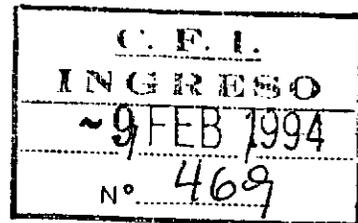


0  
N 2335  
A 29  
II



BUENOS AIRES, 9 de Febrero de 1994

Señor Secretario General del  
Consejo Federal de Inversiones  
Ing. Juan José Ciácera.



Tengo el agrado de dirigirme a usted a efectos de elevarle el Informe Final correspondiente al estudio "Análisis y Compatibilización del Impuesto a los Automotores", de acuerdo al cronograma detallado en el Plan de Trabajos correspondiente.

Atentamente.

Lic. Raúl Arancibia.

384021

INFORME FINAL

"ANALISIS Y COMPATIBILIZACION DEL  
IMPUESTO A LOS AUTOMOTORES"

O/N 2335  
A 29  
II

## INDICE

	Pág.
INTRODUCCION	1
Provincia de Buenos Aires	5
Provincia de Córdoba	7
Provincia de Entre Ríos	9
Provincia de Mendoza	11
Municipalidad de Buenos Aires	13
Provincia del Neuquén	15
Provincia de Río Negro	17
Provincia de Salta	19
Provincia de Santa Fe	21
Provincia de Tucumán	23
Conclusiones y Recomendaciones	25

## INFORME FINAL "ANALISIS Y COMPATIBILIZACION DEL IMPUESTO A LOS AUTOMOTORES".

### - INTRODUCCION

El presente informe tiene como objetivo esencial determinar la carga tributaria comparativa que representa el impuesto sobre los vehículos automotores en las jurisdicciones consideradas y establecer el grado de homogeneidad que exhiben los criterios de valuación utilizados.

Como corolario del análisis se brindan sugerencias y recomendaciones respecto a la posibilidad de aunar criterios en este tipo de imposición, aspecto que se inscribe dentro de las medidas propiciadas en el Pacto Federal para el Empleo, la Producción y el Crecimiento, suscripto entre el Estado Nacional y gran parte de los Estados Provinciales en agosto de 1993 y que promueve entre sus disposiciones la uniformización de los parámetros de imposición sobre los vehículos automotores.

Todo ello con el fin de propender a la eliminación de situaciones de inequidad, atribuibles presuntamente a las elevada dispersión existente entre los parámetros utilizados para la determinación de la carga tributaria y como parte de las propuestas de reformulación de los Sistemas de Tributación Provinciales.

Respecto a la metodología adoptada en el análisis, se tomó como base lo establecido en Leyes Impositivas y Ordenanzas Tarifarias, considerando tres categorías de vehículos dentro de las cuales se encuentra incluido la mayor parte del Parque Automotor existente a nivel nacional: a) Automóviles de uso particular, b) Vehículos automotores destinados al transporte de carga y c) Vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros.

En este punto cabe detenerse brevemente y mencionar que para escoger las marcas y modelos más representativos se ha

recurrido a información proporcionada por ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores).

Se intentó obtener datos sobre la estructura del Parque Automotor a nivel nacional por marca y modelo lo que no resultó factible pues los Organismos que informan sobre dicho aspecto lo hacen tomando en cuenta la cantidad total de vehículos automotores y sin efectuar la discriminación aludida.

Como consecuencia, al realizar la elección del universo a analizar se tomó en cuenta la producción y venta de automotores correspondiente a los últimos 20 años, ambos conceptos desagregados por marca y modelo, lo que de acuerdo a nuestra opinión constituye una adecuada aproximación respecto a la conformación del Parque Automotor a nivel nacional.

Para llevar a cabo nuestro estudio se consideraron las marcas y modelos más representativos, entre los que se incluyen vehículos que no se fabrican más en el país, pero cuya producción y ventas alcanzaron gran auge hasta hace pocos años y por consiguiente numerosas unidades aún se mantienen en circulación.

