



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Han fallecido en accidentes de tránsito durante el año 2004 7.137 personas a un promedio de 595 personas por mes y de 20 personas por día.

Es decir que mueren en Argentina, en promedio, 0.833 personas por hora.

A esas cifras, por demás alarmantes, debemos agregar los más de 120.000 heridos por año de distinto grado en accidentes de tránsito y las cuantiosas pérdidas materiales que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales.

Las estadísticas que venimos mencionando son gravísimas y esa gravedad se profundiza, si se realiza una comparación estadística en relación directa con la densidad poblacional de otros países.

Es decir, si midiéramos el índice de mortalidad en accidentes de tránsito por millón de habitantes, vale mencionar que en Suecia mueren 123 personas por millón, en Holanda 181, en Estados Unidos 211 y en Argentina, la escalofriante cifra de 1058 por millón.

El panorama que desarrollamos nos permite afirmar, sin miedo a equivocarnos, que Argentina padece una tragedia dos veces superior a la de "República Cromañón" por mes en las rutas y calles de la Argentina.

Mueren casi 600 personas por mes en nuestro país por accidentes de tránsito.

La problemática relacionada con los motivos por los cuales los accidentes de tránsito son la mayor causa de mortalidad de la Argentina, es múltiple y sumamente compleja.

Es evidente que confluyen el factor humano y el mecánico, el estado de las rutas argentinas, etcétera.

Si estamos seguros, que uno de los factores que incide directamente en la fatalidad que mencionamos, es el parque automotor argentino.

Los taxímetros y colectivos de corta, media y larga distancia, son usuales participantes de accidentes de tránsito, ello atento que son un factor de



Legislatura de la Provincia de Río Negro

riesgo potencial constante debido a la circulación ininterrumpida que desarrollan.

Demás está decir, que la crisis que padeció el país provocó un desmejoramiento notorio del parque automotor de taxis y empresas de colectivos. Las prórrogas constantes en los vencimientos de los modelos por parte del Estado y la imposibilidad económica de reposición de unidades por propietarios de taxis y colectivos es una muestra clara del estado de situación del sector.

La crisis terminal que vivió el país provocó, luego de la salida de la convertibilidad, un aumento dramático del combustible y una imposibilidad de aumentar la bajada de bandera y los boletos, ya que el usuario, el ciudadano común, en la mayoría de los casos el segmento más pobre de la escala social, se hubiera visto más perjudicado aún.

En esa encrucijada se encontró el Estado, no poder aumentar los precios de los boletos y de la bajada de bandera, lo que produjo una crisis mayor en los propietarios de taxis y colectivos y paralelamente, tener que asistirlos para que puedan seguir circulando mediante gas-oil subsidiado, etcétera.

La realidad es que actualmente el parque automotor de taxímetros y colectivos en la Argentina y puntualmente en Río Negro se encuentra sumamente deteriorado. Los municipios no pueden actualizar las ordenanzas de recambio de unidades a riesgo de provocar una crisis terminal del sistema.

A toda esa realidad, por demás cruda, se suma la deuda que mantienen los titulares de taxis y de colectivos, con la AFIP, Dirección General de Rentas (patentes e ingresos brutos) y Municipios (tasas por habilitación de licencias) etcétera.

Un taxímetro promedio en la ciudad de Viedma factura entre 80 y 100 por día, en 25 días laborables, implica una suma aproximada de \$ 2.500. De esa suma, el chofer gana el 30% bruto, alrededor de \$ 750. Del saldo \$ 1.750 deben abonarse combustible, patentes, ingresos brutos, monotributo, seguro, roturas, reparaciones y ahorrar algún dinero para el cambio de unidad.

Vale mencionar, que el combustible supone "un socio más por día" que tiene el titular del taxímetro, ya que se lleva entre el 20% de la recaudación diaria.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Si tenemos en cuenta que una patente promedio está en los \$ 80 bimestrales, que por monotributo se abona aproximadamente \$ 90 por mes, una suma similar por ingresos brutos y alrededor de \$ 50 en concepto de seguro por mes, a lo que debe sumarse el combustible, tenemos que la rentabilidad aproximada de un taxímetro en Viedma es de \$ 1.000 a \$ 1.200 mensuales.

