

Legislación Nacional

var disURL = '1308453/1309651/de_1654_2002.htm' ;document.write("");]]> **DECRETO 1654/2002 TRANSPORTE AERONAVEGACIÓN Transporte aerocomercial. Estado de emergencia. Declaración** del 04/09/2002; publ. 06/09/2002 Visto el expediente S01:0178152/02 del registro del Ministerio de la Producción, y Considerando: Que el Servicio Público de Transporte Aerocomercial de Cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios. Que es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga, contrarias al interés general. Que los grandes desequilibrios producidos en los últimos años en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó el dictado de la Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario 25561 , con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional proceda al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional. Que en este marco coyuntural se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje. Que el sector aerocomercial tiene dentro de sus componentes de costos un alto porcentaje ligado estrictamente a insumos importados, mientras que otros de carácter local se han visto también incrementados, como es el caso de los combustibles. Que a raíz de los acontecimientos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, las empresas de transporte aéreo sufren una grave crisis en cuanto a los seguros obligatorios de dicha actividad, toda vez que las empresas aseguradoras que se dedican a atender al sector aerocomercial han incrementado los costos de las pólizas, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes. Que las empresas locadoras o dadoras en leasing de aeronaves han intimado en muchos casos a las transportadoras a suspender las prestaciones en tanto no posean una garantía integral de los riesgos contra actos de guerra, terrorismo y riesgos asociados. Que asimismo la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), ha decidido apelar a sus Estados Miembros para que tomen las medidas necesarias, con el objeto de asegurar que la aviación y los servicios de transporte aerocomercial no sean alterados y apoyen las operaciones de las líneas aéreas mediante un compromiso que cubra los riesgos desatendidos por las circunstancias antes mencionadas, hasta tanto se estabilicen los mercados de seguros. Que si bien el Estado nacional se encuentra debidamente informado de la referida situación, en el marco de la presente emergencia, no puede absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia que atraviesa. Que conforme lo antedicho y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, se entiende necesario, entre otras medidas concretas, exceptuar transitoriamente a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los arts. 2 y 3 de la ley 12988, (to. por decreto 10307 de 11 de junio de 1953). Que particularmente, los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremento del precio en el tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa en el sector de la movilidad del tipo de cambio. Que en este estado, es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector, dentro del marco de la ley 25561 y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desfases existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias y, por lo tanto, la prestación de los servicios a los usuarios como también la conservación de las fuentes de empleo. Que en el marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país como por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de setiembre de 2001. Que los cambios producidos en la forma de comercialización de las aeronaves han representado una mayor participación de la figura del leasing, en detrimento de la compra y que en tal sentido corresponde asimilar el tratamiento impositivo de ambas figuras, en virtud de tratarse de cuestiones que hacen a la particularidad del mercado más que a decisiones propias de las empresas aerocomerciales. Que en tal sentido se propicia considerar incluida en el inc. g) del art. 7 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado 23349, (to. por el decreto 280 del 26 de marzo de 1997), la adquisición mediante leasing con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes. Que asimismo resulta conveniente autorizar que los saldos de libre disponibilidad que produzcan las empresas aerocomerciales nacionales puedan ser utilizados para el pago de cualquier impuesto de carácter nacional, como así también de las obligaciones de dichas empresas relativas al Sistema Único de la Seguridad Social, sobre la base de lo dispuesto en los arts. 28 y 29 de la ley 11683, (to. por el decreto 821 del 13 de julio de 1998). Que la incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de