Con las restricciones indicadas, el universo bajo estudio quedó constituido de la siguiente manera:

a) Automóviles de uso particular.

a.1) Autolatina S.A. (fabricante de Ford y Volkswagen).

a.1.1) Ford Sierra.

a.1.2) Ford Falcon.

a.1.3) VW 1500.

a.2) Compañía Interamericana de Automotores - CIADEA  
(fabricante de Renault).

a.2.1) Renault 12.

a.2.2) Renault 18.

- a.3) Sevel Argentina S.A. (fabricante de Fiat y Peugeot).
  - a.3.1) Fiat 147.
  - a.3.2) Peugeot 504.
  - a.3.3) Peugeot 505.
  
- b) Automóviles destinados al transporte de carga.
  - b.1) Autolatina S.A.
    - b.1.1) Ford - 7000 - Diesel.
  
  - b.2) MERCEDES Benz Argentina S.A.
    - b.2.1) Mercedes Benz L-1114
  
- c) Automóviles destinados al transporte de pasajeros.
  - c.1) Mercedes Benz Argentina S.A.
    - c.1.1) Mercedes Benz LO-1114.
  
  - c.2) Scania Argentina S.A.
    - c.2.1) Scania K-112 T.

En la primera parte del estudio se determinan las cargas tributarias en las 9 jurisdicciones provinciales incluidas en el análisis y en la Capital Federal, tomando como base las marcas más representativas del Parque Automotor Nacional indicadas previamente para modelos con hasta 10 años de antigüedad.

Dentro de la última década se ha escogido 3 períodos anuales 1983, 1988 y 1992 con el objetivo de reflejar adecuadamente la evaluación de la carga tributaria en este lapso. Los valores obtenidos para cada una de los tipos de vehículos considerados -de uso particular, destinados al transporte de carga y al transporte de pasajeros- se expresan en \$ para dichos años.

Una vez evaluadas todas las jurisdicciones mencionadas, se efectúa un análisis pormenorizado de las características que exhibe la carga tributaria en cada una de ellas a través de los

diversos criterios de imposición utilizados y se efectúan recomendaciones sobre la posibilidad de propender a la uniformización de los métodos adoptados para la instrumentación del gravamen.

**PROVINCIA DE BUENOS AIRES.**

Para la determinación de la carga tributaria que corresponde a los tres tipos de vehículos automotores analizados se toman en cuenta las escalas establecidas en la Ley Impositiva N° 10.398 y sus modificatorias.

La misma determina la estructura que se detalla a continuación para los vehículos de uso particular - modelos desde 1993 a 1974, inclusive, según su valuación en \$-.

ESCALA DE VALUACIONES				ALICUOTA	
§				%	
HASTA			2.000		2,50
MAS DE	2.000	A	3.000		2,70
MAS DE	3.000	A	4.000		2,90
MAS DE	4.000	A	5.000		3,10
MAS DE	5.000	A	6.000		3,20
MAS DE	6.000	A	7.000		3,40
MAS DE	7.000	A	8.000		3,65
MAS DE	8.000	A	9.000		3,90
MAS DE	9.000	A	10.000		4,00
MAS DE	10.000				4,20

Aplicando estas alícuotas a las marcas y modelos considerados en nuestro análisis de acuerdo a la valuación establecida por la D.G.I., se obtienen los siguientes resultados, expresados en \$ respecto a la carga tributaria.

FORD FALCON		FORD SIERRA		VW 1500	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	806	1992	1044	1991	479
1988	647	1988	757	1988	383
1983	480	1983	536	1983	256

RENAULT 12		RENAULT 18	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	545	1992	818
1988	456	1988	697
1983	291	1983	393

FIAT 147		PEUGEOT 504		PEUGEOT 505	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	362	1992	642	1992	1121
1988	327	1988	591	1988	809
1983	217	1983	393	1983	455

Se consideran nueve categorías dentro de los vehículos automotores cuyo fin es el transporte de carga, tomando en cuenta su peso en kilogramos - límites de hasta 1.200 y más de 20.000 kgs - y el modelo-año correspondiente y se establecen las cargas tributarias.

