

TRABAJO FINAL DE CARRERA CONTADOR PÚBLICO

**“Análisis del Costo fiscal de la exención
dispuesta sobre los vehículos de movilidad
sostenible en el Impuesto a los automotores,
en la Provincia de Río Negro, durante el
ejercicio financiero 2022.”**

Autor: Gustavo Coraza

Directora: Cra. Luciana Drebnieks

AGRADECIMIENTOS

A Dios, quien me ha dado las fuerzas para continuar en cada instante de mi vida, y de quien todo proviene.

A mis abuelos, por su amor incondicional.

A mi madre y a mi hermana, por su respaldo firme y constante en cada etapa de este proceso.

A mi pareja, por su confianza en mí y su acompañamiento permanente.

A mis amigos y aquellos, que con su aliento y palabras de ánimo me impulsaron a seguir adelante.

Finalmente, a la directora de este trabajo, Cra. Luciana Drebnieks, por su guía ,calidez humana y profesionalismo, esenciales para el desarrollo del mismo.

ÍNDICE

CAPÍTULO I	4
1.1 INTRODUCCIÓN	4
1.2 OBJETIVOS	5
1.3 METODOLOGÍA	6
1.4 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	7
1.4.1 Fundamento de los tributos	7
1.4.2 Delimitación y distribución de la potestad tributaria	10
1.4.3 De los organismos recaudadores	11
CAPITULO II - TRATAMIENTO DEL IMPUESTO A LOS AUTOMOTORES EN RÍO NEGRO	14
2.1 Concepto y características	14
2.2 Elementos sustantivos del impuesto	15
2.2.1 Configuración del hecho imponible	15
2.2.2 Base imponible	16
2.2.3 Determinación del importe tributario	17
2.3 Pago	18
2.4 Cuestiones generales	19
2.4.1 Alta del tributo	22
2.4.2 Cese de la obligación	25
2.4.3 Transferencia de la titularidad del bien	25
2.5 De las valuaciones fiscales	26
2.6 De la recaudación del impuesto a los automotores	27
CAPÍTULO III - DE LA EXENCIÓN SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD SOSTENIDA	31
3.1 Definición y alcance del concepto	31
3.2 Fundamentos de la exención sobre vehículos de movilidad sostenida	32
3.2.1 El caso en Río Negro	36
3.3 Procedimiento para el reconocimiento de la exención	40
3.4 Determinación del impacto financiero en el erario público	41
3.5 Tratamiento tributario en las distintas jurisdicciones del país	50
CAPÍTULO IV - CONCLUSIONES FINALES	54
REFERENCIAS	58
ANEXO I	60
ANEXO II	64

CAPÍTULO I

1.1 INTRODUCCIÓN

El impuesto a los automotores, dada la masividad en la utilización del objeto del mismo, constituye uno de los principales tributos utilizados por las administraciones provinciales para la obtención de recursos. En particular, en nuestra provincia, Río Negro, se ha aplicado el mismo desde 1978, llegando a ser, de acuerdo a las estadísticas publicadas por el organismo recaudador, como uno de los que más ingresos ha proporcionado entre todos los tributos establecidos.

Históricamente, el tributo ha gravado los “vehículos convencionales”, es decir, aquellos caracterizados por la utilización de combustión interna. Con el inminente avance tecnológico en la industria automotriz, han aparecido vehículos como los eléctricos, híbridos y a hidrógeno, los cuales han sido englobados actualmente dentro de un grupo denominado “vehículos de movilidad sostenible” (VMS). Estos vehículos han tomado relevancia a nivel internacional a partir de su contribución al cuidado ambiental, por cuanto utilizan energías más limpias, producen menos gases contaminantes y, por consiguiente, contribuyen a la reducción de la contaminación atmosférica y al combate del cambio climático.

A pesar de los beneficios de los VMS, el tratamiento tributario dista de ser uniforme en las administraciones tributarias provinciales, por cuanto existe una verdadera disyuntiva, y es que el impuesto a los automotores para dicho grupo de vehículos generalmente se calcula sobre la base de las valuaciones, y estas superan con creces a las de los vehículos convencionales incluidos dentro de los distintos grupos establecidos en la ley base de dicho impuesto. Lo anterior ha implicado que, en un principio, los VMS sean encuadrados dentro de la descripción del hecho imponible sin un tratamiento diferencial.

En el caso de nuestra provincia, se estableció en el período fiscal 2022, por primera vez, una exención total en el impuesto a los automotores para los VMS. La medida implicó un análisis del impacto de los vehículos mencionados, centrándose

no solo en el nivel recaudatorio posible de los mismos, sino también en sus consecuencias socioculturales.

La exención se materializó en la Ley Impositiva Anual N.º 5548, en su artículo 27 bis, y se integró a las distintas políticas públicas que venía impulsando el gobierno de Río Negro para el cuidado y la preservación del medio ambiente, con el objetivo de lograr la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, que son sumamente perjudiciales para la vida humana.

Dada la relevancia financiera del tributo, resulta entonces necesario analizar las consecuencias de cada cambio que opere en su administración o percepción, por cuanto los mismos pueden generar no solo modificaciones en la cuantía y composición de los ingresos de las arcas públicas, sino que además pueden producir efectos indirectos en distintos planos como el social, cultural, entre otros. En tal sentido, el diseño de la política tributaria constituye un elemento esencial para las consecuentes modificaciones.

Por lo expuesto anteriormente, en el presente trabajo final de carrera se realiza un análisis teórico normativo sobre la temática a través de la revisión de la legislación pertinente; se cuantifica el sacrificio financiero que implicó la exención para las arcas públicas rionegrinas, obteniendo una aproximación del costo de oportunidad de la medida; así como también la significatividad de los recursos posibles de obtener en el caso de no vigencia de la exención.

1.2 OBJETIVOS

El presente trabajo tiene como objetivo general identificar, analizar y cuantificar el impacto socioeconómico de la exención tributaria dispuesta para los vehículos de movilidad sostenible en el Impuesto a los automotores de la provincia de Río Negro durante el ejercicio fiscal 2022.

En base al objetivo general, se persiguen los siguientes objetivos específicos:

- Desarrollar aspectos teóricos y prácticos relevantes del impuesto a los automotores para el objeto de estudio.
- Analizar la disyuntiva existente entre política tributaria y política medioambiental respecto a los V.M.S.
- Realizar una estimación que permita conocer el monto que se ha dejado de percibir en el período fiscal 2022.
- Conocer el tratamiento que se le confiere a estos vehículos para el pago o exención en el impuesto a los automotores en otras jurisdicciones.
- Dar a conocer el procedimiento a seguir por el contribuyente para que sea reconocida la exención objeto de análisis.
- Esbozar posibles medidas fiscales que podrían aplicarse para el tratamiento impositivo de estos vehículos en la provincia de Río Negro.

1.3 METODOLOGÍA

La metodología de trabajo implementada corresponde a un estudio de caso con enfoque cuantitativo. En primer lugar se llevó a cabo una revisión normativa y bibliográfica para la comprensión del tema objeto del trabajo y luego se realizaron estimaciones sobre la base de la información proporcionada, mediante correo electrónico de fecha 14/04/2025 por la Gerencia de Recaudación, cobranzas y análisis Tributario de la ART, referida a cantidad de vehículos, valuaciones fiscales e impuesto automotor calculado para el año 2022 sobre los VMS exentos.

A partir de lo mencionado, se identifican como instancias del presente trabajo:

1. Análisis del marco legal provincial en torno a los vehículos de movilidad sostenida y del Impuesto a los automotores.

2. Identificación del procedimiento a seguir por los contribuyentes para el reconocimiento de la exención motivo de estudio.
3. Relevamiento de los automóviles radicados en la provincia de Río Negro que se identifiquen como vehículos de movilidad sostenible con el fin de identificar y cuantificar a los beneficiarios de la exención dispuesta para el ejercicio fiscal 2022.
4. Análisis de la información obtenida para describir el efecto socioeconómico y el costo fiscal de la medida durante el ejercicio 2022 y la elaboración de propuestas para una mejor integración de estos vehículos de movilidad sostenible en el marco regulatorio impositivo.

1.4 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.4.1 Fundamento de los tributos

Los tributos representan la principal fuente de recursos de un Estado. Es por ello que diferentes actividades y fines estatales se materializan cubriendo necesidades de la población tales como educación, salud, seguridad, justicia, defensa exterior, seguridad social, entre otros. Villegas, citando a Saíenz de Bujanda, señala que se entiende por tributo: “Toda prestación patrimonial obligatoria - habitualmente pecuniaria - establecida por la ley, a cargo de las personas físicas y jurídicas, que se encuentra en los supuestos de hecho que la propia norma determine y que se encuentra dirigida a dar satisfacción a los fines que al Estado y a los restantes entes públicos estén encomendados.” (Villegas, 2021, p.109)

Tal prerrogativa, la de establecer tributos, es exclusiva del Estado y la misma abarca tanto su establecimiento como su administración, en tanto que se ha considerado que el mismo constituye la mejor manera de organizar la vida en sociedad. En particular, en nuestro país, tal facultad es dada por la Constitución Nacional Argentina (CNA). Las contribuciones respectivas son exigidas en virtud del denominado poder de imperio que detenta el Estado, del cual Vizcaíno (2019) expresa que el mismo consiste en obligar coactivamente a los sujetos a él. Una de

las manifestaciones del poder mencionado es el poder tributario, el cual ha sido definido como:

“...la facultad o la posibilidad jurídica del Estado de exigir contribuciones a las personas sometidas a su soberanía.” (Villegas, 2021, p.211)

“...consiste en el poder de imperio que tiene el Estado de dictar normas a efectos de *crear unilateralmente tributos y establecer deberes formales*, cuyo pago y cumplimiento será exigido a las personas a él sujetas, según la competencia espacial estatal atribuida. Comprende también el poder de *eximir y conferir beneficios tributarios*, así como el poder de tipificar *ilícitos tributarios* y regular las *sanciones* respectivas.” (Vizcaíno, 2019, p.254)

De lo anterior, se deriva que los tributos se fundamentan en normas, por lo que se aplica el denominado principio de legalidad del cual Telerman de Wurcel (2009) señala “el enunciado del principio es aparentemente simple: los tributos deben basarse en ley que, a su turno, ha de determinar suficientemente sus aspectos esenciales” . Por su parte, Villegas (2021) menciona “el mismo implica que todo tributo sea sancionado por una ley, entendida esta como la disposición que emana del órgano constitucional que tiene la potestad legislativa conforme a los procedimientos establecidos por la Constitución para la sanción de leyes y encuentra su fundamento en la necesidad de proteger a los contribuyentes en su derecho de propiedad.”

Los mismos tendrán naturaleza coactiva, es decir, se establecen unilateralmente, de tal manera que no se tiene en cuenta la voluntad del afectado, no obstante, deben respetarse las garantías constitucionales establecidas al efecto.

El criterio de imposición, el fundamento último por el cual se exige tales contribuciones, responde al principio de la capacidad contributiva, según el cual los ciudadanos deben aportar al sostenimiento del Estado de acuerdo a su capacidad económica. Lo anterior implica que los aportes de las personas con mayor poder económico deberán ser proporcionalmente mayores. La capacidad mencionada se manifiesta a través de distintas exteriorizaciones tales como renta, patrimonio o

consumo, por lo que el Estado, detectando una de estas manifestaciones podrá recurrir a los mismos para poder cumplir con sus fines.

En nuestra Constitución Nacional, el criterio antes mencionado se encuentra de manera implícita, aludiendo a conceptos tales como igualdad, equidad y proporcionalidad. El artículo 4 de la CNA, al hablar de la forma en que los gastos de la nación serán atendidos, establece que lo serán con los fondos del tesoro nacional y “las demás contribuciones que equitativa y proporcionalmente a la población imponga el Congreso General”. Además, el artículo 16 establece que la igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas. Finalmente, en el artículo 75, al establecer la facultad del Congreso de imponer contribuciones directas, declara que serán proporcionalmente iguales en todo el territorio de la Nación.

Los recursos provenientes de los tributos se utilizarán para la cobertura del denominado gasto público, que puede definirse como “las erogaciones dinerarias que realiza el Estado, en virtud de ley, para cumplir con la satisfacción de necesidades públicas” (Villegas, 2021, p.29). El gasto mencionado, en principio, debe corresponderse con una necesidad pública solo de esa manera se encontrará debidamente justificado.

En cuanto al concepto genérico de necesidades públicas, este alude a aquellas necesidades que surgen de la vida en sociedad, siendo su contenido y alcance de numerosas discusiones doctrinarias, ya que esto va asociado con el rol que el Estado decide cumplir en un momento histórico determinado y a la concepción sobre el mismo. A pesar de lo mencionado, es relevante distinguir a las necesidades públicas en absolutas y relativas, donde la principal diferencia entre las mismas radica en torno a la vinculación de las mismas a la existencia misma del Estado.

En cuanto a las necesidades públicas absolutas, Villegas (2021) menciona: “cuando el individuo resuelve integrarse en una colectividad, surgen necesidades comunes que, en modo primordial, a nuestro entender, son: 1) La defensa exterior; 2) el orden interno; y 3) la administración de justicia. A tales necesidades denominamos necesidades públicas absolutas por ser, como veremos,

consustanciales a la existencia misma del Estado y de imposible delegación en los particulares” (p.4)

Por su parte, las necesidades públicas relativas se encuentran relacionadas con aquellas necesidades “cuya satisfacción no es tarea originaria del Estado, pudiendo ser también asumidas por los particulares (p.ej., educación, salud, transporte, comunicaciones, seguridad social)” (p.5)

1.4.2 Delimitación y distribución de la potestad tributaria

Dado el carácter federal de nuestro país, adoptado por la Constitución Nacional en su artículo 1: “La Nación Argentina adopta para su gobierno la forma representativa republicana federal, según lo establece la presente Constitución”, se deduce que conviven, en principio, dos esferas de gobierno, el gobierno nacional y los gobiernos provinciales, por lo que ambos tendrán facultad para crear, modificar o suprimir tributos con las limitaciones impuestas en la misma.

Cada provincia dicta su propia constitución, de acuerdo al artículo 5 de la CNA. Además, cada provincia está facultada para establecer su régimen municipal, lo que significa que existe un tercer orden con poder tributario, aunque derivado del primero. Como la constitución reconoce explícita y directamente las potestades tributarias de la Nación y las provincias, éstas reciben el nombre de potestades originarias. En cambio, respecto a los municipios, como deben ajustarse a lo que establezcan las normas provinciales, poseen un poder tributario derivado. Para que no existan superposiciones en el establecimiento de tributos, el artículo 75 marca la delimitación de los poderes tributarios.

- **Estado nacional:** podrá imponer exclusivamente derechos aduaneros, sobre las exportaciones e importaciones, y contribuciones indirectas concurrentemente con las provincias. En cuanto a contribuciones directas, podrá imponerlas de manera transitoria en cuanto sean necesarias para la defensa, seguridad común y bien general del Estado.
- **Estados provinciales:** el texto constitucional establece que las contribuciones indirectas, como se mencionó anteriormente, podrán

imponerse en concurrencia con la nación en forma permanente y las contribuciones directas en forma exclusiva y de manera permanente, excepto cuando se configuren las circunstancias por la cual la nación pueda hacer uso de las mismas.

