

Legislación Nacional

DECRETO 1012/2006TRANSPORTEAERONAVEGACIÓNTARIFAS

Transporte Aero comercial. Estado de Emergencia. Continuidad. Tarifas. Vigencia del 07/08/2006; publ. 08/08/2006 Visto el Expediente S01:0021355/2006 del Registro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y el decreto 1654 de fecha 4 de septiembre de 2002, y Considerando: Que por decreto 1654 de fecha 4 de septiembre de 2002 se declaró al Transporte Aero comercial de cabotaje en estado de emergencia en razón de los factores externos e internos allí descriptos motivados por una profunda crisis que hasta la fecha aún persiste. Que sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 1 del decreto mencionado en el párrafo precedente, el Poder Ejecutivo Nacional se encuentra ante la necesidad de reformular la emergencia ya declarada, mediante la fijación de políticas con alcance en el corto y mediano plazo, que permitan la paulatina recuperación del modo aéreo, por ser éste indispensable para el turismo y el traslado de personas, y ser un modo insustituible cuando se requiere rapidez en el desplazamiento ante tan vasta distancia entre provincias. Que es deber del Estado Nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando no sólo el transporte aéreo, sino también el 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 la sanción de la Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario 25561 y sus modificatorias, 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, desde el dictado del decreto 1654/2002 a la fecha, se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operaban en el sistema de cabotaje, citando entre otras la caducidad de Dinar Líneas Aéreas S.A. y Líneas Aéreas Privadas Argentinas S.A. (L.A.P.A.) y el cese en la prestación de servicios de Southern Winds S.A., American Falcon S.A. y Aerovip S.A. 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, correspondiendo en razón de ello propiciar, mediante la elevación al Congreso Nacional, la sanción de una norma que permita la derogación del llamado *fronting* del seguro aeronáutico. Que merece resaltarse como hecho determinante del sector aerocomercial la significativa incidencia de los costos ligados estrictamente a insumos y servicios importados, remarcándose asimismo el caso del combustible aeronáutico, cuyo precio en pesos duplicó holgadamente su valor con posterioridad al dictado del decreto 1654/2002. Que asimismo puede observarse que los niveles de precios de la economía Mayoristas, Minoristas, incluyendo salarios, impactan significativamente y deben ser compensados mediante el incremento tarifario que se proyecta. Que existen destinos de cabotaje cuya tarifa por kilómetro se encuentra por debajo del promedio, y que por lo tanto la recuperación de los valores retributivos de la misma no pueden subordinarse a un incremento promedio, o cuya demanda resulta insuficiente y debe dárseles un tratamiento diferencial a partir del establecimiento de un régimen de compensación de combustible aeronáutico en el marco de lo normado por el art. 138 del Código Aeronáutico (ley 17285). 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, hecho que ha motivado en muchos países la sanción de leyes que permiten a las Autoridades de esos países subsidiar los costos de las empresas aerocomerciales relativos a seguridad operacional y aeroportuaria, hecho que tampoco fue atendido oportunamente en forma alguna en nuestro país. 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 establezcan 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 imperante. 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, resulta necesario, entre otras medidas concretas, ratificar la exención otorgada por el art. 2 del decreto 1654/2002 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, (t.o. por decreto 10307 de fecha 11 de junio de 1953). Que por ello corresponde en esta instancia insistir con la medida a la vez que se propicia la derogación de dicha cláusula en la ley respectiva, a fin de evitar nuevamente la imposibilidad de aplicar el beneficio de la

