|  |  |
| --- | --- |
| TÍTULO: | IMPUESTO SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL DIÓXIDO DE CARBONO |
| AUTOR/ES: | Oste, Javier |
| PUBLICACIÓN: | Doctrina Tributaria ERREPAR (DTE) |
| TOMO/BOLETÍN: | - |
| PÁGINA: | - |
| MES: | Marzo |
| AÑO: | 2018 |
| OTROS DATOS: | - |

**JAVIER OSTE**

**IMPUESTO SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL DIÓXIDO DE CARBONO**

**I - INTRODUCCIÓN**

En el marco de la amplia reforma tributaria dispuesta por la [ley 27430](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20171229071659344.docxhtml#L_27430_COMBUSTIBLES) (BO: 29/12/2017), su Título IV introdujo profundas modificaciones en la imposición específica sobre determinados combustibles. Se regresó al sistema del impuesto fijo en el “ITC”, previsto en el Capítulo I del Título III la ley 23966. En tanto que el Capítulo II fue íntegramente reemplazado, creando un nuevo impuesto al “dióxido de carbono”, dejando sin efecto el impuesto a los combustibles que recaía sobre el gas natural comprimido (GNC). En razón de ello, se derogaron el impuesto al gasoil (L. 26028) y el impuesto al Fondo Hídrico de Infraestructura (L. 26181). Finalmente, se readecuaron algunas de las exenciones y pagos a cuenta, de conformidad a la normativa actual. Procuraremos en la presente colaboración comentar los diversos puntos que abarcó la reforma.

**II - IMPUESTO SOBRE LOS COMBUSTIBLES (ITC)**

En la Argentina el impuesto sobre los combustibles es un gravamen monofásico y selectivo a los consumos que alcanza un listado taxativo de derivados de hidrocarburos definidos en la ley, incluidos ciertos cortes intermedios para la obtención de productos gravados. El hecho imponible, a resumidas cuentas, lo constituye la transferencia a título oneroso o gratuito de los mismos, el autoconsumo (con algunas excepciones), la importación (y su posterior transferencia), la diferencia de inventario injustificada y un presupuesto específico, que es la tenencia de producto sin acreditarse que el mismo ha tributado el gravamen o corresponde alguna de las exenciones previstas.

Entre los cambios más importantes en este tributo encontramos, paradójicamente, el retorno del gravamen *ad valorem*, abandonando las alícuotas que se aplicaban sobre el farragoso sistema de determinación de base imponible sobre “precios de reventa en planta de despacho”[(1)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n1). Nada de novedoso encontramos en un impuesto fijo[(2)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n2) que ya exhibía el tributo en los albores de su nacimiento allá por el año 1991. Por supuesto que esta nueva versión se *aggiorna* a un contexto económico diferente de aquel imperante en los años ‘90, previéndose una actualización trimestral del impuesto fijo por medio del índice de precios al consumidor (IPC).

Otro punto a resaltar es la eliminación de ciertos sujetos pasivos. Concretamente, se excluyeron a los comercializadores que adquirían tal carácter cuando operaban importantes volúmenes anuales. De esta manera, se reduce el universo de los obligados a presentar la declaración jurada. Ello, sumado a la sencillez de un impuesto fijo, presenta un cuadro ideal -al menos en teoría- para una sensible mejora de la imposición específica sobre los combustibles en la administración tributaria.

Por lo tanto, el listado de combustibles gravados e impuesto fijo para cada uno de ellos es como a continuación se expresa:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Monto fijo (en $)** | **Unidad de medida** |
| a) Nafta sin plomo, hasta 92 RON | 6,726 | Litro |
| b) Nafta sin plomo, de más de 92 RON | 6,726 | Litro |
| c) Nafta virgen | 6,726 | Litro |
| d) Gasolina natural o de pirolisis | 6,726 | Litro |
| e) Solvente | 6,726 | Litro |
| f) Aguarrás | 6,726 | Litro |
| g) Gasoil | 4,148 | Litro |
| h) Diésel oil | 4,148 | Litro |
| i) Kerosene | 4,148 | Litro |

Se ha delegado en el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) la posibilidad, “*…cuando así lo aconsejen las políticas en materia ambiental y/o energética*”, de aumentar hasta un 25% el impuesto del Capítulo I[(3)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n3), sin perjuicio de los incrementos que el gravamen reciba como consecuencia de la evolución del IPC.

