

PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO
SUR
REPÚBLICA ARGENTINA

LEGISLADORES

Nº 493

PERÍODO LEGISLATIVO

2016

EXTRACTO BLOQUE F.P.V.- P.J. PROYECTO DE DECLARACIÓN EXPRESANDO SU BENEPLÁCITO AL TRATAMIENTO DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY NACIONAL Nº 24.699 Y LEY NACIONAL Nº 23.966.

Entró en la Sesión _____

Girado a la Comisión _____

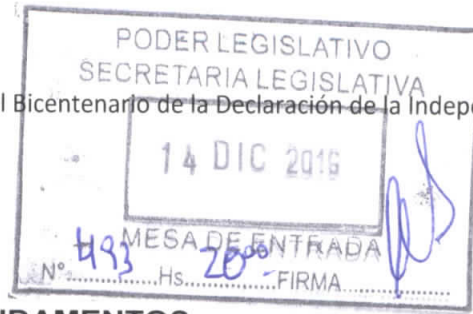
Nº: _____

Orden del día Nº: _____



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE FRENTE PARA LA
VICTORIA

"2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"



FUNDAMENTOS

SEÑOR PRESIDENTE:

Que los trabajadores de vialidad provincial han acercado a mi despacho un proyecto de ley que se encuentra pendiente de tratamiento en la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, el que propone la modificación de los incisos A) y B) del Artículo N° 2 de la ley N24.699; y el Artículo N°19 de la Ley N° 23.966 del impuesto a los combustibles líquidos y al gas natural – Texto Ordenado Decreto N° 518/98.

Que, de la lectura de sus fundamentos, se desprende como con el transcurso de los años se ha ido modificando la distribución del Fondo Vial, produciendo una reducción significativa de los recursos que se asignan a las provincias, hecho que sin duda ha repercutido en la construcción, mantenimiento y mejora de los caminos y rutas provinciales, desnaturalizando de esta manera los recursos que debían garantizar una red vial de integración Nacional.-

Que, la sanción de la ley 23.966 el 1/8/1991, restituye solo parte de los fondos específicos viales con destino a los organismos provinciales de vialidad, incorporando asimismo nuevos sectores beneficiarios de este impuesto.-

Que, la ley N°24.699, no solo elimina la participación de los organismos de vialidad provinciales del impuesto al gas oíl, sino que reduce en un 21% su participación en el impuesto a las naftas.-

Que con el proyecto de ley cuya declaración de interés se solicita, se garantiza un incremento en la participación de los organismos de vialidad provinciales en el Fondo Vial sobre los combustibles líquidos y al gas natural, lo que redundara sin duda en obras viales para nuestra provincia.-

“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinos”



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE FRENTE PARA LA
VICTORIA

"2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"



Que, por los fundamentos expuestos y los que surgen del proyecto de ley que se adjunta, solicito el acompañamiento de mis pares para declarar nuestro beneplácito por esta iniciativa.-

Myriam Noemi MARTINEZ
Legisladora Provincial
Poder Legislativo



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
PODER LEGISLATIVO
BLOQUE FRENTE PARA LA
VICTORIA

"2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional"




LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR
DECLARA

Artículo 1º.- Su beneplácito al tratamiento del proyecto de ley 2921-D-2016 de modificación de los incisos a) y b) del artículo 2º de la Ley nacional 24.699; y el artículo 19 de la Ley nacional 23.966 del Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural, texto ordenado Decreto nacional 518/98, por la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Artículo 2º.- Comunicar a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Artículo 3º.- Regístrese, comuníquese y archívese.


Dr. FEDERICO R. BILOTA IWANDIC
LEGISLADOR F.P.V. - P.J.
PODER LEGISLATIVO



Myriam Noemí MARTINEZ
Legisladora Provincial
Poder Legislativo





2016 - Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional



Honorable
Cámara de Diputados
de la Nación

Buenos Aires, 2 de junio de 2016.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, a los efectos de remitirle copia del Proyecto de Ley N° 2921-D-2016, sobre la modificación a las Leyes N° 24.699 y N° 23.966.

Sin otro particular saludo a Usted muy atentamente.


JUAN MANUEL PEDRINI
DIPUTADO NACIONAL

Al Señor Secretario General de la
FEDERACION ARGENTINA DE TRABAJADORES VIALES
Sr. Carlos Roberto BELTRAN
Av. de Mayo N° 1437 - Piso 2° D y 3° F
S _____ / _____ D

Es indudable que las redes viales constituyen un elemento central en la integración y el desarrollo económico de un país. En primer lugar porque fundan herramientas articuladoras de los grupos humanos dispersos territorialmente, cumpliendo entonces con un importantísimo rol social y luego como ejes de integración del sistema económico de un país, haciendo posible las transacciones entre los espacios geográficos nacionales e internacionales. En este último sentido, podemos decir que las redes camineras constituyen un elemento vertebrador de gran importancia de la estructura económica de los países y de sus mercados, y de las economías nacionales con la economía mundial.