suspensión antes dispuesta en razón de las medidas cautelares interpuestas por las empresas representativas del sector. 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 del tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa de los costos de *leasing* ante la imposibilidad de adquirir por compra el parque aéreo, el incremento del precio de los repuestos y los costos que para las empresas representa el sistema tributario vigente. Que en este estado, es necesario reformular en forma expresa la emergencia del sector dentro del marco de la ley 25561 y sus modificatorias y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desequilibrios existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias, su fortalecimiento y el estímulo para la incorporación de nuevas empresas en el mercado, lo que redundará en beneficio de los usuarios y por ende en la conservación de las fuentes de empleo directo e indirecto del sector aerocomercial, turístico, hotelero, etc. 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 y de las impulsadas como consecuencia de los huracanes Katrina y Wilma sobre el precio del combustible aeronáutico. 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, (t.o. por el decreto 280 de fecha 26 de marzo de 1997), la adquisición mediante compra y/o *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 técnicos y/o de libre disponibilidad que posean las empresas aerocomerciales nacionales sobre el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) 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, (t.o. por decreto 821 de fecha 13 de julio de 1998). Que la incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de las empresas y los incrementos experimentados hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, eximiendo, del Impuesto al Valor Agregado, a las operaciones de venta de importación de combustible aeronáutico. Que en virtud de que las medidas de carácter fiscal propuestas requieren de la sanción de una ley, corresponde instruir al Ministerio de Economía y Producción y al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a elevar a la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el término de treinta (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas, a fin de que el Jefe de Gabinete de Ministros coordine las medidas a implementar a partir del dictado del presente decreto. Que por último y en razón de los elevados costos del combustible aeronáutico, resulta conveniente adecuar las tarifas de referencia fijadas por el decreto 1654/2002 y 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, manteniéndose vigente el sistema de bandas tarifarias dispuesto por el decreto 1654/2002, considerándose dicho incremento a cuenta de la tarifa económicamente retributiva dispuesta por el art. 42 de la ley 19030, que deba autorizar en el futuro la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como Autoridad de Aplicación en la materia. Que a fin de permitir a los usuarios residentes la accesibilidad al servicio a través de un sistema simplificado de compra de pasajes, se debe reformular la modalidad establecida por la resolución del ex Ministerio de la Producción 35 de fecha 1 de noviembre de 2002 aplicando a quienes se aparten de su cumplimiento, sanciones severas en razón del interés general que este beneficio representa. Que mediante el decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994 se adoptaron, como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el art. 2 punto 4 de la Ley de Inversiones Extranjeras 21382, (t.o. por el decreto 1853 de fecha 2 de setiembre de 1993). Que el citado decreto aclaró que la expresión argentinos comprendía tanto a las personas físicas como a las jurídicas con domicilio real en el país que cumplan con los recaudos legales establecidos en la legislación societaria. Que los proyectos de revisión del Código Aeronáutico en relación a la materia tienden a equiparar a las personas físicas y jurídicas nacionales, siguiendo idéntico criterio al recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo Internacional realizada en Montreal en marzo de 2003 que confirmó la flexibilidad en relación a la regla de propiedad sustancial y control efectivo de los Estados en tanto no redundase en un déficit de control respecto a la seguridad operacional y garantía de los servicios. Que tanto el ordenamiento jurídico como la realidad económica actual difieren notoriamente del vigente a la promulgación del Código Aeronáutico encontrándose en proceso de revisión tanto la ley 17285 (Código Aeronáutico) como la ley 19030 de Política Nacional de Transporte Aerocomercial. Que mientras no se dicte otra norma que sustituya lo dispuesto por el art. 99 del Código Aeronáutico, que permita eliminar la inseguridad jurídica