Con ese monto, obviamente el titular no puede reponer una unidad, ni producir un ahorro mensual que le permita grandes inversiones. Si además tiene la desgracia de sufrir una rotura o lo que es peor un choque, tan habitual en taxímetros, no tiene posibilidades de reparar su unidad.

Cabe aclarar, que el combustible aumento en los últimos 2 años más de un 100%, que los repuestos siguieron similar suba y que el precio de bajada de bandera (de distinto precio según cada Municipio) y de ficha de taxímetro no subió absolutamente nada.

En el caso de la actividad de transporte de personas de corta y media distancia el panorama no es mucho más alentador.

La rentabilidad del sistema está en total crisis. Cuando el gas oil costaba \$ 0,23 en la actualidad se encuentra a \$ 1,50 por litro. Asimismo son muy pocas las empresas que en Río Negro gozan del subsidio de \$ 750 por colectivo que otorga el gobierno nacional. En Viedma por caso, ninguna firma goza de dicho subsidio.

Los costos salariales han aumentado una enormidad. A través de la política de decretos del poder ejecutivo que culminó con la incorporación al básico de la suma de \$ 228 más los distintos aumentos del sector, llevó el básico de un chofer de \$ 437 a casi \$ 1.600 con las actualizaciones de las escalas de convenio.

A eso debe sumarse, que las empresas no han podido achicarse en épocas de crisis para no dejar trabajadores en la calle y porque debían abonar la doble indemnización que impone el artículo 16 de la ley 25.561, el que se encuentra vigente a la fecha por los sucesivos decretos de prórroga morigerado a un 80% de recargo.

Las patentes también sufrieron un incremento y un colectivo paga alrededor de \$ 1.600 por año de patentes.

El costo de los neumáticos aumentaron más casi un 300 %, ya que una goma de un vehículo de larga



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

distancia costaba alrededor de \$ 300 y hoy sale aproximadamente \$ 960.

Si tenemos en cuenta que se cambia una goma cada 30.000 km., un colectivo cambia alrededor de 16 gomas anuales con un costo de \$ 15.360 por año por unidad.

El seguro de transporte se encuentra en alrededor de \$ 400 (en servicios de línea con franquicia) por mes por colectivo y las coberturas son cada vez más escasas y con franquicias más altas. Ello se debe a que las empresas no pueden abonar los seguros sin franquicia que tienen un costo elevadísimo, imposible de costear para el sector.

En ese esquema, las mayorías de las franquicias imponen la obligación de la empresa de abonar los siniestros de 0 a \$ 40.000, lo que lleva a que la mayoría de los accidentes que son de montos que no superan esa cifra deba costearlos cada empresa.

El seguro de ART también tuvo un importante aumento.

El aumento del boleto de larga distancia no superó el 20%, lo que nos permite concluir que si los insumos subieron en promedio un 150%, esa diferencia fue absorbida por el sector.

En el caso de la corta distancia, el panorama es todavía más grave, ya que en la mayoría de los Municipios se resolvió no aumentar el costo del boleto y por el contrario, se produjo un retroceso provocado por el boleto escolar y los distintos boletos especiales provocados por la emergencia.

En Viedma por ejemplo, el boleto común se mantuvo igual, el de escolar primaria se mantuvo a \$ 0,40, pero el secundario y terciario se impuso a \$ 0,50, lo que provocó una merma de la recaudación, ya que antes de la reforma el estudiante universitario pagaba un boleto común de \$ 0,70.

En la corta distancia las cubiertas son más caras, ya que son especiales para soportar parte del camino de ripio.