Por este motivo, la existencia de una infraestructura vial adecuada constituye un aspecto central de las políticas de desarrollo, sobre todo cuando se tiene como objetivo el aumento de las exportaciones y la disminución de las desigualdades de desarrollo territoriales. Sabido es que la ausencia de infraestructura vial constituye un obstáculo insalvable para obtener un desarrollo económico sostenible y territorialmente distribuido.

De esta forma los sistemas de caminos se constituyen en vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas.

Cuanto mejores sean las infraestructuras viales, mayores serán las facilidades para implantar en sus proximidades iniciativas productivas, las cuales contarán con mejores condiciones de competitividad. Esto se debe a que una buena infraestructura facilita los crecimientos económicos y sociales mediante incremento de la productividad y la reducción de los costos operativos y de producción, expandiendo la actividad comercial y contribuyendo a la creación de empleo genuino.

A los fines de una mejor interpretación sobre los fundamentos, fines y objetivos que inspiran este proyecto, y dada la complejidad del conjunto de normas relacionadas al mismo, nos permitimos separar el desarrollo de los fundamentos en los siguientes puntos:

Antecedentes Históricos:

En el año 1.932 se sancionó la Ley N° 11.658 conocida como Ley Nacional de Vialidad, por el que se crea un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República.

PERIODOS	TOTAL RECAUDACIÓN	FONDO VIAL	PORCENTAJES
1992	2.469.326.000	222.115.000	8,99%
1993	2.017.009.000	266.263.000	13,20%
1994	2.087.975.000	300.668.000	14,40%
1995	1.787.313.000	257.373.000	14,40%
1996	2.303.333.000	349.459.000	15,17%
1997	4.010.248.000	345.923.000	8,63%
1998	3.692.550.000	319.659.000	8,66%
1999	3.586.276.000	298.963.000	8,34%
2000	3.477.746.000	286.646.000	8,24%
2001	3.766.722.036	254.380.556	6,75%
2002	4.399.982.719	216.933.718	4,93%
2003	4.826.427.650	222.072.006	4,60%
2004	5.223.283.921	228.949.115	4,38%
2005	5.856.617.436	242.898.968	4,15%
2006	6.407.318.000	277.292.147	4,33%
2007	7.297.315.000	352.114.512	4,83%
2008	9.512.716.000	485.801.290	5,11%
2009	11.411.540.000	633.967.142	5,56%
2010	15.103.474.000	874.286.329	5,79%
2011	17.959.521.000	1.108.118.257	6,17%
2012	25.597.056.000	1.558.301.132	6,09%
2013	30.820.485.000	2.052.613.752	6,66%
2014	44.303.313.000	2.834.003.610	6,40%
2015	56.292.259.000	3.493.618.341	6,21%
2016	70.365.323.750	4.373.561.000	6,22%

Nota: El total de la recaudación prevista para el año 2016, está confeccionada con un incremento del 25% sobre el total de la recaudación obtenida en el año 2015

A partir de la crisis del 2001/2002, la Federación Argentina de Trabajadores Viales (F.A.T. VIAL), entidad sindical de segundo grado que aglutina a los trabajadores dependientes de

los organismos provinciales de vialidad de todo el país, ante el grave estado de deterioro de la Red Vial en todas las jurisdicciones, ha elaborado y presentado ante las autoridades nacionales y provinciales, numerosos trabajos y documentos relacionados con la necesidad de una mayor participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles con destino a los estados provinciales, por ser el FONDO VIAL, EL UNICO RECURSO DE ASIGNACION ESPECIFICA QUE TIENE SUSTENTABILIDAD HISTORICA EN EL IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES, y proponiendo simultáneamente la implementación de Programas de Fortalecimiento Institucional para las Vialidades Provinciales, tanto en lo que respecta a sus recursos humanos, como económicos financieros y tecnológicos, todo ello con el propósito de recuperar la operatividad de los organismos provinciales de vialidad, que en su gran mayoría fueron afectados por la falta de inversión de los últimos años que no le permitieron renovar el parque vial, adquirir herramientas tecnológicas, ni contar con los recursos humanos necesarios y suficientes para atender la demanda en la inspección de obras contratadas y en la conservación y mantenimiento de los caminos provinciales, salvo honrosas excepciones y gracias a los esfuerzos presupuestarios de alguna jurisdicciones.