En otro orden, se explicita la dispensa en la producción de biocombustibles (biodiésel y bioetanol), indicando la plena exención de este volumen en su estado puro, así como también en el volumen final de mezcla obligatoria[(4)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n4). No se ha previsto en el texto legal un plazo de expiración para esta exención[(5)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n5), por lo que el impuesto fijo establecido para las diferentes variedades de naftas y gasoil a expenderse en estaciones de servicio se traduce en un menor impuesto fijo por litro:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de combustible** | **ITC****(mezclado con bío)** | **Observaciones** |
| Nafta < 92 RON | $ 5,9189 | Prácticamente ya no se expende este tipo de combustibles (nafta “común”). Mezcla: 12% |
| Nafta > 92 RON | $ 5,9189 | Incluye las variedades de naftas “súper” (entre 92/95 RON) y “premium” (> 95 RON). Mezcla: 12% |
| Gasoil | $ 3,7332 | Comprende al gasoil (grado 2) y la conocida comercialmente como “euro”. Mezcla: 10% |

Con el retorno al impuesto fijo también se cambió el alcance de la exención prevista en el artículo 7, inciso d), de la ley. Por lo tanto, tratándose de gasoil, diésel oil y kerosene, la exención por destino geográfico[(6)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n6) deja de ser plena, pasando a ser un monto fijo a abonar por litro. Entonces, para los derivados “pesados” de los puntos g), h) e i) del listado de productos gravados, pagarán un monto fijo de $ 2,246 por litro transferido. En línea con la reforma, se prevé su actualización trimestral del impuesto reducido aplicando el IPC. Para las naftas, se mantiene la exención total.

En nuestra interpretación, tenemos una acumulación de exenciones entre las previstas para el biodiésel y la “zona sur”. En efecto, porque, por un lado, el biodiésel obligatoriamente mezclado con gasoil se encuentra exento (en su estado puro y también la porción en volumen final). Si esa misma cantidad se destina al área beneficiada, pagará el impuesto reducido sobre el gasoil (gravado), pero no debería hacerlo sobre el volumen de bío, porque este ya estaba exento. Tenemos la expectativa de que esta cuestión sea debidamente aclarada por la reglamentación.

Si bien la imposición específica sobre combustibles reposa sobre una estructura normativa amplia y compleja, ciertamente que los cambios de este capítulo no afectaron todo el andamiaje normativo existente. Este comprende, básicamente, sistemas de acreditación de destino, marcado de producto, empadronamientos, regímenes informativos, régimen de anticipos y declaraciones juradas determinativas, entre otros. De todas maneras, estamos a la espera de las reglamentaciones necesarias para adecuar la unificación y armonización por la incorporación de un nuevo impuesto (al dióxido de carbono), y la derogación de los impuestos al gasoil y al Fondo Hídrico de Infraestructura.

**III - IMPUESTO AL “DIÓXIDO DEL CARBONO” (CO2)**

Siendo quizás el punto más importante de la reforma en materia de combustibles, se crea un “nuevo” impuesto dentro de la misma ley de combustibles, reemplazando completamente el Capítulo II del Título III de la ley 23966. Recordamos que este capítulo se refería al impuesto a los combustibles que recaía sobre las transferencias de GNC para uso automotor, el que, lógicamente, queda derogado al reemplazarse por este gravamen. En otros términos, el GNC que se utiliza como combustible alternativo en vehículos con motores a explosión dejará de pagar impuestos específicos desde el 1/3/2018.