Finalmente para el caso de ambos servicios, corta y larga distancia, la reparación de un motor, por citar un ejemplo de los costos para mantener una unidad costaba \$ 2.500 antes de la crisis del país y ahora cuesta alrededor de \$ 5.200.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Una muestra cabal y concreta sobre la cruda realidad que padece el sector se extrae de las estadísticas aportadas por la Asociación de Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros de San Carlos de Bariloche (AETAP) la que refleja el retroceso en los modelos de colectivos que se utilizan para cumplir el servicio de transporte de personas.

Esa estadística indica que en el año 2001, 2002 y 2003 no se adquirió un solo ómnibus, que en el año 2000 tan sólo se compraron 7 ómnibus y que la gran cantidad de unidades circulantes tienen más de diez años, 36 son de 1994, 28 de 1993, 7 de 1992 y 14 de 1991. En el caso de los microómnibus y combis la realidad es menos dura, pero de igual modo se observa una franca y notoria disminución de reposición de vehículos nuevos y un preocupante "envejecimiento" del parque automotor destinado al transporte de personas.

En el esquema general que venimos desarrollando, se impone, necesariamente, que se produzca un efecto de shock que permita volver, cuanto menos, al estado previo a la gran crisis del 2001/2002.

Ese efecto de shock debería permitir el recambio de las unidades y de consolidación del sistema durante 3 años como mínimo, para que luego, el "negocio del transporte de personas de corta, media y larga distancia", pueda asumir las obligaciones que debe, imperiosamente, afrontar.

El sistema no se recupera, si los propietarios de taxis y colectivos no pueden reponer unidades. A partir de una consolidación de la actividad, ésta puede comenzar a cumplir con sus obligaciones.

No podemos tener seguridad en las rutas y calles argentinas con taxis y colectivos destruidos, fuera de modelo, sin verificación técnica vehicular o con una verificación laxa producto de la crisis terminal de la actividad.

Este proyecto de ley procura aportar para la reactivación de la actividad apoyando el recambio de unidades de taxímetros y colectivos mediante un sistema de crédito fiscal que incentive la adquisición e nuevas unidades y provoque una recuperación del sector.

Es decir, se genera un crédito fiscal a favor de aquel propietario que adquiere una nueva unidad para taxímetro o un nuevo colectivo para ser afectado al transporte de personas de corta, media o larga distancia, que puede ser



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

utilizado para abonar deuda por patentes o ingresos brutos de hasta cinco (5) años previos a la fecha de compra de la nueva unidad o hasta tres (3) años posteriores.

Se propone una duración de este programa de tres (3) años renovables. Creemos que en un ciclo trianual es posible realizar una nueva evaluación y de ser necesario, proponer una prórroga del mismo o dejarlo sin efecto, pues indicaría que el sector ha mejorado, y con ello la seguridad de los peatones y conductores.

Por ello.

AUTOR: Bautista Mendioroz

FIRMANTES: Daniel Sartor, María Noemí Sosa



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

Capítulo I

Artículo 1°.- El Programa.- Se crea el Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos Destinados al Servicio de Taxímetros.

Artículo 2°.- Objeto.- El Programa tendrá como objeto fomentar el recambio de las unidades destinadas al servicio de taxímetros de la Provincia de Río Negro.

Artículo 3°.- El crédito fiscal.- El Estado fomentará el recambio de las unidades destinadas al servicio de taxímetro de la Provincia de Río Negro mediante el otorgamiento de un crédito fiscal por el veinte por ciento (20%) del valor del rodado adquirido cero kilómetro para el recambio de la unidad destinada a taxímetro descontada la suma a la que se toma su vehículo anterior como parte de pago del nuevo, el que podrá ser imputado para cancelar deudas por patentes de ese rodado e ingresos brutos de su titular de hasta cinco (5) años de antigüedad y a los vencimientos futuros por esos impuestos hasta tres (3) años posteriores a la fecha adquisición de la nueva unidad.