Por otra parte el Consejo Vial Federal (C.V.F.) órgano creado por el Artículo 12º del Decreto Ley 505/58, que agrupa a la totalidad de los Organismos Provinciales de Vialidad, ha manifestado permanentemente su preocupación por la escasa participación del FONDO VIAL en el Impuesto a los Combustibles para financiar las inversiones imprescindibles en las tareas de conservación y mantenimiento de la Red Provincial de Caminos.

Estos inconvenientes afectan negativamente las posibilidades de un desarrollo armónico y sustentable de las provincias y las localidades del interior, que postergan indefinidamente legítimas aspiraciones de contar con una red vial segura entre los pueblos y las regiones del interior argentino, destacando que el estado de deterioro y la falta de conservación y mantenimiento que sufre la Red Vial Argentina, tiene una incidencia directa en las posibilidades de crecimiento de las economías regionales como única alternativa para generar empleo genuino y resolver los graves problemas producidos por la exclusión social que golpea a nuestro pueblo.

Conservación de las Redes Viales Provinciales:

Las Obras Viales, luego de su inauguración necesitan casi de inmediato una fuerte y sostenida política de mantenimiento y conservación para cuyos fines las Vialidades Provinciales, carecen totalmente de recursos económicos para proteger adecuadamente el patrimonio vial para las futuras generaciones, demostrando en los hechos que si bien la

CONSERVACION NO SE INAUGURA, resulta imprescindible su ejecución por las consideraciones descriptas.

Por lo tanto la política Vial debe definirse necesariamente como una política de Estado donde la Nación planifique el desarrollo de las regiones en un sentido macro y las Provincias participen con sentido federal para efectuar inversiones en las redes viales Nacional y Provinciales, de tal manera de asegurar un tránsito confiable y seguro que redundará sobre todo en beneficio del interior del país contribuyendo al desarrollo de los pueblos y a una mejor calidad de vida.

DATOS DE LA RED PROVINCIAL DE CAMINOS AL AÑO 2016

AÑOS	PAVIMENTOS	MEJORADO	TIERRA	TOTAL
1985	29.684	31.993	112.386	174.063
1989	30.665	35.310	108.751	174.726
1993/1994	33.557	28.952	118.416	180.925
1996/1999	38.537	44.019	110.055	192.612
2001	38.796	4.485	108.231	191.812
2004/2005	41.226	34.210	117.404	192.840
2006	41.908	41.320	118.208	201.435
2009	52.002	42.829	111.685	196.517
2013	44.861	39.234	114.194	198.289
2014	45.173	39.799	113.317	198.289

Nota: A la información citada precedentemente, corresponde sumar los caminos de la red terciaria o municipal en todo el país, estimada en 350.000 Kilómetros aproximadamente al año 2014.

A la descripción de la Red Provincial de Caminos (198.289 Kilómetros al Año 2014), hay que sumar aproximadamente 350.000 Kilómetros de la Red Rural (Datos aportados por el Consejo Vial Federal), llegando aproximadamente a los 550.000 Kilómetros de Caminos Provinciales en todo el país, lo que resulta una inversión sumamente significativa en las tareas de mantenimiento y conservación para garantizar la transitabilidad a los usuarios del camino, haciendo notar que tales tareas requieren de un equipamiento vial a la gran mayoría de los Organismos Provinciales de Vialidad.

Estos problemas exceden largamente las posibilidades de solución de parte de los funcionarios y trabajadores viales del sector – no es un problema de gestión – es un grave problema originado por falta de recursos de afectación específica para planificar y organizar adecuadamente los programas de mantenimiento y conservación de la Red Provincial de Caminos a cargo de los Organismos Provinciales de Vialidad, a la ejecución de las Obras Publicas Provinciales y al Desarrollo Eléctrico del Interior.

Este Proyecto de Ley pretende cambiar esta realidad, para que los recursos que se recaudan por la venta de los combustibles, se recuperen en forma gradual y progresiva para los fines determinados en el párrafo anterior, planteando a su vez algo mucho más profundo.

Nos estamos refiriendo a un país diferente, con sentido federal, y en igualdad de oportunidades para sostener un crecimiento económico con un desarrollo armónico y sustentable de nuestras economías regionales, donde el camino, las obras públicas provinciales y la electrificación urbana y rural se constituyen en un factor preponderante para el progreso de las poblaciones del interior del país, en una concepción verdaderamente federal, con un cuerpo robusto y productivo que sea cobijo de actividades que generen desarrollo, y que sean capaz de retener y potenciar a sus habitantes en el lugar donde nacen y así recrear un cuadro de equidad, de inclusión y crecimiento económico.

FONDO PROVINCIAL DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA (F.P.I.P.)