En cuanto a los aspectos esenciales del hecho imponible -aspecto personal-, son sujetos pasivos quienes efectúen la importación definitiva, refinen, produzcan, elaboren, fabriquen y/u obtengan combustibles líquidos y/u otros derivados gravados, sea de forma directa o a través de terceros, y los productores o elaboradores de carbón mineral. El legislador ha optado por repetir el texto del Capítulo I en cuanto a la extensión de la responsabilidad a los transportistas, depositarios, poseedores o tenedores de productos gravados que no dispongan de la documentación necesaria para acreditar que tales bienes han tributado el impuesto (o están exentos) incorporándolos como sujetos pasivos.[(7)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n7)

Con relación al aspecto material, creemos que podría haberse definido de forma análoga al Capítulo I, por cuanto no se mencionan las transferencias como presupuesto elemental, sino que el hecho imponible recién se explicita en el segundo párrafo, indicando el consumo y la diferencia de inventario injustificada como hechos imponibles alcanzados. Otros presupuestos se verifican cuando se define el aspecto personal, alcanzando las importaciones y la posterior transferencia de productos. También lo será la tenencia, el transporte y la posesión sin acreditación del pago del tributo (o exención aplicable).

El artículo 13 nos trae cuatro presupuestos de perfeccionamiento del hecho imponible prácticamente idénticas a las definidas para el impuesto a los combustibles: entrega del producto o emisión de la factura [el anterior inc. a)], retiro para el consumo del propio responsable [inc. b)], cuando se verifique la tenencia del producto que no tributó el impuesto cuando correspondía hacerlo [inc. c)], y la diferencia de inventarios sin una justificación de la causa que la generó [inc. d)].

En cuanto a los bienes alcanzados, al igual que el Capítulo I de la ley, se efectúa un listado de derivados de hidrocarburos incorporándose al fueloil, el carbón y el coque de petróleo. El impuesto es también *ad valorem*, siendo como a reglón seguido se muestra:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Monto fijo (en $)** | **Unidad de medida** |
| a) Nafta sin plomo, hasta 92 RON | 0,412 | Litro |
| b) Nafta sin plomo, de más de 92 RON | 0,412 | Litro |
| c) Nafta virgen | 0,412 | Litro |
| d) Gasolina natural o de pirolisis | 0,412 | Litro |
| e) Solvente | 0,412 | Litro |
| f) Aguarrás | 0,412 | Litro |
| g) Gasoil | 0,473 | Litro |
| h) Diésel oil | 0,473 | Litro |
| i) Kerosene | 0,473 | Litro |
| j) Fueloil | 0,519 | Litro |
| k) Coque de petróleo | 0,557 | Kilogramo |
| l) Carbón mineral | 0,429 | Kilogramo |

Este impuesto será actualizable trimestralmente por el IPC tomando como base enero de 2018, aunque todavía no vislumbramos cómo será el procedimiento de ajuste. Se delega en el PEN la potestad de aumentar hasta en un 25% el monto del impuesto.

Por otro lado, tratándose de fueloil, coque de petróleo y carbón mineral, recién estarán gravados los hechos imponibles que se perfeccionen desde el 1/1/2019, pese a que la ley entra en vigencia desde el 1/3/2018. Estos bienes, a su vez, verán incrementado el impuesto al CO2 progresivamente. Así lo dispone el artículo 148 de la ley 27430: “*…La magnitud del impuesto será del diez por ciento (10%) de los montos fijos a que se refieren los incisos citados vigentes en cada mes. A partir de dicha fecha el referido porcentaje se incrementará en diez (10) puntos porcentuales por año calendario, aplicándose el impuesto en su totalidad para los hechos imponibles que se perfeccionen a partir del 1 de enero de 2028, inclusive*”.

En lo relativo a las exenciones, encontramos a las exportaciones [inc. a)], lista rancho para abastecer embarcaciones afectadas a tráfico o transporte internacional, aeronaves de vuelo internacionales o para embarcaciones de pesca [inc. b)], desnaturalización de los combustibles para su uso en procesos químicos y petroquímicos a ser definidos por el PEN [inc. c)] y, tratándose de fueloil, su utilización como combustible para el transporte marítimo de cabotaje [inc. d)]. No hay exención para el área geográfica como la prevista en el artículo 7 para el impuesto sobre los combustibles.

