



El Tarifazo en Azul, provincia de Buenos Aires

En el contexto de una alta presión tributaria que pesa sobre el sector, grandes distorsiones de precios generadas por las intervenciones estatales, aumento de costos de producción por causa de las restricciones cambiarias y una fuerte caída de la liquidez del sector a causa de una sequía inédita, las autoridades locales del partido de Azul proponen que los productores asuman un nuevo impuesto por litro de gasoil y un cambio en los criterios utilizados para el cálculo de la tasa vial.

En este sentido la normativa enviada al Concejo Deliberante de Azul propone:

- 1) **Aumentar en términos reales la tasa vial:** el proyecto propone un aumento real de la tasa vial, a partir de un cambio los criterios utilizaos para el cálculo del valor de la tasa.
- 2) **Una nueva tasa por servicios esenciales, con la que se busca establecer un verdadero impuesto para financiar gastos generales del municipio.**

La intención de las autoridades del partido muestra que pretenden utilizar la tasa vial para aumentar la presión fiscal y al mismo tiempo crear una nueva tasa por servicios esenciales cobrada en función del litro de gasoil, la que terminara instrumentando un mecanismo de transferencias de recursos dentro del partido y desvirtuando las características originales que definen a una tasa de servicios, ocultando en realidad la aplicación de un impuesto disfrazada de tasa.

Cambios en la Tasa vial

Desde hace algunos años se ha venido observando que diferentes partidos en la provincia de Buenos Aires han buscado la manera de lograr que la recaudación por la tasa de caminos pueda servir para financiar también otros gastos generales.

En tal sentido cabe afirmar que una tasa se diferencia de un impuesto porque la primera debe tener una prestación concreta directa y verificable. Asimismo, el valor de la tasa debe guardar proporción con el servicio efectivamente prestado.

Observamos que, para aumentar la recaudación, en algunos partidos como en el de Azul, se legislaron alícuotas progresivas para calcular la tasa vial, y a partir del cambio normativo que están proponiendo, incorporar criterios segmentados en función de la productividad del suelo, a los efectos del cálculo del valor de la tasa.

Cabe afirmar que ambas situaciones planteadas anteriormente alteran el criterio y definición jurídica de tasa de servicio, puesto que el servicio que presta siempre está atado a su valor, y en este caso se obtiene en función de una hectárea, por tanto, el valor del servicio se fija por medio de esta unidad de medida.

Por consiguiente, **no corresponde que, por tener más hectáreas, la tasa efectiva por hectárea deba ser más alta y mucho menos que se segmente el valor de esta en función de criterios productivos.**

Mucho menos teniendo en cuenta que diversos estudios realizados por el INTA, muestran que, tanto para la actividad agrícola como ganadera en la región pampeana, superado una escala mínima, no se observan rendimientos crecientes a escala.

Por tanto, es claro que la intención de cambio de valuación en realidad busca utilizar lo recaudado por la tasa para financiar gastos generales.

Tasa por servicios esenciales

Es más alevoso el caso de esta nueva tasa por servicios esenciales que se pretende instrumentar a partir de 2024. En este caso, se recurrió en forma explícita a la misma confusión narrativa entre tasa e impuesto.

Al igual que en el caso de la tasa vial, también se están usando argumentos que desvirtúan el concepto de tasa para encubrir la creación de un nuevo impuesto, puesto que el servicio que prestan nada tienen que ver con el valor de la tasa que establecen, y mucho menos con la verificación de un servicio directo que se brinde a cambio como contraprestación a quien paga.

La razonabilidad económica de esta tasa pareciera muy lejana puesto que del análisis económico realizado surge que la misma tendrá un impacto equivalente a más del doble de lo que hoy se aplica por el impuesto sobre los ingresos brutos que cobra la provincia de Buenos Aires en el partido de Azul. (ver Impacto adjunto)

Por su parte debe existir una relación lógica y justificable entre el tributo y los beneficios directos que recibirán los contribuyentes, y tal como está diseñada esta tasa, es muy difícil poder asociar en forma directa al beneficiario efectivo del “servicio esencial”, con el sujeto que asume económicamente el pago de la tasa, presentando al mismo tiempo una baja conexión entre el valor del gasoil por hectárea y el valor del costo del servicio que se busca financiar con esta tasa.

Aún más, al analizar la incorporación realizada al proyecto original, proponiendo una segmentación de la tasa, con los mismos criterios utilizados para el cálculo de la tasa vial, deja más a la luz de que estamos en presencia de un verdadero impuesto.

Esta incorporación confirma la total desconexión que tiene la tasa que se pretende legislar con la dimensión del costo del servicio que presta y la posibilidad de que exista una prestación en consonancia a lo que se aporta. También refleja la irracionalidad y la disociación de grabar a un sujeto que aporta por el pretendido servicio, en 1 litro por ha porque produce en un campo del cuartel II, y un sujeto que aporta ½ litro porque está en cuartel X.