A partir del Año 1991, mediante la sanción de la Ley Nacional N° 23.966 – Título III – IMPUESTO SOBRE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y EL GAS NATURAL - Capítulo IV DE LA DISTRIBUCION, y el ARTICULO 20º), Inciso b), las Provincias de Argentina comenzaron a coparticipar con EL TREINTA POR CIENTO (30%) del total de la recaudación destinada, en función de los porcentuales de distribución vigentes al artículo 3º) Inciso c) y Artículo 4º) de la Ley 23.548 con afectación a obras de infraestructura de energía eléctrica y/u obras públicas.

A continuación se informa la participación del Fondo de Infraestructura Pública sobre el Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural:

PERIODOS	TOTAL RECAUDACION	FONDO DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA	PORCENTAJES
2007	7.297.315.000	176.057.256	2,41%
2008	9.512.716.000	242.900.645	2,55%
2009	11.411.540.000	316.983.571	2,78%
2010	15.103.474.000	437.143.165	2,89%
2011	17.959.521.000	554.059.129	3,09%
2012	25.597.056.000	779.150.566	3,04%
2013	30.820.486.000	1.026.306.876	3,33%
2014	44.303.213.000	1.417.001.805	3,20%
2015	56.292.259.000	1.746.809.171	3,10%
2016	70.365.323.750	2.186.780.606	3,11%

- El déficit histórico en materia edilicia pública amerita la necesidad de revisar los fondos que se movilizan para ello.
- El incremento poblacional, las reformas institucionales se traducen en problemas difíciles de afrontar con los fondos actuales.
- Las provincias tienen en agenda proyectos que no pueden ser ejecutados por falta de financiamiento alejando la meta perseguida cada vez más.
- Esta posibilidad habilita el hecho de generar obras nuevas y/o mantenimiento de construcciones de pequeñas y medianas escalas como:

Salud: centros de salud, hospitales de medianas complejidades.

Seguridad: comisarias, puestos de seguridad y control.

Institucional: edificios gubernamentales.

Educación: refacciones, ampliaciones.

- La obra pública no solo resuelve el problema directo del objeto de la obra, sino también como bien sabemos genera empleo y con ello la inclusión social necesaria para los sectores más vulnerables.

FONDO ESPECIAL DE DESARROLLO ELECTRICO DEL INTERIOR (F.E.D.E.I.)



El Desarrollo Eléctrico del Interior del país constituye un factor preponderante para la radicación de las personas en los pueblos y parajes donde nacieron y crecieron.

El F.E.D.E.I. tiene como finalidad la realización de obras para la generación, subtransmisión y distribución urbana y rural de la energía eléctrica. Estas obras responden a las políticas provinciales de desarrollo energético, contemplando así las necesidades particulares de cada jurisdicción. Los recursos recaudados son transferidos a las jurisdicciones provinciales luego de la aprobación de las obras por el Consejo Federal de la Energía Eléctrica.

La situación actual amerita incrementar los fondos FEDEI en razón de las siguientes consideraciones:

- Insuficiencia de los mismos para financiar obras de infraestructura del plan eléctrico 2013-2033 provincial.
- Los cupos anuales actuales solo permiten la ejecución de obras rurales (500-600 suministros por año).
- El plan de obras prevé para los próximos 4 años una inversión anual promedio superior a los 500 Millones, más de 14 veces lo disponible.
- Desde su origen de estos fondos son para el desarrollo eléctrico del interior, con la clara visión de situar a las provincias en una posición de igualdad de oportunidades frente a los grandes centros más evolucionados.
- La insuficiencia de estos recursos retrasa este proceso, o bien obliga a las provincias a recurrir a endeudamientos que, a la postre, terminan condicionando su desarrollo.

En virtud de lo establecido por el Artículo 20º), Inciso c) de la Ley 23.966, en la actualidad el Fondo Especial de Desarrollo Eléctrico del Interior, coparticipa de un DIEZ POR CIENTO (10%), del VEINTINUEVE POR CIENTO (29%) destinado al sector Provincia (Remanente del 79%) del Impuesto a las Naftas, el que se administra por el CONSEJO FEDERAL DE LA ENERGIA ELECTRICA, DEPENDIENTE DE LA SECRETARIA DE ENERGIA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y se aplicará para lo establecido en el artículo 33º) de la Ley N° 15.336. El Consejo Federal distribuirá los fondos en función de los índices repartidores vigentes o a lo que ese Consejo Federal determine en el futuro.

