

PROYECTO DE LEY

**SUSPENSIÓN TRANSITORIA DEL COMPONENTE VIAL DEL IMPUESTO SOBRE LOS
COMBUSTIBLES**

**El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, sancionan con
fuerza de ley:**

ARTÍCULO 1°.- Objeto.

Se suspende transitoriamente la percepción de la porción de los Impuestos sobre los Combustibles Líquidos y al Dióxido de Carbono cuya recaudación corresponde al financiamiento del Sistema Vial Integrado (SISVIAL), mientras subsistan recursos previamente recaudados y acumulados con dicho destino que no hayan sido efectivamente aplicados a las finalidades legalmente previstas.

ARTÍCULO 2°.- Reducción transitoria.

Durante la vigencia de la suspensión establecida por la presente ley, los montos de los impuestos establecidos en los Capítulos I y II del Título III de la Ley 23.966, texto ordenado en 1998 y sus modificatorias, correspondientes a los productos cuyo producido se encuentre comprendido en la distribución prevista por el artículo 19, inciso f), de dicha ley, se reducirán en un **CATORCE CON OCHO CENTÉSIMOS POR CIENTO (14,08%)**.

La reducción prevista en el párrafo precedente se aplicará sobre los montos vigentes en cada período fiscal, incluidas las actualizaciones que legalmente correspondan durante la vigencia de la presente.

ARTÍCULO 3°.- Preservación de los restantes destinos específicos.

La aplicación de la reducción prevista en el artículo anterior no podrá afectar los recursos correspondientes a los restantes destinos establecidos por el artículo 19 de la Ley 23.966, ni aquellos correspondientes al Sistema Integrado de Transporte

Automotor (SISTAU), al Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) o a la reserva de liquidez del Fideicomiso de Infraestructura de Transporte.

A los efectos de la distribución de los recursos durante la vigencia de la presente ley, la Agencia de Recaudación y Control Aduanero o el organismo que en el futuro la sustituya determinará la recaudación teórica que hubiera correspondido de no aplicarse la reducción establecida en el artículo 2°.

Los restantes destinos legales recibirán los importes que les hubieran correspondido sobre dicha recaudación teórica. Durante el período de suspensión no se efectuarán nuevas asignaciones con cargo a la recaudación corriente al Sistema Vial Integrado (SISVIAL).

ARTÍCULO 4°.- Saldo Vial Acumulado.

Dentro de los diez (10) días hábiles de entrada en vigencia de la presente ley, la autoridad de aplicación y el Banco de la Nación Argentina, en su carácter de fiduciario del Fideicomiso de Infraestructura de Transporte, deberán determinar e informar públicamente el **Saldo Vial Acumulado (SVA)** existente al día inmediato anterior a la entrada en vigencia de esta ley.

El Saldo Vial Acumulado estará integrado por la totalidad de:

- a) disponibilidades líquidas;
- b) depósitos bancarios;
- c) títulos, valores públicos y demás inversiones financieras;
- d) créditos exigibles;
- e) rendimientos financieros devengados; y
- f) cualquier otro activo líquido o realizable,

que resulte imputable al Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y provenga de recursos recaudados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

No podrán deducirse del Saldo Vial Acumulado las sumas meramente comprometidas, reservadas o devengadas que no hubieran sido efectivamente aplicadas y pagadas al momento de realizarse su determinación.

ARTÍCULO 5°.- Aplicación de los recursos acumulados.

Durante la vigencia de la suspensión establecida por esta ley, el Poder Ejecutivo Nacional deberá disponer la efectiva aplicación del Saldo Vial Acumulado a las finalidades previstas para el Sistema Vial Integrado, priorizando:

- a) la conservación y mantenimiento de la Red Vial Nacional;
- b) la reparación y rehabilitación de calzadas;
- c) la reconstrucción de tramos deteriorados;
- d) las obras destinadas a garantizar condiciones adecuadas de seguridad vial;
- e) la terminación de obras viales que registren ejecución parcial; y
- f) las demás obras de infraestructura vial comprendidas en el régimen legal del SISVIAL.

La distribución territorial de los recursos deberá atender criterios objetivos vinculados con el estado de conservación de la red, intensidad de tránsito, seguridad vial, importancia productiva y logística y grado de deterioro de cada corredor.

