



PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso etc., sancionan con fuerza de Ley...

Equidad Federal en la Compensación del Transporte Público Urbano e Interurbano

Capítulo I

Fondo Federal de Compensación al Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias

ARTÍCULO 1°.- La presente ley tiene por objeto promover una distribución de recursos equitativa a nivel federal para garantizar previsibilidad y sostenibilidad al transporte público de pasajeros automotor urbano y suburbano de nuestro país.

ARTÍCULO 2°.- Entiéndase por Servicios de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbanos y Suburbanos de las provincias, aquellos que no se encuentran contemplados en el artículo 2° de la Ley N° 25.031, en la Resolución N° 168 de fecha 7 de diciembre de 1995 de la entonces SECRETARÍA DE TRANSPORTE del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, con las modificaciones introducidas en último término por la Resolución N° 66 de fecha 8 de mayo de 2019 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, ni los servicios interurbanos e internacionales.

ARTÍCULO 3°.- Créase el Fondo Federal de Compensación al Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias.

Dicho Fondo estará compuesto por:

- a) los fondos provenientes del inciso f) del artículo 19 del Capítulo IV del Título III de la Ley N° 23.966
- b) y los recursos provenientes de la Ley de Presupuesto General de la Administración Nacional.

ARTÍCULO 4°.- La distribución del Fondo Federal de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias se determinará a partir de los siguientes criterios:

1. Unidades Computables: entiéndase por tales, las unidades habilitadas, vigentes y declaradas a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) por todas las jurisdicciones provinciales del país y CABA; y unidades afectadas a los servicios de jurisdicción nacional.
2. Agentes Computables: es la cantidad de empleados activos declarados al Ministerio de Transporte de la Nación mediante el Sistema Informático de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS), con un tope máximo de tres (3) agentes por unidad computable.
3. Kilómetros recorridos en promedio mensual por cada unidad computable durante el semestre inmediato anterior a la asignación de recursos.

ARTÍCULO 5°.- Los créditos originados producto de la aplicación de la presente ley serán transferidos a la jurisdicción provincial y/o municipal beneficiaria, a fin de que ésta transfiera los fondos en forma directa a las empresas prestadoras de los servicios.

ARTÍCULO 6°.- Para el ejercicio 2024, los recursos que integren el Fondo Federal de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias no podrán ser inferiores al equivalente de recursos ejecutados durante el ejercicio 2023 en concepto de "Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país", actualizado por el índice de precios al consumidor (IPC) elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) al momento de sanción de la presente ley.

Para los subsiguientes ejercicios fiscales, los recursos que integren el Fondo Federal de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias no podrán ser inferiores al equivalente de recursos ejecutados durante el ejercicio 2024, actualizados por el índice de precios al consumidor (IPC) elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC)

Capítulo II

Impuestos sobre los Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono

ARTÍCULO 7°.- Modifícase el Artículo 19 de la Ley 23.966 que quedará redactado de la siguiente manera

ARTÍCULO 19 — El producido del impuesto establecido en el Capítulo I de este Título y, para el caso de los productos indicados en los incisos a), b), c), d), e), f), g), h) e i) de la tabla obrante en el primer párrafo del artículo 11, el producido del impuesto establecido en el Capítulo II, se distribuirá de la siguiente manera:

- a) Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI) -Ley 21.581: 15,07%*
- b) Provincias: 10,40%*

- c) *Sistema Único de Seguridad Social, para ser destinado a la atención de las obligaciones previsionales nacionales: 28,69%*
- d) *Fideicomiso de Infraestructura Hídrica - Decreto 1381/2001: 4,31%*
- e) *Fideicomiso de Infraestructura de Transporte - Decreto 976/2001: 19,49%*
- f) *Fondo de Compensación Federal del Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias: 19,49%*
- g) *Compensación Transporte Público - Decreto 652/2002: 2,55%.*

ARTÍCULO 8°.- Modifícase el primer párrafo del artículo 4 del Capítulo I del Título III de la Ley 23.966 y modificatorias por la siguiente redacción:

“Los montos fijos consignados en este artículo se actualizarán por trimestre calendario, por las variaciones del Índice de Precios al Consumidor (IPC), que suministre el Instituto Nacional de Estadística y Censos, considerando las variaciones acumuladas de dicho índice desde el mes de enero de 2018, inclusive.”

Capítulo III

Fomento al Servicio de Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias

ARTÍCULO 9.- El esquema de Compensación de Precio diferencial del Gasoil o biocombustible será aplicado equitativamente a las empresas de transporte público de pasajeros por automotor Urbano y Suburbano de todas las provincias y/o jurisdicciones.

