

Autor: María Celia Mazzini

**FRANQUICIA IMPOSITIVA PARA LA ADQUISICIÓN DE UN
AUTOMOTOR PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
Ley 19.279. Necesidad de reforma del regimen vigente.**

Especialización en Gestión Pública

**Facultad de Ciencias Económicas de la
Universidad de Buenos Aires**

Buenos Aires, 2012

Franquicia impositiva para la adquisición de un automotor para Personas con Discapacidad. Ley N° 19.279. Necesidad de reforma del régimen vigente.

RESUMEN DE LA PROPUESTA:

El Servicio Nacional de Rehabilitación, en tanto Órgano de aplicación de la Ley N° 19.279 debe, de conformidad a sus funciones específicas, no sólo velar por su correcta ejecución, sino además, proponer las modificaciones que tal legislación requiera a los efectos de que los cambios producidos en el contexto económico-social, no causen en consecuencia, la vulneración de la finalidad tenida en miras al momento de su sanción.

En efecto, diversas modificaciones en el contexto económico-social, como reformas legislativas producidas con posterioridad a su sanción, requieren de manera imperiosa un análisis minucioso de los beneficios previstos en la ley mentada, a los fines de proponer las adaptaciones que la realidad requiere para cumplir con aquel fin último que motivara su sanción; esto es: garantizar la igualdad de oportunidades e integración social de la persona con discapacidad.

DIAGNOSTICO:

El Servicio Nacional de Rehabilitación es una Organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Salud de la Nación, rector en materia de discapacidad a nivel nacional, que tiene entre sus funciones la aplicación de la Ley N° 19.279.

La mentada ley tiene por finalidad conceder una franquicia impositiva a favor de las personas con discapacidad para la adquisición de un automotor.

Este beneficio no está previsto para toda la población con discapacidad sino que es únicamente para aquellas personas con discapacidad que no pueden hacer uso del transporte público de pasajeros y que tenga capacidad económica, condición que se

acredita ante la AFIP, para poder comprar y mantener el vehículo.

También pueden adquirir dicho beneficio aquellas Instituciones sin fines de lucro u Organismos estatales que transporten personas con discapacidad, posibilitando la adquisición de un vehículo cuya capacidad no sea inferior a ocho personas sentadas o transportadas en sillas de ruedas o similares.

Conforme surge de la expresión de motivos de la ley en cita, “se establece un régimen que facilita a las personas **lisiadas** la adquisición de automotores producidos en el país” que pretendió reemplazar de las disposiciones que contemplaron la importación de automóviles liberados del lado del derecho a algunas desgravaciones impositivas en el caso de automóviles de producción nacional.

La Ley por entonces proyectada, tuvo en miras “la imprescindible necesidad – y obligación- del Estado, de acudir en ayuda de las personas que, **padeciendo infortunios físicos invalidantes para su deambulación normal**, han menester de tal colaboración para dentro del marco social mediante el ejercicio de una profesión, realización de estudios, o desarrollo de otra actividad útil a la comunidad” (el resaltado me pertenece).

Por otra parte, junto al proyecto de ley se hizo referencia a que se establece una contribución del Estado del 50% del valor del automóvil de categoría intermedia, motivado en que, conforme se desprende de sus términos “**el fin social que se persigue no justifica favorecer la adquisición de los de tipo suntuario**”.

Estas previsiones legales encontraron fundamento en la falta de industria automotriz acorde a las necesidades de la Personas con Discapacidad que exigió en consecuencia, de manera imperiosa, la posibilidad de importar un vehículo adaptado a un precio asequible.

De este manera se equipara el costo del automóvil de producción nacional al de procedencia extranjera y se facilita su adquisición mediante el otorgamiento de préstamos por parte de la Caja Nacional de Ahorro postal, que en los hechos nunca se implementó mediante la pertinente reglamentación.

Sin embargo, los automóviles importados por sus características y detalles de lujo que cuentan en su versión inferior, exceden ampliamente el modelo standard a la que se refiere la ley, permitiendo en los hechos la adquisición de los vehículos suntuosos que justamente la ley pretendió excluir. A los efectos de tal limitación, no resultan eficientes los criterios previstos, en cuanto a la versión standard como versión de menor precio de cada modelo, ni el límite de valor FOB del vehículo, previsto en dólares veintitrés mil (U\$S 23.000).

Asimismo, hace mención a que el esfuerzo financiero que representa al Estado la contribución, que por entonces se propiciaba, “se verá ampliamente compensada con la acción creadora que representará la incorporación de las personas lisiadas a actividades que no podrían desarrollar si careciesen de los medios indispensables para realizarlas”.

Esta finalidad plasmada junto al proyecto de ley, no responde hoy en día a la concepción de Persona con Discapacidad consagrada en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, a la que nuestro país ha adherido¹.

En efecto, se entiende que al ser la discapacidad consecuencia de la interacción del individuo con las barreras sociales, exige acciones positivas del Estado con mayor intensidad con relación al resto de los habitantes.

En tal sentido, cuestionando el modelo médico, se ha dicho que “las personas son discapacitadas no debido a las insuficiencias físicas o mentales, sino por la configuración de una sociedad diseñada por y para personas no discapacitadas...Para el modelo social el centro de interés no es el individuo discapacitado, sino las circunstancias opresoras del entorno social, político y económico en el que viven”².

Esta mirada, exige una actitud activa del Estado, tendiente a subsanar en los hechos, las desventajas que la sociedad misma provoca; acción impulsada por la reforma

¹ El preámbulo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece en el punto e) Reconociendo que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás,”

² DRAKE, Robert F., “Una crítica del papel de las organizaciones benéficas tradicionales”, Barton, Len (comp.) Discapacidad y Sociedad, 163/164.

constitucional de 1994. En efecto, con la incorporación del inciso 23 entre las atribuciones del Congreso, “el camino seguido por la Constitución de los argentinos ha ido incrementando las exigencias para la eficacia de condiciones de igual dignidad³”

De manera alguna puede, el Estado mantener una medida, a los efectos de que las personas con discapacidad “devuelvan” mediante su trabajo o inserción social la “ayuda” dada mediante la franquicia impositiva, sino que solo podrá estar motivada respondiendo a la concepción de persona con discapacidad, que evoluciona y su relación con la vida en sociedad.

Nótese que por el contrario, el propósito de la Convención es el de “promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente”⁴.

A esos fines, nuestro país en tanto Estado Parte en la Convención se compromete a garantizar la accesibilidad, el transporte, y la igualdad de oportunidades entre otras garantías para este grupo desventajado.

A los fines de garantizar el cumplimiento de la finalidad de la ley, se establece además, un sistema de control, en miras de asegurar su correcta aplicación y se encomienda tal función al Servicio Nacional de Rehabilitación.