Como consecuencia de la superposición de hecho entre nación y provincias en materia de contribuciones indirectas, se necesitó del dictado de normas que pudieran coordinar tales facultades. Actualmente, rige la Ley N.º 23.548 que se denomina “Ley de Coparticipación Federal de Recursos Fiscales”. El Art. 9 de la ley mencionada establece que aquellas provincias que se adhieren al régimen se obligan a no aplicar gravámenes locales análogos a los nacionales. Por consiguiente, son las distintas leyes tributarias sancionadas por los organismos legislativos de las provincias y los códigos fiscales los que van a determinar las características de cada uno de los tributos vigentes.

Por último, debe mencionarse que el tributo podrá adoptar la forma de impuesto, tasa o contribución. Respecto del impuesto, Vizcaíno (2019) lo define como “toda prestación obligatoria, en dinero o en especie, que el Estado exige, en ejercicio de su poder de imperio, en virtud de ley, sin obligarse a una contraprestación respecto del contribuyente, directamente relacionada con dicha prestación.” (p.57). Por su parte, las tasas “son prestaciones tributarias exigidas a aquellos quienes de alguna manera afecta o beneficia una actividad estatal.” (Villegas, 2021, p.123). Finalmente, “las contribuciones especiales son tributos debidos en razón de beneficios individuales o de grupos sociales, derivados de la realización de obras o gastos públicos o de especiales actividades del Estado.” (Villegas, 2021, p.107)

1.4.3 De los organismos recaudadores

Para poder administrar los distintos tributos, tanto el gobierno nacional como los gobiernos provinciales cuentan con diferentes organismos creados al efecto.

A nivel nacional, la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) fue creada mediante el Decreto N.º 953/2024, quedando a su cargo la ejecución de la política tributaria, aduanera y de recaudación de los recursos de la seguridad social de la Nación. Si bien esta norma rige la existencia y funciones generales del

organismo, gran parte de las facultades, atribuciones, deberes y obligaciones de ARCA y de sus funcionarios se encuentran en el Decreto N.º 618/1997, con las modificaciones del Decreto N.º 1231/01 y complementado por el Decreto N.º 1399/01. Estas disposiciones, al ser ARCA continuadora jurídica de la AFIP, son válidas en tanto no se opongan al Decreto N.º 953/2024.

En principio, su estructura se divide en direcciones, de las cuales existe la Dirección General Impositiva y la Dirección General de Aduanas las cuales están conformadas por distintas subdirecciones.

En cuanto a nuestra provincia, desde la sanción de la Constitución Provincial, el 10 de diciembre de 1957, adquirió la facultad para administrarse determinando sus propias políticas de ingresos y egresos tributarios. Previo al hecho mencionado, tales políticas eran determinadas por el gobierno nacional. Cuando la Ley N.º 14.408 creó la provincia de Río Negro se dispuso que los tributos previos a su provincialización seguirían aplicándose hasta que la provincia dictara sus propias normas tributarias. En tal sentido, el artículo 14, establecía: *“Mientras las nuevas provincias no dicten sus propias disposiciones tributarias continuarán en vigencia los impuestos, tasas y contribuciones que rijan al tiempo de su provincialización”*.

En ejercicio de la facultad de administración, la provincia ha conformado su sistema tributario con una serie de imposiciones, entre las cuales las más significativas en cuanto a recaudación son, el impuesto sobre los ingresos brutos, el impuesto a los automotores, el impuesto inmobiliario, y el impuesto de sellos.¹

La Agencia de Recaudación Tributaria (ART) es el organismo creado para la ejecución de la política tributaria provincial, mediante la determinación, fiscalización y percepción de los tributos y accesorios establecidos por las normas legales. La ART es una entidad autárquica de derecho público en el ámbito de la Provincia de Río Negro, creada por la Ley I N.º 4667 y reglamentada mediante el Decreto N.º 737/17.

¹ Según la recaudación anual publicada en la página web de la Agencia de Recaudación tributaria.

En cuanto a su estructura, la máxima autoridad del fisco provincial está a cargo de un Director Ejecutivo al cual le sucederá en mando el subdirector ejecutivo.² Las distintas áreas de trabajo serán conformadas en forma de gerencias, entre las cuales se encuentran la Gerencia de Asuntos Legales, Gerencia de Fiscalización, Gerencia de Tecnología de la Información, Gerencia de Catastro, Gerencia de Servicios al Contribuyente, Gerencia de Administración, Gerencia de Recaudación, cobranzas y análisis Tributario, Gerencia de Recursos Humanos y la Gerencia Defensa del Consumidor y Lealtad Comercial.

Para llevar a cabo sus funciones, cuenta con recursos que se incluyen en el presupuesto de la provincia, de los cuales le corresponde un tres por ciento (3%) de la recaudación fiscal de los tributos provinciales, después de realizada la coparticipación a los municipios, además de los establecidos en su norma de creación.³

² Río Negro. Ley K N.º 4667. Agencia de Recaudación Tributaria. Creación. Art. 7º.

³ Río Negro. Ley N.º 5686. Art. 11º.

CAPITULO II - TRATAMIENTO DEL IMPUESTO A LOS AUTOMOTORES EN RÍO NEGRO

2.1 Concepto y características

Abordada la importancia de los tributos y la delimitación de las potestades tributarias entre nación y las provincias, corresponde analizar el tratamiento de uno de los tipos de imposición sobre el patrimonio, el impuesto a los automotores.

El impuesto a los automotores, es un tributo directo que grava la propiedad o posesión de bienes muebles registrables tales como automotores, acoplados, motocicletas, casillas rodantes, embarcaciones, entre otros. Se encuentra legislado por lo dispuesto en la Ley I N.º 1284, siendo esta la norma que brinda los aspectos regulatorios principales del mismo tales como el hecho imponible, la determinación de la base imponible, quienes son los sujetos alcanzados, exenciones aplicables, entre otros aspectos.

Cada año, la Legislatura sanciona una ley impositiva para el período fiscal respectivo, en el cual se establecen las distintas escalas sobre las cuales se liquidará el respectivo impuesto, por lo cual el tributo se encuentra sujeto a sus disposiciones.

En cuanto a la administración, aplicación e interpretación de las normas antes citadas, así como también de las restantes normativas complementarias existentes serán facultad de la Agencia de Recaudación Tributaria conforme la Ley I N.º 4667 de la provincia de Río Negro.

Entre las características de este impuesto, se pueden citar las siguientes:

- a) **Anual:** el monto del gravamen se determina para todo el período fiscal respectivo, coincidiendo usualmente con el año calendario. En Río Negro, se liquida anticipadamente, es decir, se conoce el monto total del gravamen previo a la finalización del período objeto del tributo y se adelanta su pago mediante el ingreso de anticipos.

- b) **Proporcional:** son impuestos proporcionales aquellos en los cuales la alícuota (porcentaje) aplicable a la base imponible permanece constante. Pueden preverse alícuotas reducidas y agravadas a fin de atenuar (incentivo) o aumentar (efecto disuasivo) el tributo para determinados sujetos o actividades. No obstante, la existencia de estas alícuotas diferenciales no convierte al impuesto en un tributo progresivo. (Vizcaíno, 2019, p.61). En relación con lo expuesto, aunque la mayoría de las categorías dentro del impuesto adquiere la característica de ser ad-valorem con una alícuota proporcional, existen categorías específicas en las que se determina un tributo fijo considerando diversos parámetros establecidos en la ley impositiva respectiva.
- c) **Real:** esto se debe a que no tiene en cuenta las especiales circunstancias de cada contribuyente, considerando sólo la cuantía de la riqueza gravada.
- d) **Directo:** afecta el patrimonio de los sujetos pasivos sin posibilidad de trasladar la carga tributaria hacia un sujeto distinto.
- e) Recae sobre jurisdicciones provinciales y afecta tanto a personas físicas como jurídicas.

2.2 Elementos sustantivos del impuesto

2.2.1 Configuración del hecho imponible

Según Villegas (2021), el hecho imponible es “el acto, conjunto de actos, situación, actividad o acontecimiento que, una vez sucedido en la realidad, origina el nacimiento de la obligación tributaria y tipifica el tributo que será objeto de la pretensión fiscal”.

Siguiendo la normativa vigente, el hecho imponible en el impuesto a los automotores, opera con la propiedad o posesión de vehículos automotores, acoplados, casillas rodantes, motovehículos y similares y embarcaciones afectadas al desarrollo de actividades deportivas y de recreación.⁴

⁴ Río Negro. Ley I N.º 1284. Impuesto a los Automotores. Art.1º.

Los automotores deben estar registrados en la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA), que regula lo atinente a la propiedad de los mismos, los créditos prendarios y tiene la facultad de determinar la organización de los distintos registros seccionales existentes. El registro es nacional, ya que es un bien que puede trasladarse a cualquier lugar del país.

2.2.2 Base imponible

La base imponible es la “dimensión o magnitud del objeto del tributo” y debe ser medida en cada caso concreto, cada vez que se dé el nacimiento de una obligación tributaria y tomándose cada tributo en particular. (Bocchiardo, 2009, p.155)

Para la determinación de la base imponible, deberá tenerse en cuenta que la ley base crea diez grupos, los cuales engloban de manera expresa tipos de vehículos, por lo que el criterio a aplicar para cada uno de los mismos no es uniforme. Pese a lo mencionado, la base imponible en este tributo, generalmente son las valuaciones fiscales, las cuales suelen ser fijadas mediante información de valores suministrada por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), publicados por la Dirección Nacional de Registros de Propiedad del Automotor (DNRPA) o bien pueden ser fijadas por ART, de oficio, cuando los valores no se encuentren disponibles acudiendo para tal fin a precios de mercado, asimilaciones, entre otros.

En menor medida, suele ocurrir que la base no es una magnitud numérica que se encuentra expresada en dinero si no por el contrario se tiene en cuenta el peso de los vehículos, carga máxima transportable o su modelo año.

Los distintos grupos contemplados en la Ley del Impuesto a los Automotores son:

Grupo “A-1” Automóviles - Sedan - Casillas

Grupo “A-2” Vehículos armados y rearmados fuera de fábrica

Grupo “B-1” Camiones - furgones - pick ups - rancheras y otros vehículos de transporte de carga

Grupo “B-2” Vehículos de transporte colectivos-ómnibus - micro ómnibus de pasajeros de más de veintiún (21) asientos.

Grupo “B-3” Acoplados-Semi Acoplados-Trailers- Trailers Autotransportables.

Grupo “B-4” Casillas rodantes s/motor. Remolcados por automotores de uso particular inscritas en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor

Grupo “B-5” Casillas autoportantes, y cuando el vehículo carezca de MTM o FMM Grupo “B-6” Vehículos de carga armados fuera de fábrica

Grupo "C-1" Grupo "C-1" Motovehículos y similares de 111 centímetros cúbicos o más cilindradas, cuyo modelo-año sea 2000 y posteriores

Grupo “D”: Embarcaciones deportivas y/o de recreación

2.2.3 Determinación del importe tributario

El impuesto a los automotores, en general, se determina aplicando las alícuotas que establezca la ley impositiva anual, del período fiscal correspondiente, sobre la base imponible respectiva, es decir, es calculado como una proporción del valor de los bienes. En el caso mencionado, se tendrá un importe tributario denominado ad valorem, ya que la base imponible es una magnitud numéricamente pecuniaria a la que se le aplica una alícuota.

En otros casos, la base imponible es una unidad de medida, como por ejemplo el peso en kg, por lo que el tributo se determina por medio del establecimiento de categorías dentro de las cuales rige un monto fijo que arroja el importe de la obligación tributaria. La situación anterior configura un importe tributario fijo o específico (no ad-valorem). Esto ocurre, según Villegas (2001), cuando “la base imponible no consiste en una magnitud pecuniaria numérica, sino que es una dimensión simplemente valorativa respecto al cual está relacionada el importe tributario”. A este último importe no se le aplica alícuota alguna.

Por su parte, Vizcaíno (2019) menciona “los tributos específicos son aquellos cuyo importe se obtiene mediante la aplicación de una suma fija dineraria por cada unidad de medida” y agrega “p.ej., aquellos que se establece una suma a pagar según el peso, la cantidad de butacas de un teatro, la antigüedad del modelo, el peso de un automóvil, etc.”

Figura 1. Determinación del impuesto para el grupo “B-3 “

AÑO	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA	CUARTA	QUINTA	SEXTA
	Hasta 6000 Kgs.	De 6001 Kgs. a 10000 Kgs.	De 10001 Kgs. a 20000 Kgs.	De 20001 Kgs. a 30000 Kgs.	De 30001 Kgs. a 35000 Kgs.	Más de 35001 Kgs.
2022	33.011	56.471	161.369	231.842	253.274	279.251
2021	27.509	47.059	134.474	193.202	211.062	232.710
2020	16.238	27.778	79.377	114.043	124.585	137.363
2019	13.532	23.148	66.148	95.036	103.821	114.469
2018	11.275	19.291	55.120	79.196	86.517	95391

Fuente: Ley N.º 5548. Ley Impositiva Río Negro 2022.

Una particularidad de nuestra provincia, para la determinación del gravamen, es la aplicación de un sistema de topes a los aumentos de los importes tributarios que se registran en cada período fiscal. Esto implica que el impuesto determinado en el período vigente no puede superar al del período anterior en un determinado porcentaje. De esta manera, se busca reducir el impacto que la inflación puede generar en los contribuyentes. Es de resaltar, que la provincia de Río Negro es una de las pocas que implementa este sistema, llevándolo a cabo desde el año 2020.

2.3 Pago

El pago del impuesto está sujeto a los plazos y condiciones que fije la Agencia de Recaudación Tributaria, los cuales se reflejan en la agenda impositiva anual que publica en su sitio web oficial.⁵

Los contribuyentes tendrán la posibilidad de optar por realizar el pago del tributo de manera parcial o total. El pago podrá ser parcial, debido a que el monto anual del impuesto se divide en cuotas. Respecto al pago del monto original total del tributo determinado, se establecerá un período durante el cual podrá optarse por el mismo.

El monto a pagar anualmente puede reducirse por bonificaciones debido a:

⁵ Río Negro. Ley I N.º 1284. Impuesto a los automotores. Art.18º.

