o responsabilidades por actos u omisiones de Crowe o cualquier otro miembro de Crowe Global.



Crowe Venezuela
[@Crowe.VE](https://www.instagram.com/Crowe_VE)

www.crowe.net/ve