Artículo 4°.- Beneficiarios.- Serán beneficiarios del crédito fiscal descripto en el artículo 3° quienes cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Poseer una licencia de taxímetro cuya titularidad detente una antigüedad de dos (2) años como mínimo, al momento de la adquisición de la nueva unidad.
- b) El vehículo que se procura cambiar debe encontrarse patentado con anterioridad al 31/12/2003.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- c) El titular del vehículo que se procura cambiar debe contar con dos (2) años de residencia en Río Negro a la fecha de la adquisición de la nueva unidad.
- d) Afectar la unidad adquirida a la licencia mencionada en el punto a.
- e) Entregar la unidad usada en parte de pago de la unidad adquirida.

Artículo 5°.- Limitación.- El beneficio establecido en el artículo 3° podrá ser utilizado una sola vez por cada titular de licencia de taxímetro de Río Negro.

Artículo 6°.- Registro.- A los fines de controlar la ejecución del presente programa, se crea el Registro de Adhesión al Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos destinados al servicio de taxímetros de Río Negro.

Artículo 7°.- Vigencia.- El presente programa tiene una vigencia de tres (3) años a partir de su promulgación, pudiendo ser renovado antes de su finalización.

Capítulo II

Artículo 8°.- El Programa.- Se crea el Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos destinados al servicio de transporte de personas de corta, media y larga distancia.

Artículo 9°.- Objeto.- El Programa tendrá como objeto fomentar el recambio de las unidades destinadas al servicio de transporte de personas de corta, media y larga distancia de la Provincia de Río Negro.

Artículo 10.- El crédito fiscal.- El Estado fomentará el recambio de las unidades destinadas al servicio de transporte de personas de corta, media y larga distancia de la Provincia de Río Negro mediante el otorgamiento de un crédito fiscal por el diez por ciento (10%) del valor del rodado cero kilómetro adquirido para el recambio de la unidad destinada al servicio de transporte de personas de corta, media o larga distancia, el que podrá ser imputado para cancelar deudas por patentes de ese u otro rodado de su titular destinado al servicio mencionado e ingresos brutos, de los vencimientos de hasta cinco (5) años de antigüedad y de los futuros por esos impuestos hasta tres (3) años posteriores a la fecha adquisición de la nueva unidad. De igual modo se accederá a idéntico beneficio con el recambio de unidades usadas que importen una sustitución de las mismas por otras que sean, cuanto menos, cinco (5) años más nuevas y que no tengan más de tres (3) años de antigüedad.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Artículo 11.- Beneficiarios.- Serán beneficiarios del crédito fiscal descrito en el artículo 8° quienes cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Poseer la concesión de un servicio de corta, media o larga distancia de transporte de pasajeros cuya titularidad detente una antigüedad de dos (2) años como mínimo al momento de la adquisición de la nueva unidad y/o ser permisionario de transporte de servicios turísticos y/o especiales con una misma antigüedad.
- b) El vehículo que se procura cambiar debe encontrarse patentado con anterioridad al 31/12/2003.
- c) El titular del vehículo que se procura cambiar debe contar con dos (2) años de residencia en Río Negro a la fecha de la adquisición de la nueva unidad.
- d) Afectar la unidad adquirida a la concesión referida en el punto a.

Artículo 12.- Limitación.- El beneficio establecido en el artículo 8° podrá ser utilizado una (1) vez para aquel titular que tenga hasta cinco (5) unidades en servicio, dos (2) veces para aquel titular que tenga entre cinco (5) y diez (10) unidades en servicio y hasta tres (3) veces para aquel titular que tenga más de diez (10) unidades en servicio.

Artículo 13.- Registro.- A los fines de controlar la ejecución del presente programa, se crea el Registro de Adhesión al Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos destinados al servicio de transporte de personas de Río Negro.

Artículo 14.- Vigencia.- El presente programa tiene una vigencia de tres (3) años a partir de su promulgación, pudiendo ser renovado antes de su finalización.

Artículo 15.- Autoridad de Aplicación.- Serán autoridad de aplicación de ambos programas, la Secretaría de Transporte y la Dirección General de Rentas de la Provincia de Río Negro.

Artículo 16.- De forma.

F U N D A M E N T O S



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Han fallecido en accidentes de tránsito durante el año 2.004 7.137 personas a un promedio de 595 personas por mes y de 20 personas por día.