ARTÍCULO 6°.- Intangibilidad.

Los recursos comprendidos en el Saldo Vial Acumulado, así como sus rendimientos, no podrán ser transferidos al Tesoro Nacional, utilizados para atender gastos ajenos al Sistema Vial Integrado ni ser computados como recursos de libre disponibilidad destinados al cumplimiento de metas fiscales o financieras.

La colocación transitoria de dichos recursos en depósitos, títulos públicos u otros instrumentos financieros destinada a preservar su valor no será considerada, a los efectos de esta ley, como aplicación o ejecución de los recursos.

ARTÍCULO 7°.- **Condición para el restablecimiento.**

La suspensión establecida por la presente ley se mantendrá vigente hasta que se produzca la efectiva aplicación del Saldo Vial Acumulado determinado conforme al artículo 4°, conjuntamente con los rendimientos generados por dichos recursos durante el período de suspensión.

A los efectos de la presente ley, sólo se considerarán efectivamente aplicados los recursos correspondientes a obras, trabajos, bienes o servicios vinculados con las finalidades legalmente previstas para el SISVIAL que cuenten con la correspondiente certificación, recepción o acreditación de cumplimiento y cuyo pago haya sido efectivamente realizado.

No se considerarán ejecución, a los fines de este artículo, las transferencias entre cuentas, las colocaciones financieras, la adquisición de títulos públicos, las reservas presupuestarias, los compromisos de gasto ni cualquier otra operación que no implique la efectiva aplicación de los recursos a su destino vial.

ARTÍCULO 8°.- **Gastos no computables.**

A los efectos de acreditar la efectiva aplicación del Saldo Vial Acumulado prevista en el artículo precedente, **no podrán computarse las sumas destinadas al reconocimiento, reintegro, reembolso, compensación o cancelación de obligaciones originadas en gastos que hubieran sido previamente afrontados con recursos propios por las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los municipios u otros terceros, aun cuando tales erogaciones hubieran tenido por objeto la conservación, mantenimiento, reparación, rehabilitación o realización de obras sobre la Red Vial Nacional.**

En particular, no serán consideradas como aplicación del Saldo Vial Acumulado las sumas que el Estado Nacional destine a cancelar o reconocer créditos, reclamos o

acreencias de las provincias derivados de trabajos realizados o financiados por éstas en rutas nacionales, cuando dichas tareas hayan sido solventadas originalmente con recursos provinciales.

Sólo podrán computarse como efectiva aplicación, a los fines de la presente ley, las erogaciones financiadas con recursos del Estado Nacional provenientes del Saldo Vial Acumulado y destinadas directamente a la ejecución de obras, trabajos, bienes o servicios comprendidos en las finalidades del Sistema Vial Integrado, a través de los procedimientos legales, contractuales, administrativos o convenios interjurisdiccionales correspondientes.

La ejecución de obras mediante convenios con provincias u otras jurisdicciones podrá ser computada únicamente cuando los recursos nacionales hayan sido asignados y puestos a disposición para financiar su ejecución en forma previa o concomitante a la realización de los trabajos, y no cuando tengan por objeto reintegrar gastos previamente afrontados por dichas jurisdicciones con recursos propios.

ARTÍCULO 9°.- Certificación.

La Auditoría General de la Nación tendrá a su cargo la verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 7° y 8° de la presente ley.

La suspensión cesará una vez que la Auditoría General de la Nación certifique que el Saldo Vial Acumulado y sus rendimientos han sido efectivamente aplicados conforme a lo establecido en esta ley y que para alcanzar dicha condición no se han computado las erogaciones excluidas por el artículo 8°.

Podrán exceptuarse exclusivamente saldos residuales de carácter operativo que, en conjunto, no superen el cero coma cinco por ciento (0,5%) del Saldo Vial Acumulado originalmente determinado.

Producida la certificación, la percepción íntegra de los impuestos alcanzados por el artículo 2° quedará restablecida a partir del primer día del mes siguiente.

ARTÍCULO 10°.- Publicidad y transparencia.