En este contexto, no sólo el Servicio Nacional de Rehabilitación debe, de conformidad a sus funciones específicas en tanto órgano de aplicación, ejecutar la misma, sino además, debe proponer las modificaciones que tal legislación requiera a los efectos de que los cambios producidos en el contexto económico-social, no causen en consecuencia, la vulneración de la finalidad prevista en la ley.

³ SAID, José Luis, “Régimen federal de gobierno y derecho administrativo”, XXXVI Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública N° 396, Ediciones RAP, Buenos Aires, 2012, 118.

⁴ Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículo 1°.

Cabe tener presente que la creación del Servicio Nacional de Rehabilitación, mediante Ley 18.384, fue motivada fundamentalmente a partir de la epidemia de poliomielitis que se extendió en nuestro país en 1955/56 e impuso la adopción de toda una serie de medidas tendientes a controlar su difusión, a remediar sus secuelas inmediatas y a la recuperación de las personas que a consecuencia de la enfermedad vieron disminuida su capacidad física. Empero, en la actualidad, este Organismo es órgano rector de toda la población con discapacidad conforme su nueva estructura organizativa –Decreto N° 627/2010- y los beneficiarios que pueden acceder a la franquicia impositiva se extiende a las personas con discapacidad que padezcan una alteración mental o intelectual como sensorial o motora, pero siempre que esta le impida o dificulte el uso del transporte público de pasajeros.

Esto representa, otros de los motivos por el cual la ley no se ajusta completamente a las necesidades de la realidad actual y que imponer una pronta modificación e impulsión por parte del Órgano que en tanto rector en la materia, no puede desconocer tales circunstancias que la tornan injusta.

Sin perjuicio de lo expuesto, corresponde tener presente que a través de la modificación incorporada a la ley 19.279 por Ley N° 24.183 se sustituye en todo el texto legal la expresión “lisiados/a/s” por la expresión “persona con discapacidad” incorporando de esta forma a toda la población con discapacidad conforme la definición legal dada por la ley 22431 en cuanto expresa: “...se considera discapacitada a toda persona que padezca una alteración funcional permanente o prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral” (artículo 2º).

En cuanto a la finalidad tenida en miras al momento de la sanción de la ley en análisis, cabe vislumbrar que ésta era la de permitir que las personas con discapacidad pudieran acceder a un automóvil adaptado a sus necesidades especiales.

Corresponde aquí destacar que, el texto original data de 1971, y que en esa época no existía producción nacional de automóviles con los mecanismos de adaptación adecuados (ej. Caja automática) que le permitiera a esa población vulnerable acceder a un medio de transporte.

Tampoco era posible importar un vehículo, por tanto, la sanción de la ley les permitió a modo de excepción, importar un automotor y además, hacerlo con una excepción impositiva, esto es de manera asequible dado que implicaba la deducción de los gastos de importación y demás impuesto que en la actualidad llegan al cuarenta y ocho por ciento (48 %) aproximadamente del valor del auto en el mercado interno.

Luego, mediante la Ley N° 22.499 se sustituye el artículo 3° de la ley N° 19.279, haciéndose extensivo a los vehículos fabricados en el país las exenciones impositivas que se proponen para los de origen extranjero.

Empero, en la actualidad la aplicación de la ley se torna injusta, dado que permite que una persona con discapacidad que puede comprar un automóvil nacional sin la exención impositiva acceda igualmente a la ley comprando importando un automóvil a valor FOB, mientras que aquella que solo puede acceder a través de un sistema de cuotas o crédito prendario no pueda acceder a dicha franquicia impositiva.

Por tanto, resulta imprescindible adoptar una medida que garantice una mayor equidad de tratamiento a toda la población con discapacidad o a una porción de ella que hasta ahora no puede acceder al beneficio así establecido.

En efecto, el beneficio impositivo debería pensarse para aquella población que no puede acceder a un automotor sino a través de la exención impositiva.

Siguiendo este entendimiento, aquella población que accede a un vehículo extranjero de hasta veintitrés mil dólares, puede acceder, claramente y sin efectuar mayor análisis a un vehículo de industria nacional sin necesidad de acceder o de requerir la ayuda del Estado para ello. Esto es, sin la franquicia impositiva.

Aquí, es donde la ley se torna contradictoria y vuelve por otra parte injusta, toda vez que aquella población con discapacidad por no contar con el dinero al contado para la compra del vehículo no puede acceder a la exención mientras que aquella población que puede adquirir un vehículo de industria nacional sin la exención (esto es aún pagando el 21% del Impuesto al valor agregado) cuenta en los hechos con la posibilidad

de adquirir un auto importado a valor FOB (con la exención de los gastos de importación que alcanza el 48% aprox.).

En efecto, si bien la ley contempla una contribución estatal de hasta el cincuenta por ciento (50 %) del valor del automóvil, este beneficio no se está haciendo efectivo en la actualidad, que torna aun mas gravosa la desigualdad.

Finalmente, si bien se contempló mediante la reforma introducida por la Ley N° 22.499 la adquisición de un automotor mediante el pago en cuotas, lo que implicaría paliar aquella desventaja derivada de la necesidad de contar con el dinero a los efectos de acreditar la capacidad económica necesaria para adquirirlo, en los hechos aún no se ha implementado por los inconvenientes en el control y en la compabilidad con los principios instaurados por la ley (como ser la inembargabilidad del automotor).

Con los fundamentos hasta aquí expuestos, motivada en la necesidad de que el Organismo adopte las medidas que resultan de su competencia a los efectos de custodiar la no vulneración de los principios de la ley, y contando con las herramientas adquiridas en la especialización, efectuaré un análisis pormenorizado de los articulados de la Ley N° 19.279 y su Decreto reglamentario N° 1313/93.

Dicho análisis permitirá efectuar observaciones detalladas, y propuestas de mejora o solución a las dificultades que surgen de su aplicación, luego o producto de lo cual se formulará un proyecto de reforma normativa inclusiva de la nueva Ley de franquicia impositiva y su reglamentación.

La medida así propiciada permitirá al Servicio Nacional de Rehabilitación cumplir acabadamente su función en el marco de la políticas públicas a nivel nacional en materia de discapacidad, esto es promover la medidas conducentes a los efectos de garantizar el debido cumplimiento de los derechos de las personas con Discapacidad.

PROPUESTA

FINALIDAD DE LA LEY.

El artículo 1º de la ley en análisis, contempla la finalidad tenido en miras con su sanción al establecer que “Las personas con discapacidad tendrán derecho, en la forma y bajo las condiciones que establezca la reglamentación, a acogerse a los beneficios que por esta ley se les acuerda con el objeto de facilitarles la adquisición de automotores para uso personal, a fin de que ejerzan una profesión, o realicen estudios, otras actividades, y/o desarrollen una normal vida de relación, que propendan a su integral habilitación dentro de la sociedad”.

Por otra parte, teniendo en cuenta la finalidad de la normativa vigente, corresponde señalar que el vehículo a adquirir mediante la franquicia impositiva, es para el uso exclusivo de la persona con discapacidad y que la autorización otorgada a un tercero se efectúa al sólo y único efecto de posibilitar el traslado del beneficiario.