En línea con el Capítulo I, los biocombustibles aquí también se encuentran exentos en su estado puro, así como también en las mezclas en volumen obligatorias fijadas por la Autoridad de Aplicación (Ministerio de Energía de la Nación):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de combustible** | **ITCO2****(mezclado con bío)** | **Observaciones** |
| Nafta < 92 RON | $ 0,3626 | La mezcla obligatoria está fijada en el 12% en volumen (nafta “común”) |
| Nafta > 92 RON | $ 0,3626 | La mezcla obligatoria está fijada en el 12% en volumen (nafta “súper” y “premium”) |
| Gasoil | $ 0,4257 | La mezcla obligatoria está fijada en el 10% en volumen (gasoil y euro) |

Respecto de la exención por destino industrial, será importante lo que tenga para decirnos el decreto reglamentario, en cuanto al verdadero alcance de los procesos químicos y físico-químicos que la delinearán. Además, dependemos de las demás reglamentaciones que emitirá la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) respecto de los aspectos más operativos del tributo: formas, plazos y condiciones para la exteriorización del hecho imponible, régimen de anticipos y su reducción, entre otros.

Ahora bien, como puede apreciarse, el rimbombante *nomen iuris* del tributo específico ciertamente que resulta ser un maquillaje elegante que, de ninguna manera, podemos asemejarlo a tributos “ecológicos”. En efecto, este gravamen no persigue la reducción de emisiones de dióxido de carbono, ni tampoco grava la emisión de dichos gases hacia nuestra atmósfera, sino que sigue siendo el mismo impuesto selectivo sobre consumos de etapa única que recae sobre combustibles, con algunas peculiaridades que lo distinguen del impuesto previsto en el Capítulo I de la ley.

Sin lugar a dudas que la utilización de estos derivados de hidrocarburos (o el carbón), sea para su uso como combustible en vehículos o para su transformación en la industria e, incluso, para la generación eléctrica en empresas energéticas, contribuye en parte a la emisión de dióxido de carbono y, consecuentemente, al denominado “calentamiento global”. Sin embargo, no hay un desincentivo a su emisión más allá del peso relativo del tributo en la estructura de costos. Una prueba testigo de ello es que el fueloil se lo exime del impuesto al dióxido de carbono para su utilización en embarcaciones.

El mensaje de elevación del PEN nos da la pauta de hacia dónde quiere orientarse la tributación específica sobre combustibles; esta es sobre la base de la impostergable decisión de minimizar las catastróficas estimaciones que generaría el cambio climático. Se ha evaluado que el costo de los gases generadores del efecto invernadero (GEI) es acorde para la Argentina y hasta el año 2020 conforme los compromisos asumidos con el Acuerdo de París. Quizás sea el puntapié inicial que permita encontrar un equilibrio entre las necesidades energéticas y las fuentes económicamente viables en las que la tributación que establezcan los Estados jugará un rol fundamental.

*Como anticipáramos líneas atrás, también fue derogado el impuesto al gasoil de la ley 26028, así como también el impuesto al Fondo Hídrico de Infraestructura previsto en la ley 26181. El primero de ellos alcanzaba las transferencias de gasoil (y gas licuado de petróleo -GLP- en reemplazo del gasoil) con una alícuota del 22%, mientras que el segundo hacía lo propio con las naftas terminadas a una alícuota del 4%, todos ellos sobre la misma base imponible “precio de reventa en planta de despacho”. El impuesto al FondoHídrico también alcanzaba las transferencias de GNC para uso automotor, el que, naturalmente, también fue dejado sin efecto desde el 1/3/2018.*

**IV - COMPARATIVA DE PRECIOS (NAFTA Y GASOIL) ENTRE EL RÉGIMEN ACTUAL Y EL ANTERIOR**

Resulta conveniente analizar la formación del precio de los combustibles comparando la situación antes de la reforma y luego de ella. A tal efecto, utilizaremos los precios de referencia de la AFIP[(8)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n8) tomando como base la publicación para el mes de enero de 2018 (BO: 29/12/2017). De esta manera, se presenta en un modelo comparativo una aproximación del precio a nivel de refinación.[(9)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n9)