ARTÍCULO 10.- Incorpórese al artículo 7° 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 11.- Incorpórese al artículo 7° 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 transporte automotor de pasajeros.

ARTÍCULO 12.- Incorpórese al artículo 24° 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 1° y el artículo sin número incorporado a continuación del artículo 4° 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.

ARTÍCULO 13.- 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.

Capítulo IV

Disposiciones finales

ARTÍCULO 14.- La Autoridad de Aplicación de la presente ley será definida por el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 15.- El Poder Ejecutivo nacional debe reglamentar la presente ley dentro de los 60 días desde su promulgación.

ARTÍCULO 16.- Facúltase al jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para la conformación de este fondo.

ARTÍCULO 17.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Autora: Diputada Mónica Fein

Acompaña: Diputado Esteban Paulón

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El objeto del presente proyecto es el de promover una distribución de recursos equitativa a nivel federal para garantizar la sostenibilidad y previsibilidad en la prestación del transporte público de pasajeros por automotor urbano y suburbano de nuestro país, un servicio público que permite la accesibilidad de las y los vecinos de nuestras ciudades a sus lugares de trabajo, escuelas y hospitales.

El transporte público del interior del país presenta una compleja situación que se debe principalmente a la inequidad que han generado las políticas llevadas adelante por las diversas gestiones a cargo del Poder Ejecutivo Nacional pero que se ha acentuado profundamente debido a las medidas tomadas por la actual gestión.

El día miércoles 27 de marzo el Gobierno Nacional, a través del Artículo 18 del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 280/2024, decidió suspender la vigencia de los artículos 81, 92, 93 y 94 de la Ley N° 27.701 de Presupuesto General de la Administración Nacional para el Ejercicio 2023, cuyas disposiciones habían sido prorrogadas para todo el año 2024 (Decreto 88/23, 26 de diciembre de 2023).

A través de dicha suspensión, decidió eliminar de manera formal el Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País originado por el artículo N° 125 de la Ley N° 27.467 de Presupuesto de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para el Ejercicio 2019, cuyos fondos no transfería desde el mes de enero.

En paralelo a esta quita ilegítima de fondos pertenecientes a las provincias, el viernes 17 de mayo del corriente se publicó la resolución 4/2024 en el Boletín Oficial, a través de la cual la Secretaría de Transporte de la Nación tomó la decisión de otorgar un aumento del 39% en los subsidios que reciben las empresas de colectivos del AMBA convirtiendo a esa zona en el único distrito del país que mantendrá las compensaciones al transporte urbano y suburbano.

A partir de esta decisión de la gestión del Presidente Milei, el 100% de los subsidios nacionales al transporte urbano e interurbano se destinan a Caba y AMBA. El impacto en los valores de los boletos es notable: un boleto en el AMBA podrá mantener la tarifa a 270 pesos mientras que el boleto en la provincia de Santa Fe es de 700, en un contexto nacional en el que la

pérdida de poder adquisitivo nos atraviesa a todas y todos los ciudadanos en mayor o menor medida, sin distinción de jurisdicción.

Cabe contemplar que la Ley 23.966 establece en su artículo 19 incisos f) y g) que el producido del Impuesto sobre Combustibles Líquidos y Dióxido de Carbono se dividirá en un porcentaje del 28,58% para el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte (conforme Decreto 976/2001) y con la eliminación del Fondo de Compensación al Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano del Interior del País, la recaudación nacional que se realiza por el Impuesto sobre Combustibles Líquidos y Dióxido de Carbono de la mencionada Ley 23.966 queda en su totalidad a favor del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en desmedro del resto de las provincias contribuyentes, constituyendo un notable desequilibrio, de forma contraria al espíritu federal de la legislación vigente en la materia. No podemos pasar por alto que el incremento en los valores de los subsidios definido en la resolución 4/2024 para sostener la tarifa de AMBA es, en parte, gracias a la recaudación que va al tesoro nacional que se realiza por mencionado Impuesto, al que aportan cada una de las personas que habitan nuestro país, es decir, al que contribuyen todas las provincias.

Si tomamos como ejemplo a la provincia de Santa Fe, podemos ver que durante el primer cuatrimestre del año las y los santafesinos aportaron 27.900 millones de pesos en concepto de impuesto a los combustibles, una cifra que creció considerablemente en los últimos meses: solo en marzo, el aporte había sido de 6.843 millones y en abril la cifra trepó a 14.106 millones. Como contrapartida, Nación envió apenas 4.701 millones que corresponden a Fonavi, obras de infraestructura y cooperativa vial, pero nada de recursos vinculados al Fondo Compensador del Transporte.