Así, se observa que de la normativa transcrita surge de manera indubitable la finalidad de la norma, encontrándose vedado a los administrados darle un uso al vehículo que contraría la misma.

Sin perjuicio de lo expuesto, es difícil determinar cuando el uso del autorizado a conducir, no estando el beneficio a bordo transgrede la norma, y es plausible de aplicarse la sanción prevista en el artículo 6º que expondremos al analizar el mismo.

Para ello, debe distinguirse el uso entendido como traslado del beneficiario o en ocasión del mismo y así también, diferenciar entre uso personal y uso exclusivo.

En lo que aquí interesa, el artículo 1º quedaría redactado de la siguiente manera:

Artículo 1º.— *Las personas con discapacidad tendrán derecho, en la forma y bajo las condiciones que establezca la reglamentación, a acogerse a los beneficios que por esta ley se les acuerda con el objeto de facilitarles la adquisición de automotores para uso personal,*

a fin de garantizarles la igualdad de oportunidades.

INSTITUCIONES ASISTENCIALES.

Aunque el artículo no los contempla, debería incluirse dentro de los sujetos activos de la exención, como sucede en la práctica, a los Organismos Estatales que transporten personas con discapacidad.

Es decir, mediante una habilitación expresa, permitir no solo el acceso a la franquicia a las Instituciones sin fines de lucro sino también a los Organismo del Estado, ya sea de jurisdicción Nacional, Provincial o Municipal.

Así a los efectos de subsanar dicha omisión, mediante Disposición N° 1772/2009 -por el cual se aprueba el Manual de Procedimiento del Departamento de Automotores-, se dispone en su artículo 2º, las instituciones que pueden resultar beneficiarias de la franquicia impositiva, efectuado la siguiente clasificación en cuatro (4) tipos de Instituciones: “a. Instituciones Asistenciales sin fines de Lucro que hayan obtenido fondos a través del proyecto de transporte institucional del COMITÉ COORDINADOR DE PROGRAMAS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD (Ley N° 25.730); b. Instituciones Asistenciales sin fines de Lucro que presupuestan adquirir el vehiculo con fondos propios de la Institución; c. Organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal que hayan obtenido fondos a través del proyecto de transporte institucional del COMITÉ COORDINADOR DE PROGRAMAS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD (Ley N° 25.730); d. Organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal que presupuestan adquirir el vehiculo con fondos propios de la Entidad”.

Si bien comparto tal diferenciación e inclusión de los Organismo Estatales, considero pertinente a los efectos de no extender una exención impositiva mediante reglamentación a supuestos no previstos, que la ley las contemple expresamente.

Se proyecta, la siguiente redacción de la ley:

Art. 2º.— *Las Organizaciones no gubernamentales, sin fines de lucro lucro y que sean reconocidas por la Autoridad de Aplicación u Organismos del Estado Nacional, Provincial o Municipal, que tengan por objeto la atención de las personas con discapacidad, gozarán también de los beneficios otorgados por la presente.*

LOS DISTINTOS BENEFICIOS PREVISTOS EN LA LEY.

Conforme surge del texto de la ley en análisis, la que establece en su artículo 3º que, a opción del interesado, éste puede solicitar una contribución del Estado para la compra de un vehículo nacional; la exención impositiva para la compra de un vehículo también de origen nacional; o la exención de los impuestos y derechos de importación para la compra de un vehículo de origen extranjero.

Es decir que, los distintos supuestos no están previstos en virtud de la capacidad adquisitiva del peticionante y su familia, o motivado en la discapacidad que le exige un vehículo determinado sino que por el contrario, aquel no debe acreditar motivo alguno de su elección, aún cuando ésta implique mayor erogación o exención por parte del Estado.

a) CONTRIBUCIÓN DEL ESTADO (BONO).

El artículo 3º de la ley N° 19.279, modificado por la ley N° 22.499⁵, establece en el inciso a) lo siguiente: “Los comprendidos en las disposiciones de esta ley podrán optar por uno de los siguientes beneficios para la adquisición de un automotor nuevo: a) Una contribución del Estado para la adquisición de un automotor de industria nacional la que no superará el cincuenta por ciento (50%) del precio al contado de venta al público del automóvil standard sin accesorios opcionales ni comandos de adaptación”.

Por su parte, el artículo 4º (modificado por las Leyes N° 22.499 y N° 24.183⁶), dispuso que el entonces Ministerio de Hacienda emitiría certificados en relación con la contribución estatal a que se refiere el artículo 3, inciso a), a favor de la persona con

⁵ B.O. 24/09/1981.

⁶ B.O. 27/11/1992.

discapacidad o instituciones asistenciales, en la forma que determine la reglamentación y que el rescate de dichos certificados se realizará con imputación a Rentas Generales, a cuyo efecto el Poder Ejecutivo arbitrará las partidas pertinentes en el Presupuesto General de la Nación. Estos certificados debían ser utilizados para el pago de impuestos, según lo establezca la reglamentación.

Cabe destacar que el artículo 3º de dicha norma fue reglamentado a través del Decreto Nº 1.382/1198, norma que quedó abrogada según lo dispuso el artículo 19 del Decreto Nº 1.313/93, el que se reseñará más abajo.

Con fecha 4 de noviembre de 1992, se sancionó la Ley Nº 24.183, que tuvo por objeto efectuar varias modificaciones a la denominada “Ley de Automotores para lisiados”, incorporando la eximición de gravámenes a la importación de automotores de origen extranjero y estableciendo requisitos específicos para acreditar la situación económica de los solicitantes de modo de lograr mayor transparencia en las tramitaciones y concesión de los beneficios y deslindar la posibilidad de importar cajas de transmisión automática y comandos de adaptación, que no se fabrican en el país, para ser incorporados a automotores de origen nacional que serán usados por personas discapacitadas.

A los efectos de establecerse los procedimientos necesarios a los fines de aplicar dichas disposiciones, se dictó el Decreto Nº 1.313/93, cuyo artículo 10, precisó respecto del inciso a) del artículo 3º de la Ley Nº 19.279, lo siguiente: “La contribución a que se refiere el artículo 3º, inciso a) de la Ley Nº 19.279, modificada por las Leyes números 22.499 y 24.183, será la que corresponda al valor del automotor y la caja automática y mecanismos de adaptación vigentes al momento de la entrega al beneficiario del certificado que se instituye por el artículo 13 del presente decreto”.

En atención a la reseña normativa efectuada, si bien no se advierte que los artículos 3º inciso a) y 4º de la Ley Nº 19.279 hayan perdido vigencia, no se aplican en la actualidad por falta de reglamentación sobre los requisitos que los peticionantes deben acreditar para su acceso, más allá del certificado expresamente mencionado en el decreto reglamentario.