Mientras se encuentre vigente la suspensión, la autoridad de aplicación deberá publicar mensualmente, en formato abierto y reutilizable:

- a) el Saldo Vial Acumulado inicial;
- b) sus rendimientos financieros;
- c) las sumas efectivamente ejecutadas;
- d) el saldo pendiente de aplicación;
- e) las obras y trabajos financiados;
- f) la identificación de la ruta y tramo intervenido;
- g) la provincia en que se realice cada intervención;
- h) el monto asignado, devengado y efectivamente pagado;
- i) el porcentaje de avance físico de cada obra o intervención; y
- j) toda otra información necesaria para permitir el seguimiento de la aplicación de los recursos.

ARTÍCULO 11°.- Reglamentación.

El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los quince (15) días corridos desde su publicación.

La falta de reglamentación no impedirá la aplicación de la reducción tributaria establecida por el artículo 2°.

ARTÍCULO 12°.- Vigencia.

La presente ley entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial y la reducción prevista en el artículo 2° resultará aplicable a los hechos imponderables que se perfeccionen a partir del primer día del mes inmediato siguiente.

ARTÍCULO 13°.- De forma.

EMIR FELIX

Diputado de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto propone suspender temporalmente la percepción de la porción de los impuestos sobre los combustibles que tiene como destino el financiamiento del Sistema Vial Integrado, hasta tanto sean efectivamente aplicados a la infraestructura vial los cuantiosos recursos que ya fueron recaudados con esa finalidad y permanecen acumulados sin ejecución.

La iniciativa parte de un principio elemental de legalidad, razonabilidad tributaria y buena administración de los recursos públicos: el Estado no puede continuar exigiendo a los contribuyentes nuevos recursos con una afectación determinada por ley mientras retiene, subejecuta o administra con finalidades distintas una masa extraordinaria de fondos previamente recaudados para ese mismo objeto.

La Ley 23.966 establece un régimen de distribución específica del producido de los impuestos sobre los combustibles. Dentro de ese esquema, el 28,58% de los recursos alcanzados por el artículo 19 se destina al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte.

La reglamentación vigente establece, a su vez, una reserva de liquidez equivalente al 1,5% de los recursos que ingresan al Fideicomiso y dispone que, una vez detraída dicha reserva, el 50% de los fondos comprendidos en esa distribución corresponde al Sistema Vial Integrado.

De ello surge que la participación correspondiente al SISVIAL representa aproximadamente el 14,08% del producido de los tributos alcanzados.

Ese porcentaje constituye precisamente el componente cuya percepción se propone suspender.

No se plantea, por lo tanto, la eliminación del Impuesto sobre los Combustibles ni una alteración definitiva de su estructura.

Tampoco se propone afectar los recursos destinados a las provincias, al Fondo Nacional de la Vivienda, al sistema previsional, a infraestructura hídrica, al transporte automotor, al sistema ferroviario ni a los demás destinos legalmente establecidos.

Se establece una medida estrictamente temporal y circunscripta al componente destinado a infraestructura vial.

La información conocida públicamente ha puesto de manifiesto una situación de extrema gravedad que exige la intervención del Congreso de la Nación.

Entre comienzos del año 2024 y mayo de 2026 habrían ingresado al Sistema Vial Integrado más de un billón y medio de pesos, mientras que sólo alrededor de una cuarta parte de esos recursos habría sido efectivamente ejecutada.

Al cierre de mayo de 2026, más de un billón de pesos permanecía colocado en títulos públicos, depósitos a plazo fijo y disponibilidades bancarias.

La magnitud de esa acumulación resulta todavía más difícil de justificar frente al severo deterioro que presenta una parte significativa de la Red Vial Nacional, la reducción de las tareas de conservación y mantenimiento y la paralización o ralentización de numerosas obras.

Pero existe un aspecto aún más grave.

Desde el propio Poder Ejecutivo Nacional se ha reconocido públicamente que una parte de los recursos provenientes de los impuestos sobre los combustibles es considerada dentro de la estrategia destinada a sostener el equilibrio fiscal.

Tal decisión resulta incompatible con la naturaleza de recursos que el propio ordenamiento jurídico ha afectado específicamente al financiamiento de infraestructura y transporte.

El equilibrio fiscal no habilita al Poder Ejecutivo a modificar por vía de hecho el destino que el Congreso de la Nación asignó por ley a determinados recursos tributarios.

Cuando el Congreso establece una afectación específica no formula una sugerencia ni expresa una preferencia administrativa. Establece un mandato legal.

