



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Artículo 1º: Incorpórese al artículo 7º de Exenciones a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, con sus normas modificatorias y complementarias, el siguiente texto normativo: "... 30) los servicios de transporte urbano del interior del país operados en el marco de concesiones o permisos precarios otorgados por Autoridad Competente municipales o provinciales".

Artículo 2º: Incorpórese al artículo 7º de la Ley 23.349 del Impuesto al Valor Agregado, con sus normas modificatorias y complementarias, el siguiente texto normativo: h) Los vehículos que estén destinados al servicio de taxímetros, remises con chofer y servicios de transporte automotor de pasajeros.

Artículo 3º: Incorpórese al artículo 24º de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, con sus normas modificatorias y complementarias el siguiente texto normativo:

Art...: Los sujetos que desarrollen actividades que califiquen como servicios públicos cuya tarifa se vea reducida por el otorgamiento de sumas en concepto de subsidios, compensación tarifaria y/o fondos por asistencia económica, efectuados por parte del Estado Nacional en forma directa o a través de fideicomisos o fondos constituidos a ese efecto, y que presten servicios de transporte urbanos del interior del país operados en el marco de concesiones o permisos precarios otorgados por Autoridad Competente municipales o provinciales tendrán derecho a aplicar sus saldos a favor referidos en el primer y segundo párrafo del artículo 24 de la ley al pago de Contribuciones patronales destinadas al Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA), definido por la Ley 26.425/2008, sucesivas y concomitantes, conjuntamente con lo establecido en la Ley 24.241/1993 y sus modificatorias y complementarias.

El tratamiento establecido en el párrafo anterior resultará procedente siempre que el referido saldo se encuentre originado en los créditos fiscales que se facturen por la compra, fabricación, elaboración, o importación definitiva de bienes, y por las locaciones de obras y/o servicios —incluidas las prestaciones a que se refieren el inciso d) del artículo 1º y el artículo sin número incorporado a continuación del artículo 4º de la ley—, que se hayan destinado efectivamente a operaciones perfeccionadas en el desarrollo de su actividad y por la que se reciben las sumas a que se alude en el párrafo precedente.

Dicha devolución incluirá los saldos a favor así como su pertinente actualización, calculada mediante la aplicación del índice de precios al por mayor, nivel general, referido al mes de facturación, de acuerdo con lo que indique la tabla elaborada por la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, para el mes en el que se efectúe la exportación.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

No podrán acogerse al tratamiento dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en la normativa vigente.

b) Querellados o denunciados penalmente por la entonces Dirección General Impositiva, dependiente de la Secretaría de Hacienda del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, o la Administración Federal de Ingresos Públicos con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de efectuarse la solicitud de devolución.

c) Denunciados formalmente, o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de efectuarse la solicitud de devolución.

d) Las personas jurídicas —incluidas las cooperativas— en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros del consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de efectuarse la solicitud de devolución.

El acaecimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a efectuarse la solicitud de devolución, dará lugar a su rechazo. Cuando ocurran luego de haberse efectuado la devolución prevista en este artículo, producirá la caducidad total del tratamiento acordado.

Artículo 4º: Facúltese al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las modificaciones presupuestarias necesarias para dar cumplimiento a la presente ley.

Artículo 5º: De forma.

FIRMA: ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPAÑAN: MONICA FEIN

ALEJANDRO RODRIGUEZ



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Dada la situación actual del sistema de transporte urbano automotor de pasajeros de las ciudades del interior del país y considerando:

Que la compleja situación que venía enfrentando el transporte público del interior del país por problemas propios de la crisis económica potenciada con una distribución inequitativa de subsidios, que se acentuó con la fuerte caída en la recaudación debido a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional de aislamiento y distanciamiento social, necesario para contrarrestar la pandemia de coronavirus.

Que la demanda se derrumbó en un 75% respecto a niveles de prestación habituales en días hábiles, recuperando gradualmente la cantidad de pasajeros pero sin alcanzar los niveles prepandemia.

De esta manera, queda claro que los ingresos se han visto sumamente limitados para sostener los niveles de oferta, como así también el pago de sueldos de las y los trabajadores del sector.

Que esta situación se vió reflejada con medidas de fuerza que dejaron sin servicio a distintas ciudades con alcances diferentes.

Que la situación de crisis generada por la pandemia, se viene profundizando en el actual contexto inflacionario, incrementando la brecha entre costos del sistema y las tarifas posibles socialmente.

Que la inequidad histórica de distribución de compensaciones nacionales, viene empeorando en los últimos años.

Que del análisis de las compensaciones de los últimos cuatro años, surge claramente la distribución cada vez menos federal de los subsidios nacionales al transporte. Hemos elaborado un informe que compara la evolución de los subsidios nacionales al transporte 2018-2021, en que se visualiza que los subsidios a CABA-AMBA se han incrementado un 309% en este período, mientras que los subsidios al interior del país sólo en 54%. Este esquema atenta contra el federalismo fiscal.

Que esta situación se expresa en que el interior del país tenga tarifa que triplican las de CABA-AMBA, siendo absolutamente inequitativo que los ciudadanos del interior



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

tengamos que pagar estas tarifas, y además tener un sistema de emergencia por no poder adecuar la oferta a la situación pre pandemia por la falta de financiamiento.

Que seguiremos luchando para que Argentina sea un país federal, porque si el federalismo no es fiscal no es federalismo.

Que la realidad de los sistemas de transporte del interior del país hace necesario repensar la distribución de las compensaciones nacionales, como problemática de fondo, pero también requiere analizar alternativas que tiendan, en el corto plazo, a reducir la brecha entre los costos de prestación y las tarifas vigentes.

Que este servicio esencial se encuentra alcanzando por el Impuesto al valor Agregado, con alícuota diferencial del 10,5%.

Por otra parte, las empresas de transporte realizan compras de insumos al 21% generándose, de esta manera, un costo que definitivamente termina siendo absorbido por los operadores.

Que en este sentido, el Estado Nacional puede preservar actividades o sectores mediante modificaciones en su política tributaria, y principalmente con los gravámenes a su cargo, y de esta manera conseguir los objetivos económicos y sociales de promover una movilidad más sostenible.

Que se debe brindar sostenibilidad y previsibilidad en la prestación de este servicio público que permite la accesibilidad de las y los vecinos de nuestras ciudades y que se presenta como un modo de movilidad sostenible en términos ambientales y sociales y que necesariamente debemos proteger.

Es por lo expuesto que se eleva para su aprobación el presente proyecto de Ley.

FIRMA: ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPañAN: MONICA FEIN

ALEJANDRO RODRIGUEZ