Así, el Director General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Producción, ante una consulta efectuada por el Servicio Nacional de Rehabilitación sobre la existencia de partidas presupuestarias asignadas para la mentada contribución Estatal, sostuvo que, si bien lo dispuesto en la Ley N° 19.279 respecto de la emisión del bono se encuentra vigente, no se advierte de las constancias de autos que el mismo se haya vuelto operativo, ni que se haya previsto partida presupuestaria a tal fin (Dictamen N° 205115 del 19 de septiembre de 2009).

En virtud de lo expuesto, y ante reclamos de particulares que pretenden acceder a este beneficio, resulta imperioso efectuar una reglamentación que aunque sin desconocer su operatividad lo torne aplicable, explicitando si en estos casos resulta aplicable la exigencia de la Certificación de Capacidad Económica que otorga la AFIP y en su caso, que parámetros deben tenerse en cuenta al efectuar dicho Órgano estatal tal análisis sobre la capacidad contributiva del beneficiario y su núcleo familiar.

b) EXENCIÓN IMPOSITIVA.

1. Automotor nacional.

El artículo 3, inciso b), luego de la modificación introducida por la Ley N° 24.183, prevé la “Adquisición de un automotor de industria nacional de las mismas características de las indicadas en el inciso anterior con exención de los gravámenes que recaigan sobre la unidad adquirida establecidos por la ley de impuestos internos, texto ordenado en 1979 y sus modificaciones, y la ley de impuesto al valor agregado, texto sustituido por la ley 23.349 y sus modificaciones, en este último caso con el tratamiento previsto en el artículo 41 de la ley de dicho impuesto”.

De la comparación entre ambos beneficios –la contribución del Estado o la exención impositiva- para la compra de un automotor se observa la inequidad que conlleva en su aplicación.

Considero por tanto que, tal diferenciación solo debe responder a la necesidad de la persona con discapacidad, basada en la capacidad adquisitiva del vehículo que se trate. La que debe ser debidamente evaluada por la AFIP al momento de expedir el correspondiente certificado de Capacidad Económica; el que por otra parte, considero debe ser igualmente exigido tratándose de la contribución del Estado –otorgado mediante la extensión del BONO al que se refiere la ley.

2. Automotor extranjero.

Finalmente el artículo 3º de la ley en cita luego de establecer: “Los comprendidos en las disposiciones de esta ley podrán optar por uno de los siguientes beneficios para la adquisición de un automotor nuevo:...”, continúa diciendo...” c) Adquisición de un automotor de origen extranjero modelo standard sin accesorios opcionales, con los mecanismos de adaptación necesarios”.

En tales casos el beneficiario estará exento de los pagos de derechos de importación y tasas portuarias, lo que implica una exención del 48 % aproximadamente, del valor de mercado del vehículo.

Posibilidad de adquisición de un automóvil nacional o de origen extranjero.

Si bien la ley, permite a elección del peticionante de adquirir un automotor nacional o bien importado, como adelantara en la fundamentación de la propuesta, esta posibilidad en la actualidad se torna contradictoria con el requerimiento de capacidad económica suficiente –en su aspecto positivo y negativo- así como la limitación en cuanto al vehiculo a adquirir, esto es: standard de menor precio de cada modelo.

No obstante aquella contradicción, cabe aquí sumar la incompatibilidad con el régimen de Industria Nacional o de Compre Nacional, establecido mediante Ley Nº 25.551⁷.

⁷ B.O. 31/12/2011

Conforme surge del artículo 1º de la mentada ley “La administración pública nacional, sus dependencias, reparticiones y entidades autárquicas y descentralizadas, las empresas del Estado y las sociedades privadas prestadoras, licenciatarias, concesionarias y permisionarias de obras y de servicios públicos, en la contratación de provisiones y obras y servicios públicos y los respectivos sub-contratantes directos otorgarán preferencia a la adquisición o locación de bienes de origen nacional, en los términos de lo dispuesto por esta ley”.

Si bien la exención impositiva no corresponde enmarcarla en estos supuestos a los que se refiere la ley en cita, la prioridad del bien nacional debería imponerse también al caso de franquicia para la adquisición de un auto para personas con discapacidad.

Ello toda vez que, el Estado está renunciando a recaudarlos sus ingresos a los efectos de adquirir un bien (en algunos casos un particular y otros incluso el mismo Estado Nacional, Provincial o Municipal) y no debería armonizar dicho objeto con la finalidad de incentivar la industria nacional.

Entonces, si se va a otorgar la exención impositiva para la adquisición de un bien (automotor) no se entiende porqué razón no se prioriza a aquellos producidos en el país o nacionalizados, a los que se le da el mismo tratamiento (artículo 3 inciso b) Ley N° 19.279).

Máxime si la adquisición de un automotor de origen extranjero implica mayor erogación para el Estado, en tanto debe afrontar los gastos de importación del vehículo. Por otro lado, tampoco encuentra motivación alguna en la necesidad de la Persona con Discapacidad en adquirir un vehículo de las características que solo posee uno importado.

Finalmente, se propicia introducir a la Ley N° 19.279 la siguiente modificación:

Art. 3º.— *Los comprendidos en las disposiciones de esta ley podrán gozar de uno de los siguientes beneficios para la adquisición de un automotor nuevo, según lo determine la Administración Federal de Ingresos Públicos: a) Una contribución del Estado para la*

adquisición de un automotor de industria nacional la que no superará el cincuenta por ciento (50%) del precio al contado de venta al público del automóvil standard sin accesorios opcionales ni comandos de adaptación.

b) Adquisición de un automotor de industria nacional de las mismas características de las indicadas en el inciso anterior con exención de los gravámenes que recaigan sobre la unidad adquirida establecidos por la ley de impuestos internos.

c) Adquisición de un automotor de origen extranjero para aquellos supuestos en que en virtud de su discapacidad, el peticionante requiera características que no cuenten los automotores de origen nacional.

d) Adquisición de un vehículo nacional con exención de los gravámenes mediante el pago en cuotas.

Modelo standard.

Como adelantara en la parte diagnóstica, la ley menciona el modelo estándar a los efectos de establecer un límite en el tipo de vehículo a adquirir mediante franquicia impositiva, el que reitero aquí, en la actualidad deviene a todas luces insuficiente para cumplir con la finalidad tenida en miras.

En efecto, con los cambios producidos en la industria automotriz desde el momento de la sanción de ley, las características de los vehículos de menor valor de cada modelo no constituyen un parámetro eficiente a los efectos de limitar la adquisición de un automotor de un vehículo de lujo.

Debería, por el contrario preverse un límite basado en una determinada categoría de vehículo (ejemplo: colindrada, peso, valor, etc).

Empero, los cambios en tal industria que se producen de manera casi permanente, llevan a que resulte necesario que las limitaciones en las características de los automotores objeto de franquicia impositiva deben ser efectuados mediante

reglamentación y no, en la ley emanada del Congreso, a efectos de facilitar su modificación cuando los cambios tecnológicos lo requieran.