Las marcas escogidas para el estudio se ubican en la categoría superior, obteniéndose estos resultados:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	2718	1992	2718
1988	1365	1988	1365
1983	888	1983	888

Para el transporte colectivo de pasajeros se determinan cuatro categorías según su peso en kilogramos - extremos de hasta 1.000 kgs y más de 10.000 kgs - considerando además el modelo-año del vehículo, lo que aplicado a las marcas consideradas arroja la siguientes cifras:

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	2822	1992	2822
1988	1417	1988	1417
1983	922	1983	922

## PROVINCIA DE CORDOBA

La Ley Impositiva en vigencia, N° 8.243, estipula que los vehículos automotores - excepto motocicletas, ciclomotores, motocabinas, motofurgones y microcoupés - y acoplados de carga, modelos 1978 y posteriores pagarán una alícuota del 2,5% de acuerdo al valor del vehículo determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas en base a consultas a Organismos Oficiales o a fuentes de información sobre el mercado automotor que resulten disponibles.

La aplicación de dicha alícuota para el universo escogido en nuestro análisis, en el caso de automóviles de uso particular, proporciona los siguientes valores con relación a la carga tributaria, expresados en \$.

FORD FALCON		FORD SIERRA		VW 1500	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	480	1992	621	1991	285
1988	385	1988	450	1988	239
1983	285	1983	319	1983	175

RENAULT 12		RENAULT 18	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	325	1992	487
1988	271	1988	415
1983	199	1983	245

FIAT 147		PEUGEOT 504		PEUGEOT 505	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	226	1992	382	1992	667
1988	210	1988	352	1988	482
1983	159	1983	246	1983	271

En el caso de los vehículos automotores destinados al transporte de carga, se obtienen los siguientes valores.

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1138	1992	1681
1988	806	1988	1192
1983	363	1983	419

Finalmente para los vehículos automotores dedicados al transporte de pasajeros escogidos en nuestro análisis, los resultados son los siguientes:

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1999	1992	2965
1988	1417	1988	2100
1983	477	1983	763

Cabe destacar que Córdoba muestra como particularidad el hecho de aplicar una alícuota similar para los tres tipos de vehículos considerados, de uso familiar, de carga y de pasajeros, situación que no se advierte en ninguna de las restantes.

**PROVINCIA DE ENTRE RIOS**

Para la determinación de la carga tributaria en este Estado Provincial se utiliza como base la Ley Impositiva N° 8.528/91, que determina que los vehículos familiares, por los modelos 1.985 en adelante abonarán 2,256% de su valuación sin que se especifique claramente que fuente se tomará como base para establecer dicho valor.

Si se aplica dicha alícuota a las marcas y modelos considerados se obtienen los siguientes resultados:

<b>FORD FALCON</b>		<b>FORD SIERRA</b>		<b>VW 1500</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	433	1992	561	1991	257
1988	348	1988	406	1988	216
1983	258	1983	288	1983	158

<b>RENAULT 12</b>		<b>RENAULT 18</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	293	1992	439
1988	245	1988	374
1983	180	1983	221

<b>FIAT 147</b>		<b>PEUGEOT 504</b>		<b>PEUGEOT 505</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	204	1992	345	1992	602
1988	189	1988	317	1988	435
1983	144	1983	222	1983	244

En el caso de camiones y vehículos similares la Ley Impositiva de Entre Ríos establece que por los modelos-años 1.985 en adelante, abonarán el 1,41% de su valuación de acuerdo a las pautas establecidas en dicha Ley.