**a) Transferencia de productos gravados**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Gasoil** | **Reforma** | **Anterior** |
| Precio ref. | $ 10,6260 | Precio ref. | $ 10,6260 |
| IVA | $ 2,2315 | IVA | $ 2,2315 |
| ITC L. 27430 CI | $ 3,7332 | ITC L. 23966 | $ 1,6353 |
| ICO2 L. 27430 CII | $ 0,4257 | IGO L. 26028 | $ 2,3377 |
| Precio final/litro | $ 17,0164 |   | $ 16,8305 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nafta > 92 RON** | **Reforma** | **Anterior** |
| Precio ref. | $ 11,2027 | Precio ref. | $ 11,2027 |
| IVA | $ 2,3526 | IVA | $ 2,3526 |
| ITC L. 27430 CI | $ 5,9189 | ITC L. 23966 | $ 5,5010 |
| ICO2 L. 27430 CII | $ 0,3626 | IFHI L. 26181 | $ 0,3943 |
| Precio final/litro | $ 19,8367 |   | $ 19,4506 |

**b) Transferencia de productos gravados exentos por destino geográfico**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Gasoil exento** | **Reforma** | **Anterior** |
| Precio ref. | $ 10,6260 | Precio ref. | $ 10,6260 |
| IVA | $ 2,2315 | IVA | $ 2,2315 |
| ITC L. 27430 CI | $ 2,0214 | ITC L. 23966 | $ 0,0000 |
| ICO2 L. 27430 CII | $ 0,4257 | IGO L. 26028 | $ 2,3377 |
| Precio final/litro | $ 15,3046 |   | $ 15,1952 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nafta > 92 RON exenta** | **Reforma** | **Anterior** |
| Precio ref. | $ 11,2027 | Precio ref. | $ 11,2027 |
| IVA | $ 2,3526 | IVA | $ 2,3526 |
| ITC L. 27430 CI | $ 0,0000 | ITC L. 23966 | $ 0,0000 |
| ICO2 L. 27430 CII | $ 0,3626 | IFHI L. 26181 | $ 0,3943 |
| Precio final/litro | $ 13,9178 |   | $ 13,9496 |

Como puede apreciarse, y tal como lo dijo el mensaje de elevación del PEN, no hubo modificaciones sustanciales en la presión tributaria antes y después de la reforma, sino una reorganización y actualización de los tributos aplicables.

**V - SISTEMA DE PAGOS A CUENTA**

Como último punto, la normativa introdujo modificaciones al sistema de pagos a cuenta que pueden computar ciertos consumidores de combustibles líquidos. A estos sujetos se los autoriza a emplear, como crédito en otros tributos, una porción del costo del impuesto a los combustibles. El impuesto que se puede descargar es únicamente el ITC del Capítulo I de la ley, no así el impuesto al dióxido de carbono previsto en el Capítulo II.

**a) Productores agropecuarios**

Los productores agropecuarios y los sujetos que presten servicio de laboreo de la tierra, siembra y cosecha podrán utilizar como pago a cuenta del impuesto a las ganancias el 45% del impuesto sobre los combustibles (no al CO2) contenido en las compras de gasoil empleado en la “maquinaria agrícola”. No se ha mencionado el consumo del gasoil para otros usos (por ejemplo, gasoil de las camionetas). Este pago a cuenta no puede generar saldo a favor del contribuyente, pudiendo trasladarse hasta el siguiente período fiscal el remanente no empleado en el período de su consumo.

La norma fija un “tope” del crédito, el que surge de multiplicar la cantidad de litros consumidos en el anterior período fiscal por el impuesto vigente al cierre del ejercicio, respecto del crédito que se pretende computar en el presente ejercicio. De todas formas, se admite que la diferencia podrá utilizarse por encima de dicho límite, en la medida en que pueda probarse fehacientemente los motivos que originan el cómputo de la diferencia (*vgr.,* nuevas máquinas afectadas o mayores horas de trabajo, entre otros).

**b) Actividad minera y pesquera**

En una redacción poco feliz se establece que también podrán computar como pago a cuenta del impuesto a las ganancias el 45% del ITC contenido en las compras de gasoil del período fiscal “*…los productores y sujetos que presten servicios en la actividad minera y en la pesca marítima hasta el límite del impuesto abonado por los utilizados directamente en las operaciones extractivas y de pesca*”[(10)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n10). Aquí parecería ser más abarcativo que el previsto para los productores agropecuarios. En el caso de la actividad minera, no debemos olvidar la desgravación[(11)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n11) prevista en el decreto 377/1998.