las empresas y el incremento experimentado en el corriente año hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, disminuyendo en un cincuenta por ciento (50%) la tasa aplicable del Impuesto al Valor Agregado. Que en virtud de que las medidas de carácter fiscal propuestas requieren de la sanción de una ley por parte del Poder Legislativo nacional, corresponde instruir al Ministerio de Economía a elevar, en el término de treinta (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas. Que por resolución 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte se establecieron las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes, que permiten a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros aplicar tarifas mayores o menores hasta un treinta y cinco por ciento (35%) respecto de aquéllas. Que la cantidad de pasajeros de cabotaje se redujo considerablemente a pesar de mantenerse los mismos niveles tarifarios. Que el exceso de oferta en un mercado deprimido por la recesión de la actividad económica por una parte y la existencia de bandas tarifarias que no se ajustan a los costos operativos de las empresas por otro, pueden provocar la existencia de tarifas predatorias de mercado, susceptibles de conllevar a una competencia absurda con valores no compensatorios, que a su vez pueden impedir llevar adelante la explotación comercial en condiciones de seguridad y rentabilidad, durante un período razonable. Que, como consecuencia de lo expuesto, resulta conveniente adecuar las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes que sirven de marco para la determinación de los precios al público de los servicios que prestan los explotadores regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a fin de su compatibilización con el actual nivel de los costos de la actividad. Que mediante el decreto 52 del 18 de enero de 1994 se adoptó como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el art. 2 pto. 4. de la Ley de Inversiones Extranjeras 21382, (to. por el decreto 1853 del 2 de setiembre de 1993). Que la condición de nacionalidad está directamente vinculada a conceptos tales como propiedad sustancial, control efectivo, domicilio y asiento principal de negocios. Que por decreto 204 del 3 de marzo de 2000 se procedió a suspender la aplicación del decreto 52/1994 por el término de ciento ochenta (180) días hábiles administrativos a contar a partir del día siguiente al de la publicación de la norma. Que por decreto 1113 del 27 de noviembre de 2000 se prorrogó, la suspensión de la aplicación del decreto 52/1994 por el término de trescientos sesenta y cinco (365) días hábiles administrativos a contar desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto 204/2000. Que aún subsisten las razones que dieron origen a tal suspensión. Que se halla en pleno proceso de revisión tanto la ley 17285 (Código Aeronáutico) como la ley 19030 de Política Nacional de Transporte Aero comercial y atento el proceso de definición, que sobre este aspecto se halla aún en discusión en los foros internacionales, resulta conveniente no avanzar, momentáneamente, en la aplicación de la interpretación dada por el mencionado decreto 52 del 18 de enero de 1994. Que a los fines de preservar los derechos ya adquiridos por los transportadores que se acogieron al régimen interpretativo del decreto 52 del 18 de enero de 1994 y, mientras no se dicte otra norma que lo sustituya, corresponde mantener la validez de los actos realizados. Que los Estados Unidos de América han comunicado que por razones de seguridad operacional, se ha dispuesto otorgar la Categoría 2 a nuestro país, lo que implica serias restricciones operativas a las empresas nacionales. Que en razón de lo expuesto, resulta necesario arbitrar las medidas necesarias para que la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, pueda disponer las medidas necesarias para autorizar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en el ámbito de su competencia, en condiciones excepcionales, de manera de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales. Que la naturaleza excepcional de la situación planteada hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes. Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete. Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el art. 99, inc. 3 de la Constitución Nacional. Por ello, **El presidente de la Nación Argentina en acuerdo general de ministros decreta:** **Art. 1.º** Declárase el Estado de Emergencia del Transporte Aero comercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la Autoridad Nacional, por el plazo de vigencia de la ley 25561. **Art. 2.º** En el marco de la emergencia dispuesta por el artículo anterior y por el plazo allí previsto las empresas de transporte aéreo nacionales, a partir del 1 de setiembre de 2002, no se encuentran obligadas a contratar seguros aereocomerciales en el país, conforme prevén los arts. 2 y 3 de la ley 12988, (to. por decreto 10307 de 11 de junio de 1953). **Art. 3.º** Instrúyese al Ministerio de Economía a elevar, en el término de treinta (30) días, al Poder Ejecutivo nacional un proyecto de ley que contemple las siguientes medidas: a) Utilización de los saldos de libre disponibilidad del Impuesto al Valor Agregado de las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros para el pago de cualquier otro impuesto de carácter nacional, como así también de las obligaciones de dichas empresas respecto del Sistema Único de la Seguridad Social. b) Inclusión en la exención del inc. g) del art. 7 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado 23349, (t.o. por el decreto 280 del 26 de marzo de 1997), de la adquisición mediante leasing con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes. c) Exención del Impuesto al Valor Agregado de los seguros contemplados en el art. 2 del presente decreto. d) Disminución al cincuenta por ciento (50%) de la tasa del Impuesto al valor Agregado sobre el