Periodos	Total Recaudación	Fondo Especial - Desarrollo Eléctrico del Interior	Porcentajes
2007	7.297.315.000	58.685.752	0,80%
2008	9.512.716.000	80.966.882	0,85%
2009	11.411.540.000	105.661.190	0,93%
2010	15.103.474.000	145.714.388	0,96%
2011	17.959.521.000	184.686.376	1,03%
2012	25.597.056.000	259.716.855	1,01%
2013	30.820.486.000	342.102.292	1,11%
2014	44.303.213.000	47.233.935	0,11%
2015	56.292.259.000	582.269.724	1,03%
2016	70.365.323.750	728.926.869	1,04%

Conclusiones:

Los caminos de jurisdicción provincial son mayormente de ripio o tierra y se encuentran pobremente mantenidos, como consecuencia fundamentalmente del desfinanciamiento que sufren los organismos provinciales de vialidad a lo largo del tiempo.

En este contexto, las Provincias mantienen en la mayoría de los casos muy bajos niveles de inversión, supeditando las mismas a la coparticipación Vial Federal (FONDO VIAL). Que como se refleja en los cuadros anteriores, para el año 2016 la distribución del Impuesto a los Combustibles Líquidos y al Gas Natural, este Fondo percibirá solo el 6,22% (aproximadamente \$ 4.373 millones al 31/12/2.016), para atender una red de 198.289 Kilómetros, de caminos de la Red Primaria y Secundaria Provincial. Lo que sumado a los caminos de tierra que corresponden a la Red Rural los cuales son básicos y fundamentales para las poblaciones y economías rurales, que carecen del presupuesto necesario para su mantenimiento, generándose un deterioro creciente, resaltando que los mismos alcanzan una extensión aproximada de 350 mil kilómetros en todo el país.

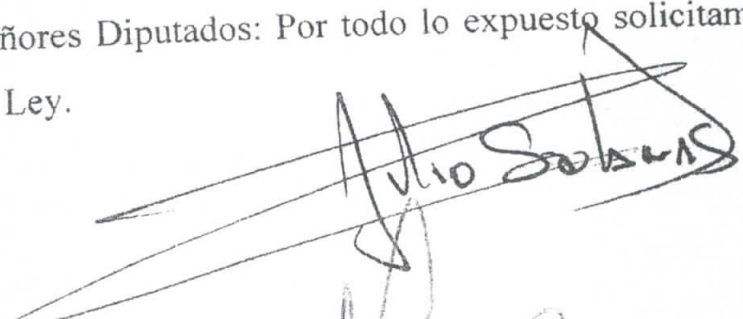
Adicionalmente y aunque no lo hayamos tratado en el presente proyecto, debemos destacar que un mejoramiento en el mantenimiento y calidad en la infraestructura vial será un factor que contribuirá a reducir la tendencia altamente preocupante que en términos de seguridad vial vienen mostrando tanto los indicadores de accidentalidad como de mortalidad. Ese

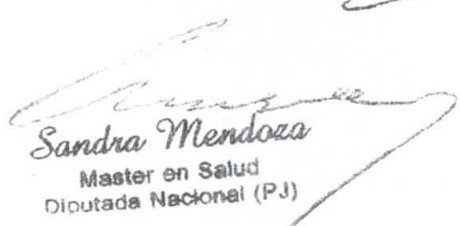
objetivo que no solo compromete al sector público en sus diversas jurisdicciones sino también a toda la comunidad en su conjunto, debe estar presente en cada acción que se encara y debe abarcar todos los aspectos que hacen a la operación y la gestión de carreteras.

Asimismo cabe destacar que con el transcurrir del tiempo se han incorporado aceleradamente nuevas tecnologías para el desarrollo productivo en el sector agropecuario, por ejemplo, el almacenamiento de granos en los denominados "silos bolsa", lo que permite que los camiones de gran porte accedan a los mismos por caminos de la red terciaria que no están preparados para soportar el peso de los equipos de transportes, lo que obliga a los organismos viales a realizar inversiones no previstas para mantener en condiciones de transitabilidad esos caminos. Esta situación se replica en la actividad minera, petrolera, forestal, y en todas las redes viales que hacen al desarrollo productivo del interior del país.

Estos cursos de acción deben ser entendidos como integrantes de una estrategia económica y social más general, lo que no solo redundará con la reducción de costos operativos ligados al transporte, y un desarrollo económico y regional más equitativo, si no que sentará las bases para un crecimiento sostenido y territorialmente distribuido, que a partir de la sanción de esta norma permitirá recuperar gradualmente una parte de los Fondos Viales, incrementar los recursos para la Obra Publica Provincial y el Desarrollo Eléctrico del Interior.