1. **Pago anual.** La política fiscal de la provincia establece que los contribuyentes tendrán la posibilidad de optar por un pago único y total del impuesto. Se puede realizar generalmente en un período comprendido entre el mes de enero y marzo, ofreciendo la posibilidad de ver reducido el tributo en un determinado porcentaje. Si se cumple con ciertas condiciones, como no poseer deuda a la finalización del período fiscal, correo electrónico declarado, entre otros, la reducción del importe tributario será mayor. Así, durante el período fiscal 2022 y 2023 se han aplicado un 40% y 50% respectivamente sin distinción de valor fiscal establecido.⁶
2. **Cumplimiento.** Este tipo de bonificación responde a un incentivo por llevar al día el pago de las cuotas del impuesto, cuando no se ha optado por el pago anual. Para el otorgamiento, se observa el pago de la antepenúltima cuota anterior a la que se pretende bonificar, al segundo vencimiento de la misma.⁷
3. **Débito automático.** Comprende la posibilidad de una reducción adicional, que es compatible con otros beneficios que se establezcan, por adhesión al débito automático en cuenta bancaria.⁸

2.4 Cuestiones generales

Previo a la identificación y registración de cada vehículo en los sistemas del organismo recaudador, con la finalidad de dar de alta el tributo y perseguir su cobro, existen una serie de trámites que deben realizarse ante la Dirección Nacional de Registros de Propiedad del Automotor (DNRPA) .

Como primera medida, debe mencionarse que la inscripción de un vehículo 0 kilómetro debe realizarse, en primer lugar, en la DNRPA, ya que solamente a este

⁶ Río Negro. Ley N.º 5548. Ley Impositiva Anual 2022. Art.49°.

Río Negro. Ley N.º 5620. Ley Impositiva Anual 2023. Art.49°

⁷ Río Negro. Ley N.º 5620. Ley Impositiva Anual 2023. Art.45°.

⁸ Río Negro. Ley N.º 5620. Ley Impositiva Anual 2023. Art.48°.

organismo se le confiere legalidad para certificar los datos del titular y del vehículo mediante la expedición del correspondiente título del automotor.

De acuerdo al convenio que suelen establecer las administraciones tributarias con la DNRPA, la información sobre altas, transferencias y bajas de dominio que se produzcan en una determinada jurisdicción son, en principio, informadas por los registros locales, respetando el principio de radicación. La radicación de un automotor está asociada con asignarle al legajo del vehículo, que contiene su historial, un destino físico, siendo este el domicilio legal del titular. La forma en que la información llega al organismo recaudador es mediante archivos digitales diarios que se cargarán a su sistema propio para su procesamiento, permitiendo una actualización constante del estado de los vehículos.

Para bienes nuevos, la obligación tributaria nace con la inscripción registral en la DNRPA, la cual se expresa en el título de propiedad expedido por dicho organismo sin distinción de origen (nacionales o importados) y también para las unidades armadas o rearmadas fuera de fábrica.⁹ En tal acto de alta, se solicita un anticipo en concepto de cuota en el impuesto a los automotores equivalente al valor de una de las mismas.

Para bienes usados provenientes de otra jurisdicción, es decir, que previamente tributaban en una provincia distinta, la obligación tributaria nacerá con la radicación del mismo en la provincia de Río Negro, conforme lo expresado en el título de propiedad.¹⁰

En las situaciones mencionadas, dada la característica de anualidad del impuesto a los automotores, el impuesto que se determine será proporcional al período comprendido entre la fecha de inscripción o radicación registral hasta la finalización del período fiscal.

⁹ Río Negro. Ley I N.º 1284. Impuesto a los Automotores. Art.10º.

¹⁰ Río Negro. Ley I N.º 1284. Impuesto a los Automotores. Art.11º.

Un aspecto particular que debe destacarse en cuanto a la determinación de la jurisdicción es el concepto de Guarda Habitual. Establecido en la ley base en su artículo N° 4. se denomina Guarda Habitual al lugar donde, regular o normalmente, el titular de dominio, persona física o jurídica, deposita o guarda el o los vehículos, distinto al que figura como su domicilio legal.¹¹ En nuestra provincia existen dos casos en los que se considera configurado el instituto:

- **Domicilio legal en la Provincia de Río Negro:** El titular tiene su domicilio legal (según su DNI) en Río Negro, pero ha inscripto su vehículo en otra provincia.
- **Domicilio legal en otra provincia:** El titular tiene su domicilio legal en otra provincia, pero su vehículo está inscripto y se le ha dado de alta en Río Negro.

De esta manera, la figura tributaria permite a la provincia el cobro del tributo cuando se compruebe que el lugar donde el vehículo es utilizado y guardado de manera regular (el domicilio real) no coincide con su lugar de registración (radicación), bajo la justificación de que es en la provincia donde se generan los gastos e inversiones en infraestructura vial y seguridad. Como consecuencia de lo mencionado se debe realizar el correspondiente cambio de radicación y el pago del impuesto.

La Agencia de Recaudación Tributaria posee un software informático denominado Sistema Integrado de Administración Tributaria (SIAT) el cual está destinado a la gestión y administración de los tributos provinciales. En él se registran los elementos que son necesarios a los fines de las distintas determinaciones y liquidaciones de los tributos vigentes, se recopila información del contribuyente, la presentación de declaraciones juradas, la imputación de pagos, entre otros. Es de destacar que contiene para cada vehículo una cuenta asociada con su respectivo titular, denominada “Cuenta Corriente”, la cual identifica el dominio (patente) y toda la información referida a las características del mismo. El contribuyente, podrá

¹¹ <https://agencia.rionegro.gov.ar/?contID=74478>

acceder a una versión de la misma a través de la opción “Consulta de Cuenta Corriente” en el sitio web oficial de la ART, visualizando el importe de las cuotas, las exenciones, la deuda y los respectivos vencimientos establecidos para los pagos.

Los datos del contribuyente serán resguardados en una sección especial del sistema denominado “Legajo del Contribuyente”. Incluye datos esenciales de la persona, como domicilio, condición frente a los tributos establecidos, planes de pagos vigentes, juicios iniciados, entre otros.

2.4.1 Alta del tributo

Como se ha mencionado anteriormente, la información que será utilizada por la ART para conformar su base de datos relacionada con los contribuyentes y los vehículos de estos, persigue un ciclo repetitivo de recepción y procesamiento continuo de la misma. Tal procesamiento, incluye el cotejo de los datos que tiene el organismo, sobre el referido titular y las características del bien con los recibidos, para determinar la razonabilidad de la información.

Los siguientes elementos son relevantes para el alta impositiva en el SIAT:

1. Elementos que afectan la base imponible

- **Código MTM o FMM:** en general, los vehículos cuentan con una identificación que proviene de fábrica denominada MTM para importados o FMM para nacionales. La función de este código, es agrupar aquellos objetos con características similares. La primera sigla expresa marca, tipo, modelo y la segunda fábrica, modelo, marca.
- **Tipo:** este dato hace referencia a la clasificación de automóviles de acuerdo con alguna característica particular que hace a la naturaleza de los mismos. Ejemplo de lo mencionado lo constituyen los vehículos todoterreno o Pick-up.
- **Grupos:** los grupos son clasificaciones diseñadas por ley en las cuales se establecen expresamente los tipos de vehículos que engloban.

- **Modelo-año:** debido a que un mismo vehículo suele ser producido en diferentes períodos, se establece la diferenciación entre los mismos con el año.
- **Peso/Cilindrada/Eslora/HP**
- **Marca/modelo/descripción:** corresponde a los datos registrales que resultan del título de propiedad del automotor.

Otros elementos registrados

- **Dominio:** consiste en un conjunto de letras y números únicos que se asigna a un determinado vehículo para su identificación.
- **Fecha de inscripción:** corresponde a la fecha en que los automotores se inscriben en la DNRPA.
- **Fecha de radicación:** fecha desde la cual el automotor tributa en una respectiva jurisdicción.
- **Tipo de combustible.**
- **Origen:** corresponde al carácter nacional o importado del vehículo.
- **Marca, número de motor, chasis.**
- **Registro seccional DNRPA:** cada registro seccional tiene su correspondiente identificación numérica que deberá ser contemplada al realizar el correspondiente alta.

Los principales motivos de alta son:

1. **Inscripción por 0KM:** esta modalidad opera cuando el contribuyente ha adquirido un vehículo nuevo. En este caso, surge la obligación de inscribirse como contribuyente ante la jurisdicción correspondiente, ya que se configura el hecho imponible. La particularidad radica en que es la primera vez que el bien tributa. Por lo tanto, la administración tributaria debe registrar los elementos previamente mencionados.
2. **Inscripción por cambio de jurisdicción:** alude a la inscripción de aquellos vehículos a los que se les ha dado el alta tributaria en una determinada jurisdicción, pero se ha petitionado su baja y solicitado la inscripción en una nueva.
3. **Reincorporación:** en esta situación, el bien regresa a la jurisdicción a la cual ya había estado inscripto anteriormente. Tal hecho, presenta dos variantes: una reincorporación propiamente dicha (con el mismo titular que había dejado la jurisdicción) o reincorporación con transferencia (en el caso que el vehículo se hubiere transferido previamente a un nuevo titular.)

Figura 2. Modelo de alta tributaria SIAT 2022.

Dominio			
Motivo de Alta		INSCRIPCION POR CAMBIO DE JURISDICCION	
Marca	CHEVROLET/ISUZU	Modelo	AVEO
Tipo	SD: Sedan	Mod/Año	
Grupo	A-1	MTM	
Descripción		LS 1.6 SEDAN 4 PTAS	
Peso/Cilindrada/Eslora		1 HP	
CHEVROLET-AVEO LS 1.6N MT-SEDAN 4 PUERTAS			
Nacional/Importado	I	Combustible	N NAFTERO
Marca no codificada			
Modelo no codificado			
Descripción no codificada			
Marca Motor		Nro. Motor	
Marca Chasis		Nro. Chasis	
RNPA			
Prov/Oficina:	RIO NEGRO - VIEDMA		
Fecha Radicación		Fecha Inscripción	

Fuente: Agencia de Recaudación tributaria.

Figura 3. Modelo de alta tributaria SIAT 2022.

Datos del Contribuyente			
Nro. Cuit			
Tipo documento		Nro. documento	
Nombre y Apellido/ Razón Social			
Tipo de domicilio			
Domicilio			
Fecha desde	01/04/2016	Motivo de alta	20 INSCRIPCION POR CAMBIO DE JURISDICCION

Fuente: Agencia de Recaudación tributaria.

2.4.2 Cese de la obligación

En el impuesto a los automotores, la baja impositiva implica el cese de la obligación del pago del mismo por parte del contribuyente ante el organismo recaudador.

Cuando el titular del vehículo solicita la baja, no podrá ser denegada. En caso de poseer deuda tributaria, le asiste la posibilidad de realizar o no el pago. Si se niega, la ART le otorga un certificado de baja provisoria hasta la cancelación, como constancia de la fecha hasta la cual el vehículo permaneció en la respectiva jurisdicción. Por otro lado, de no existir deuda pendiente, se otorga una constancia de baja definitiva, la cual es necesaria en cada alta impositiva en una nueva jurisdicción.

En la DNRPA, el trámite es una transferencia de titularidad. La consecuencia es la baja del tributo para el contribuyente y el alta para el nuevo titular. Este proceso queda reflejado en el título de propiedad del automotor, donde consta la fecha respectiva.

Los motivos por los que procede la solicitud de baja son: por robo, cambio de radicación, destrucción del automotor y desarme.

2.4.3 Transferencia de la titularidad del bien

La transferencia del automotor consiste en transmitir la titularidad del dominio del vehículo como consecuencia de una compraventa, sucesión o donación del mismo.

Se materializa a través de la iniciación del trámite correspondiente, por las partes interesadas, ante la DNRPA. Tiene carácter oneroso, ya que se determina un valor para su concreción, dado por el 1,5 % del valor total del vehículo si es de origen nacional y el 2% si es importado. Además, deben abonarse el costo de expedición de título, cédula, alta impositiva, sellos e impuestos provinciales, entre otros.¹²

Los requisitos exigidos son: presentación del comprobante de pago del impuesto a los automotores, documento del comprador y vendedor, constancia de CUIT o CUIL del comprador, título de propiedad del automotor, las cédulas del vehículo, formulario 08, verificación policial, entre otros.

Aprobado el trámite, la administración tributaria recibe el correspondiente archivo para su procesamiento, dando el alta en el tributo al nuevo titular. Si las partes intervinientes en el trámite están domiciliadas en la misma jurisdicción opera un cambio de contribuyente. En el caso que se encuentren domiciliadas en distintas jurisdicciones, se procederá a una carga completa de datos del titular y del vehículo.

Configurada la transmisión de la titularidad del vehículo cesa, para el titular anterior, la obligación tributaria y toda responsabilidad civil, penal y tributaria respecto del vehículo.

2.5 De las valuaciones fiscales

Las valuaciones fiscales se establecen para cada período anual mediante resolución de la ART. En dicha resolución se consigna un listado de cada uno de los vehículos con su respectivo valor, a los efectos de la liquidación del impuesto. También, se incorporan aquellas valuaciones que surgen posteriormente en el mercado automotor.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo N.º 25 de la Ley Impositiva Anual N.º 5548: “ *La Agencia de Recaudación Tributaria utilizará los valores que surjan de consultas a organismos oficiales o a fuentes de información sobre los valores del*

¹²<https://www.argentina.gob.ar/servicio/hacer-la-transferencia-de-dominio-de-un-auto-moto-o-maquinaria>

mercado que resulten disponibles al momento de fijar la valuación fiscal y el impuesto anual. La determinación de la fuente utilizada para establecer la base imponible de los valores de los bienes sujetos a impuesto, deberá quedar establecida por vía de la reglamentación.”

Cuando el contribuyente no esté de acuerdo con el valor fiscal asignado a su vehículo debe, en principio, dirigir su reclamo hacia la DNRPA, ya que esta es, generalmente, resultado de las tablas publicadas en su correspondiente plataforma web y recopiladas por el organismo recaudador.

Existen ocasiones en las que no se encuentran disponibles las valuaciones de referencia, ante lo cual la Agencia de Recaudación Tributaria fija el valor de oficio. En el caso de contar con información de períodos anteriores del modelo-año requerido, deberá utilizarse la Resolución N° 28/2021 del organismo, que establece los aumentos o disminuciones que se aplicarán sobre el último modelo-año disponible para determinar el valor fiscal necesario. Cuando no se cuente con ninguna información relacionada que sea utilizable, podrá obtenerse mediante valores de mercado o asimilaciones, teniendo en cuenta similitudes de valores, características, precios, entre otros. De existir inconformidad con el valor, el reclamo se canaliza en la dependencia correspondiente de la ART, elevándose al área encargada de su resolución.

Si el requerimiento del contribuyente es contestado de manera favorable, en los casos mencionados anteriormente, la valuación fiscal es modificada emitiendo, la autoridad competente, el acto administrativo correspondiente.