combustible aeronáutico, utilizado por las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros.**Art. 4.?** Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a partir de las cero (0) hora del día 1 de setiembre de 2002, a aplicar las tarifas que se aprueban en el anexo I del presente decreto. Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en el anexo I del presente decreto, la tarifa de referencia será calculada en proporción al kilometraje, comparándola con la tarifa de referencia correspondiente a una ruta de distancia similar.**Art. 5.?** Las tarifas de referencia establecidas en el anexo I del presente decreto, podrán disminuirse hasta en un veinte por ciento (20%), solamente en los siguientes supuestos.a) Cuando el pasaje esté emitido dentro de un paquete turístico que incluya alojamiento, traslados terrestres, excursiones y similares; y con una anticipación no menor a los siete (7) días a la iniciación del viaje, por un operador turístico o agencia de viajes habilitada.b) Cuando se emita un pasaje con todas las condiciones siguientes: viaje de ida y vuelta, emisión con una anticipación no menor a los diez (10) días de la fecha de iniciación del viaje y estadía mínima de dos (2) pernoctes y máxima de catorce (14) pernoctes.**Art. 6.?** Las tarifas comprendidas dentro de la banda tarifaria establecida en el art. 4 del presente decreto, se reputarán aprobadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a partir de su registro ante dicha autoridad y deberán ser comunicadas a la autoridad citada con una antelación no menor a los siete (7) días hábiles a la fecha de su puesta en vigencia.**Art. 7.?** Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a establecer modalidades diferentes a las fijadas en el art. 4 del presente decreto, en rutas de interés geopolítico, estratégico, turístico o atendiendo a la emergencia aerocomercial del sector.**Art. 8.?** Los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros deberán hacer llegar a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, dentro de los quince (15) días de finalizado cada trimestre calendario, debidamente completado, el formulario que como anexo II forma parte integrante del presente decreto.**Art. 9.?** El incumplimiento por parte de las empresas de las obligaciones impuestas por el presente decreto, las hará pasibles de las sanciones previstas en el inc. 19 del art. 24 del decreto 326 de fecha 10 de febrero de 1982.**Art. 10.?** Derógase la resolución 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte.**Art. 11.?** Prorrógase la suspensión en la aplicación del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994 desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto 1113 del 27 de noviembre de 2000, hasta el vencimiento del término establecido en el art. 1 del presente decreto.**Art. 12.?** Los actos cumplidos al amparo de la vigencia del decreto 52 del 18 de enero de 1994, tienen plena validez.**Art. 13.?** Autorízase a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, hasta el vencimiento del término establecido en el art. 1 del presente decreto, a aprobar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en condiciones excepcionales, en el ámbito de su competencia, con el objeto de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales.**Art. 14.?** Dése cuenta al Honorable Congreso de la Nación.**Art. 15.?** Comuníquese, etc.Duhalde - Atanasof - Lavagna - Giannettasio - Matzkin - González García - Doga - Camaño - Jaunarena - Ruckauf - Álvarez