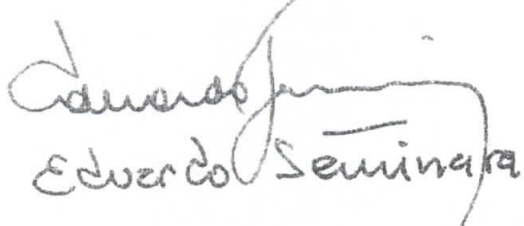
Señor Presidente, Señores Diputados: Por todo lo expuesto solicitamos la aprobación del presente proyecto de Ley.


Julio Solari

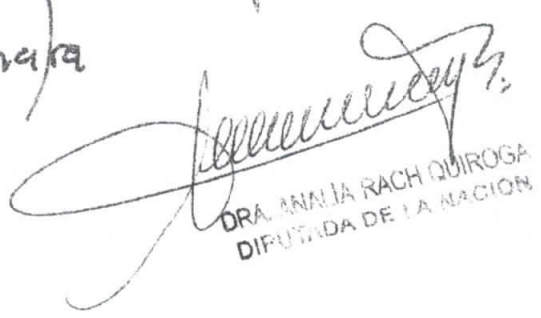

Sandra Mendoza
Master en Salud
Diputada Nacional (PJ)


SORAIRE M. ALICIA
Diputada Nacional
Comisión de Diputados de la Nación.

JUAN MANUEL PEDRIN
DIPUTADO NACIONAL


Eduardo Seminario


Jacqui Ferrero

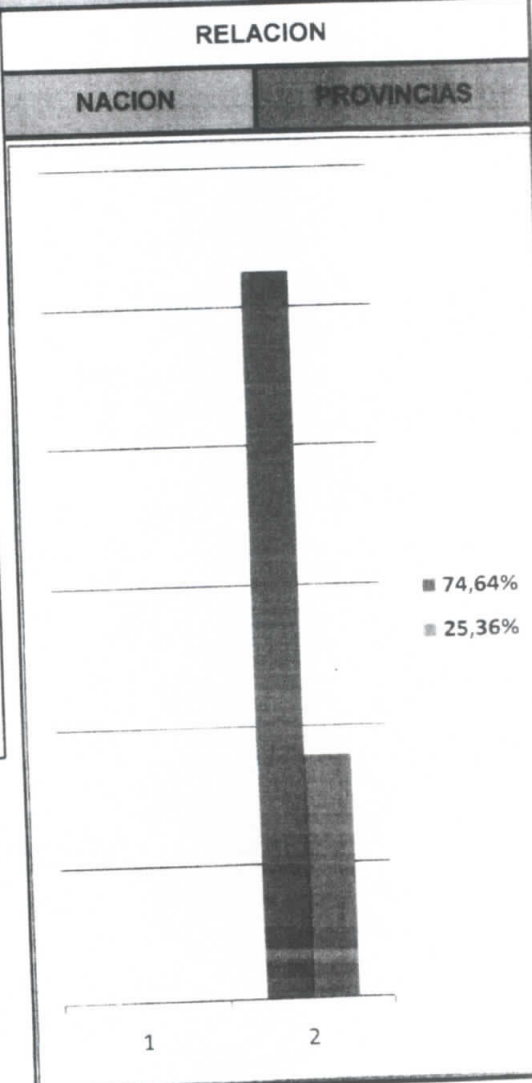
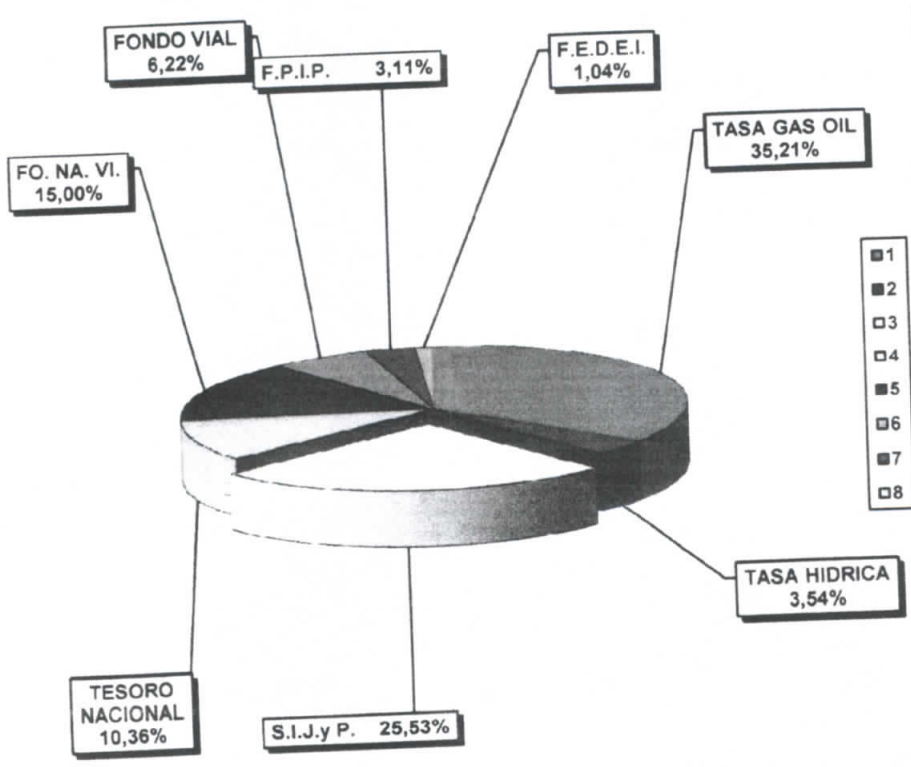