**c) Transporte público**

Los sujetos que presten servicios de transporte público de pasajeros y/o de carga terrestre, fluvial o marítimo podrán computar como pago a cuenta del impuesto al valor agregado (IVA) el 45% del ITC contenido en las compras de gasoil efectuadas en el respectivo período fiscal para las unidades afectadas al transporte de cosas o personas. El remanente no utilizado podrá trasladarse a períodos siguientes hasta su agotamiento.[(12)](http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html#Oste_n12)

**VI - CONCLUSIONES**

En orden a los propósitos del PEN en su mensaje de elevación, podemos afirmar que se ha cumplido con la pauta de mantener una presión tributaria similar a la que presentaba la imposición selectiva sobre combustibles previa a la reforma.

Celebramos la simplificación que ha resultado de unificar en una sola ley todo el régimen, así como también el regreso de impuestos fijos que facilitarán las tareas de control y seguimiento en el cumplimiento de obligaciones tributarias.

La introducción del impuesto al dióxido de carbono representa un verdadero interrogante en cuanto a la mutación que aquel debe transitar. En efecto, nos preguntamos si es el comienzo en el cambio de paradigma respecto del rol que deben cumplir los impuestos ambientales en el marco del calentamiento global, o si el mismo responderá únicamente a las necesidades recaudatorias del régimen tributario nacional.

**Notas:**

(1) El texto anterior -art. s/n° a continuación del [art. 4, DR 74/1998](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807085023534.docxhtml)- establecía que la base imponible se determinaría computando el promedio de ventas del mes inmediato anterior considerando las transferencias efectuadas a estaciones de servicio “independientes”. Tratándose de un mercado oligopólico en el que, además, se concentran en su mayoría las estaciones de “bandera” [vinculadas jurídica y/o económicamente (*vgr.,* contratos de provisión, marquesinas y procedimientos, entre otros)], difícilmente alguna transacción sea con estaciones “independientes”, máxime cuando nunca fue definido o aclarado el alcance que debía entenderse por estaciones “actuando de forma independiente”

(2) En rigor de verdad, con la [L. 25745](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807084554050.docxhtml) (BO: 25/6/2003) se introdujeron las alícuotas para los diferentes derivados de hidrocarburos, pero se mantenía el sistema de un impuesto mínimo por litro. Algunos años después, con los incrementos de precios que atravesó la economía doméstica, perdieron totalmente su relevancia, por cuanto el cálculo del impuesto por litro superaba con creces el mínimo fijo

(3) En su texto anterior la delegación “impropia” autorizaba a aumentar hasta un 25% o disminuir un 10% las alícuotas del impuesto. A modo de ejemplo, podemos citar la reducción de alícuotas según lo dispuesto por el [D. 2579/2014](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20141231080559531.docxhtml). Lo curioso es que la autorización actual no permite disminuciones del impuesto, sino solamente aumentarlo; considerando los vaivenes que presenta la cotización del petróleo crudo en un marco de liberación de precios, se le quita una importante herramienta al PEN

(4) El art. 7, R. (ex SEn.) 1283/2006 (BO: 15/9/2016) obliga a una mezcla del 10% en volumen del biodiésel con el gasoil, y del 12% tratándose de bioetanol mezclado con las naftas para su expendio en vehículos

(5) En el biodiésel el [D. 1396/2001](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807085009626.docxhtml) y la [L. 25745](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807084554050.docxhtml) habían establecido una vigencia de 10 años de la exención. Varios años después, mediante la [L. 26093](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807084553862.docxhtml), se promocionó la producción del bío en su estado puro. Mediante diversas normativas (*vgr.,* [L. 26942](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20140624072024446.docxhtml) y [D. 1325/2016](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20161229073052565.docxhtml)) se fue extendiendo la exención del biodiésel en mezcla en el ITC. Por su parte, el bioetanol siempre gozó de una exención permanente conforme a la ley de combustibles