Es decir que mueren en Argentina, en promedio, 0.833 personas por hora.

A esas cifras, por demás alarmantes, debemos agregar los más de 120.000 heridos por año de distinto grado en accidentes de tránsito y las cuantiosas pérdidas materiales que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales.

Las estadísticas que venimos mencionando son gravísimas y esa gravedad se profundiza, si se realiza una comparación estadística en relación directa con la densidad poblacional de otros países.

Es decir, si midiéramos el índice de mortalidad en accidentes de tránsito por millón de habitantes, vale mencionar que en Suecia mueren 123 personas por millón, en Holanda 181, en Estados Unidos 211 y en Argentina, la escalofriante cifra de 1058 por millón.

El panorama que desarrollamos nos permite afirmar, sin miedo a equivocarnos, que Argentina padece una tragedia dos veces superior a la de "República Cromañón" por mes en las rutas y calles de la Argentina.

Mueren casi 600 personas por mes en nuestro país por accidentes de tránsito.

La problemática relacionada con los motivos por los cuales los accidentes de tránsito son la mayor causa de mortalidad de la Argentina, es múltiple y sumamente compleja.

Es evidente que confluyen el factor humano y el mecánico, el estado de las rutas argentinas, etc.-



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Si estamos seguros, que uno de los factores que incide directamente en la fatalidad que mencionamos, es el parque automotor argentino.

Los taxímetros y colectivos de corta, media y larga distancia, son usuales participantes de accidentes de tránsito, ello atento que son un factor de riesgo potencial constante debido a la circulación ininterrumpida que desarrollan.

Demás está decir, que la crisis que padeció el país provocó un desmejoramiento notorio del parque automotor de taxis y empresas de colectivos. Las prórrogas constantes en los vencimientos de los modelos por parte del Estado y la imposibilidad económica de reposición de unidades por propietarios de taxis y colectivos es una muestra clara del estado de situación del sector.

La crisis terminal que vivió el país provocó, luego de la salida de la convertibilidad, un aumento dramático del combustible y una imposibilidad de aumentar la bajada de bandera y los boletos, ya que el usuario, el ciudadano común, en la mayoría de los casos el segmento más pobre de la escala social, se hubiera visto más perjudicado aún.

En esa encrucijada se encontró el Estado, no poder aumentar los precios de los boletos y de la bajada de bandera, lo que produjo una crisis mayor en los propietarios de taxis y colectivos y paralelamente, tener que asistirlos para que puedan seguir circulando mediante gas-oil subsidiado, etc.

La realidad es que actualmente el parque automotor de taxímetros y colectivos en la Argentina y puntualmente en Río Negro se encuentra sumamente deteriorado. Los municipios no pueden actualizar las ordenanzas de recambio



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

de unidades a riesgo de provocar una crisis terminal del sistema.

A toda esa realidad, por demás cruda, se suma la deuda que mantienen los titulares de taxis y de colectivos, con la AFIP, Dirección General de Rentas (patentes e ingresos brutos) y Municipios (tasas por habilitación de licencias) etc.-

Un taxímetro promedio en la Ciudad de Viedma factura entre 80 y 100 por día, en 25 días laborables, implica una suma aproximada de \$ 2.500. De esa suma, el chofer gana el 30% bruto, alrededor de \$ 750. Del saldo \$ 1.750 deben abonarse combustible, patentes, ingresos brutos, monotributo, seguro, roturas, reparaciones y ahorrar algún dinero para el cambio de unidad.

Vale mencionar, que el combustible supone "un socio más por día" que tiene el titular del taxímetro, ya que se lleva entre el 20% de la recaudación diaria.

Si tenemos en cuenta que una patente promedio está en los \$ 80 bimestrales, que por monotributo se abona aproximadamente \$ 90 por mes, una suma similar por ingresos brutos y alrededor de \$ 50 en concepto de seguro por mes, a lo que debe sumarse el combustible, tenemos que la rentabilidad aproximada de un taxímetro en Viedma es de \$ 1.000 a \$ 1.200 mensuales.