Aplicando esta alícuota a nuestro universo se logran los valores explicitados a continuación:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	642	1992	948
1988	455	1988	672
1983	205	1983	236

## PROVINCIA DE MENDOZA

Para el análisis de la carga tributaria en esta jurisdicción provincial se tomó como base la ley Impositiva N 5.972/93. En el caso de automóviles de uso particular a los efectos de la imposición dicha Ley considera dieciséis categorías según el valor de mercado de los o km correspondientes a las marcas incluidas en c/u de ellas, que en el caso particular de los vehículos escogidos en el análisis determinan las siguientes cargas:

FORD FALCON		FORD SIERRA		VW 1500	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	690	1992	878	1991	443
1988	414	1988	527	1988	302
1983	218	1983	278	1983	159

RENAULT 12		RENAULT 18	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	503	1992	738
1988	302	1988	443
1983	159	1983	234

FIAT 147		PEUGEOT 504		PEUGEOT 505	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	345	1992	690	1992	878
1988	207	1988	414	1988	527
1983	109	1983	218	1983	278

Con respecto a los vehículos automotores destinados al transporte de carga, la Ley Impositiva de Mendoza determina diez categorías diferenciadas según el peso en kilogramos del vehículo y el modelo-año correspondiente. En el caso de los modelos evaluados en el estudio, al superar ambos los 19.000 kgs de peso les corresponde los valores de imposición que se indican.

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	2825	1992	2825
1988	1694	1988	1694
1983	894	1983	894

Para los vehículos del transporte de pasajeros la Ley Impositiva Provincial establece cuatro categorías de acuerdo al peso en kilogramos de las unidades, pero sin discriminar por modelo-año, determinando los siguientes resultados para nuestros modelos:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1138	1992	1681
1988	806	1988	1192
1983	363	1983	419

**MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.**

La Ordenanza Tarifaria N° 45.524/92 en vigencia, establece en el artículo 15 que la patente anual por los vehículos de modelos posteriores al año 1975 radicados en la Capital Federal se determinarán aplicando las alícuotas que se indican a continuación sobre los valores imponible determinados en la tabla que confecciona la Caja Nacional de Ahorro y Seguros al 31 de diciembre de cada año, para el aseguramiento de vehículos.

a) Automóviles de uso particular: 3,20% sobre su valor imponible, que aplicado a las marcas y modelos escogidos proporciona los siguientes resultados:

<b>FORD FALCON</b>		<b>FORD SIERRA</b>		<b>VW 1500</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	614	1992	795	1991	365
1988	493	1988	576	1988	307
1983	365	1983	408	1983	224

<b>RENAULT 12</b>		<b>RENAULT 18</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	415	1992	623
1988	347	1988	531
1983	255	1983	314

<b>FIAT 147</b>		<b>PEUGEOT 504</b>		<b>PEUGEOT 505</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	290	1992	489	1992	854
1988	268	1988	450	1988	617
1983	204	1983	314	1983	347

b) Para los vehículos automotores destinados al transporte de carga, la Ordenanza Tarifaria determina una alícuota del 2,30% sobre su valor imponible utilizando idénticos parámetros a los aplicados en el caso de automóviles de uso

particular, lo cual permite obtener los siguientes valores para nuestras marcas:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1047	1992	1547
1988	742	1988	1097
1983	334	1983	385

c) Similar alícuota a la mencionada para camiones se aplica a los vehículos que tienen por finalidad el transporte colectivo de pasajeros, obteniéndose para nuestras marcas las cifras que se explicitan a continuación:

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1839	1992	2728
1988	1304	1988	1932
1983	439	1983	702

## PROVINCIA DEL NEUQUEN

Como se ha mencionado en nuestro informe parcial este es el único Estado Provincial donde el gravamen sobre los vehículos automotores se establece a nivel municipal, por lo que para la determinación de la carga tributaria se tomó como base la Ordenanza Tarifaria N° 4.832 correspondiente a Neuquén capital.