Nuestra Propuesta

Ante tamaña inequidad es que se plantea una modificación a la Ley N° 23.966 de modo de generar recursos genuinos para el sostenimiento del transporte de las provincias en modo idéntico a lo que actualmente se hace con el AMBA.

La propuesta que ponemos a consideración implica la creación de un Fondo específico para el transporte automotor de las provincias a través de la modificación del Artículo 19 de la mencionada norma, a los efectos cambiar la distribución del Impuesto sobre Combustibles Líquidos y Dióxido de Carbono, que “crea” el Fondo de Compensación Federal del Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias.

De este modo se afecta un 19,49% de la recaudación a tal fin, cediendo el Tesoro Nacional el 10% que tenía afectado y el 9,49% el Fideicomiso de Infraestructura de Transporte - Decreto 976/2001. Dicha detracción del Fideicomiso deberá ser compensada por el Tesoro Nacional a fin de no afectar la política de sostenibilidad del transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Entendemos que con esta propuesta se repara una inequidad cristalizada a través de los años: que lo aportado por cada argentino/a cada vez que carga combustible vuelva a financiar el transporte de su territorio en proporciones similares.

Asimismo disponemos de la fijación de un Fondo de Compensación Federal del Transporte Público de Pasajeros por Automotor Urbano y Suburbano de las Provincias el que será constituido por la recaudación del párrafo anterior más las contribuciones que haga en el futuro el Tesoro Nacional a través del Presupuesto General de Gastos. Este fondo tendrá una garantía de piso mínimo igual a lo que se aportaba al sistema a través del “Fondo de Compensación al Transporte Público de pasajeros por automotor urbano y suburbano del interior del país” que funcionó entre el 2019 y el 2023, ajustado por inflación. De este modo estamos garantizando un aporte al sistema de transporte de las Provincias que de mínima sostenga la política de los anteriores dos gobiernos nacionales.

Cabe destacar que en este momento, financiar este fondo no demandará recursos presupuestarios adicionales relevantes al Tesoro Nacional. El piso exigido por el artículo 6 del presente proyecto se estima a Marzo de 2024 en \$ 401.051 Millones. Según el informe de Recaudación Tributaria de la AFIP del mes en curso, la recaudación por el Impuesto a los Combustibles y el Dióxido de Carbono fue de \$157.884 Millones para el mes de Abril de 2024. Esto financia el Fondo de Transporte a las Provincias con \$30.700 Millones, lo cual representa el 90% del piso mínimo garantizado en la presente ley. El Tesoro Nacional debería aportar \$2.700 Millones extra, monto irrelevante a las arcas nacionales.

Asimismo, planteamos la actualización automática anual tanto del Fondo en cuestión como del Impuesto a los Combustibles y Dióxido de Carbono para no generar distorsiones con el paso del tiempo, en un contexto inflacionario que persistirá.

Por último, planteamos una serie de medidas que deben ser tomadas para reforzar el transporte en particular del interior del país para ponerlo en pie de igualdad con el del AMBA. Años de inequidad han generado no solo un boleto más caro para los usuarios/as de las provincias sino una caída en la calidad de la infraestructura y el equipamiento de las mismas.

Para poder recomponer el stock de inversión que se necesita planteamos dos medidas: La primera es la universalización del precio diferencial del gasoil. La segunda es la exención del IVA al servicio así como la posibilidad de que las empresas prestatarias del servicio en las provincias puedan usar los saldos de IVA para el pago de otros tributos. Creemos de toda razonabilidad declarar exento el transporte público como bien de primera necesidad en idéntico sentido que están exentos otros bienes de la misma calidad en el artículo 7 de la Ley de IVA. A su vez, la acumulación de saldos de IVA producto del diferencial de alícuotas entre los bienes que pagan al 21% y la alícuota del servicio de 10.5% genera saldos a favor que devienen en graves perjuicios financieros para el sector. Es voluntad de este proyecto el de resolver dichas situaciones para fortalecer el entramado de transporte automotor de las provincias.

El desequilibrio entre los esfuerzos que realizan las provincias, y la compensación que reciben para poder sostener de forma previsible el sistema de transporte urbano e interurbano es profundo, producto de una disparidad que resulta contraria al concepto de distribución equitativa de recursos federales, que es una de las bases más importantes de la organización de nuestro país.

En suma, creemos que este proyecto plantea una solución a un problema que no es exclusivo de una gestión, sino que viene profundizando hace años una mirada que prioriza las necesidades de una zona del país por sobre otras, llegando hoy a una situación de total inequidad entre el AMBA y el resto del país.

Por las razones expuestas, solicitamos a las y los legisladores que nos acompañen en este proyecto.

Autora: Diputada Mónica Fein.

Acompaña: Diputado Esteban Paulón.