El proyecto de modificación establecerá que se entiende por vehículo estándar “aquellos comprendidos en la Categoría M1”.

CAPACIDAD ECONOMICA.

Limitación positiva y limitación negativa.

Uno de los requisitos establecidos en la ley analizada a los efectos de acceder al beneficio impositivo consiste en el ya mencionado Certificado de Capacidad Económica emanado de la AFIP.

En tal sentido, el artículo 3º, párrafo 7 de ley establece: “La reglamentación establecerá los requisitos que, a estos efectos deberá cumplimentar el solicitante, quien deberá acreditar capacidad económica para afrontar la erogación que le ocasionará la adquisición y mantenimiento del automotor, siempre que ella no sea de tal cuantía que le permita su compra sin los beneficios sin los beneficios de la Ley”.

De su texto se desprende una limitación positiva a los efectos de la Certificación. Esto es, la Persona con Discapacidad que pretenda acceder a la compra de un automotor con franquicia impositiva no debe tener un patrimonio de tal cuantía que le permita acceder al beneficio sin utilizar la franquicia, y por otra parte: una limitación negativa, estos es que no tenga un patrimonio o ingresos tales que no pueda comprar un vehículo aún mediante franquicia y mantenerlo.

Aporte familiar:

Luego, el citado artículo indica: “A tal efecto la autoridad de aplicación ponderará, asimismo, el patrimonio y los ingresos del núcleo familiar que integre el peticionante”.

En efecto, la AFIP con el objeto de evaluar la capacidad económica del solicitante –aunque sólo en su aspecto POSITIVO, esto es que los ingresos seas suficientes para adquirirlo- y no en su aspecto negativo, es decir para denegarla por el exceso de capacidad para hacerlo con franquicia impositiva, toma en cuenta la capacidad del núcleo familiar que aporte en la economía del beneficiario.

Para ello, actualmente – con la sanción de la Resolución General N° 3247/2011 la Administración Federal de Ingresos Públicos tiene en cuenta a familiares no convivientes con el beneficiario pero que, de alguna manera aporten o ayuden a esa – ahora amplia- concepción de familia.

Aun cuando comparto tal medida, toda vez que debe garantizarse la independencia de la persona con discapacidad aún cuando no pueda por sí misma solventar la compra de un vehículo, esta concepción amplia puede en el caso concreto tener dificultades en su aplicación, o configurar consecuencias injustas.

Ejemplo de esto último se da cuando, la persona aún aportante del dinero para la compra del vehículo franquiciado no pueda ayudarlo en otro de los requisitos, esto es acreditar la capacidad de conducción por un tercero, mediante la presentación del respectivo registro de conducir- cuando el beneficiario no pueda conducir por sus propios medios, dado que la convivencia resulta ser una requisito necesario para la conducción por un tercero.

Por otra parte, aun tratándose de familiares convivientes, la ley impone que el vehículo sólo sea utilizado para el transporte del beneficiario, cuando -sin perjuicio de que su adquisición se encuentra motivada en que aquel pueda movilizarse-, el familiar que incluso hizo aportes para su adquisición pueda usarlo eventualmente en el marco de ese vínculo de familia.

INEMBARGABILIDAD.

A los efectos de garantizar el cumplimiento de la finalidad de la ley en cuestión, esto es “el uso por parte de las personas con discapacidad del vehículo adquirido con

franquicia impositiva lo que en definitiva le permite la movilidad y el desarrollo de distintas actividades de la vida en sociedad” no podrá el beneficiario vender dicho automotor, por el término que determina la reglamentación.

Dicha previsión tiene en miras evitar que la compra del vehículo se encuentre motivada en obtener un beneficio económico mediante la venta de manera inmediata o cuanto menos antes del término de 4 años o 30 meses (según el caso) a valor de mercado.

Ello, toda vez que tal disposición anticipada implicaría en los hechos una ganancia por parte de la Persona con Discapacidad o su familia del veintiún por ciento si se trata de un vehículo nacional y de hasta un cincuenta por ciento del valor si se trata de un automóvil de origen extranjero; o bien, beneficiar a los acreedores, al aumentar el patrimonio del beneficiario deudor.

Esta previsión está en un todo acorde a la finalidad de la ley, pero en supuestos específicos como ser la compra del vehículo en cuotas que analizaré en detalle, requiere una evaluación pormenorizada.

Por tal motivo, esto es la imposibilidad de venta del vehículo la AFIP al momento de evaluar la capacidad económica y emitir en consecuencia, el certificado respectivo. Debe analizar si cuenta el peticionante con los ingresos suficientes para la compra y el mantenimiento del vehículo.

Lo antes expuesto, a los efectos de evitar que contraiga deudas como consecuencia de los gastos de mantenimiento del vehículo que no podrían ser ejecutadas por el deudor mediante el embargo de tal vehículo.

SANCIONES

Del texto de la ley (artículo 6º) surge que el beneficiario que infrinja las disposiciones de la normativa vigente, deberá restituir el total de los gravámenes dispensados para la adquisición del automotor, extremo que puede ser verificado -en

cualquier oportunidad- por el Organismo donde presto funciones, en atención a lo dispuesto en los artículos 7º de la ley en cita y 14º inciso 2º del Decreto N° 1313/93.

En tales supuestos, es decir, una vez configurado el incumplimiento que la ley prevé, el Servicio Nacional de Rehabilitación, en tanto órgano de control, debe dictar el acto administrativo pertinente por el cual se revoca la franquicia impositiva oportunamente otorgado y se dispone que el órgano competente –AFIP- perciba los impuestos dispensados al momento de la adquisición del vehículo, en concepto de sanción administrativa.

En algunos supuestos el mal uso es efectuado por los familiares o autorizado a conducir el vehículo y no por el beneficiario. Sin embargo la consecuencia de la infracción es soportada por la persona con discapacidad.

Cabe destacar, que en muchos de los casos, el sujeto activo de la sanción es una persona con discapacidad mental o intelectual, declarada insana y representada por un curador, quien además tiene bajo su resguardo el vehículo, es decir que de manera alguna la persona a la que se le imputa el incumplimiento tiene bajo su esfera de custodia al vehículo franquiciado.

Así, principalmente se vislumbra la injusticia que el texto de la ley y su aplicación en el caso concreto produce, cuando el artículo 6º en el apartado 3º establece: “Sin perjuicio de las medidas dispuestas precedentemente, los infractores perderán definitivamente el derecho a la renovación revista en el artículo 5º inciso c) de la presente”.

Órgano de Aplicación.

La ley misma, establece el Órgano rector en la materia, encargado de su aplicación. El artículo 7º dice: “La Dirección Nacional de Rehabilitación del Ministerio de Salud Pública y Medio Ambiente será la autoridad de aplicación y control de esta Ley”. Actualmente el Organismo competente es el Servicio Nacional de Rehabilitación, órgano descentralizado dependiente del Ministerio de Salud.