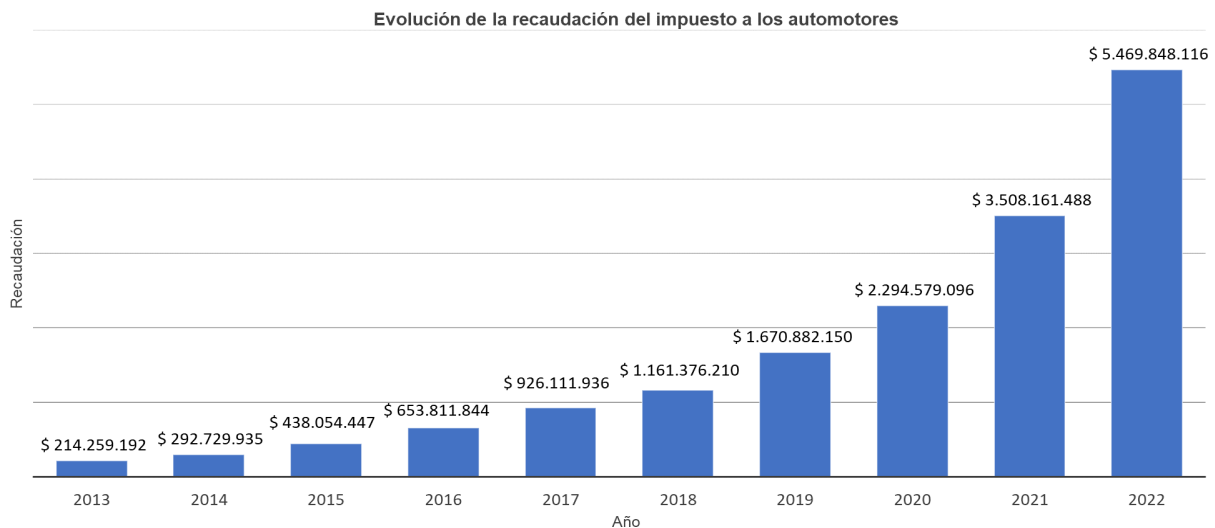
2.6 De la recaudación del impuesto a los automotores

La recaudación de este tributo es una de las más significativas para la provincia de Río Negro siendo el segundo en importancia después del impuesto sobre los ingresos brutos.¹³

¹³ <https://agencia.rionegro.gov.ar/?contID=14185>

Un análisis de las estadísticas recaudatorias demuestra que, en los últimos diez años la recaudación total del impuesto a los automotores aumentó de \$214 millones en 2013 a \$5.916 mil millones en el 2022, representando así un crecimiento acumulado en términos nominales de 2664%. Lo mencionado, da cuenta de una evolución del tributo tal que presentó tasas de crecimiento interanuales positivas.

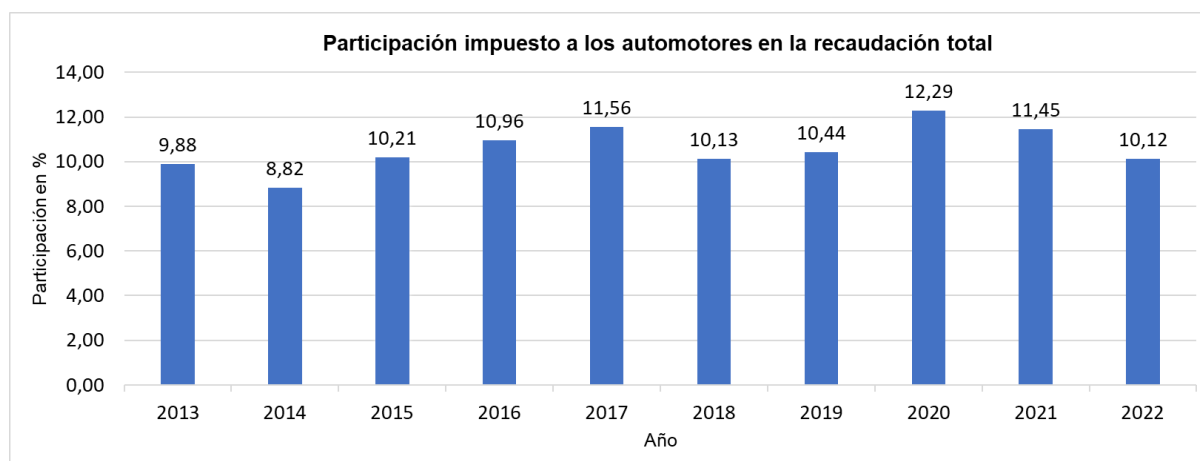
Figura 4. Evolución de la recaudación del Impuesto a los automotores - cifras nominales.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web oficial de la Agencia de Recaudación Tributaria.

Por otra parte, puede señalarse que la incidencia del tributo respecto a la recaudación total, en cada período fiscal, ha representado un promedio de un 10.59% de esta última, con un máximo de participación del 12.29% en el año 2020 y un mínimo del 8.82% en el año 2014, consolidándose su participación en las arcas públicas.

Figura 5. Participación del impuesto a los automotores en la recaudación total.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web oficial de la Agencia de Recaudación Tributaria.

Tabla 1. Relación entre la recaudación del impuesto a los automotores con la recaudación total.

Año	Recaudación total	Participación del impuesto a los automotores
2013	\$2.168.236.948,8	9.88%
2014	\$3.317.421.915,58	8.82%
2015	\$4.291.164.148,9	10.21%
2016	\$5.966.036.296,48	10.96%
2017	\$8.011.698.376,41	11.56%
2018	\$11.465.213.812,34	10,13%
2019	\$16.001.650.343,84	10,44%
2020	\$18.676.271.410,48	12,29%
2021	\$30.651.225.329,28	11,45%
2022	\$54.023.741.428,48	10,12%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web oficial de la Agencia de Recaudación Tributaria.

Según el art. 24 de la Ley de Impuesto a los Automotores, la recaudación del gravamen es coparticipada entre los municipios de la provincia, de acuerdo con el índice que resulta de la aplicación de la Ley de Coparticipación Municipal. Esta última era, en principio, la Ley N.º 1946 que establecía: “*Artículo 1º.- Del producido de los Impuestos Inmobiliarios, a las actividades lucrativas, a las actividades con fines de lucro, sobre Ingresos Brutos, Loterías y a los Automotores, de aplicación en todo el territorio de la Provincia de Río Negro, se destinará el cuarenta por ciento (40%) para los Municipios de la misma*”. El texto fue modificado por la Ley N.º 3786, la cual disminuyó el porcentaje del producido a 26.50%.

CAPÍTULO III - DE LA EXENCIÓN SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD SOSTENIDA

3.1 Definición y alcance del concepto

Previo al análisis particular de la exención sobre VMS, corresponde una mirada general que introduzca a la noción misma del concepto de exención impositiva.

Según García Vizcaíno (2017), las exenciones “consisten en circunstancias objetivas o subjetivas que neutralizan los efectos normales de la configuración del hecho imponible, de suerte que, aunque éste se halle configurado no nace la obligación tributaria” y añade “En las exenciones, si bien se configuran en la realidad fáctica los elementos tipificantes del hecho imponible, por razones económicas, políticas, sociales, financieras, etc. expresamente se exime del pago del impuesto. Es por ello que, previo a su otorgamiento, debiera realizarse un análisis de costo-beneficio por parte de los diseñadores de la política tributaria.”

En base a lo mencionado, las exenciones se materializan cuando un contribuyente se encuentra en una circunstancia que, según la ley, genera la obligación de tributar, pero que a la vez el legislador establece una salvedad que evita tener que pagar el tributo o conlleva una reducción de su monto. En la práctica, si bien la exención libera de la carga económica, no supone que el beneficiado debe dejar de cumplir con la inscripción y declaración del hecho imponible ante el organismo recaudador correspondiente.

Es evidente que son un beneficio que el Estado otorga a los particulares, brindándoles un tratamiento tributario preferencial ya sea por razones económicas, sociales, políticas o culturales, por lo cual se deja de recibir una determinada cantidad de recursos, produciendo así un impacto en las arcas estatales.

Generalmente, se las establece con el objetivo de incentivar la realización de una determinada situación, acto, hecho, circunstancia o para disuadir de realizarlos, por lo cual constituye una política fiscal que, de aplicarse de manera correcta,

producirá efectos en el comportamiento de los contribuyentes en sus decisiones de consumo o inversión.

El principal punto de reflexión sobre este tipo de política debe versar sobre el costo fiscal de la promoción de determinadas actividades frente a los beneficios sociales esperados. Este último, constituye el parámetro principal sobre el cual los diseñadores de políticas centran el análisis. Así mismo, es importante en la determinación de estas medidas eliminar la existencia de sesgos, ya que suelen ser constantes las presiones de distintos grupos sectoriales, de tal manera que sean objetivas y necesarias, acordes a la realidad que se plantee y a los objetivos de la política fiscal.

Entre las distintas clasificaciones relevantes de exenciones se encuentran las que son objetivas y subjetivas. Según Vizcaíno (2019), las exenciones objetivas son las que se establecen en razón del objeto y las exenciones subjetivas son las que se establecen en función del sujeto.

3.2 Fundamentos de la exención sobre vehículos de movilidad sostenida

En una sociedad existen múltiples problemas a solucionar y la población ha logrado encauzarlos a través de la actividad del Estado, a quien en última instancia se le ha encomendado garantizar el bienestar general.

Cada vez que el Estado detecta un problema social que, por su importancia, merece atención, comienza un proceso para intentar solucionarlo. Tal proceso es el de las políticas públicas, las cuales constituyen una visión del Estado en acción. Tamayo Sáez (1997) las definió como el “conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios.” En tal sentido, el proceso involucra una serie de etapas que deberán ser seguidas por los tomadores de decisiones hasta lograr eliminar, mitigar o mudar un problema. Al conjunto de problemas que preocupan a una sociedad en un momento determinado se le denomina agenda sistémica. De esa agenda, los decisores públicos extraen algunos y confeccionan la agenda institucional o agenda política (Jones, 1984). Esa

agenda está compuesta por los problemas que los directivos públicos consideran prioritarios en un momento determinado.

En base a lo expresado, la contaminación ambiental ha sido un problema persistente en la agenda política debido a su impacto nocivo en la población. Históricamente, la humanidad ha buscado el constante progreso material mediante la explotación de recursos naturales y diversos medios, acumulando cada vez más riquezas. En esta búsqueda, se atentó incluso contra el propio bienestar, por lo que no siempre hubo una conciencia social e individual acerca del impacto que las acciones tenían sobre el planeta. Actualmente, el mundo experimenta las consecuencias de este daño.

Como expresan Juan C. Gómez Sabaíni y Dalmiro Morán (2013) en su trabajo “Política tributaria y protección del medio ambiente”, hay dos factores determinantes que han generado el agravamiento de la contaminación ambiental y profundizado el cambio climático: el acelerado desarrollo de las potencias industriales y la utilización masiva de hidrocarburos fósiles como insumo energético para la producción y el consumo.¹⁴ Fue recién en la década de 1990 cuando los gobiernos de los países desarrollados comenzaron a expresar con mayor claridad su voluntad de buscar consensos políticos con la finalidad de dar respuestas globales de política ambiental.¹⁵

A nivel mundial, la temática presenta tal relevancia que se han desarrollado innumerables programas en pos de alcanzar una situación de equilibrio. Como ejemplo de lo mencionado, en el año 2015 mandatarios de diferentes países se unieron para consensuar un conjunto de objetivos y metas globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad, a los cuales denominaron

¹⁴ Cambio climático: variación del clima que se cree que causa la actividad humana, en forma directa o indirecta. El cambio climático modifica la composición de la atmósfera mundial, y se suma a la variación natural del clima.
<https://www.argentina.gob.ar/justicia/derechofacil/leysimple/medioambiente/presupuestos-minimos-de-adaptacion-al-cambio-climatico>

¹⁵ <https://www.un.org/es/climatechange/science/causes-effects-climate-change>

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).¹⁶ Los objetivos mencionados pretenden ser alcanzados en el término de 15 años, por lo que cada año se realiza una asamblea denominada Cumbre sobre los ODS, en la cual se reúnen los mandatarios para reflexionar y debatir sobre el cumplimiento de los mismos.

Con la premisa de que la unión posibilita el cambio a un mundo sostenible, los objetivos alcanzan un total de 17, relacionándose con el medio ambiente los siguientes:

Tabla 2. Enumeración de los Objetivos de Desarrollo Sostenible vinculados al medio ambiente.

ODS	Descripción
OBJETIVO 6	Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.
OBJETIVO 7	Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna.
OBJETIVO 11	Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
OBJETIVO 12	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
OBJETIVO 13	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
OBJETIVO 14	Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos.

¹⁶ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

Fuente: Elaboración propia en base a datos del sitio web oficial de Naciones Unidas

La provincia de Río Negro adhirió a los objetivos mencionados, designando en 2018 a la Secretaría de Programas Especiales y enlace con CFI (SPE) como el área de gobierno responsable del desarrollo, adecuación, seguimiento y monitoreo de las metas de los ODS.¹⁷

A nivel país, se ha consolidado un bloque normativo de protección a través de la Ley General del Ambiente (Ley N.º 25.675), Ley de Protección del Ambiente (Ley N.º 22.417), Ley de Residuos Peligrosos (Ley N.º 24051), Ley de Aguas (Ley N.º 22.351), entre otras. Las normas se han complementado con programas tales como Argentina Recicla, Empleo Verde, Conservación Inclusiva, PRECICLO, Recicla, y también con la capacitación de todos sus empleados públicos y presupuestos mínimos de adaptación al cambio climático, entre otros.¹⁸

Si se acude a datos científicos, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, 4,2 millones de personas fallecen anualmente en el mundo a causa de la mala calidad del aire. De esa cifra, 15000 personas corresponden a Argentina y se considera que los automóviles, motos y todos los vehículos con motor a combustión aportan en gran medida a esa contaminación.¹⁹

De igual manera, un estudio realizado por la UBA para analizar la calidad de aire de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha arrojado que inhalar el aire de la ciudad afecta los pulmones, el cerebro y el corazón. Pablo Evelson, decano de la Facultad de Farmacia y Bioquímica de la UBA, declaraba: “El principal componente de este aire que afecta la salud es lo que se denomina material particulado, que son

¹⁷ <https://rionegro.gov.ar/contenido/Hidrogeno%20Verde/agenda2030.pdf>

¹⁸ <https://www.barilocheopina.com/noticias/2023/02/06/64501-politica-ambiental-en-argentina-todo-lo-qu-e-tenes-que-saber>

¹⁹ <https://www.infobae.com/salud/ciencia/2022/05/21/contaminacion-aerea-en-la-argentina-cuales-son-las-consecuencias-de-respirar-en-buenos-aires/>

unas muy pequeñas partículas que se encuentran en suspensión y que son producto de la combustión de los combustibles fósiles, principalmente del parque automotor”.²⁰

3.2.1 El caso en Río Negro

Dada la magnitud de la problemática, con la idea de consolidar el compromiso con el cuidado del medio ambiente, la provincia de Río Negro ha impulsado un sistema de movilidad sostenible que permita la reducción de gases de efecto invernadero, de manera que cada ciudadano pueda participar de forma directa en la lucha contra las consecuencias del cambio climático.