En el caso de los vehículos automotores de uso particular la misma considera cuatro categorías de acuerdo a su peso en kilogramos y el modelo-año correspondiente - con extremos de hasta 850 kgs y más de 1.500 kgs.-, obteniéndose para los vehículos considerados los valores que se explicitan a continuación:

<b>FORD FALCON</b>		<b>FORD SIERRA</b>		<b>VW 1500</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	293	1992	293	1991	157
1988	186	1988	186	1988	112
1983	106	1983	106	1983	64

<b>RENAULT 12</b>		<b>RENAULT 18</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	176	1992	235
1988	112	1988	149
1983	64	1983	85

<b>FIAT 147</b>		<b>PEUGEOT 504</b>		<b>PEUGEOT 505</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	176	1992	235	1992	293
1988	112	1988	149	1988	186
1983	64	1983	85	1983	106

Los vehículos automotores destinados al transporte de carga se clasifican en nueve categorías según el modelo-año y el peso en kilogramos con límites de hasta 1.200 kilogramos y más de 20.000 kilogramos, correspondiendo los siguientes cargos a nuestras marcas que superan el límite superior.

FORD F 7000		MERCEDES BENZ 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1291	1992	1291
1988	820	1988	820
1983	465	1983	465

En el caso de los vehículos cuyo fin es el transporte de pasajeros la Ordenanza Tarifaria estipula seis categorías tomando en cuenta el peso en kilogramos y el modelo-año respectivo con extremos de hasta 3.000 y más de 10.000 kilogramos. En el caso de los vehículos considerados, ambos de más de 10.000 kgs. se obtienen los siguientes valores:

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1653	1992	1653
1988	1051	1988	1051
1983	596	1983	596

## PROVINCIA DE RIO NEGRO

La Ley Impositiva N° 2.712/93 sirve de base para el cálculo de la carga tributaria resultante de la imposición sobre los vehículos automotores en la Provincia de Río Negro. Con respecto a los vehículos de uso particular establece que los modelos-año 1981 y posteriores abonarán el 3,5% sobre la valuación fiscal conforme a lo determinado por la Ley Impositiva Anual, lo que aplicado a las marcas consideradas proporciona los siguientes resultados:

FORD FALCON		FORD SIERRA		VW 1500	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	672	1992	869	1991	399
1988	539	1988	630	1988	335
1983	399	1983	447	1983	245

RENAULT 12		RENAULT 18	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	455	1992	682
1988	379	1988	581
1983	278	1983	343

FIAT 147		PEUGEOT 504		PEUGEOT 505	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	316	1992	535	1992	934
1988	294	1988	493	1988	675
1983	223	1983	344	1983	379

Con respecto a los vehículos destinados al transporte de carga se estipula que deberán abonar el 2,5% sobre la valuación fiscal establecida en la Ley Impositiva Anual, obteniéndose los valores que se explicitan a continuación para los vehículos considerados:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	1138	1992	1681
1988	806	1988	1192
1983	363	1983	419

En el caso de los vehículos del transporte colectivo de pasajeros, a los efectos de la imposición se determinan cuatro categorías de acuerdo al peso en kilogramos de mismos con límites de hasta 3.500 kgs. y más de 10.000 kgs. obteniéndose estos resultados para nuestras marcas:

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	3987	1992	3987
1988	1633	1988	1633
1983	705	1983	705

## PROVINCIA DE SALTA

En esta provincia el Impuesto sobre los vehículos automotores se abona de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley Impositiva N° 6611/91. En la misma se determina que los automóviles de uso particular incluidos en la categoría 1 se clasificarán en cinco subcategorías según su peso en kilogramos, correspondiéndole un gravamen distinto a cada una de ellas, expresado en unidades tributarias, equivalentes cada una de ellas a 2,5 \$. Cabe destacar que los valores se estipulan para el modelo-año más antiguo sujeto a gravamen, estableciéndose luego incrementos acumulativos del 5% hasta los nueve modelos subsiguientes, del 10% del décimo primero hasta el penúltimo modelo inclusive y del 25% para los modelos del ejercicio fiscal en curso. Los extremos de dichas subcategorías se sitúan en hasta 800 kilogramos y más de 1.500 kilogramos, obteniéndose las siguientes cifras para los modelos escogidos:

FORD FALCON		FORD SIERRA		VW 1500	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	687	1992	600	1991	600
1988	605	1988	528	1988	528
1983	605	1983	528	1983	528

RENAULT 12		RENAULT 18	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	600	1992	600
1988	528	1988	528
1983	528	1983	528

FIAT 147		PEUGEOT 504		PEUGEOT 505	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	250	1992	600	1992	688
1988	220	1988	528	1988	605
1983	220	1983	528	1983	605

Con respecto a los vehículos automotores de carga, la Ley Impositiva de Salta adopta idéntico criterio al mencionado para

los vehículos de uso particular y establece nueve categorías para la imposición según su peso en kilogramos con extremos de hasta 1.200 y más de 20.000 kilos, lo que determina las cargas que se explicitan seguidamente:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	3125	1992	3125
1988	2750	1988	2750
1983	2750	1983	2750

Para los vehículos destinados al transporte de pasajeros se establecen cuatro categorías en base a su peso, con límites de hasta 1.000 kilogramos y más de 10.000, estipulándose el valor del tributo para el modelo-año más antiguo sujeto a gravamen, con incrementos acumulativos en los modelos siguientes, de acuerdo al criterio utilizado para automóviles de uso particular.

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	4200	1992	4200
1988	3696	1988	3696
1983	3696	1983	3696

**PROVINCIA DE SANTA FE**

Para la determinación de la carga tributaria que representa el impuesto sobre los vehículos automotores en este Estado Provincial se tomó en cuenta la Ley Impositiva N 3.650/90 y sus modificatorias.

Para los automóviles de uso particular se establece una alícuota del 2% sobre el valor agregado a cada vehículo, según los avalúos fijados por la Caja Nacional de Ahorro y Seguro o el organismo que en el futuro la pudiera reemplazar.

Dichas alícuotas aplicadas a nuestras marcas y modelos arrojan las siguientes cifras:

<b>FORD FALCON</b>		<b>FORD SIERRA</b>		<b>VW 1500</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	384	1992	497	1991	228
1988	308	1988	360	1988	192
1983	228	1983	255	1983	140

<b>RENAULT 12</b>		<b>RENAULT 18</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	260	1992	389
1988	217	1988	332
1983	159	1983	196

<b>FIAT 147</b>		<b>PEUGEOT 504</b>		<b>PEUGEOT 505</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	181	1992	306	1992	534
1988	168	1988	282	1988	385
1983	127	1983	196	1983	217

Por los vehículos utilizados para el transporte de carga se abonará una alícuota del 1,5% de su valuación, para la cual se tendrán en cuenta los montos establecidos por la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, que en el caso de las dos marcas escogidas en nuestro análisis proporcionan estos resultados:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	910	1992	1345
1988	645	1988	954
1983	290	1983	335

Utilizando similar fuente valuatoria que en los casos anteriores se establece una alícuota del 0,5% sobre su valor para los vehículos automotores destinados al transporte colectivo de pasajeros, arribándose a las siguientes cargas para nuestras marcas.

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	400	1992	593
1988	283	1988	420
1983	95	1983	153

**PROVINCIA DE TUCUMAN**

La Ley Impositiva N° 5.636 en vigencia establece los valores que deben tributarse para los distintos tipos de vehículos automotores. En lo relativo a automóviles de uso particular la carga se determina de acuerdo al modelo-año y el peso en Kilogramos de los mismos cuatro categorías con límites de hasta 800 kilogramos y más de 1.300 kgs y seis subcategorías si se aplican estas escalas a las marcas y modelos consideradas, se arriba a los siguientes resultados.

