

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD AÉREA

ARTÍCULO 1º. – Modifíquese el artículo 90 de la Ley N° 27.431, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 90.- Las sociedades comprendidas en las leyes 26.412 y 26.466 y las empresas que presten en la Argentina el servicio de transporte aerocomercial de pasajeros, podrán utilizar el saldo a favor acumulado y/o por generarse a que se refiere el primer párrafo del artículo 24 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado (t.o. por decreto 280 del 26 de marzo de 1997) y sus modificaciones, para el pago de las obligaciones impositivas cuya recaudación, aplicación y percepción se encuentran a cargo de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). Dicha Agencia dictará la normativa correspondiente para su aplicación, debiendo garantizar el mismo régimen y las mismas condiciones para todas las empresas que presten el servicio de transporte aéreo de pasajeros.”

ARTÍCULO 2º. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En virtud del artículo 70 de la Ley de Presupuesto 2013 (Ley 26.784) y posteriormente del artículo 90 de la Ley de Presupuesto del año 2018 (Ley 27.431), se hizo exclusivamente beneficiarias de un régimen tributario especial a las empresas comprendidas en las Leyes N° 26.412 y N° 26.466, estas son, Aerolíneas Argentinas S.A. y Austral Líneas Aéreas - Cielos del Sur S.A., Optar S.A., Jet Paq S.A., Aerohandling S.A.

En la práctica este régimen especial y exclusivo le permite a las empresas que conforman el grupo Aerolíneas Argentinas (Grupo AA) compensar el saldo técnico de IVA con los saldos a ingresar de retenciones y/o percepciones impositivas efectuadas.

La reglamentación del régimen se realizó mediante Resolución General N° 4019 AFIP/2017, que habilitó inicialmente a Aerolíneas Argentinas, Austral, Optar, Jet Paq y Aerohandling a compensar los saldos a favor acumulados hasta el período fiscal diciembre de 2013, mientras que mediante Resolución General N° 4214 AFIP/2018 se reglamentó el régimen de utilización de saldos a favor que se encuentra actualmente vigente para el Grupo AA.

Como es sabido, el saldo técnico de IVA a favor de las empresas de transporte aéreo de pasajeros en Argentina se origina por las diferentes

alícuotas que se aplican en el sector para determinar el débito fiscal (10,5%) y el crédito fiscal (21%). Las aerolíneas que prestan servicios en el país venden tickets de cabotaje con un 10,5% de alícuota de IVA y pagan en sus compras de bienes y servicios un 21% de IVA, lo que genera importantes saldos a favor, sin que exista la posibilidad – salvo para las empresas del Grupo AA - de compensar esos saldos con otras obligaciones impositivas.

Es por ello que el régimen estructurado por el artículo 90 de la Ley de Presupuesto del año 2018, constituye un privilegio para las empresas beneficiadas, que se traduce en una directa e injusta afectación a la libre competencia y una lesión manifiesta al principio de igualdad de trato consagrado en el artículo 16 de la Constitución Nacional.

En la situación actual, las empresas del Grupo AA enfrentan menores costos que sus competidores a raíz del beneficio impositivo descripto, otorgándoles una ventaja comparativa que lesiona gravemente la sana y libre competencia que debiera existir entre las empresas que participan de un mismo mercado.

No existe, ni puede existir, justificación objetiva que fundamente tan diverso trato fiscal, por lo que la medida resulta claramente discriminatoria de las restantes aerolíneas, a más de significar una lesión

a la Ley de Defensa de la Competencia N° 25.156, cuyo artículo 1º prohíbe y hace objeto de sanción “a los actos o conductas, de cualquier

forma manifestados, relacionados con la producción e intercambio de bienes o servicios, que tengan por objeto o efecto limitar, restringir, falsear o distorsionar la competencia o el acceso al mercado o que constituyan abuso de una posición dominante en un mercado...”, comprendiendo puntualmente “la obtención de ventajas competitivas significativas...”.