Con ese monto, obviamente el titular no puede reponer una unidad, ni producir un ahorro mensual que le permita grandes inversiones. Si además tiene la desgracia de sufrir una rotura o lo que es peor un choque, tan habitual en taxímetros, no tiene posibilidades de reparar su unidad.

Cabe aclarar, que el combustible aumento en los últimos 2 años más de un 100%, que los repuestos siguieron



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

similar suba y que el precio de bajada de bandera (de distinto precio según cada Municipio) y de ficha de taxímetro no subió absolutamente nada.

En el caso de la actividad de transporte de personas de corta y media distancia el panorama no es mucho más alentador.

La rentabilidad del sistema está en total crisis. Cuando el gas oil costaba \$ 0,23 en la actualidad se encuentra a \$ 1,50 por litro. Asimismo son muy pocas las empresas que en Río Negro gozan del subsidio de \$ 750 por colectivo que otorga el gobierno nacional. En Viedma por caso, ninguna firma goza de dicho subsidio.

Los costos salariales han aumentado una enormidad. A través de la política de decretos del poder ejecutivo que culminó con la incorporación al básico de la suma de \$ 228 más los distintos aumentos del sector, llevó el básico de un chofer de \$ 437 a casi \$ 1.600 con las actualizaciones de las escalas de convenio.

A eso debe sumarse, que las empresas no han podido achicarse en épocas de crisis para no dejar trabajadores en la calle y porque debían abonar la doble indemnización que impone el artículo 16 de la Ley 25.561, el que se encuentra vigente a la fecha por los sucesivos decretos de prórroga morigerado a un 80% de recargo.

Las patentes también sufrieron un incremento y un colectivo paga alrededor de \$ 1.600 por año de patentes.

El costo de los neumáticos aumentaron más casi un 300 %, ya que una goma de un vehículo de larga distancia costaba alrededor de \$ 300 y hoy sale aproximadamente \$ 960.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Si tenemos en cuenta que se cambia una goma cada 30.000 km., un colectivo cambia alrededor de 16 gomas anuales con un costo de \$ 15.360 por año por unidad.

El seguro de transporte se encuentra en alrededor de \$ 400 (en servicios de línea con franquicia) por mes por colectivo y las coberturas son cada vez más escasas y con franquicias más altas. Ello se debe a que las empresas no pueden abonar los seguros sin franquicia que tienen un costo elevadísimo, imposible de costear para el sector.

En ese esquema, las mayorías de las franquicias imponen la obligación de la empresa de abonar los siniestros de 0 a \$ 40.000, lo que lleva a que la mayoría de los accidentes que son de montos que no superan esa cifra deba costearlos cada empresa.

El seguro de ART también tuvo un importante aumento. El aumento del boleto de larga distancia no superó el 20%, lo que nos permite concluir que si los insumos subieron en promedio un 150%, esa diferencia fue absorbida por el sector.

En el caso de la corta distancia, el panorama es todavía más grave, ya que en la mayoría de los Municipios se resolvió no aumentar el costo del boleto y por el contrario, se produjo un retroceso provocado por el boleto escolar y los distintos boletos especiales provocados por la emergencia.

En Viedma por ejemplo, el boleto común se mantuvo igual, el de escolar primaria se mantuvo a \$ 0,40, pero el secundario y terciario se impuso a \$ 0,50, lo que provocó una merma de la recaudación, ya que antes de la reforma el estudiante universitario pagaba un boleto común de \$ 0,70.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

En la corta distancia las cubiertas son más caras, ya que son especiales para soportar parte del camino de ripio.

Finalmente para el caso de ambos servicios, corta y larga distancia, la reparación de un motor, por citar un ejemplo de los costos para mantener una unidad costaba \$ 2.500 antes de la crisis del país y ahora cuesta alrededor de \$ 5.200.

Una muestra cabal y concreta sobre la cruda realidad que padece el sector se extrae de las estadísticas aportadas por la Asociación de Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros de San Carlos de Bariloche (AETAP) la que refleja el retroceso en los modelos de colectivos que se utilizan para cumplir el servicio de transporte de personas.