<b>FORD FALCON</b>		<b>FORD SIERRA</b>		<b>VW 1500</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	528	1992	528	1991	423
1988	383	1988	383	1988	245
1983	210	1983	210	1983	134

<b>RENAULT 12</b>		<b>RENAULT 18</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	423	1992	528
1988	245	1988	383
1983	134	1983	210

<b>FIAT 147</b>		<b>PEUGEOT 504</b>		<b>PEUGEOT 505</b>	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	168	1992	335	1992	528
1988	156	1988	308	1988	383
1983	86	1983	169	1983	210

En el caso de los vehículos destinados al transporte de carga, la Ley Impositiva también toma en cuenta el modelo-año y el peso de los vehículos para la determinación de la carga tributaria. Se consideran 9 categorías con extremos que varían desde 1.200 kgs hasta más de 20.000 kgs. Aplicando las escalas establecidas en la Ley a nuestras marcas y modelos, obtenemos estos resultados:

FORD F 7000		MERCEDES BENZ L 1114	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	2275	1992	2275
1988	1612	1988	1612
1983	883	1983	883

Las escalas correspondientes a los vehículos del transporte automotor de pasajeros se definen al igual que en los casos anteriormente descritos en función del modelo-año y el peso en kilogramos, determinándose 4 categorías con límite inferior en hasta 1.000 kgs y superior de hasta más de 10.000 kgs, obteniéndose los siguientes valores que se indican a continuación.

MERCEDES BENZ LO 1114		SCANIA K 112 T	
MODELO	CARGA	MODELO	CARGA
1992	2954	1992	2954
1988	2093	1988	2093
1983	1147	1983	1147

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La evaluación de la carga tributaria vinculada con la imposición sobre los vehículos automotores en las jurisdicciones provinciales escogidas y Capital Federal, ha puesto de manifiesto la diversidad de criterios utilizados en la instrumentación del gravamen, lo que como podremos apreciar, refuerza la necesidad de tender a la uniformización antes aludida.

En algunas de las jurisdicciones consideradas se establecen alícuotas uniformes sobre el valor de los vehículos analizados en sus tres categorías, tomando en cuenta el modelo-año correspondiente.

Con muy pocas excepciones los porcentajes de las alícuotas no son coincidentes y se advierten además diferencias en las fuentes que se utilizan para la valuación. Mientras que en algunos casos se basa en las cifras publicadas por la Dirección General Impositiva y la Caja Nacional de Ahorro y Seguro, en otros el Ministerio de Economía Provincial -en Córdoba por ejemplo- es el que determina los valores de imposición en base a consultas a Organismos Oficiales o a fuentes de información sobre el mercado automotor que resulten disponibles.

Existen otros casos como la Provincia de Salta en que la valuación se calcula en base a unidades tributarias equivalentes a un determinado monto en pesos que luego son aplicadas a los vehículos para la determinación de la carga tributaria.

En otras jurisdicciones se da prioridad como parámetro de imposición al uso del vehículo, determinándose el monto del gravamen según el peso en kilogramos de cada unidad para lo cual se establecen distintas categorías.

Existe un tercer grupo donde la carga tributaria resulta de una combinación de los conceptos mencionados dando relieve al mismo

tiempo al valor del vehículo, mediante la consideración del modelo-año así como al uso que se le da al mismo a través de su peso expresado en kilogramos.

Finalmente se presenta el caso de provincias en las que se utilizan distintos criterios para determinar la carga según la categoría de vehículos automotores que se considere, tomando en cuenta alícuotas para los automóviles de uso particular y el peso en kilogramos para camiones y colectivos en unas, y distintos porcentajes para las alícuotas de estos tres tipos de vehículos en otras.

Asimismo cabe mencionar que dentro de los distintos criterios utilizados, especialmente los que toman en cuenta el modelo-año y el peso en kilogramos de los vehículos automotores se considera una multiplicidad de categorías y subcategorías que en ningún caso son coincidentes y que en general introducen mayor confusión respecto a los montos que deben tributarse.