(6) Con la [L. 27209](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20151125065749035.docxhtml) (BO: 25/11/2015) se extendió del área geográfica beneficiada, abandonándose la tradicional línea al “sur del paralelo 42°” (Provs. del Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego) para abarcar a las Provs. del Neuquén y Río Negro, algunas localidades del sur de la Prov. de Buenos Aires y la Prov. de Mendoza

(7) No se trata de una figura decorativa y sin aplicación, sino compleja y estricta en cuanto al manejo operativo de combustibles. Así, por ejemplo, en “Gafor Distribuidora LTDA. s/recurso de apelación” (TFN - Sala D - 27/2/2015) tenemos un buen ejemplo del instituto. Básicamente lo que había ocurrido es que la terminal portuaria había almacenado solventes [exentos: art. 7, inc. c), LICLGN] de Gafor en tanques que no poseían la habilitación por parte de la AFIP para el almacenaje del combustible exento. El actor se encontraba debidamente inscripto ante el registro correspondiente [[RG (AFIP) 1104](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807085026910.docxhtml)] en los períodos impugnados, no así la terminal, quien no había realizado los procedimientos correspondientes para su inclusión. La cuestión que se debate, principalmente, es si la determinación seguida por el Fisco representaba un excesivo rigor formal, por cuanto las normas reglamentarias podían invalidar una operación exenta proveniente de la ley, máxime cuando se había probado que el destino de los bienes habían sido los previstos en la normativa exenta (solventes para su utilización en la producción de pinturas, barnices y agroquímicos, entre otros). El TFN entiende que no se trataban de meras formalidades, sino de un sistema de control de la franquicia, en el marco de las facultades reglamentarias otorgadas por la Constitución Nacional al Poder Ejecutivo. En lo que aquí importa, el TFN mantiene la tesitura fiscal indicando la responsabilidad que le cabía en los términos del art. 3, inc. c) último párrafo, de la ley

(8) RC (AFIP - SEn.) 1555-606/2003, que establece un régimen informativo de los productores de combustibles sobre el promedio de transferencia a nivel de refinación (sujetos pasivos del impuesto). La publicación se efectúa mensualmente en el Boletín Oficial

(9) Hemos considerado el mismo precio básico para ambos destinos con el fin de homogenizar la comparativa en la formación de precios y su estructura impositiva. Debe tenerse presente que los precios de referencia promedian las diversas variedades de gasoil (grado 2 y euro) y naftas (“súper” y “premium”), así como también que no se incluye la rentabilidad del estacionero y los costos de logística. Las consultas sobre los precios en surtidor -con o sin impuestos- pueden ser libremente consultados en la página web del Ministerio de Energía de la Nación en el siguiente link: *http://res1104.se.gob.ar/consultaprecios.eess.php*

(10) Vale aclarar que las empresas pesqueras tenían la posibilidad del reintegro del “impuesto al gasoil” [[L. 26028](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807085027785.docxhtml) y [RG (AFIP) 2598](http://eolgestion.errepar.com/sitios/eolgestion/Legislacion/20110807085027925.docxhtml)], el que quedará sin efecto con la derogación del impuesto

(11) Se trata del combustible especial de minería. Es una ficción legal respecto del gasoil empleado en reemplazo del fueloil como combustible en los equipos utilizados por las mineras. Por las temperaturas extremas a las que se enfrentan emplean el gasoil con determinados aditivos que mejoran el punto de congelamiento. Entonces, este combustible no forma parte de la nómina de productos gravados

(12) Creemos que hubiese sido más conveniente que se le otorgara directamente el tratamiento de un crédito fiscal especial en los términos del art. 12, ley del IVA. Cabe recordar que esta terminología trajo confusiones en cuanto a su naturaleza jurídica, cuyo alcance terminó siendo delimitado por la CSJN en “DOTA c/AFIP-DGI”, de fecha 23/10/2012, vedándole su carácter de “libre disponibilidad”

Cita digital: EOLDC097446A

Editorial Errepar - Todos los derechos reservados.