La ley establece además que “Los organismos nacionales, provinciales y municipales prestarán toda la colaboración que aquella les requiera y que sea necesaria para el mejor cumplimiento de las disposiciones de la presente”. Dicha previsión guarda coherencia con la estructura organizativa del Servicio Nacional, toda vez que tiene centralizada sus funciones en la Ciudad de Buenos Aires, y requiere a los efectos de facilitar la tramitación de peticiones de personas residentes en el interior del país la posibilidad de delegar determinadas etapas del procedimiento.

En efecto, actualmente, cuando la persona con discapacidad reside en el interior del país, se puede a elección de ésta descentralizar la evaluación personal del peticionante, empero el trámite se encuentra centralizado en el resto de los requisitos, incluso en cuanto a la evaluación cuando a criterio de la Junta Medica requiera una evaluación personal por parte de sus integrantes, el interesado debe concurrir a la sede del organismo. Debería descentralizarse en todos los aspectos posibles, salvo en la resolución final del trámite por tratarse la exención impositiva de un impuesto nacional.

Constancia del régimen en el título del automotor.

Como consecuencia de la imposibilidad de disponer del vehículo por el plazo establecido al efecto de cumplir durante ese período con la finalidad de la ley, ésta contempla en su artículo 9 que “La Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor dejará constancia de la prohibición que establece el artículo 5 en el título de propiedad de cada vehículo adquirido con alguno de los beneficios que acuerda la presente ley, y no autorizará la inscripción de la transferencia de dominio de los citados vehículos, sin previa certificación de la autoridad de aplicación y control que acredite su libre disponibilidad”.

De ello se deriva que es el Registro de la Propiedad Automotor de cada jurisdicción el obligado de dejar constancia de que el vehículo ha sido adquirido bajo el régimen y en consecuencia las prohibiciones de disposición que ello conlleva.

Por tanto el Servicio nacional de Rehabilitación, no toma conocimiento alguno de la existencia de un vehículo dentro del régimen, sino hasta y en los casos en que el

beneficiario pretenda adquirir el símbolo internacional de acceso al que se refiere el artículo 12 de la ley, o bien cuando pretende salir del régimen y debe para ello, solicitar al Organismo el Certificado de Libre Disponibilidad.

En caso de fallecimiento del beneficiario no queda claro, o no surge de la ley la obligación de obtener el certificado de libre disponibilidad a efectos de desafectar el bien de la protección legal que brinda la Ley N° 19.279.

Crédito del Banco Nación.

Con la reforma introducida por la Ley N° 26.280⁸, artículo 8 de la ley N° 19.279, ahora establece “Facúltase al Banco de la Nación Argentina a otorgar préstamos para la adquisición de automotores de fabricación nacional, a los beneficiarios comprendidos en el artículo 3º, limitándose el monto de aquellos al SETENTA POR CIENTO (70%) de la contribución estatal que se otorgue en cada caso.

Este artículo responde a la necesidad de introducir a aquella porción de la población con discapacidad que no puede acceder al beneficio por no contar con capacidad económica suficiente. Empero no se aplica en la práctica toda vez que no se ha reglamentado, y tampoco se ha tornado operativa mediante el dictado de normas internas por parte del Banco de la Nación Argentina.

Cabe hacer notar, que el artículo torna al mencionado banco en obligado al otorgar préstamos para la adquisición de vehículos con franquicia mediante el pago en cuotas, sino que la norma es meramente potestativa de aquel, esto es, faculta a hacerlo pero de manera alguna lo obliga. Como consecuencia de tal opción, a la fecha el Banco no lo ha implementado.

REGLAMENTACION DE LA LEY.

⁸ B.O. 5/9/2007

El artículo 1 del Decreto N° 1313/93, reglamentario de la Ley N° 19.279, establece: “a los efectos de la Ley 19.279, modificada por las Leyes números 22.499 y 24.183, se considera persona discapacitada a la comprendida en los términos del Artículo 2º de la Ley N° 22.431...”.

No obstante, no se prevé entre los requisitos a presentar a los efectos de obtener la franquicia impositiva, el certificado único de discapacidad, establecido a los efectos de acreditar la discapacidad conforme la norma última citada. Resulta entonces, necesario establecer expresamente tal certificación como requisito excluyente para la procedencia del trámite.

Por otra parte, con la nueva concepción de discapacidad, lo que a su vez implicó la adopción de nuevos criterios de discapacidad a través de la Clasificación Internacional del funcionamiento, la Discapacidad y de la Salud (CIF), las juntas para la certificación deben estar conformadas por profesionales de distintas disciplinas (médico, psicólogo y Terapeuta Ocupacional) mientras que la Junta a la que se refiere la Ley N° 19.279 es una junta Médica por lo que ésta misma de manera alguna podría en el mismo acto de evaluación a la que se refiere el artículo 1º y 5º de la ley, certificar la discapacidad.

Lo expuesto, conlleva que una persona que no logre certificar, esto es, ser considerada persona con discapacidad por la junta interdisciplinaria competente (de la jurisdicción del lugar de residencia del peticionante) única con competencia para emitir el Certificado Único de Discapacidad (CUD) pueda en los hechos acceder al beneficio impositivo para la compra de un automotor, que está solo previsto para Personas con Discapacidad (sujeto activo de la ley).

El artículo en análisis continúa diciendo: “que padezca en forma permanente alteraciones considerables que reduzcan su movilidad de manera que le impida o dificulte el uso del transporte colectivo de pasajeros, y que para su integración laboral, educacional, social o de salud y recreativa requiera la utilización de un automotor propio”.

El término “impida o dificulte” empleado por la ley es a todas luces un concepto jurídico indeterminado muy amplio, a los efectos de que que quede sujeto a la interpretación de la junta médica.

Si bien, tal concepto fue objeto de precisión a través de distintas Disposiciones dictadas por el Servicio Nacional de Rehabilitación, considero pertinente su determinación a través del Decreto Reglamentario de la ley, ya que constituye el objeto en sí de la exención.

Luego, el párrafo 2º del artículo en análisis dice “Cuando la naturaleza y grado de la discapacidad impidan a la persona conducir el automotor por sus propios medios, siempre que reúna los requisitos señalados en el párrafo anterior, la autoridad de aplicación autorizará el manejo del automotor por un tercero”.

En muchos casos, como en el supuesto en que se trate de un menor de edad la autorización de UN tercero resulta limitativa de su real integración, por necesitar por ejemplo ser acompañado, y el vehículo por tanto conducido por la madre o padre indistintamente.

El artículo 2º dispone que los interesados deberán presentar su solicitud...con indicación de Nombre y Apellido; Nº de documento; domicilio; Nombre del padre; madre; cónyuge e hijos y personas con las que convive. Ahora bien, a los efectos del trámite de exención impositiva sólo resultan relevantes tales datos si, además de aquella relación de parentesco, conviven con el beneficiario, en tanto esto podría resultar determinante a los efectos de la autorización del tercero que manejará el vehículo en el supuesto de que la persona con discapacidad no pudiera hacerlo.