El sistema mencionado fue promovido por Arabela Carreras durante su mandato como gobernadora de la provincia, que se extendió desde el 10 de diciembre de 2019 hasta el 10 de diciembre de 2023. A través de la Ley N.º 5545, denominada “Marco Regulatorio y de Fomento para la Movilidad Sostenible”, ha quedado plasmada en la legislación rionegrina, siendo esta la que proporcionó el concepto legal de movilidad sostenible, el cual se expresa en su artículo 3 inc. b): “aquella que se satisface en un tiempo y con un costo razonable, en condiciones de seguridad adecuadas, que minimiza los efectos negativos sobre el entorno, el ambiente, la salud y la calidad de vida de las personas”. Dicha movilidad sostenible no solo abarca a los vehículos de transporte propiamente dichos, sino que incluso incluye, cuanto esté al alcance del usuario, la movilidad propia.

El plan de movilidad debe actualizarse cada 5 años. Los objetivos perseguidos con la norma incluyen el establecimiento de lineamientos generales que sirvan de base para las políticas públicas medioambientales, promover el uso de transportes a base de energías renovables, así como la producción y consiguiente comercialización de los mismos y consolidar un espacio de fomento en el que puedan participar los privados en la creación de infraestructura que tienda a la movilidad sostenible.²¹ Para la consolidación de lo mencionado, el Estado Rionegrino

²⁰ <https://www.tiempoar.com.ar/informacion-general/estudio-uba-respirar-centro-porteno-efectos-nocivos/>

²¹ Río Negro. Ley M N.º 5140. Marco Regulatorio y de Fomento para la Movilidad Sostenible en Río Negro. Art 2º.

promueve medidas de carácter fiscal, crediticia o de ayuda económica siendo la reglamentación la que establece los beneficios concretos, previa intervención de la Agencia de Recaudación Tributaria de la Provincia de Río Negro.

El marco establecido apunta a un cambio cultural que generalice la utilización de tecnologías basadas en el uso de energía eléctrica, celdas de combustible (hidrógeno) o cualquier desarrollo futuro relacionado con el uso sostenible del transporte de cargas y de pasajeros, desincentivando así el uso de recursos no renovables (combustibles fósiles). A los vehículos que cumplan con estas tecnologías se los ha englobado dentro de lo que se conoce como “Vehículos de movilidad sostenible” (VMS). Entre los beneficios de este tipo de vehículos se puede mencionar:

- **Protegen el medio ambiente:** el auto eléctrico no necesita de combustión interna para funcionar. Por lo tanto, no emite gases nocivos ni partículas contaminantes que incrementan el calentamiento global y afectan la salud de seres vivos.
- **No son ruidosos:** disminuyen la contaminación acústica.
- **Son económicos:** el costo por kilómetro de los automóviles eléctricos es sustancialmente inferior al de los automóviles de motor de combustión.
- **Ofrecen conducción comfortable:** los autos eléctricos no tienen sistema de transmisión de marchas, ya que su motor funciona gracias a un solo cambio que avanza de velocidad progresivamente de manera similar a los vehículos automáticos.
- **Son seguros:** cuentan con los mismos elementos de chasis y pueden ser equipados con asistentes de ayuda a la conducción como ABS, control de estabilidad ESP, frenado automático, detector de peatones, entre otras funcionalidades.

- **Necesitan poco mantenimiento**²²

El antecedente más concreto en el tratamiento de la cuestión data del año 2016, cuando se sancionó y promulgó la Ley Rionegrina M N.º 5140 sobre cambio climático, impulsada por la entonces gobernadora Arabela Carreras y el entonces, legislador Lescano Leandro Martín (2015-2019). En esta ley se establecieron los lineamientos generales que la provincia debía seguir en torno a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la adopción de medidas frente al calentamiento global, por lo cual esta norma sirvió de base para proyectos de la misma índole.

Si bien todas las medidas tomadas al respecto, como las mencionadas anteriormente, sobre la reducción de la contaminación ambiental contribuyen a mitigar el problema, en muchas ocasiones resultan limitadas en su alcance y requieren una mayor profundización. Es entonces que, en la búsqueda de soluciones, la esfera tributaria presenta un abanico de posibilidades aplicables que podrían ser igualmente o más efectivas. Estas van desde el establecimiento de distintos impuestos, exenciones, desgravaciones o reducciones de alícuotas que es posible aplicar en función de la situación planteada.

En el caso de Río Negro, para el ejercicio fiscal 2022 se establece por primera vez, mediante Ley Impositiva N.º 5548, una exención en el impuesto a los automotores que recae sobre los Vehículos de Movilidad Sostenible. La mencionada ley establece en su artículo 27 bis: “Se establece que los vehículos de movilidad sostenible radicados en la Provincia de Río Negro, conforme lo establecido en la reglamentación que fije la Agencia de Recaudación Tributaria, quedarán exentos del pago del impuesto a los automotores durante el período fiscal 2022.” .

La política fiscal se ha enmarcado dentro del conjunto armónico de normativas previamente expuestas, produciendo efectos integrales a largo plazo. Por lo tanto, el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero, incentivado por medio de una

²² <https://www.hcdmza.gob.ar/eweb/E-79000/E-79685/E-79685.pdf>

medida tributaria, se logra además a través de la educación a los consumidores y confianza en el rendimiento de los vehículos. En base a esto, se está en presencia de una medida que perseguirá un fin extrafiscal, es decir, ajeno a la obtención de recursos, donde el Estado decide realizar una acción que aliente ciertas situaciones que ha determinado como útiles para la sociedad o desaliente otras nocivas.

En términos generales y siguiendo el “marco regulatorio y de fomento para la movilidad sostenible”, la afectación del impuesto a los automotores responde a una medida estratégica que pretende:

- Incentivar la demanda de aquellos vehículos que se cree contribuirán al cuidado ambiental, en detrimento de los basados en tecnologías más contaminantes. En términos generales, se promueven aquellos que utilizan combustibles híbridos o totalmente eléctricos.
- Expansión o crecimiento del segmento correspondiente a los VMS en la industria automotriz debido al aumento de la producción como consecuencia de una estructura de incentivos fiscales y normativas favorables.
- Publicidad de los Vehículos de Movilidad Sostenida.
- Reducción de externalidades.²³

En pos de la aplicación de la exención, debe considerarse en primer lugar qué vehículos son considerados de movilidad sostenida a los efectos del otorgamiento de la misma. En principio, la ley impositiva que establece la medida no especifica qué modelo, marca o año de fabricación del respectivo vehículo se debe tener en cuenta para el otorgamiento. Por lo tanto, se deberá remitir al marco legal provincial, en particular, a la definición de la Ley N.º 5545 de movilidad sostenible anteriormente

²³ Las externalidades son “los efectos de la producción y del consumo que no se reflejan directamente en el mercado” (Pindyck y Rubinfeld, 2009, p. 748).

citada. En ese contexto, los siguientes se consideran VMS a los fines de la exención impositiva bajo análisis:

- ❖ Los vehículos totalmente eléctricos. Estos se identifican con las siglas EV (electric vehicle) o BEV (battery electric vehicle). Generalmente se caracterizan por contar con uno o más motores, ser más eficientes que los convencionales al requerir menos energía para funcionar, ser silenciosos, reduciendo la contaminación sonora y poseer una batería recargable a una red eléctrica, cuya energía puede provenir de fuentes renovables.
- ❖ Los vehículos híbridos tradicionales. Reconocidos por sus siglas HEV, se caracterizan por contar con dos motores: uno eléctrico y otro de combustión interna. En cuanto a estos, no pueden enchufarse a una red eléctrica, por lo cual su motor eléctrico solamente se recarga a través del propio movimiento del auto y su energía cinética o calórica. El proceso se logra al desacelerar y cada vez que se utilizan los frenos. Cuando la batería tiene suficiente carga y el auto está avanzando sin que el conductor pise el acelerador o está en ralentí (es decir, el vehículo se encuentra encendido, en punto muerto o cuando el embrague está pisado), el motor de gasolina se apaga hasta que se agota la batería o se vuelve a acelerar el vehículo .
- ❖ También existen híbridos enchufables, cuya sigla es PHEV (Plug-in hybrid electric vehicle) y Mild-hybrid (MHEV) o microhíbridos.²⁴

3.3 Procedimiento para el reconocimiento de la exención

En relación con su implementación, la exención se aplicará sobre el dominio respectivo a solicitud del contribuyente, es decir, entrará en vigencia cuando este lo solicite. La gestión podrá realizarse de forma presencial en cualquiera de las

²⁴ <https://www.infobae.com/autos/2022/12/27/autos-hibridos-o-electricos-en-que-se-diferencian-los-distintos-tipos-de-vehiculos/>

delegaciones de la Agencia de Recaudación Tributaria en la provincia o virtualmente a través de su página web oficial. Para ello, se debe presentar el título de propiedad y la documentación respaldatoria donde consten las características de los vehículos típicos de movilidad sostenida. Esto es así, ya que no se cuenta con un registro que contenga modelos y tipos de vehículos alcanzados por la exención. Una vez concedido el beneficio, éste se mantendrá hasta la transferencia del vehículo, debiendo el nuevo titular solicitarlo nuevamente.

En principio, el alta en el sistema de la ART procede con el cumplimiento de las características para considerar al vehículo como de movilidad sostenible. La carga será realizada por el área responsable de verificar tales requisitos. En general, se trata del área de atención al contribuyente, a quien se le suministra toda la información pertinente. Los datos esenciales para la carga están relacionados con la fecha de vigencia y fecha de finalización de la exención (que generalmente corresponde al período fiscal respectivo), el porcentaje de exención y las normativas respaldatorias.

Figura 6. Modelo de alta de exención tributaria SIAT WEB 2022.

Fuente: Agencia de Recaudación tributaria.

3.4 Determinación del impacto financiero en el erario público

Como los recursos tributarios constituyen una variable fundamental en la previsión de las actividades del Estado en cada período fiscal, la administración tributaria determina la meta presupuestaria a alcanzar, es decir, el monto de los recursos que se prevé obtener de todos los tributos y demás fuentes. Por lo tanto, el establecimiento de una determinada exención produce la reducción del monto

esperado a recaudar, debida a la propia naturaleza del instituto al evitar el pago del tributo o establecer una reducción de su monto.

En particular dentro del impuesto a los automotores, existen exenciones que han sido fijadas en la respectiva ley base y que rigen hasta su derogación, sustitución o modificación, tanto de la norma en general como de sus artículos específicos y exenciones que han sido fijadas por ley impositiva que rigen generalmente durante el período fiscal respectivo.

En tal sentido, las distintas exenciones establecidas dentro del marco legal del impuesto a los automotores constituyen políticas fiscales que impactan en las arcas estatales. Por ello, cobra relevancia conocer, en términos financieros, el monto de ingresos que se ha dejado de percibir en el período fiscal objeto de exención, lo cual constituye un conocimiento relevante por ser un elemento que permitirá dimensionar el efecto en la recaudación del impuesto a los automotores, conocer la importancia relativa del monto eximido en relación con el tributo considerado individualmente y también en relación con la masa de recursos obtenida por el Estado provincial a través de los demás tributos establecidos.

La información, proporcionada por la ART, para realizar el análisis anteriormente mencionado, se basa en un reporte elaborado por medio de la consulta a la base de datos denominada “PENTAHO”, la cual contiene información relativa a toda la operatoria habitual realizada por el ente y de cada tributo en particular, dividida en “cubos”, es decir, secciones con temáticas particulares que permiten seleccionar y combinar aquellos datos que son de interés para el trabajo a realizar. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el acceso a cada sección está restringido por departamentos de trabajo. En el caso bajo estudio, se ha consultado la sección “impuesto a los automotores”, donde se han filtrado aquellos vehículos de cualquier modelo-año, grupo, tipo y valuación que, al haberse realizado su carga dentro del SIAT, con la respectiva alta tributaria, hayan contado con el código de exención identificadorio alfanumérico de VMS para el período fiscal 2022.

Del análisis de los datos, se obtuvo que la cantidad de vehículos de movilidad sostenible radicados en la provincia de Río Negro en el año 2022 fue de 96,

encontrándose asociado cada uno de ellos a su respectivo dominio. Esta estadística se basa en la declaración de los contribuyentes de poseer vehículos con las características consideradas para la exención. En este sentido, dado que la patente es un dato sensible de los contribuyentes, se referencia mediante una numeración consecutiva.

Debe contemplarse que una parte de estos vehículos ya había sido objeto de tributación en los períodos fiscales anteriores a 2022. Esto permite dilucidar que, inicialmente, su tratamiento impositivo fue análogo al de los vehículos a combustión en lo concerniente a la determinación del impuesto y a los procedimientos esenciales de alta, baja y transferencia. Como consecuencia, aquellos dominios que estaban radicados en la provincia, dentro de la base de datos de la ART, no tenían distinción de tratamiento alguna.

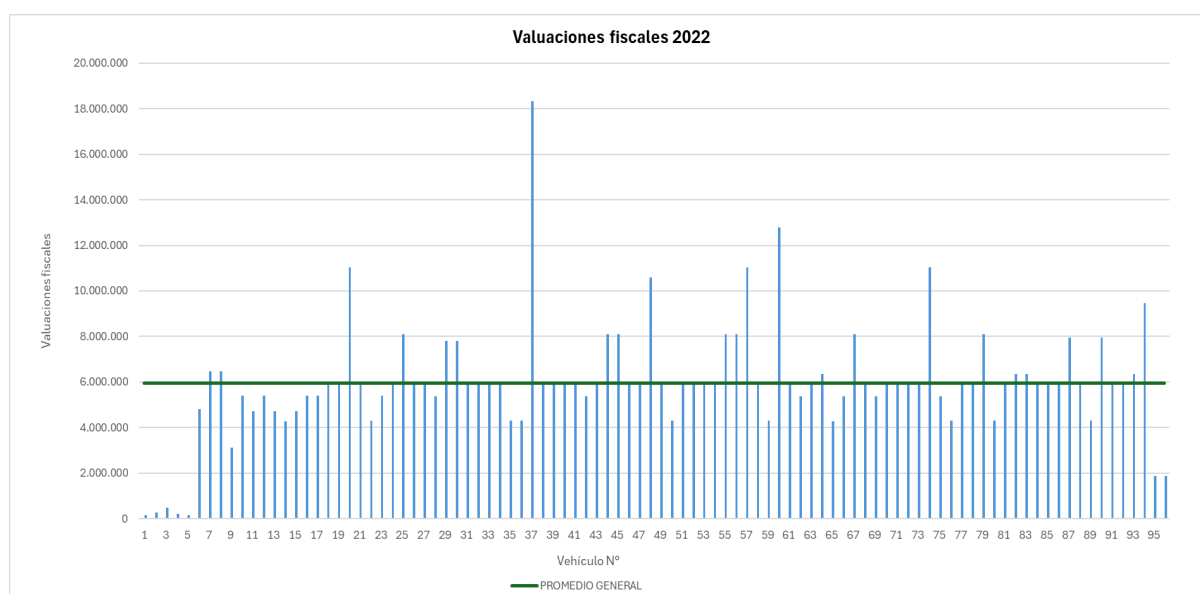
La información de la valuación fiscal es un dato fundamental en este análisis debido a sus múltiples usos. No solo facilita la elaboración y disponibilidad de estadísticas al cierre del período fiscal (para la difusión, la labor diaria y el monitoreo de las decisiones implementadas), sino que también es indispensable para diversas presentaciones o trámites tales como los sucesorios, en declaraciones juradas patrimoniales, seguros, entre otros, de los contribuyentes.