DRA. NATALIA RACH QUIROGA
DIPUTADA DE LA NACION

"A" - "IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y AL GAS NATURAL"

FOLIO 21

ESQUEMA ELABORADO CON DATOS AL 31/12/2015 CON VALORES AL 31/12/2016		Porcentaje de participacion de cada Combustible en la Recaudación Total de Impuestos + Tasas		NACION	PROVINCIAS	
A - Ley 23,966 Modificada por Ley 24,699				11.282.067.500	VALORES DE REFE.AÑO 2015 + 25%	
1	Gas Oil y otros - \$9.025.654.000 + 25%	11.282.067.500	16,03%			9.025.654.000
2	Naftas - \$ 25.453.579.000 + 25%	31.816.973.750	45,22%			
Total Gas Oil y Otros (1) + Naftas (2)		43.099.041.250	61,25%	24.778.411.250	11.282.067.500	
B - Ley 25,414 Modificada por Ley 26,028				24.778.411.250	25%	
3	T.Gas Oil - Fdo.Fid. \$19.822.729.000 + 25%	24.778.411.250	35,21%			11.282.067.500
4	Tasa Hidrica - \$1.990.297.000 + 25%	2.487.871.250	3,54%			
Total Tasa Gas Oil (3) + Tasa Hidrica (4)		27.266.282.500	38,75%			70.365.323.750
TOTAL GENERAL: IMPUESTOS + TASAS		70.365.323.750	100,00%		25%	
NAFTAS		Montos y Pocentajes de la Distribución entre los distintos sectores			31.816.973.750	
I - DISTRIBUCION PRIMARIA:					TASA GAS OIL	
2	Sist. Int. Jub. y Pens.- Ley 24.699 (21%)	6.681.564.488	21,00%	6.681.564.488	19.822.729.000	
2	A distribuir según Ley 23.966 (79%)	25.135.409.263	79,00%		25%	24.778.411.250
TOTAL GRAL. DISTRIB. PRIMARIA NAFTAS (2)		31.816.973.750	100,00%		TASA HIDRICA	
II - DISTRIBUCION SECUNDARIA:					1.990.297.000	
2	I) - TESORO NACIONAL (29%)	7.289.268.686	29,00%	7.289.268.686	25%	
2	II) - FONAVI (42%)	10.556.871.890	42,00%		70.365.323.750	2.487.871.250
2	III) - PROVINCIAS (29%)	7.289.268.686	29,00%		10.556.871.890	7.289.268.686
TOTAL GRAL. DISTRIB. SECUNDARIA NAFTAS (2)		25.135.409.263	100,00%			
III - DISTRIBUCION TERCIARIA:				52.519.183.174	17.846.140.576	
2	Inciso a) 60% Vialidades Provinciales	4.373.561.212	60,00%	74,64%	25,36%	
2	Inciso b) 30% F.P.I.P.(Obras Pub.Pciales)	2.186.780.606	30,00%			
2	Inciso c) 10% FEDEI - Energia Pcial.	728.926.869	10,00%			
TOTAL GRAL. DISTRIBUCION NAFTAS (2)		7.289.268.686	100,00%			