Sí, en cambio, podría resultar relevante en la presentación respectiva ante la AFIP dado que podría tenerse en cuenta la capacidad de familiares no convivientes a los efectos de acreditar la capacidad necesaria para la adquisición y el mantenimiento del auto cuya franquicia luego tramitará.

Luego dice “La autoridad de aplicación queda facultada para convenir con las autoridades provinciales la delegación del trámite”.

Certificado de Capacidad Económica. Reglamentación.

La reglamentación pone en cabeza de la Administración federal de Ingresos Públicos la facultad de determinar si el peticionante y el grupo familiar en su caso pueden acceder al beneficio. A tal efecto establece que “...deberá expedirse, dentro de los plazos estipulados por el Decreto N° 1883/91, mediante acto fundado estableciendo si el futuro beneficiario y/o su grupo familiar reúne capacidad económica suficiente como para adquirir el automóvil que pretende y para mantenerlo; asimismo, deberá aclarar si el interesado y/o grupo familiar posee una capacidad económica tal que le imposibilite acceder al beneficio”.

Mediante la Resolución General N° 2714 la Administración Federal de Ingresos Públicos, en el marco de la competencia asignada por el Decreto en análisis, estableció los requisitos y condiciones que deben observarse a efectos que este Organismo se pronuncie sobre la mencionada capacidad económica. Y luego mediante Resolución General N° 3247/2011 amplió las personas que podrán aportar para el análisis, sus ingresos, a los efectos de acreditar la capacidad económica para el acceso al beneficio.

Ahora bien, como adelanta al analizar la ley, la AFIP debe expedirse respecto a la posibilidad de que la persona con discapacidad, en virtud de su capacidad económica, pueda acceder al beneficio impositivo sea este el previsto en los incisos a), b) o c) del artículo 3° de la ley. Para ello, dado que el aspecto a espectral a analizar resulta muy amplio –ya que va desde un 50 % al valor de un auto nacional del modelo más económico a un 50 % de un automóvil extranjero que en su versión más económica aun resulta lujoso- el mencionado Organismo se limita a comprobar los ingresos o capacidad económica con un vehículo determinado que el administrado ha elegido previamente mediante la presentación de la Factura Proforma respectiva.

En este estado, considero oportuno señalar que tal comparación no vislumbra en los hechos aquello que la ley efectivamente quiso ponderar. Esto es, si la Persona con Discapacidad puede comprar un vehículo por sus medios o si por el contrario, requiere a tal fin de la exención impositiva.

Por tal motivo, entiendo que, debería la AFIP determinar en virtud de la capacidad económica del administrado, si este puede acceder al beneficio y cual de ellos se corresponden con su efectiva capacidad. En efecto, dicho Órgano de Estado debería señalar, en caso de que determine la inclusión del peticionante a la ley, si éste deberá gozar de la contribución del Estado para la compra de un vehículo nacional o la exención impositiva para la adquisición también de un vehículo nacional. Y cuando en virtud de su capacidad (no suficiente) no pueda acceder a ninguna de tales previsiones, deberá preverse tal certificación para la compra de un vehículo en cuotas, que si bien resultó previsto por la ley, nunca fue reglamentado.

Por último, sólo en los casos en que la persona con discapacidad requiera en virtud de sus necesidades especiales de un vehículo cuya características no se encuentren en el mercado interno, podrá requerir una exención de los derechos de importación y tasas para un automotor de origen extranjero.

Evaluación médica.

La reglamentación indica en su artículo 5º que “La autoridad de aplicación designará una Junta Médica la que determinará si el peticionante -previa evaluación personal y de sus antecedentes médicos...”.

Dado que la Junta Médica a la que se refiere el artículo en cita, funciona en la sede del Organismo (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), el que no tiene delegaciones en las provincias, el requisito de la evaluación “personal” presenta inconvenientes o bien una dificultad para los residentes en el interior del país. Máxime teniendo en cuenta que muchas veces, o por lo menos, aquellos que resultan beneficiarios de la franquicia

impositiva tienen dificultades en su movilidad (no pueden hacer uso del transporte público de pasajeros).

Actualmente, a través de Manual de Procedimiento del Área de Automotores se permite a los peticionantes residentes en el interior optar al completar el formulario de la solicitud de franquicia –el cual reviste carácter de declaración jurada- designar el lugar donde se llevará a cabo la mencionada Junta, quedando no obstante, supeditada la decisión de la concesión o denegación del beneficio, a lo que dictamene a la Junta Médica del Servicio Nacional de Rehabilitación.

Ahora bien, tal posibilidad no se ajusta estrictamente a la exigencia legal, motivo por el cual debe ser revisado, o bien considerado expresamente dicha posibilidad, eliminando la exigencia de la evaluación personal.

Luego el citado artículo expresa: “En caso de duda por razones de **incapacidad correlativa para el manejo eficiente** y seguro del vehículo, la autoridad de aplicación podrá requerir la opinión de otros organismos competentes a ese efecto”.

Al respecto, cabe señalar que la Junta Médica designada a los efectos de la evaluación sobre la movilidad de la persona con discapacidad en relación al uso de transporte público de pasajeros, no resulta competente para determinar la capacidad o incapacidad para el manejo.

Ello se encuentra a cargo de las respectivas jurisdicciones de tránsito, a quienes sí debería informar sobre determinados antecedentes médicos sobrevinientes o bien a los pudieron no tener acceso al momento de la extensión del registro de conducir del peticionante, quienes en base a la nueva documentación aportada podrán revocar o no la licencia oportunamente otorgada.

Plazos.

El artículo 6º del Decreto en análisis establece: “Recibida la solicitud y documentación la autoridad de aplicación deberá expedir dictamen en un plazo de

CINCO (5) días, acerca del cumplimiento o no de los requisitos formales y/o esenciales para la prosecución del trámite...”.

“...la Junta Médica...dentro de los treinta (30) días de producido el dictamen que aprueba el trámite...”

“...Recibido el dictamen de la Junta Médica, la autoridad de aplicación deberá expedirse en el término de CINCO (5) días, otorgando o denegando el beneficio al interesado.”

Estos plazos, resultan de imposible cumplimiento por la necesidad de dar intervención a distintas áreas que el Decreto no contempla.

En efecto, la emisión en sí del acto administrativo que resuelve la concesión o denegatoria del beneficio solicitado, requiere de intervenciones que incluso, están previstas en la Ley Nacional de Procedimientos Administrativo. En efecto, dicha ley requiere el dictamen jurídico previo a la emisión del acto, como requisito del procedimiento, cuya ausencia afectaría la validez del acto.

El ejemplo señalado pretende plasmar que los plazos previstos en el Decreto no pueden cumplirse.

El procedimiento interno descrito resultó reglamentado a su vez por la Disposición que aprueba el Reglamento de funcionamiento interno del Departamento de Automotores área con responsabilidad primaria en la tramitación de la franquicia-. Empero no podría mediante una norma de inferior jerarquía modificarse los plazos previstos en un Decreto.