El proyecto de ley propone otorgar un tratamiento impositivo igualitario a todas las empresas del mercado aerocomercial. La implementación de esta medida reducirá barreras de entrada, permitiendo el ingreso de nuevos participantes que ayudarán a diversificar la oferta y promover la innovación en el sector.

Según el último informe disponible de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el transporte aéreo genera una contribución de más de 9.000 millones de dólares al Producto Interno Bruto de Argentina (1,4% del PBI) y más de 147.000 puestos de trabajo directo e indirecto (considerando aerolíneas, aeropuertos, servicios, fabricación y resto de la cadena de suministros, incluido el gasto de turistas y empleados del sector). Considerando sólo a las aerolíneas, según el mismo informe éstas aportaron más de 18.000 puestos de trabajo y USD 1.500 millones al PBI en 2023.

El desarrollo de un mercado de transporte aéreo competitivo promueve la inversión y el crecimiento económico de los países. En Argentina, si bien se han introducido reformas que han avanzado en dicha dirección, aún

falta camino por recorrer. De acuerdo a las cifras del mercado de cabotaje publicadas por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), las tres principales aerolíneas transportaron el 98% de los pasajeros, con una participación de 59% para Aerolíneas Argentinas, 23% Fly Bondi y 17% Jet Smart en el año 2024.

Entre 2009 y 2019 se registró un aumento del 149% en la cantidad total de pasajeros de cabotaje, sin embargo, en los últimos años ese crecimiento se detuvo y para 2024 la cantidad de pasajeros registrada fue la misma que cinco años atrás (casi 16 millones de pasajeros). En este contexto, impulsar medidas que reduzcan los costos de operación de las aerolíneas resulta imperioso.

De acuerdo con un informe de IATA el promedio de la tarifa aérea real en Argentina disminuyó un 12% entre 2011 y 2023 y la población local ahora necesita trabajar 5 días para pagar un boleto de avión (medida utilizada por IATA para la comparación internacional), similar a la del resto de los países de América Latina. Sin embargo, las tarifas siguen siendo mayores que en países más desarrollados.

Con modificación normativa propuesta, al reducirse la carga impositiva sobre las empresas del mercado aerocomercial local, puede esperarse ello redunde en mejores tarifas y mayor inversión, fomentando la competencia entre los actores e incentivando la apertura de nuevas rutas aéreas.

El costo fiscal del proyecto ha sido estimado por la Oficina de Presupuesto

del Congreso (OPC) a solicitud de la presidencia de la Comisión de Hacienda y Presupuesto del Senado en el marco del proyecto de Ley que tramita por expediente S-0301-2025. Considerando el stock de saldo técnico acumulado a febrero de 2025 en la actividad “511000 - Servicio de Transporte Aéreo de Pasajeros” informado por ARCA, la OPC estima un costo fiscal mínimo de \$ 13.863 millones, al que luego de aplicar un análisis de sensibilidad sitúa entre un mínimo de \$11.817 millones y un máximo de \$24.947 millones. A dicho costo fiscal se debe agregar el diferencial que se genere entre los débitos y créditos de la actividad de transporte aéreo de pasajeros en períodos subsiguientes. Según estimaciones propias sobre la base de información de ANAC y publicaciones de la industria aerocomercial, el costo fiscal para períodos subsiguientes estaría en el orden de los \$12.000 a \$14.000 millones por año para el mercado de cabotaje.

La modificación propuesta al marco normativo actual permitirá el desarrollo de un mercado aerocomercial más sano, sin distorsiones generadas por el Estado y con un tratamiento igualitario para todos los participantes.

Por las razones expuestas, y las que se agregarán y desarrollarán al momento de su tratamiento, solicito a mis pares acompañen el presente proyecto de Ley.

Lisandro Nieri

Atilio Benedetti

Gabriela Brouwer de Koning

Soledad Carrizo



“2025 – AÑO DE LA RECONSTRUCCION DE LA NACION ARGENTINA”

Gerardo Cipolini

Julio Cobos

Roxana Reyes

Roberto Sanchez

Natalia Sarapura

Martin Tetaz

Pamela Verasay