En el caso bajo análisis, la valuación fiscal es necesaria para procesar el alta en el SIAT, permitiendo determinar, en particular, la magnitud de una base imponible hipotética (BIH), es decir, representa el valor que estaría sujeto a tributo de la totalidad de los vehículos de movilidad sostenida de no existir exención, considerando que los mismos están radicados durante el período objeto de estudio. En este aspecto, se debe considerar que el precio de mercado de cualquier tipo de vehículo es sustancialmente mayor al reflejado en las valuaciones fiscales. Esto puede deberse a factores como el contexto socioeconómico, eficiencia administrativa o la política del ente recaudador, entre otros.

Para arribar al monto de la BIH, se suman las valuaciones fiscales individuales, informadas por la DNRPA o determinadas por la ART, correspondientes a la totalidad de vehículos de movilidad sostenible identificados en el período determinado.

Siguiendo el razonamiento mencionado, se desprende que el total ascendió a \$571.329.928, conforme a la información recabada de la ART y que se expone como **Anexo I**. Además, dada la dispersión de los datos, es posible obtener el valor individual promedio de cada VMS radicado en el parque automotor rionegrino, el cual fue de \$ 5.951.353,42, mientras que la valuación fiscal máxima fue de \$18.330.000 y la mínima de \$157.500. En general, los valores de las valuaciones se ubican en torno al promedio, lo cual es representativo de un vehículo de movilidad sostenible típico y sugiere que hay mayor cantidad de valuaciones en un rango medio que en uno alto o bajo.

Figura 7. Distribución de valuaciones fiscales 2022



Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Agencia de Recaudación Tributaria.

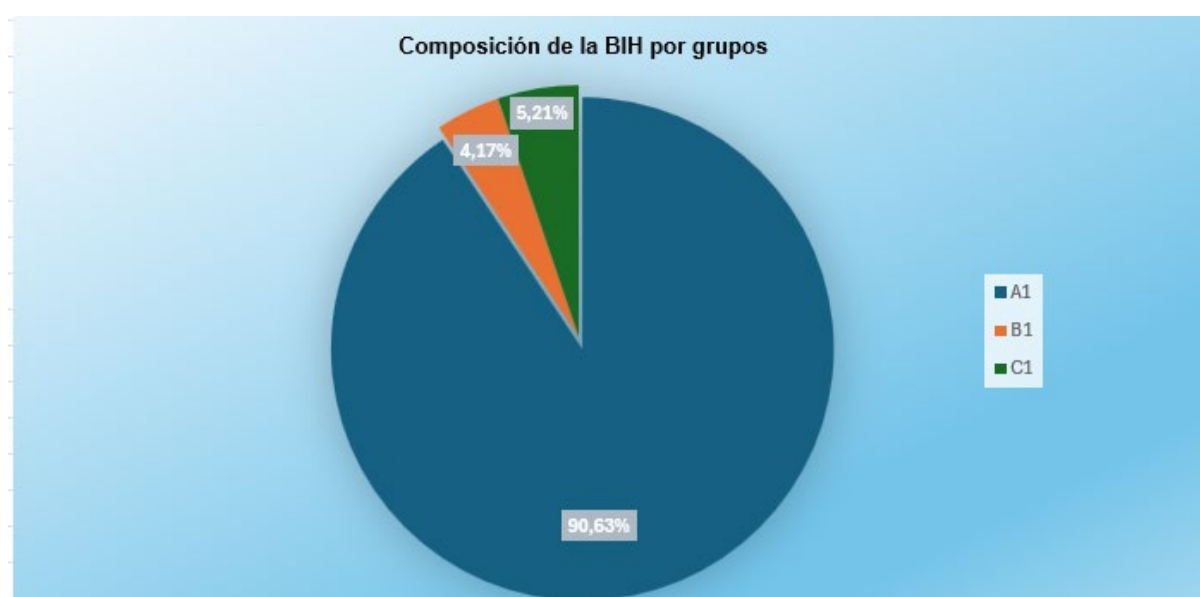
El análisis de la distribución de valuaciones tiene implicancias directas en la efectividad de la política fiscal. Si la mayoría de los vehículos presentan valuaciones bajas, la base imponible será menor, lo que podría reducir el impacto en la recaudación. Por el contrario, si predominan las valuaciones altas, la base imponible será mayor, resultando en un impacto más alto.

Resulta particular en este caso la ausencia de un método de actualización del valor de los vehículos para el período fiscal 2022, en función de la inflación o de la volatilidad en los mercados. Por consiguiente, el monto imponible hipotético se

conforma con las valuaciones fiscales establecidas al inicio del período, correspondientes a los vehículos que ya tenían el alta tributaria y las que se dieron a lo largo del período. Cabe señalar que según el INDEC la inflación del período fue de 94,8% considerando el Índice de Precios al Consumidor (IPC).²⁵

Por otro lado, las características específicas de cada vehículo permiten categorizarlos dentro de los diferentes grupos establecidos en la Ley del Impuesto a los Automotores. Un análisis de la composición de la BIH arroja que 87 vehículos se encuadran dentro del grupo A1 “Automóviles - Sedan - Casillas autoportantes”, es decir, el mismo engloba el 90,63% del total, lo que asciende a un valor de \$528.893.923,00, mientras que el grupo B1 “Camiones - furgones - pick ups - rancheras y otros vehículos de transporte de carga” contiene 4, representando el 4,17% y ascendiendo a \$41.160.220,00, en tanto, el 5,21% restante corresponde al grupo C1 “Motovehículos y similares”, que engloba a 5 vehículos y representa \$1.275.785,00

Figura 8. Composición de la base imponible hipotética según los grupos establecidos en la Ley del Impuesto a los Automotores.



Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Agencia de Recaudación Tributaria.

²⁵ https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ipc_01_23891D383E4F.pdf

Para determinar la cuantía de ingresos sacrificados por la exención, es decir, el impuesto total del grupo de VMS radicados en la provincia de Río Negro durante el período fiscal 2022, se sigue el siguiente procedimiento:

1. Determinación individual del impuesto: Se calcula el impuesto para cada vehículo aplicando las alícuotas correspondientes de la ley impositiva anual a su base imponible hipotética individual. Las alícuotas establecidas para el período fiscal 2022 fueron :
 - Grupo A1: 3,5%.
 - Grupo B1: 3,5% (general) y 2,5% (para aquellos inscriptos en el impuesto sobre los ingresos brutos en las actividades que establezca la reglamentación y no posean deuda en el período fiscal inmediato anterior.)
 - Grupo C1: 3,5%.
2. Obtención del monto global: se suman los valores individuales calculados en el paso anterior para obtener el total del impuesto determinado para todo el período.

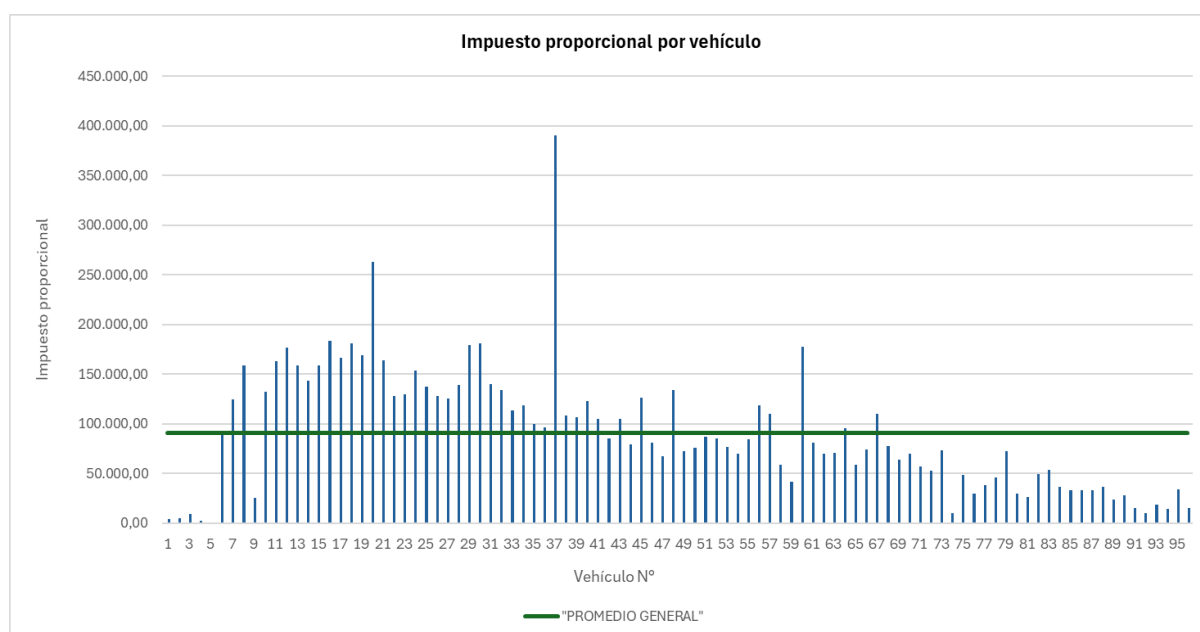
Sobre las alícuotas, la distribución de la figura 7 está concentrada en torno al promedio, por lo que, de persistir de esta manera y de no existir exención, una modificación tendría un impacto proporcionalmente mayor en la recaudación al concentrarse la mayoría de las valuaciones en ese rango.

De manera general, los vehículos que no están radicados en la jurisdicción al inicio del período fiscal tributan el Impuesto de forma proporcional desde la fecha de su respectiva alta. Este cálculo se realiza determinando el impuesto anual individual dividiéndolo por la cantidad de días del año para obtener el importe diario multiplicado por la cantidad de días que el vehículo permanece activo en la jurisdicción. Como consecuencia, se evita una sobredimensión del impuesto agregado, calculando solo el período comprendido entre la fecha de radicación y el fin del período fiscal.

Adicionalmente, para el cálculo se debe considerar el sistema de topes vigente en la provincia de Río Negro. La Ley Impositiva Anual establecía para los grupos A1, B1 y C1 “...El impuesto así determinado no podrá superar en más de un cuarenta por ciento (40%) el impuesto calculado para el período fiscal 2021, considerando la bonificación especial extraordinaria COVID-19...”. El límite aplicado para el cálculo del impuesto en 2022 fue del 40% respecto al impuesto determinado en el 2021, mientras que en ese período el tope fue del 36% según el Decreto N.º 1/2021.

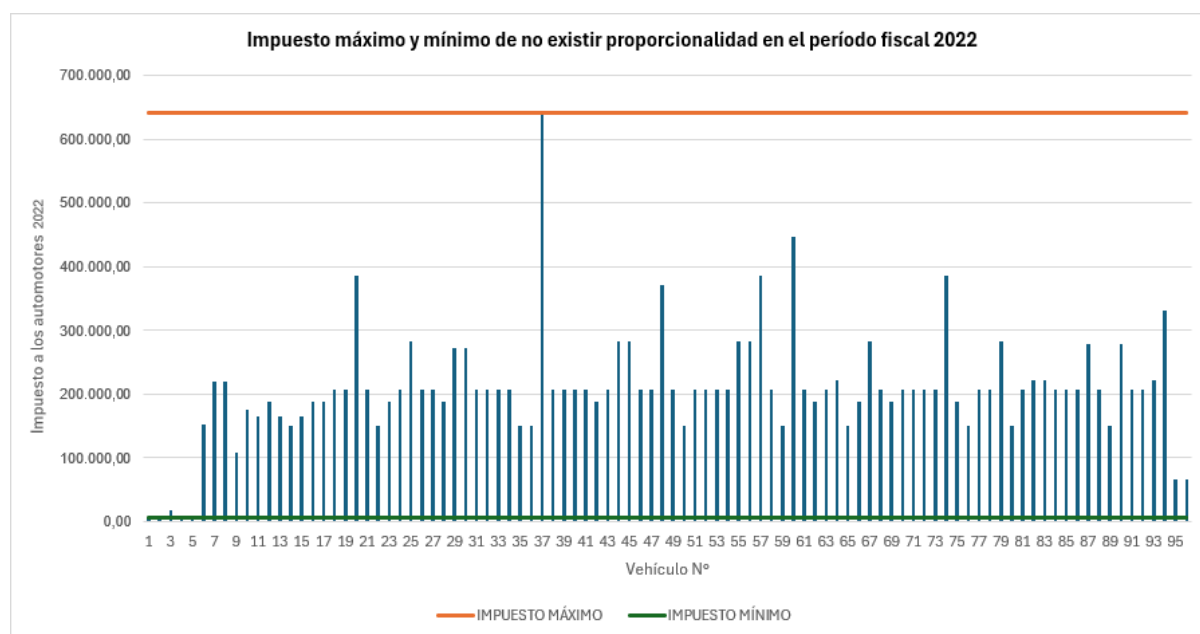
La sumatoria de las determinaciones impositivas individuales de cada vehículo de movilidad sostenible, considerando el tiempo de permanencia en la jurisdicción, da como resultado un total de \$8.753.748,90 en concepto de impuesto a los automotores, como se indica en el **Anexo II**, lo que representa el sacrificio fiscal directo del otorgamiento de la exención. En relación con este, el impuesto máximo fue de \$390.203,01 y el mínimo de \$196,34. De no considerar la proporcionalidad (dada su alta en el ejercicio), este hubiera ascendido a \$641.550 y \$5512,5 respectivamente. El monto total se desagrega en \$ 8.210.729,73 correspondiente al grupo A1, \$520.987,85 al grupo B1 y 22.031,31 al grupo C1. En términos del valor promedio de la exención, este fue de \$91.184,88, siendo la magnitud del beneficio individual que reciben los propietarios de cada vehículo.

Figura 9.Comparativa impuesto proporcional por vehículo



Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Agencia de Recaudación Tributaria.

Figura 10. Impuesto máximo y mínimo de no existir proporcionalidad en el período fiscal 2022.



Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Agencia de Recaudación Tributaria.

En relación al impacto de la magnitud exenta determinada para el período fiscal 2022 en el impuesto a los automotores, este puede visualizarse al comparar la recaudación efectiva anual, la que ascendió a un total de \$5.469.848.116,04 (detallada en la **Tabla 3**), con la cuantificación financiera de la exención sobre V.M.S, que fue de \$8.753.748,90 para el mismo período. Al realizar el cociente entre ambos valores, se obtiene el grado de significatividad de esta relación. Como consecuencia, se concluye que la pérdida de recaudación producto de la exención reviste poca significatividad para la recaudación total del impuesto a los automotores en términos financieros, representando específicamente solo el 0,16% de lo recaudado en el período fiscal 2022. En términos unitarios esto implica que por cada peso recaudado del impuesto a los automotores durante el período fiscal 2022 se dejaron de percibir \$0,0016 pesos debido a la exención.