Los fondos cobrados para las rutas deben ser destinados a las rutas.

No corresponde que sean retenidos durante períodos prolongados para mejorar resultados fiscales, que su falta de ejecución contribuya a exhibir menores niveles de gasto o que su acumulación financiera sea utilizada como instrumento auxiliar de una política macroeconómica distinta de aquella para la cual fueron creados.

Aceptar lo contrario importaría admitir que el Poder Ejecutivo puede cobrar un tributo invocando una finalidad determinada y posteriormente disponer, por razones de conveniencia fiscal, que esa finalidad puede esperar.

Ese criterio no sólo desnaturaliza el régimen de afectación específica. También erosiona la confianza que debe existir entre el contribuyente y el Estado respecto del destino de los recursos que se le exigen.

No se trata aquí de cuestionar la importancia del equilibrio de las cuentas públicas.

Se trata de señalar con claridad que el equilibrio fiscal debe alcanzarse administrando correctamente los recursos de libre disponibilidad, reduciendo gastos o adoptando las medidas fiscales que correspondan dentro del marco constitucional, y no reteniendo recursos que poseen por ley un destino específico mientras las necesidades que justificaron su recaudación permanecen desatendidas.

El régimen del Fideicomiso de Infraestructura de Transporte fue diseñado precisamente para separar esos recursos del patrimonio general del Estado y asegurar su utilización en las finalidades establecidas.

La afectación específica no se satisface con la mera conservación contable de los fondos.

Tampoco se satisface manteniéndolos indefinidamente invertidos.

La posibilidad de realizar colocaciones financieras transitorias constituye una herramienta razonable para administrar disponibilidades temporales. No puede transformarse en un mecanismo permanente mediante el cual los recursos dejan de llegar a las obras para las cuales fueron cobrados.

Existe una diferencia fundamental entre administrar transitoriamente un recurso hasta su utilización y convertir su subejecución en parte de una estrategia destinada a sostener el resultado fiscal.

Lo primero constituye administración financiera.

Lo segundo altera materialmente la finalidad que la legislación asignó a esos recursos.

Resulta especialmente injustificable que, mientras se mantiene acumulada una masa de recursos de semejante magnitud, el Estado continúe cobrando mes tras mes a cada automovilista, transportista, productor, comerciante y consumidor argentino nuevos fondos con idéntico destino.

No puede exigirse indefinidamente dinero para financiar aquello que el propio Estado decidió no ejecutar con los recursos que ya recaudó.

Si existen recursos suficientes para atender las necesidades actuales del sistema vial, corresponde utilizarlos.

Y mientras ello ocurre, corresponde dejar de exigir al contribuyente nuevos aportes destinados a incrementar una acumulación que ha perdido toda razonabilidad.

Por ello proponemos una regla sencilla, transparente y de estricto sentido común: **primero deben utilizarse para las rutas los recursos que ya fueron cobrados para las**

rutas; una vez utilizados, podrá restablecerse íntegramente la percepción de la porción correspondiente del impuesto.

El proyecto genera así un incentivo directo para acelerar la inversión vial.

La suspensión no castiga la ejecución de obras: la promueve.

Cuanto más rápidamente sean transformados los recursos acumulados en conservación, rehabilitación, seguridad y obras concretas, más rápidamente quedarán dadas las condiciones para restablecer la percepción integral del tributo.

Al mismo tiempo, la medida produce un alivio inmediato sobre la carga tributaria incorporada a los combustibles.

Los combustibles constituyen un insumo transversal de toda la economía. Su costo incide sobre el transporte de cargas y pasajeros, la producción agropecuaria e industrial, el comercio, los servicios y, finalmente, sobre los precios que afrontan todos los consumidores.

Durante el período en que las necesidades del sistema vial puedan ser atendidas mediante los recursos ya recaudados, no existe razón suficiente para continuar exigiendo al ciudadano nuevos aportes destinados a incrementar esa misma masa financiera.

La efectiva aplicación de los recursos acumulados tampoco puede confundirse con el reconocimiento posterior de gastos que otras jurisdicciones debieron afrontar ante la falta de intervención oportuna del Estado Nacional.