Esa estadística indica que en el año 2001, 2002 y 2003 no se adquirió un solo ómnibus, que en el año 2.000 tan sólo se compraron 7 omnibus y que la gran cantidad de unidades circulantes tienen más de diez años, 36 son de 1.994, 28 de 1.993, 7 de 1.992 y 14 de 1.991. En el caso de los microómnibus y combis la realidad es menos dura, pero de igual modo se observa una franca y notoria disminución de reposición de vehículos nuevos y un preocupante "envejecimiento" del parque automotor destinado al transporte de personas.

En el esquema general que venimos desarrollando, se impone, necesariamente, que se produzca un efecto de shock que permita volver, cuanto menos, al estado previo a la gran crisis del 2.001 / 2.002.

Ese efecto de shock debería permitir el recambio de las unidades y de consolidación del sistema durante 3 años como mínimo, para que luego, el "negocio del transporte de personas de corta, media y larga distancia",



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

pueda asumir las obligaciones que debe, imperiosamente, afrontar.

El sistema no se recupera, si los propietarios de taxis y colectivos no pueden reponer unidades. A partir de una consolidación de la actividad, ésta puede comenzar a cumplir con sus obligaciones.

No podemos tener seguridad en las rutas y calles argentinas con taxis y colectivos destruidos, fuera de modelo, sin verificación técnica vehicular o con una verificación laxa producto de la crisis terminal de la actividad.

Este proyecto de ley procura aportar para la reactivación de la actividad apoyando el recambio de unidades de taxímetros y colectivos mediante un sistema de crédito fiscal que incentive la adquisición e nuevas unidades y provoque una recuperación del sector.

Es decir, se genera un crédito fiscal a favor de aquel propietario que adquiere una nueva unidad para taxímetro o un nuevo colectivo para ser afectado al transporte de personas de corta, media o larga distancia, que puede ser utilizado para abonar deuda por patentes o ingresos brutos de hasta cinco (5) años previos a la fecha de compra de la nueva unidad o hasta tres (3) años posteriores.

Se propone una duración de este programa de tres (3) años renovables. Creemos que en un ciclo trianual es posible realizar una nueva evaluación y de ser necesario, proponer una prórroga del mismo o dejarlo sin efecto, pues indicaría que el sector ha mejorado, y con ello la seguridad de los peatones y conductores.

Por ello:



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Autor: Bautista Mendioroz

Firmantes: Daniel Sartor, María Noemí Sosa

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

L E Y:

Capítulo I

Artículo 1°.- El Programa.- Se crea el **PROGRAMA DE APOYO A LA RECONVERSIÓN DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE TAXIMETROS.-**

Artículo 2°.- Objeto.- El Programa tendrá como objeto fomentar el recambio de las unidades destinadas al servicio de taxímetro de la Provincia de Río Negro.-

Artículo 3°.- El crédito fiscal.- El Estado fomentará el recambio de las unidades destinadas al servicio de taxímetro de la Provincia de Río Negro mediante el otorgamiento de un crédito fiscal por el 20% del valor del rodado adquirido cero kilómetro para el recambio de la unidad destinada a taxímetro descontada la suma a la que se toma su vehículo anterior como parte de pago del nuevo, el que podrá ser imputado para cancelar deudas por patentes de ese rodado e ingresos brutos de su titular de hasta cinco (5) años de antigüedad y a los vencimientos futuros por esos impuestos hasta tres (3) años posteriores a la fecha adquisición de la nueva unidad.-

Artículo 4°.- Beneficiarios.- Serán beneficiarios del crédito fiscal descripto en el artículo 3° quienes cumplan con los siguientes requisitos:



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- a.- Poseer una licencia de taxímetro cuya titularidad detente una antigüedad de dos (2) años como mínimo, al momento de la adquisición de la nueva unidad.-
- b.- El vehículo que se procura cambiar debe encontrarse patentado con anterioridad al 31/12/2003.-
- c.- El titular del vehículo que se procura cambiar debe contar con dos (2) años de residencia en Río Negro a la fecha de la adquisición de la nueva unidad.-
- d.- Afectar la unidad adquirida a la licencia mencionada en el punto a.-
- e.- **Entregar** la unidad usada en parte de pago de la unidad adquirida.-

Artículo 5°.- Limitación.- El beneficio establecido en el artículo 3° podrá ser utilizado una sola vez por cada titular de licencia de taxímetro de Río Negro.-

Artículo 6°.- Registro.- A los fines de controlar la ejecución del presente programa, se crea el Registro de Adhesión al Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos destinados al Servicio de Taxímetros de Río Negro.-

Artículo 7°.- Vigencia.- El presente programa tiene una vigencia de tres (3) años a partir de su promulgación, pudiendo ser renovado antes de su finalización.-

Capítulo II

Artículo 8°.- El Programa.- Se crea el **PROGRAMA DE APOYO A LA RECONVERSIÓN DE VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS DE CORTA, MEDIA Y LARGA DISTANCIA.-**



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Artículo 9°.- Objeto.- El Programa tendrá como objeto fomentar el recambio de las unidades destinadas al servicio de transporte de personas de corta, media y larga distancia de la Provincia de Río Negro.-

Artículo 10.- El crédito fiscal.- El Estado fomentará el recambio de las unidades destinadas al servicio de transporte de personas de corta, media y larga distancia de la Provincia de Río Negro mediante el otorgamiento de un crédito fiscal por el 10% del valor del rodado cero kilómetro adquirido para el recambio de la unidad destinada al servicio de transporte de personas de corta, media o larga distancia, el que podrá ser imputado para cancelar deudas por patentes de ese u otro rodado de su titular destinado al servicio mencionado e ingresos brutos, de los vencimientos de hasta cinco (5) años de antigüedad y de los futuros por esos impuestos hasta tres (3) años posteriores a la fecha adquisición de la nueva unidad. De igual modo se accederá a idéntico beneficio con el recambio de unidades usadas que importen una sustitución de las mismas por otras que sean, cuanto menos, cinco (5) años más nuevas y que no tengan más de tres (3) años de antigüedad.-

Artículo 11.- Beneficiarios.- Serán beneficiarios del crédito fiscal descripto en el artículo 8° quienes cumplan con los siguientes requisitos:

- a.- Poseer la concesión de un servicio de corta, media o larga distancia de transporte de pasajeros cuya titularidad detente una antigüedad de dos (2) años como mínimo al momento de la adquisición de la nueva unidad y/o ser permisionario de transporte de servicios turísticos y/o especiales con una misma antigüedad.-



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- b.-** El vehículo que se procura cambiar debe encontrarse patentado con anterioridad al 31/12/2003.-
- c.-** El titular del vehículo que se procura cambiar debe contar con dos (2) años de residencia en Río Negro a la fecha de la adquisición de la nueva unidad.-
- d.-** Afectar la unidad adquirida a la concesión referida en el punto a.-

Artículo 12.- Limitación.- El beneficio establecido en el artículo 8° podrá ser utilizado una (1) vez para aquel titular que tenga hasta cinco (5) unidades en servicio, dos (2) veces para aquel titular que tenga entre cinco (5) y diez (10) unidades en servicio y hasta tres (3) veces para aquel titular que tenga más de diez (10) unidades en servicio.-

Artículo 13.- Registro.- A los fines de controlar la ejecución del presente programa, se crea el Registro de Adhesión al Programa de Apoyo a la Reconversión de Vehículos destinados al Servicio de Transporte de Personas de Río Negro.-

Artículo 14.- Vigencia.- El presente programa tiene una vigencia de tres (3) años a partir de su promulgación, pudiendo ser renovado antes de su finalización.-

Artículo 15.- Autoridad de Aplicación.- Serán autoridad de aplicación de ambos programas, la Secretaría de Transporte y la Dirección General de Rentas de la Provincia de Río Negro.-

Artículo 16.- De forma.