Anexo I TARIFAS DESDE CÓRDOBA							Anexo II Empresa: Trimestre: Año: (continuación)		
Servicio propio			Subtotal		Regulares		No regulares		
Código compartido			Regulares		No regulares		Regulares		
1 Datos de producción			AKO (en miles)		Pasajeros transportados		No		
PKT (en miles)			Horas <i>block</i>		Km. volados		CO		
2 Balance de resultados			Pasajeros		Carga		a. Ingresos por servicios		
Correos			Otros				b.		
Costo de los servicios prestados			c. Costos de administración				d.		
Costos de comercialización			Costos financieros				Otros		
Resultado ordinario			Resultado extraordinario						
e. Resultado del período (trimestre)			3 Estado patrimonial al:						
a. Activo			Activo corriente				Activo no		
b. Pasivo			Pasivo corriente						
Pasivo no corriente			c. Patrimonio neto						
Internacional		Total		Servicio propio		Código compartido		Subtotal	
regulares		Regulares		No regulares		1 Datos de producción		Regulares	
Pasajeros transportados		CO (%)		PKT (en miles)		AKO (en miles)			
Km. volados		2 Balance de resultados		Pasajeros					
a. Ingresos por servicios		Totales		Correos		Otros			
Carga									

administración	b. Costo de los servicios prestados				c. Costos de	
financieros		d. Costos de comercialización			Costos	
	Resultado extraordinario	Otros			Resultado ordinario	
3 Estado patrimonial al:				e. Resultado del período (trimestre)		
corriente	Activo no corriente			a. Activo	b. Pasivo	Activo
	Pasivo corriente					c.
Patrimonio neto		Internacional	Total	Servicio propio	Código	
compartido	Subtotal	Regulares	No regulares	Regulares	No regulares	1 Datos
de producción		Pasajeros transportados				PKT (en miles)
		AKO (en miles)		CO (%)		
Horas <i>block</i>		Km. volados				
2 Balance de resultados			a. Ingresos por servicios	Totales		
Pasajeros		Carga		Correo		
Otros				b. Costo de los servicios prestados		
	c. Costos de administración			d. Costos de comercialización		
	Costos financieros			Otros		
Resultado ordinario			Resultado extraordinario		e. Resultado	
del período (trimestre)			3 Estado patrimonial al:		a. Activo	
	Activo corriente			Activo no corriente		
b. Pasivo			Pasivo corriente		Pasivo no corriente	
	c. Patrimonio neto			Internacional	Total	
Servicio propio	Código compartido	Subtotal	Regulares	No regulares	Regulares	No
regulares	1 Datos de producción			Pasajeros transportados		
	PKT (en miles)			AKO (en miles)		CO
(%)		Horas <i>block</i>		Km. volados		
		2 Balance de resultados			a. Ingresos por servicios	
Totales		Pasajeros		Carga		
Correo		Otros			b.	
Costo de los servicios prestados			c. Costos de administración			d.
Costos de comercialización			Costos financieros			Otros
		Resultado ordinario		Resultado extraordinario		
	e. Resultado del período (trimestre)			3 Estado patrimonial al:		
	a. Activo		Activo corriente			Activo no
corriente		b. Pasivo		Pasivo corriente		
	Pasivo no corriente		c. Patrimonio neto			Nota:

Aclaraciones para el llenado: 1) Para una mayor compatibilidad informática, resulta conveniente "Guardar" la planilla en formato Excel 97. Referencias: **Const. Nac.:** 199-A-26 - **Código Aeronáutico -L 1728-:** ALJA -B-1496 - **Ley de Impuesto al Valor Agregado -L 23349, t.o. -:** -B-1476 - **Ley de Procedimiento Tributario -L 11683, t.o. 19-:** 19-C-2994 - **L 12988:** ALJA 1853/9--360 - **L 19030:** ALJA 197-A-461 - **L 21382:** ALJA 19-B-894 - **L 25561:** 200-A-44 - **D 52/1994:** 19-A-103 - **D 204/2000:** 2000-A-164 - **D 280/1997:** -B-1476 - **D 326/1982:** 19-A-131 - **D 1853/1993:** 19-C-3241 - **D 10307/1953:** ALJA 1853/9--1137.