En distintos puntos de la Red Vial Nacional, las provincias y otras jurisdicciones pueden verse obligadas a destinar recursos propios a tareas de conservación, mantenimiento, reparación o seguridad vial que corresponden a la órbita nacional. Tales erogaciones pueden dar origen a legítimos créditos, reclamos o mecanismos de compensación entre jurisdicciones, pero su eventual reconocimiento o reintegro no puede ser utilizado para acreditar el cumplimiento de la obligación impuesta por esta ley.

Admitir ese mecanismo permitiría arribar a un resultado manifiestamente contrario al objeto de la iniciativa: **que el Estado Nacional compute como inversión vial propia la devolución de recursos que previamente debieron aportar las provincias para suplir tareas que la Nación no realizó con los fondos que tenía legalmente afectados a ese destino.**

No puede considerarse ejecutado el Saldo Vial Acumulado por el solo hecho de utilizarlo posteriormente para reintegrar a una provincia aquello que esa jurisdicción ya gastó con recursos propios en reemplazo del Estado Nacional.

La presente ley exige algo distinto: que los fondos acumulados se conviertan efectivamente en nuevas obras, trabajos, bienes y servicios destinados a la Red Vial Nacional.

Por ello se establece expresamente que sólo serán computables las erogaciones financiadas con recursos nacionales del Saldo Vial Acumulado y destinadas directamente a su finalidad específica.

Ello no impide ni restringe los mecanismos legítimos de cooperación entre la Nación y las provincias. Las obras podrán instrumentarse a través de convenios interjurisdiccionales siempre que los fondos nacionales sean asignados para financiarlas en forma previa o concomitante con su ejecución.

Lo que expresamente se impide es que obligaciones pretéritas, reintegros, compensaciones o reconocimientos de gastos ya afrontados con recursos provinciales sean utilizados para reducir artificialmente el saldo cuya efectiva aplicación exige esta ley.

De otro modo, se produciría una doble distorsión: primero, las provincias habrían debido utilizar sus propios recursos para atender obligaciones correspondientes a la Red Vial Nacional; luego, la Nación podría utilizar los fondos que retuvo y no ejecutó oportunamente para devolver esas erogaciones y presentarlas como cumplimiento de su obligación de invertir el Saldo Vial Acumulado.

El proyecto procura cerrar expresamente esa posibilidad.

Los recursos que fueron recaudados y no aplicados deben traducirse ahora en inversión vial efectiva, adicional y verificable.

El proyecto incorpora asimismo mecanismos estrictos de transparencia y control.

No será suficiente para levantar la suspensión anunciar obras, comprometer partidas, efectuar transferencias internas o modificar la composición de las inversiones financieras.

Los recursos deberán haber sido efectivamente aplicados a obras, bienes o servicios vinculados con el sistema vial y su ejecución deberá poder ser comprobada.

La Auditoría General de la Nación tendrá a su cargo la certificación que permitirá restablecer la percepción integral del tributo, evitando que esa decisión quede exclusivamente en manos de la misma autoridad encargada de administrar los fondos.

Asimismo, deberá verificar que para alcanzar el nivel de ejecución requerido no se hayan computado reintegros, compensaciones ni pagos correspondientes a gastos que hubieran sido previamente afrontados con recursos propios por las provincias u otras jurisdicciones.

Se establece además la publicación mensual del destino de los recursos, identificando obras, rutas, tramos, provincias, montos ejecutados y avances físicos.

La medida propuesta no tiene carácter sancionatorio.

Pretende restablecer el imperio de una regla básica: los recursos públicos afectados por ley a una finalidad determinada deben ser utilizados para esa finalidad y no pueden ser subordinados discrecionalmente a objetivos fiscales distintos.

El Congreso tiene no sólo la facultad sino también la responsabilidad de actuar cuando la ejecución administrativa termina alterando en los hechos el destino que la ley asignó a los recursos tributarios.

Un impuesto de afectación específica no puede convertirse en una fuente de acumulación financiera utilizada para mejorar el resultado fiscal mientras permanece desatendida la necesidad pública que justificó su establecimiento.

No parece razonable ni jurídicamente aceptable pedirle al ciudadano que siga pagando para las rutas mientras el Estado conserva sin utilizar en las rutas el dinero que ya le cobró para ese mismo fin.

Por estas razones, solicitamos a nuestros pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.