Tabla 3: Recaudación mensual Impuesto a los Automotores - Ejercicio 2022

Mes	Recaudación
Enero	\$525.019.027,32
Febrero	\$764.329.105,74
Marzo	\$839.573.192,14
Abril	\$604.297.244,55
Mayo	\$252.572.148,72
Junio	\$359.142.955,50
Julio	\$273.856.900,09
Agosto	\$399.058.337,93
Septiembre	\$284.518.946,06
Octubre	\$391.231.013,14
Noviembre	\$278.876.675,77
Diciembre	\$496.164.305,05
Total	\$5.469.848.116,01

Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas publicadas en la página oficial ART.

En relación al nivel global de recaudación del fisco rionegrino, es decir, por todos los tributos establecidos la misma fue de \$54.023.741.428,48 desglosándose en: impuesto inmobiliario \$2.830.538.052,86, impuesto de sellos \$3.186.785.001,88, impuesto sobre los ingresos brutos \$40.975.609.147,99, impuesto a los automotores \$5.469.848.116,01 y otros \$1.560.961.109,74²⁶ Comparando la pérdida de recaudación que representa la exención sobre VMS, que fue de \$8.753.748,90, con la recaudación total de todos los tributos rionegrinos, que fue de \$54.023.741.428,48, para el mismo período fiscal, el cociente entre ambos valores indica que el peso del primero es de solo un 0,016%. Una vez más, la magnitud bajo análisis reviste poca significatividad para las finanzas públicas.

²⁶ <https://agencia.rionegro.gov.ar/?contID=14185>

Lo mencionado sugiere que, en 2022, si el organismo recaudador hubiera deseado maximizar su recaudación, esta exención no representaba un área crítica de preocupación. Por otra parte, un análisis integral debería considerar las demás exenciones que se han establecido en el marco del impuesto a los automotores. Adicionalmente, al ser el primer período de vigencia de la exención sobre VMS en la provincia de Río Negro, la ausencia de datos comparativos de períodos anteriores impide determinar la significancia de los 96 vehículos que se encontraron exentos en el período objeto de estudio. No obstante, es posible realizar una comparación a nivel nacional de los vehículos identificados en relación con los vehículos híbridos y eléctricos del parque automotor, los cuales alcanzaron un total de 7846, lo que representa el 1,22% del total. En tal sentido, la baja representatividad de los VMS acompaña la pérdida limitada en la recaudación del fisco.

3.5 Tratamiento tributario en las distintas jurisdicciones del país

Las administraciones tributarias no comparten un criterio único en torno a los vehículos de movilidad sostenida, por lo cual aplican distintos tratamientos impositivos sobre los mismos. A efectos de su conocimiento, se mencionan las medidas más relevantes tomadas por las diferentes jurisdicciones.

La provincia de Santa Fe aplica el Impuesto a la Patente Única de Vehículos. En el año 2018, mediante la Ley N.º 13781, se estableció un marco de incentivo para la producción de vehículos basados en energías renovables, destinados a una movilidad sustentable y a la generación de conocimiento a través de investigación aplicada al sector automotriz. Si bien este impuesto es provincial, está administrado por las Municipalidades. En este caso, se determinó que los VMS tendrían, en principio, una serie de incentivos por un plazo de diez años y se encontrarían exentos del Impuesto a la Patente Única de Vehículos y del Impuesto sobre los Ingresos Brutos en la comercialización.

En Mendoza, desde el año 2018 y mediante las distintas leyes impositivas de cada ejercicio, se ha adoptado como beneficio para los vehículos híbridos y eléctricos

una reducción del cincuenta por ciento (50%) del Impuesto a los Automotores, con la condición de no poseer deuda vencida en el período fiscal inmediato anterior.²⁷

En cuanto a la provincia de Córdoba, está optó por la reducción del cincuenta por ciento (50%) en el Impuesto a la Propiedad Automotor para los VMS desde el año 2022 mediante la Ley Impositiva Anual N.º 10790. La exención se determinó de oficio, en tanto se cumpliera con las demás obligaciones tributarias a cargo.

Por otro lado, en Chubut se ha aplicado una alícuota diferencial para el tratamiento tributario. Para aquellos vehículos híbridos, se ha aplicado un 5% y para los vehículos eléctricos, un 2%, siendo condición necesaria que los mismos posean las características propias desde su fabricación. Debe destacarse que a los automotores que no cumplieran con tales condiciones se les aplicaba una alícuota del 20%.²⁸

En San Luis, la particularidad en el tratamiento tributario se encontró ligada a que los titulares de vehículos con una “tecnología de motorización alternativa a los motores convencionales de combustión interna” reciben una bonificación del 25% sobre el Impuesto a la Radicación del Automotor.²⁹

En el caso de Entre Ríos, se ha optado por una exención total en el pago del impuesto a los automotores para los V.M.S, teniendo como rasgo distintivo una vigencia de cinco años desde la fecha de la inscripción registral. La exención operaba de manera automática desde la fecha de alta en el registro del automotor.³⁰

En la provincia de La Rioja, de acuerdo con la Ley Impositiva Anual N.º 10613, se estableció la alícuota del 0% para los vehículos híbridos y eléctricos en el impuesto a los automotores y acoplados, siendo válido para el primer año de radicación en la respectiva provincia. Si los vehículos estaban radicados por un año más, les correspondía una alícuota 12,5%.

²⁷ Mendoza. Ley N.º 9022. Ley Impositiva Anual 2018. Art. 8º.

²⁸ <https://boletin.chubut.gov.ar/archivos/boletines/Septiembre%2009,%202020.pdf>

²⁹ San Luis. Ley N.º 254/2021. Ley Impositiva Anual 2022. Art. 40º.

³⁰ Entre Ríos. Ley N.º 10.949. Consenso Fiscal 2021.

En Neuquén, se consideró una exención en el impuesto sobre los Ingresos Brutos para la comercialización de los VMS a través de la intermediación y exención en el impuesto de Sellos para la inscripción.³¹ De igual manera, en cuanto al impuesto a los automotores, se invita a los municipios de la provincia del Neuquén a eximir del pago de la tasa de patentes a los vehículos eléctricos o alternativos.

Por último, en San Juan, mediante la reforma del código tributario provincial desde noviembre de 2022, los autos híbridos y eléctricos fueron exentos del impuesto a la radicación de automotores.³²

Medidas fiscales para el tratamiento tributario de los VMS

Desarrollado el tratamiento tributario en las distintas jurisdicciones del país, resulta necesario remarcar otras alternativas generales que podrían aplicarse en la provincia de Río Negro.

Exenciones parciales. Si bien en una primera instancia, realizado el análisis de factibilidad de implementación de la misma, puede eximirse de pagar la totalidad del tributo, esta debe planificarse de tal manera que, si en el futuro no resulta sostenible, pueda modificarse escalonadamente para evitar una carga tributaria intempestiva al contribuyente. En tal sentido, es posible comunicar el establecimiento de la medida durante períodos de tiempo, asociando los mismos con una alícuota determinada, logrando de esta manera seguridad jurídica a los contribuyentes.

Aplicación de alícuotas diferenciales. En el caso de decidirse la gravabilidad de los VMS, se puede establecer alícuotas diferentes en relación a los vehículos a combustión que incentiven tanto la compra como su radicación.

Exención total sobre el impuesto a los ingresos brutos para concesionarias de automóviles que comercializan VMS. En este caso, si la concesionaria vendiera un auto de VMS, el monto de la venta no estaría sujeto al

³¹ Neuquén. Ley N.º 3212. Exención en ingresos brutos y sellos para la venta de vehículos eléctricos o alternativos en comisión.

³² Resolución DGR N.º 1.161/2020, Dirección General de Rentas de la Provincia de San Juan, del 23 de diciembre de 2020.

cálculo del tributo pudiendo trasladar ese ahorro al precio final o incentivar la oferta, elevando la cantidad de stock o diversificándolo.

Eliminación o reducción del impuesto de sellos en la compra y en la transferencia del vehículo. La eliminación total del impuesto de sellos para la primera compra de un VMS por parte de residentes en la provincia al igual que una reducción significativa en aquellos bienes usados contribuirá a reducir el costo inicial de adquisición fortaleciendo la política de renovar el parque automotor.

CAPÍTULO IV - CONCLUSIONES FINALES

El presente trabajo final de carrera se propuso analizar el impacto fiscal de la exención sobre vehículos de movilidad sostenida en el marco del impuesto a los automotores de la provincia de Río Negro. Para ello, se describieron los principios de tributación más importantes y se desarrollaron los fundamentos conceptuales de dicho impuesto, buscando comprender su dinámica y las consecuencias prácticas de su aplicación tanto para los contribuyentes como para el ente recaudador. Debe mencionarse al respecto que la doctrina aborda el impuesto considerado principalmente en el marco de los lineamientos generales de los tributos patrimoniales, en tanto que forma parte de ellos y adquiere gran parte de sus características. Este abordaje resultó esencial para una comprensión integral del objeto de estudio, proporcionando el conocimiento necesario para alcanzar el objetivo general. En este sentido, el estudio se basó en el marco normativo provincial rionegrino, incluyendo como ejes fundamentales la Ley I N.º 1284, del impuesto a los automotores; la Ley N.º 5545, de Marco Regulatorio y de Fomento para la Movilidad Sostenible; y la ley impositiva correspondiente al período bajo examen.

En este contexto, el desarrollo de los aspectos teóricos y prácticos del impuesto a los automotores puso de manifiesto que, en virtud del reconocimiento constitucional del poder tributario de las provincias, su administración es exclusiva competencia provincial. Esto implica que hay particularidades que han sido desarrolladas a lo largo del trabajo que no se aplican a otras jurisdicciones. Ejemplos de ello son el sistema de topes, la cantidad de grupos que engloban a los vehículos, el mecanismo de determinación del impuesto, los porcentajes de alícuotas y las exenciones, entre otros.

En cuanto a los VMS, se destacó a lo largo del trabajo que estos fueron gravados en períodos fiscales anteriores a 2022. La entrada en vigencia de la exención no modificó los procesos de radicación, lo que simplificó la gestión administrativa y la determinación hipotética del impuesto. Este ejercicio fue crucial, ya que conocer cómo tributaban permitió entender el alcance del beneficio fiscal y sus implicancias en la recaudación provincial. La ausencia de un registro específico

para estos vehículos no fue un impedimento para su correcto tratamiento, dado que el SIAT fue actualizado para su consideración, incorporando el tipo de combustible y el código de exención correspondiente.

Respecto a la base imponible, que puede adoptar valuaciones fiscales o montos fijos, se evidenció que los VMS durante el período fiscal 2022 se rigieron por el criterio de las valuaciones fiscales, dado que así lo establecieron los grupos dentro de los cuales se enmarcaron. Si bien se les asignó una denominación como grupo, no se los añadió formalmente a los diez mencionados en la Ley del Impuesto a los Automotores. No obstante, se debe considerar, que, con el transcurso del tiempo, estos vehículos probablemente crecerán en número dentro del parque automotor. Esto podría llevar a su categorización en los distintos grupos establecidos, existiendo la posibilidad de aplicación de montos fijos, lo que requerirá de una evaluación continua de la política fiscal en pos de su adaptabilidad.

Para cuantificar la magnitud de la exención, se procedió a la determinación hipotética del tributo, mediante el cálculo individual del impuesto de cada vehículo, aplicando la metodología de determinación. A partir de ello, los cálculos realizados con la información de la ART, permitieron determinar el sacrificio fiscal para el erario público, el cual alcanzó la cifra de \$8.753.748,90 en concepto de impuesto a los automotores. Es importante destacar que la escasa significatividad de este monto exento en la recaudación del impuesto (0,16%) y en la recaudación total del fisco (0,016%), sumada a la poca representatividad de los VMS en el parque automotor, limitan significativamente la magnitud de esta pérdida financiera directa.

Si bien la exención se traduce en pérdida de recaudación provincial, para obtener una visión más completa, es fundamental considerar al Estado como un todo, es decir, la conjunción del gobierno nacional y los distintos gobiernos provinciales. No debe omitirse, además, que éste ya obtiene ingresos significativos por VMS afectando el valor de compra a través de un conjunto de impuestos que recaudan las distintas esferas estatales. Estos incluyen el Impuesto al valor agregado, el impuesto a las ganancias, el impuesto interno, el Impuesto sobre los débitos y créditos, los derechos de importación, el impuesto de sellos, el impuesto sobre los ingresos brutos, además de aquellos costos que implican el patentamiento. La variedad de

gravámenes que aplica el Estado no deja dudas de que éste, en su conjunto, recauda sobre tales vehículos. Por lo tanto, la exención sobre vehículos de movilidad sostenible parece ser una pequeña porción sacrificada del total de gravámenes aplicados.

Por otro lado, la medida exentiva ha relacionado directamente la política tributaria y la política medioambiental. Esto ilustra la utilización de tributos con fines extrafiscales, buscando influir en la conducta de los distintos agentes económicos a favor de objetivos sociales y ambientales. En tal sentido, el estado tiene a su cargo la promoción del bienestar general y, en vista de esta misión, el derecho a un medio ambiente sano se ha consagrado como un derecho humano fundamental. Por lo tanto, estando la actividad financiera a su cargo, tiene la responsabilidad de realizar una planificación y asignación de recursos adecuada al contexto.

Específicamente, en el caso analizado, la medida ha sido una contribución para mitigar el problema de la reducción de gases de efecto invernadero. Mediante la publicidad de su establecimiento, se ha abierto un nuevo panorama a la sociedad al profundizar y, en muchos casos, adquirir conocimiento acerca de qué son los vehículos de movilidad sostenida, cómo funcionan, su valor y su contribución ambiental, entre otros aspectos. El principal motor difusor han sido los distintos medios de comunicación, tanto nacionales como provinciales. Por otra parte, ha servido a la toma de conciencia en relación con los riesgos y las consecuencias de la utilización de los vehículos a combustión. Si bien esta medida representa una contribución inicial, es probable que los beneficios a corto plazo sobre el medio ambiente no sean tan evidentes dada la poca cantidad de vehículos con estas características en relación con los vehículos convencionales existentes en el parque automotor. Se requiere, además del recambio de los bienes existentes por los de energías más limpias, la creación de infraestructura como estaciones de recarga, la adaptación de los sistemas de energía de las reparticiones estatales y de políticas complementarias. Debido a esto, el crecimiento de unidades de este tipo aún se encuentra limitado, pero no se ha detenido y la exención puede actuar como motor para su expansión.

Ante este panorama, el fisco rionegrino cuenta con múltiples opciones para el tratamiento fiscal de los vehículos, por lo que el fin extrafiscal puede ser abordado desde distintas perspectivas considerando los antecedentes y las experiencias de otras jurisdicciones. La implementación de exenciones parciales, alícuotas diferenciales e incluso el establecimiento de tributos ambientales representan tales opciones.

En definitiva, la exención implementada por la provincia de Río Negro representa un paso más en la profundización del compromiso con el medio ambiente, en concordancia con los lineamientos nacionales e internacionales en torno a la temática. Si bien los beneficios ambientales son el objetivo primordial de esta política, como se mencionó en el texto, se debe considerar su sostenibilidad económica a largo plazo. Por otra parte, sería conveniente coordinar los beneficios fiscales nacionales y provinciales para crear un marco normativo armónico y coherente.