<http://eol.errepar.com/sitios/ver/html/20180220170838468.html>

# Entró en vigencia el nuevo impuesto a los combustibles

**El Impuesto a la Transferencia de Combustibles pasará a ser un gravamen fijo y quedará en $6,726 en el caso de las naftas y en $4,148 para el gas oil**

01.03.2018 • **11.42hs** •[**ECONOMÍA**](http://www.iprofesional.com/economia)

A partir de este jueves, entra en vigencia el [Impuesto](http://www.iprofesional.com/notas/263401-combustibles-ypf-petroleo-nafta-inversion-ajuste-aumento-Nuevo-aumento-en-la-nafta-Desde-YPF-advierten-que-habra-otro-incremento-si-el-Gobierno-no-baja-un-impuesto) a la**Transferencia de**[**Combustibles**](http://www.iprofesional.com/notas/264044-inflacin-inflacion-aumento-economia-alimenticias-El-aumento-en-alimentos-dispara-la-inflacion-supermercados-y-fabricas-remarcan-precios-por-suba-del-dolar-tarifas-y-combustibles---)(ITC), que fue modificado por el Gobierno en la reciente[**reforma tributaria**](http://www.iprofesional.com/notas/264108-macri-empleados-delito-empresa-hijos-lazaro-baez-aportes-empleado-reforma-tributaria-tributaria-Lazaro-Baez-se-beneficio-en-una-de-sus-causas-gracias-a-la-reforma-tributaria)**.**

Guillermo Leo, gerente de CECHA (la confederación que agrupa a todas las cámaras de estaciones de servicio del paí­s), explicó a El Economista que "el ITC pasó a ser un**gravamen fijo** y quedó en $6,726 en el caso de las naftas y en $4,148 para el gas oil".

Leo también explicó que en la [**reforma tributaria**](http://www.iprofesional.com/notas/264108-macri-empleados-delito-empresa-hijos-lazaro-baez-aportes-empleado-reforma-tributaria-tributaria-Lazaro-Baez-se-beneficio-en-una-de-sus-causas-gracias-a-la-reforma-tributaria) se eliminaron **dos tasas** que pesaban sobre el precio de los [combustibles](http://www.iprofesional.com/notas/264044-inflacin-inflacion-aumento-economia-alimenticias-El-aumento-en-alimentos-dispara-la-inflacion-supermercados-y-fabricas-remarcan-precios-por-suba-del-dolar-tarifas-y-combustibles---), la tasa **hí­drica** y la tasa del **gas oil.**

De todas formas, también debe sumarse el nuevo [impuesto](http://www.iprofesional.com/notas/263401-combustibles-ypf-petroleo-nafta-inversion-ajuste-aumento-Nuevo-aumento-en-la-nafta-Desde-YPF-advierten-que-habra-otro-incremento-si-el-Gobierno-no-baja-un-impuesto) al **dióxido de carbono**que en el caso de las**naftas**está en $0,412 y en el caso del **gas oil**será de 0,473 pesos.

Las **estaciones de servicio**son las encargadas de facturar todo el combustible que se vende por parte de las petroleras.

Con el alza del crudo que llegó a tocar u$s70 en enero pasado y del dólar, YPF pidió**bajar la carga** del ITC para no impactar tanto en el precio de las naftas. Pero las necesidades fiscales por ahora no lo permitieron para una reforma que además es muy reciente.

Tras los dos últimos aumentos, la nafta super de YPF está hasta ahora en $4,39, la **premium** en $28,29, el gas oil en $21,52 y la eurodiesel en 25,17 pesos.

Leo también precisó que los [**impuestos**](http://www.iprofesional.com/notas/264072-dolar-autos-tipo-de-cambio-devaluacion-Hablan-las-concesionarias-asi-avanzan-las-ventas-de-autos-con-un-dolar-record-a-mas-de-20-y-luego-de-la-quita-de-impuestos)**totales**representan el 41% en el caso de las naftas y 37% para el **gasoil.**

Fuente: <http://www.iprofesional.com/economia/264209-combustibles-impuestos-impuesto-Entro-en-vigencia-el-nuevo-impuesto-a-los-combustibles>