originada por los conflictos interpretativos, evitando así toda forma de discriminación que impida la promoción de políticas de inversión de riesgo en el país, resulta necesario restablecer la vigencia de lo dispuesto por el art. 1 del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994. Que por otra parte, en razón de los profundos cambios operados desde la sanción del Código Aeronáutico (ley 17285), resulta oportuno elaborar un proyecto de ley que permita actualizar total o parcialmente su texto, incluyendo los requisitos que corresponda exigir para la explotación de los servicios de transporte aéreo en la República Argentina, siguiendo las actuales tendencias internacionales en la materia y resguardando adecuadamente los intereses de nuestro país, instruyéndose a tal efecto al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Que, a fin de dar cumplimiento a las previsiones contenidas en la presente medida, corresponde instruir al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias pertinentes. Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Producción ha tomado la intervención que le compete conforme lo establecido en el art. 9 del decreto 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003. Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el art. 99 incs. 1 y 2 de la Constitución Nacional y la ley 25561 y sus modificatorias. Por ello, **El presidente de la Nación Argentina decreta:** **Art. 1.º** Declárase la continuidad del 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 oportunamente dispuesta por el art. 1 del decreto 1654 de fecha 4 de septiembre de 2002. **Art. 2.º** Ratifícase, en el marco de la emergencia dispuesta por el artículo anterior que las empresas de transporte aéreo nacionales se encuentran eximidas de contratar seguros aerocomerciales en el país, conforme prevén los arts. 2 y 3 de la ley 12988, (t.o. por decreto 10307 de fecha 11 de junio de 1953). **Art. 3.º** Establécese el Régimen de Compensación de Combustible Aeronáutico (R.C.C.A.) a ser aplicado a los servicios regulares de transporte interno de pasajeros, como complemento de la tarifa de referencia dispuesta por los Anexos I y II, que se aprueban por el art. 6 del presente decreto. **Art. 4.º** La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios reglamentará la implementación del régimen de compensación dispuesto, las condiciones a reunir por las empresas beneficiarias y la necesidad de continuidad del mismo, propiciando en su caso, la inclusión del régimen que se crea por el art. 3 del presente decreto en las previsiones presupuestarias correspondientes a su jurisdicción, para el Ejercicio 2007. **Art. 5.º** Instrúyese al Ministerio de Economía y Producción y al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a elevar a la Jefatura de Gabinete de Ministros, en el término de treinta (30) días contados a partir de la publicación del presente decreto, un proyecto de ley que contemple las siguientes medidas: a) Utilización de los saldos técnicos y/o de libre disponibilidad del Impuesto al Valor Agregado que posean 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 de fecha 26 de marzo de 1997), de la adquisición mediante compra y/o *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) Exención del Impuesto al Valor Agregado en la adquisición de combustible por las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros. **Art. 6.º** Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a aplicar a partir de las cero (0) horas del día siguiente al de la publicación del presente decreto las tarifas que se encuentran dentro de las bandas tarifarias entre la tarifa de referencia y la tarifa máxima de cada uno de los puntos origen-destino descriptos en el Anexo I y a aplicar a partir de los treinta (30) días corridos contados desde la publicación del presente decreto las tarifas detalladas en el Anexo II, formando ambos anexos parte integrante del presente decreto. El incremento dispuesto en el párrafo precedente deberá considerarse a cuenta de la tarifa económicamente retributiva dispuesta por el art. 42 de la ley 19030, que deba autorizar en el futuro la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como Autoridad de Aplicación en la materia. Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en los Anexos I y II del presente, la tarifa de referencia será calculada en proporción al kilometraje, comparándola con la tarifa de referencia correspondiente a una ruta de distancia similar, que atienda un mercado de la misma región geográfica. **Art. 7.º** Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a reformular la modalidad establecida por la resolución del ex Ministerio de la Producción 35 de fecha 1 de noviembre de 2002 a fin de permitir a los usuarios residentes la accesibilidad al servicio a través de un sistema simplificado de compra de pasajes, aplicando a quienes se aparten de su cumplimiento, sanciones severas en razón del interés general que este beneficio representa. **Art. 8.º** 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 anexo I del decreto 326 de fecha 10 de febrero de 1982. **Art. 9.º** Instrúyese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para que dentro del plazo establecido en el art. 5 del presente decreto, eleve a la Jefatura de Gabinete de Ministros un proyecto de ley por el que se actualice total o parcialmente el Código Aeronáutico (ley 17285), incluyendo los requisitos que

corresponda exigir para la explotación de los servicios de transporte aéreo en la República Argentina, siguiendo las actuales tendencias internacionales en la materia y resguardando adecuadamente los intereses de nuestro país. **Art. 10.?** Restablécese la vigencia del decreto 52 de fecha 18 de enero de 1994. **Art. 11.?** Instrúyese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a elevar a la Jefatura de Gabinete de Ministros dentro del término de treinta (30) días contados a partir de la publicación del presente decreto, un proyecto de ley que consagre como excepción a lo establecido en la ley 12988 la contratación de los seguros exigidos por el art. 192 del Código Aeronáutico (ley 17285). **Art. 12.?** Instrúyese al Jefe de Gabinete de Ministros para que se realice las adecuaciones presupuestarias que correspondan a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto por el presente decreto.