Todo lo explicitado se traduce en una serie de distorsiones que determinan cargas tributarias diferenciadas entre las Provincias incluidas en el análisis, muchas de ellas limítrofes lo cual influye sin duda alguna en la radicación de los vehículos que lógicamente se efectuará en mayor medida en aquellas donde el monto de la imposición resulte menor.

Esto se advierte claramente al visualizar los distintos valores que asume la carga tributaria entre jurisdicciones que limitan entre sí como Córdoba y Santa Fe -superiores en la primera- o Santa Fe y Entre Ríos y la notable diferencia existente entre Neuquén Capital y las Provincias de Río Negro y Mendoza con valores claramente inferiores en la primera, situación que se reproduce aunque en menor medida en Salta y Tucumán donde la carga resulta más elevada para la jurisdicción salteña.

A partir de lo expuesto no caben dudas que un planteo racional respecto a las características que debería asumir la imposición sobre los vehículos automotores requiere contemplar la

posibilidad de tender a la uniformización de los criterios utilizados, tal cual propicia el Pacto Federal para el Empleo, la Producción y el Crecimiento suscripto entre el Estado Nacional y gran parte de los Estados provinciales en Agosto de 1993.

Ello posibilitará evitar algunas de las distorsiones que se han manifestado en el transcurso del trabajo y especialmente, reducir las disparidades en las cargas tributarias que se verifican entre Provincias. Ahora bien, el problema básico a resolver consiste en determinar las bases sobre las cuales se sustentará aquella uniformización.

Para ello resulta necesario revisar brevemente los distintos criterios enumerados en el estudio. En primer lugar la imposición basada en alícuotas, ya sean similares o diferenciadas para los tres tipos de vehículos considerados, si bien toma en cuenta el valor de los mismos ignora el uso que se le da a los vehículos automotores al no contemplar como aspecto que deba ser gravado, su peso en kilogramos.

De este modo se deja de lado los perjuicios que puede ocasionar su tránsito tanto en rutas como en caminos, la circulación sobre puentes, etc., lo cual es especialmente válido para el caso de vehículos afectados al transporte de carga y de pasajeros, debiendo sumarse a todo ello las diferentes fuentes que se utilizan para la valuación.

Asimismo el criterio que determina la carga tributaria tomando en cuenta el peso en kilogramos de los vehículos al no considerar su valor da lugar a importantes distorsiones que se visualizan en las cargas similares que resultan para marcas y modelos totalmente disímiles en cuanto a su valor tal como se aprecia en algunos de los Estados Provinciales evaluados.

Además, como se ha mencionado previamente, a este inconveniente debe adicionarse el hecho que se estipulan numerosas categorías y subcategorías no coincidentes en ninguna jurisdicción lo que

introduce mayor confusión para la determinación de la carga tributaria.

Por consiguiente, desde nuestro punto de vista, el impuesto sobre los vehículos automotores debería cumplir con dos requisitos esenciales: simplicidad y claridad de interpretación y gravar al mismo tiempo el valor y el uso que se le da a los vehículos.

Es decir que la imposición debería tomar en cuenta el peso de los vehículos y el modelo-año correspondiente, estableciendo una adecuada combinación de ambos ítems, vinculados con los dos conceptos indicados con anterioridad.

Por otra parte para cumplir con los dos requisitos fundamentalés deberían considerarse categorías que reflejen adecuadamente las características de los automotores en cuanto a peso y modelo sin caer en excesos o defectos como ocurre en la actualidad.

Al mismo tiempo deberían uniformarse las fuentes que se utilizan para la valuación -tomando principalmente los datos provistos por la D.G.I. y la Caja Nacional de Ahorro y Seguro- y recurriendo a la información de las cámaras empresarias para la determinación del peso en kilogramos.

En síntesis lo que aquí se postula es la utilización de criterios racionales y uniformes de imposición que contemplen los dos aspectos esenciales que caracterizan a un vehículo automotor: su valor y su uso y que contribuyan a lograr equidad en la aplicación del gravamen.