Finalmente, es necesario que la efectividad de la política esté acompañada por un procedimiento claro y accesible para el contribuyente. Esto implica una comunicación efectiva de los requisitos y pasos para acceder al beneficio, lo que facilitará su comprensión y establecerá una conexión directa con el ciudadano. La experiencia adquirida posiblemente contribuya a comprender sus efectos y los ajustes que sean necesarios realizar.

REFERENCIAS

Referencias bibliográficas

García Belsunce, H. A. (Dir.). (2009). *Tratado de tributación*. Tomo 1: Derecho tributario (Vol. 2). Astrea.

García Vizcaíno, C. (2019). *Manual de derecho tributario* (3.^a ed.). Abeledo Perrot.

Sabaíni, J. C., & Morán, D. (2013). *Política tributaria y protección del medio ambiente: Imposición sobre vehículos en América Latina* (Serie Macroeconomía del Desarrollo, N.º 132). CEPAL.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5377/LCL3732_es.pdf

Tamayo Sáez, M. (1997). El análisis de *las políticas públicas*. En R. Bañón & E. Carrillo (Eds.), *La nueva administración pública* (pp. 281–312). Alianza Universidad.

Villegas, H. B. (2021). *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario* (1.^a ed.). La Ley.

Villegas, H. B. (2001). *Curso de finanzas, derecho financiero y tributario* (7^a ed. ampliada y actualizada). Depalma.

ACARA. (2022). *Beneficios impositivos híbridos, eléctricos*.
<https://www.acara.org.ar/download/socios/Ins06322.pdf>

Referencias normativas

Constitución de la Nación Argentina (1994, 15 de diciembre).
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>

Constitución de la Provincia de Río Negro (1988, 13 de junio).
https://webadmin.legisrn.gov.ar/wp-content/uploads/2020/09/ConstitucionProvincial-Ed_Dic2019.pdf

Ley L N.º 1284, Impuesto a los Automotores (1978, 17 de enero).

<https://web.legisrn.gov.ar/digesto/normas/documento?id=1978010013&e=DEFINITIVO>

Ley M N.º 5545, Marco Regulatorio y de Fomento para la Movilidad Sostenible en Río Negro (2021, 26 de noviembre).

<https://web.legisrn.gov.ar/digesto/normas/documento?id=2021120015&e=DEFINITIVO>

Ley N.º 5140, Ley General de Cambio Climático (2016, 23 de septiembre).

<https://web.legisrn.gov.ar/digesto/normas/documento?id=2016100005&e=DEFINITIVO>

Ley N.º 5548, Ley Impositiva Río Negro 2022 (2021, 17 de diciembre).

<https://web.legisrn.gov.ar/legislativa/legislacion/documento?id=10526>

Resolución ART N.º 12/2022 (2022, 5 de noviembre). Agencia de Recaudación Tributaria, Río Negro.

<https://agencia.rionegro.gov.ar/download/archivos/00015428.pdf>

Digesto de normas técnico-registrales. Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios.

https://www.dnrpa.gov.ar/concursos_publicos/digesto04-09-2017/T2C3S5.htm

ANEXO I

DATOS PROPORCIONADOS POR LA AGENCIA DE RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE RÍO NEGRO MEDIANTE CORREO ELECTRÓNICO DETERMINANTES DE LA BASE IMPONIBLE

N°	MTM-MODELO	GRUPO-TIPO	MODELO AÑO	VALUACIÓN 2022
1	SCOOTER	C1-33	2021	\$ 157.500,00
2	SCOOTER	C1-33	2022	\$ 279.300,00
3	TRICICLO DE CARGA	C1-35	2022	\$ 481.485,00
4	MOTONETA / SCOOTER	C1-33	2022	\$ 200.000,00
5	SCOOTER	C1-33	2021	\$ 157.500,00
6	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2019	\$ 4.793.100,00
7	TODO TERRENO	A1-12	2020	\$ 6.470.100,00
8	TODO TERRENO	A1-12	2020	\$ 6.470.100,00
9	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2020	\$ 3.119.000,00
10	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2020	\$ 5.408.000,00
11	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 4.703.000,00
12	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.402.000,00
13	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 4.703.000,00
14	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.284.390,00
15	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 4.703.000,00
16	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.402.000,00
17	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.402.000,00
18	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
19	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
20	PICK-UP CABINA DOBLE	B1-46	2021	\$ 11.025.000,00
21	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
22	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
23	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.402.000,00
24	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
25	TODO TERRENO	B1-43	2022	\$ 8.085.220,00
26	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00

27	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
----	-----------------	------	------	-----------------

28	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00
29	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 7.794.930,00
30	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 7.794.930,00
31	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
32	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
33	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
34	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
35	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
36	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
37	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 18.330.000,00
38	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
39	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
40	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
41	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
42	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00
43	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
44	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
45	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
46	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
47	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
48	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 10.602.600,00
49	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
50	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
51	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
52	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
53	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
54	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
55	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
56	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
57	PICK-UP CABINA DOBLE	B1-46	2021	\$ 11.025.000,00
58	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00

59	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
60	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 12.792.000,00
61	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
62	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00

63	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
64	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 6.363.000,00
65	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.284.390,00
66	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00
67	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
68	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
69	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00
70	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
71	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
72	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
73	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
74	PICK-UP CABINA DOBLE	B1-46	2021	\$ 11.025.000,00
75	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 5.384.000,00
76	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
77	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
78	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
79	TODO TERRENO	A1-12	2022	\$ 8.085.220,00
80	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
81	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
82	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 6.363.000,00
83	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 6.363.000,00
84	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.929.000,00
85	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
86	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
87	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 7.944.000,00
88	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
89	SEDAN 4 PUERTAS	A1-5	2022	\$ 4.304.000,00
90	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 7.944.000,00
91	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00
92	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 5.928.000,00

93	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 6.363.000,00
94	RURAL 5 PUERTAS	A1-4	2022	\$ 9.473.837,00
95	CUADRICICLO PESADO PASAJ-L7B	A1-19	2022	\$ 1.883.113,00

96	CUADRICICLO PESADO PASAJ-L7B	A1-19	2022	\$ 1.883.113,00
TOTAL				\$ 571.329.928,00

ANEXO II

DATOS PROPORCIONADOS POR LA AGENCIA DE RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DE RÍO NEGRO MEDIANTE CORREO ELECTRÓNICO PARA EL CÁLCULO DE DÍAS ACTIVOS EN LA JURISDICCIÓN DEL VEHÍCULO Y DEL RESPECTIVO IMPUESTO PROPORCIONAL

Nº	FECHA DE RADICACIÓN	TIPO DE COMBUSTIBLE	CÓDIGO EXENCIÓN	IMPUESTO 2022	DÍAS ACTIVOS	IMPUESTO PROPORCIONAL
1	2022-03-10 00:00:00	H	A-80	5.512,50	297	4.485,51
2	2022-06-23 00:00:00	H	A-80	9.775,50	192	5.142,18
3	2022-06-10 00:00:00	H	A-80	16.851,98	205	9.464,81
4	2022-08-11 00:00:00	H	A-80	7.000,00	143	2.742,47
5	2022-12-19 00:00:00	H	A-80	5.512,50	13	196,34
6	2022-06-02 00:00:00	H	A-80	151.992,51	213	88.697,00
7	2022-06-08 00:00:00	H	A-80	219.995,30	207	124.764,46
8	2022-04-12 00:00:00	H	A-80	219.995,30	264	159.119,89
9	2022-10-07 00:00:00	N	A-80	109.165,00	86	25.721,07
10	2022-03-31 00:00:00	H	A-80	175.057,30	276	132.372,10
11	2022-01-05 00:00:00	N	A-80	164.605,00	361	162.801,11
12	2022-01-25 00:00:00	N	A-80	189.070,00	341	176.638,00
13	2022-01-13 00:00:00	H	A-80	164.605,00	353	159.193,33
14	2022-01-17 00:00:00	H	A-80	149.953,65	349	143.380,34
15	2022-01-13 00:00:00	H	A-80	164.605,00	353	159.193,33
16	2022-01-12 00:00:00	H	A-80	189.070,00	354	183.372,00
17	2022-02-14 00:00:00	H	A-80	189.070,00	321	166.278,00

18	2022-02-16 00:00:00	H	A-80	207.480,00	319	181.331,84
19	2022-03-10 00:00:00	H	A-80	207.480,00	297	168.826,19
20	2022-04-27 00:00:00	H	A-80	385.875,00	249	263.240,75

21	2022-03-18 00:00:00	H	A-80	207.480,00	289	164.278,68
22	2022-02-25 00:00:00	H	A-80	150.640,00	310	127.940,82
23	2022-04-25 00:00:00	H	A-80	189.070,00	251	130.018,00
24	2022-04-05 00:00:00	H	A-80	207.480,00	271	154.046,79
25	2022-07-08 00:00:00	H	A-80	282.982,70	177	137.227,23
26	2022-05-20 00:00:00	H	A-80	207.480,00	226	128.467,07
27	2022-05-26 00:00:00	H	A-80	207.515,00	220	125.077,53
28	2022-04-06 00:00:00	H	A-12	188.440,00	270	139.393,97
29	2022-05-06 00:00:00	H	0	272.822,55	240	179.390,17
30	2022-05-04 00:00:00	H	A-80	272.822,55	242	180.885,09
31	2022-04-29 00:00:00	N	A-80	207.480,00	247	140.404,27
32	2022-05-10 00:00:00	H	A-80	207.480,00	236	134.151,45
33	2022-06-15 00:00:00	H	A-80	207.480,00	200	113.687,67
34	2022-06-07 00:00:00	H	A-80	207.515,00	208	118.255,12
35	2022-05-04 00:00:00	H	A-80	150.640,00	242	99.876,38
36	2022-05-12 00:00:00	H	A-80	150.640,00	234	96.574,68
37	2022-05-24 00:00:00	H	A-80	641.550,00	222	390.203,01
38	2022-06-24 00:00:00	H	A-80	207.515,00	191	108.590,04
39	2022-06-28 00:00:00	H	A-80	207.480,00	187	106.297,97
40	2022-05-30 00:00:00	H	A-80	207.515,00	216	122.803,40
41	2022-07-01 00:00:00	H	0	207.480,00	184	104.592,66
42	2022-07-20 00:00:00	H	A-80	188.440,00	165	85.185,21
43	2022-06-30 00:00:00	N	A-80	207.480,00	185	105.161,10

44	2022-09-21 00:00:00	N	A-80	282.982,70	102	79.080,10
45	2022-07-22 00:00:00	H	A-80	282.982,70	163	126.373,10

46	2022-08-12 00:00:00	N	A-80	207.480,00	142	80.718,25
47	2022-09-05 00:00:00	N	A-80	207.515,00	118	67.087,04
48	2022-08-22 00:00:00	H	A-80	371.091,00	132	134.202,77
49	2022-08-26 00:00:00	N	A-80	207.480,00	128	72.760,11
50	2022-06-30 00:00:00	H	A-80	150.640,00	185	76.351,78
51	2022-08-01 00:00:00	H	A-80	207.480,00	153	86.971,07
52	2022-08-04 00:00:00	N	A-80	207.515,00	150	85.280,14
53	2022-08-19 00:00:00	N	0	207.480,00	135	76.739,18
54	2022-08-31 00:00:00	N	A-80	207.515,00	123	69.929,71
55	2022-09-14 00:00:00	H	A-80	282.982,70	109	84.507,16
56	2022-08-01 00:00:00	H	A-80	282.982,70	153	118.620,15
57	2022-09-19 00:00:00	N	A-80	385.875,00	104	109.947,95
58	2022-09-20 00:00:00	N	A-80	207.515,00	103	58.559,03
59	2022-09-21 00:00:00	N	A-80	150.640,00	102	42.096,66
60	2022-08-09 00:00:00	H	A-80	447.720,00	145	177.861,37
61	2022-08-12 00:00:00	H	A-80	207.515,00	142	80.731,86
62	2022-08-19 00:00:00	N	A-80	188.440,00	135	69.696,99
63	2022-08-29 00:00:00	N	A-80	207.480,00	125	71.054,79
64	2022-07-29 00:00:00	H	A-80	222.705,00	156	95.183,51
65	2022-08-10 00:00:00	N	0	149.953,65	144	59.159,80
66	2022-08-10 00:00:00	N	0	188.440,00	144	74.343,45
67	2022-08-12 00:00:00	N	A-80	282.982,70	142	110.091,90
68	2022-08-17 00:00:00	H	A-80	207.515,00	137	77.889,19
69	2022-08-30 00:00:00	N	A-80	188.440,00	124	64.017,97
70	2022-08-31 00:00:00	N	A-80	207.480,00	123	69.917,92

71	2022-09-22 00:00:00	N	A-80	207.515,00	101	57.421,96
72	2022-09-30 00:00:00	N	A-80	207.515,00	93	52.873,68
73	2022-08-25 00:00:00	N	A-80	207.480,00	129	73.328,55
74	2022-12-22 00:00:00	N	A-80	385.875,00	10	10.571,92
75	2022-09-29 00:00:00	H	A-80	188.440,00	94	48.529,75
76	2022-10-20 00:00:00	N	A-80	150.640,00	73	30.128,00
77	2022-10-26 00:00:00	N	A-80	207.480,00	67	38.085,37
78	2022-10-12 00:00:00	H	A-80	207.515,00	81	46.051,27
79	2022-09-29 00:00:00	N	A-80	282.982,70	94	72.877,74
80	2022-10-20 00:00:00	H	A-80	150.640,00	73	30.128,00
81	2022-11-15 00:00:00	H	A-80	207.480,00	47	26.716,60
82	2022-10-12 00:00:00	H	A-80	222.705,00	81	49.422,21
83	2022-10-05 00:00:00	N	A-80	222.705,00	88	53.693,26
84	2022-10-28 00:00:00	N	0	207.515,00	65	36.954,73
85	2022-11-03 00:00:00	N	A-80	207.480,00	59	33.537,86
86	2022-11-04 00:00:00	N	A-80	207.480,00	58	32.969,42
87	2022-11-18 00:00:00	N	A-80	278.040,00	44	33.517,15
88	2022-10-28 00:00:00	N	A-80	207.480,00	65	36.948,49
89	2022-11-04 00:00:00	N	A-80	150.640,00	58	23.937,32
90	2022-11-25 00:00:00	N	A-80	278.040,00	37	28.184,88
91	2022-12-05 00:00:00	N	0	207.480,00	27	15.347,84
92	2022-12-14 00:00:00	N	A-80	207.480,00	18	10.231,89
93	2022-12-01 00:00:00	N	A-80	222.705,00	31	18.914,67
94	2022-12-16 00:00:00	N	A-80	331.584,30	16	14.535,20
95	2022-06-24 00:00:00	H	A-80	65.908,96	191	34.489,35

96	2022-10-06 00:00:00	H	A-80	65.908,96	87	15.709,81
TO TA L				19.953.642, 41		8.753.748,90