PORCENTAJE DISTRIBUCION POR SECTORES

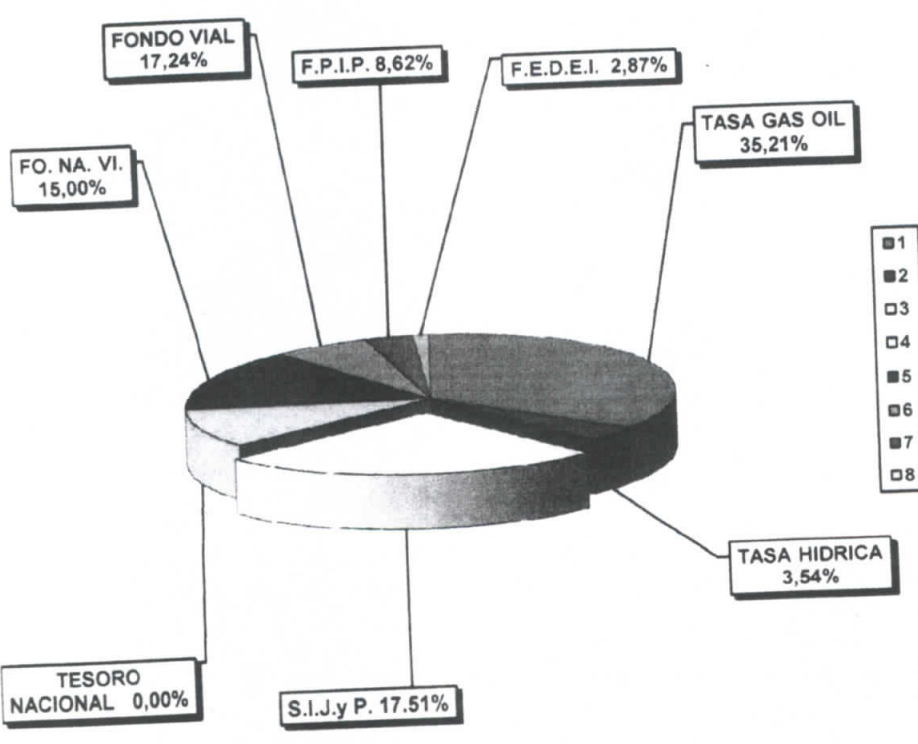


"B" - "IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y AL GAS NATURAL"

ESQUEMA ELABORADOS CON DATOS AL 31/12/2015, CON VALORES DE DICIEMBRE 2016 Y CON PORCENTUALES DE APLICACIÓN AL 01/01/2020	Porcentaje de participacion de cada Combustible en la Recaudación Total de Impuestos + Tasas		NACION	PROVINCIAS
A - Ley 23,966 Modificada por Ley 24,699			5.641.033.750	VALORES DE REFE. AÑO 2015 + 25%
1 Gas Oil y otros - \$9.025.654.000 + 25%	11.282.067.500	16,03%		GAS OIL
2 Naftas - \$ 25.453.579.000 + 25%	31.816.973.750	45,22%		9.025.654.000
Total Gas Oil y Otros (1) + Naftas (2)	43.099.041.250	61,25%		25%
B - Ley 25,414 Modificada por Ley 26,028			24.778.411.250	11.282.067.500
3 T. Gas Oil - Fdo. Fid. \$19.822.729.000 + 25%	24.778.411.250	35,21%		NAFTAS
4 Tasa Hidrica - \$1.990.297.000 + 25%	2.487.871.250	3,54%		25.453.579.000
Total Tasa Gas Oil (3) + Tasa Hidrica (4)	27.266.282.500	38,75%		25%
TOTAL GENERAL: IMPUESTOS + TASAS	70.365.323.750	100,00%		31.816.973.750
NAFTAS				TASA GAS OIL
I - DISTRIBUCION PRIMARIA:				19.822.729.000
Montos y Pcentajes de la Distribución entre los distintos sectores				25%
	6.681.564.488	21,00%	6.681.564.488	24.778.411.250
2 Sist. Int. Jub. y Pens.- Ley 24.699 (21%)	25.135.409.263	79,00%		TASA HIDRICA
2 A distribuir según Ley 23.966 (79%)	31.816.973.750	100,00%		1.990.297.000
TOTAL GRAL. DISTRIB. PRIMARIA NAFTAS (2)				25%
II - DISTRIBUCION SECUNDARIA:				2.487.871.250
	0	0,00%		70.365.323.750
2 I) - TESORO NACIONAL (0,00%)	10.556.871.890	34,30%		10.556.871.890
2 II) - FONAVI (42%)	20.219.571.122	65,70%		20.219.571.122
2 III) - PROVINCIAS (58%)	30.776.443.012	100,00%		
TOTAL GRAL. DISTRIB. SECUNDARIA NAFTAS (2)				
III - DISTRIBUCION TERCIARIA:				
	12.131.742.673	60,00%		
2 Inciso a) 60% Vialidades Provinciales	6.065.871.337	30,00%		
2 Inciso b) 30% F.P.I.P.(Obras Pub.Pciales)	2.021.957.112	10,00%		
2 Inciso c) 10% FEDEI - Energia Pcial.	20.219.571.122	100,00%		
TOTAL GRAL. DISTRIBUCION NAFTAS (2)				

NACION	PROVINCIAS
39.588.880.738	30.776.443.012
56,26%	43,74%

PORCENTAJE DISTRIBUCION POR SECTORES



RELACION