Art. 13.? Comuníquese a la Comisión Bicameral del Honorable Congreso de la Nación creada por el art. 20 de la ley 25561. **Art. 14.?** Comuníquese, etc. Kirchner - Fernández - De Vido - Miceli

Anexo I TARIFAS DESDE BUENOS AIRES											
Destino	Tarifa de Referencia	Tarifa Máxima									
Bahía Blanca	\$ 106	\$ 200	San Carlos de Bariloche	\$ 206	\$ 391	Catamarca	\$ 142	\$ 270	Chapelco	\$ 206	\$ 391
Comodoro Rivadavia	\$ 138	\$ 262	Córdoba	\$ 114	\$ 218	Corrientes	\$ 120	\$ 228	Esquel	\$ 206	\$ 391
Formosa	\$ 136	\$ 260	Iguazú	\$ 147	\$ 281	Jujuy	\$ 185	\$ 351	La Rioja	\$ 142	\$ 270
Mar del Plata	\$ 80	\$ 153	Mendoza	\$ 149	\$ 282	Neuquén	\$ 149	\$ 282	Posadas	\$ 128	\$ 242
Puerto Madryn	\$ 138	\$ 262	Resistencia	\$ 120	\$ 228	Río Gallegos	\$ 149	\$ 282	Río Grande	\$ 162	\$ 307
Rosario	\$ 59	\$ 113	Salta	\$ 180	\$ 343	San Luis	\$ 131	\$ 249	San Rafael	\$ 146	\$ 278
Santa Fe	\$ 68	\$ 130	Santa Rosa	\$ 98	\$ 186	Santiago del Estero	\$ 146	\$ 278	Tucumán	\$ 165	\$ 314
Ushuaia	\$ 174	\$ 330	Viedma	\$ 125	\$ 239	TARIFAS DESDE CÓRDOBA					

Anexo II TARIFAS DESDE BUENOS AIRES											
Destino	Tarifa de Referencia	Tarifa Máxima									
San Carlos de Bariloche	\$ 196	\$ 372	Mendoza	\$ 70	\$ 134	Neuquén	\$ 140	\$ 265	Río Gallegos	\$ 165	\$ 314
Rosario	\$ 75	\$ 143	Salta	\$ 102	\$ 195	Ushuaia	\$ 194	\$ 367	Anexo I TARIFAS DESDE BUENOS AIRES		
Destino	Tarifa de Referencia	Tarifa Máxima	Bahía Blanca	\$ 115	\$ 218	San Carlos de Bariloche	\$ 224	\$ 426	Catamarca	\$ 155	\$ 294
Chapelco	\$ 224	\$ 426	Comodoro Rivadavia	\$ 150	\$ 286	Córdoba	\$ 125	\$ 238	Corrientes	\$ 131	\$ 248
Esquel	\$ 224	\$ 426	Formosa	\$ 149	\$ 283	Iguazú	\$ 161	\$ 306	Jujuy	\$ 202	\$ 383
La Rioja	\$ 155	\$ 294	Mar del Plata	\$ 88	\$ 167	Mendoza	\$ 162	\$ 308	Neuquén	\$ 162	\$ 308
Posadas	\$ 139	\$ 264	Puerto Madryn	\$ 150	\$ 286	Resistencia	\$ 131	\$ 248	Río Gallegos	\$ 162	\$ 308
Río Grande	\$ 176	\$ 335	Rosario	\$ 65	\$ 124	Salta	\$ 197	\$ 374	San Luis	\$ 143	\$ 271
San Rafael	\$ 160	\$ 304	Santa Fe	\$ 74	\$ 142	Santa Rosa	\$ 107	\$ 203	Santiago del Estero	\$ 160	\$ 304
Tucumán	\$ 180	\$ 342	Ushuaia	\$ 190	\$ 360	Viedma	\$ 137	\$ 260	TARIFAS DESDE CÓRDOBA		
Destino	Tarifa de Referencia	Tarifa Máxima	San Carlos de Bariloche	\$ 214	\$ 406	Mendoza	\$ 77	\$ 146	Neuquén	\$ 152	\$ 290
Río Gallegos	\$ 180	\$ 342	Rosario	\$ 82	\$ 155	Salta	\$ 112	\$ 212	Ushuaia	\$ 211	\$ 401