Por tanto, considero pertinente, la modificación de tales plazos, y que su determinación quede sujeta al criterio del Órgano de aplicación, en tanto es la autoridad idónea a los efectos de establecer los tiempos de cada una de las áreas intervinientes de conformidad a su estructura organizativa.

Limitación del vehículo a adquirir.

1. Vehículo Standard: Conforme expresa el artículo 11: A) “La exención establecida en el inciso c) del Artículo 3º, de la Ley Nº 19.279, modificada por su similar Nº 22.499, está referida exclusivamente al automotor de origen extranjero modelo básico sin accesorios opcionales, con los comandos o mecanismos de adaptación necesarios...”. Esta limitación de auto Standard en la actualidad resulta de imposible cumplimiento toda vez que los automóviles importados poseen en su versión estándar característica de lujo, lo que la ley y su reglamentación pretendieron evitar.

Luego dice en el punto 3) “A los fines de la Ley Nº 19.279 modificada por las Leyes números 22.499 y 24.183 y con relación tanto a los automóviles de fabricación nacional, cuanto a los de origen extranjero, considérase: a) Automóvil Standard a la versión de menor precio de cada modelo”.

Sin embargo, como adelantara, la norma se torna injusta en el caso concreto toda vez que permite la adquisición de vehículos cuya modelo en la versión de menor valor excede en cuanto a sus características de confort como en el precio a un modelo económico pero con algunos opcionales necesarios o convenientes por cuestiones de necesidad que lo colocan fuera de la ley por no ser estándar (esto es la de menor valor dentro del modelo).

2. Monto del Vehículo: en el inciso c) del artículo 3º, de la Ley Nº 19.279, modificada por las Leyes 22.499 y 24.183, el precio del automóvil no debe superar la cantidad de VEINTITRES MIL DOLARES ESTADOUNIDENSES (U\$S 23.000.-) o su equivalente en otras monedas...”.

El monto previsto, excede ampliamente el precio de automotores de las características descriptas en el punto 1).

Por ello, considero imprescindible modificar, en esta instancia, esto en la reglamentación, los parámetros del vehículo standard, limitando la adquisición con

franquicia a uno de determinadas características, o que pueda encuadrarse en una determinada categoría.

Es decir, eliminar la posibilidad de que el beneficiario adquiriera cualquier modelo del mercado, sino determinada categoría o bien que reúna determinadas características que lo alejen de los modelos de lujo.

Excepción prevista.

Por la índole de la discapacidad y el tipo de adaptación y equipamiento requeridos en razón de la discapacidad o en razón del lugar de residencia resulte necesario adquirir un vehículo de mayor valor. Se prevé que la excepción debe ser evaluada y autorizada por la Junta Médica designada.

Este criterio encuentra sentido en el primer caso, esto es con motivo de la discapacidad y de los comandos o mecanismos de adaptación necesarios. Empero no cabría otorgarle dicha facultad a la junta cuando la excepción encuentra fundamentos en el lugar de residencia, excediendo en estos casos el ámbito de incumbencia técnico. En dicho caso correspondería establecer la competencia del órgano u oficina con responsabilidad primaria (Departamento de Automotores) a juicio fundado de la autoridad de aplicación, previo dictamen obligatorio y unánime de una Junta Médica designada al efecto.

Considero que estos casos de excepción son justamente los que habilitarían la adquisición de un vehículo extranjero, los que resultan mas onerosos e implican una exención mayor y por tanto mayor carga a soportar por el Estado (exención de un 50 % aproximado del valor del mercado).

Dado que la elección del vehículo a criterio del interesado, esto es que no se encuentre motivado en la necesidad de adquirir un vehículo que no se encuentre en el mercado nacional no encuentra fundamento alguno en la actualidad. Máxime cuando la posibilidad de adquirir un vehículo de esas característica y valor cuando no esta

motivado en la discapacidad de la persona implica en la práctica, que pueda adquirir sin la franquicia impositiva, un automotor Standard.

BONO. Reglamentación.

En relación a la Contribución del Estado, me he referido a las dificultades de su implementación en el comentario a los artículos 3 a) y 4 de la Ley.

No obstante, al tratarse de dificultades referidas a la reglamentación del derecho o beneficio debidamente consagrado, a mi entender, requiere un tratamiento pormenorizado y propuestas pertinentes en este punto, esto es, que garanticen su operatividad.

En tal sentido, el Decreto reglamentario debería establecer en casos procede el otorgamiento del Bono por parte del Ministerio de Económica, quien por su parte deberá gestionar las partidas presupuestarias a tal fin, a los efectos de la adquisición del automotor mediante la contribución del Estado.

Tal reglamentación y la normativa que al efecto emita la Administración Federal de Ingresos Públicos permitirá a ésta establecer cuando procede en el caso concreto. Entonces, una vez otorgado el Certificado de Capacidad Económica para la compra con el bono, el peticionante podrá gestionar el trámite ante el Servicio Nacional de Rehabilitación a fin de que este determine dentro de su competencia la inclusión o no del mismo dentro de régimen.

Es decir, que debe preverse expresamente aún en el caso de la Contribución del Estado, la intervención previa de la AFIP, único Organismo con competencias para evaluar y establecer la necesidad del otorgamiento del BONO. Una vez dada su conformidad debería informar al Ministerio de Economía para que efectúe las previsiones de partidas pertinentes.

Capacidad de conducción del vehículo.

Cabe señalar en primer lugar que el artículo 13 del Decreto reglamentario prevé que las personas o instituciones que fueran sujetos beneficiarios de la Ley N° 19.279 deberán acreditar la obtención de su licencia de conducir.

Sin embargo, la misma norma en el artículo 4º antes reseñado, establece que sólo se dará curso a las presentaciones efectuadas por quienes reúnan las condiciones y aptitudes previstas en la Ley de tránsito para conducir vehículos. Por tanto, salvo en los supuestos en los que el vehículo va a ser conducido por un tercero, la persona debe presentar el registro de conducir para la procedencia del trámite.

Esta contradicción debería subsanarse con la exigencia del registro de conducir una vez adquirido el vehículo en aquellos casos en que la persona con discapacidad por no poseer vehículo o por no contar con los mecanismos de adaptación necesarios para su tramitación, no lo tuviera, interpretación esta que más se compatibiliza con la de autovalimiento e independencia de la persona con discapacidad plasmada en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

PROHIBICIÓN DE TRANSFERENCIA:

Al analizar la ley señale que a los efectos de cumplir con su finalidad el artículo 5º estableció una limitación temporal a la posibilidad de disponer el vehículo adquirido con franquicia.

Por su parte y en lo que aquí interesa, la reglamentación dispuso en el artículo 15, supuestos de excepción que de configurarse habilitarían la disposición del bien antes de cumplido el plazo legal, previa obtención del certificado de libre disponibilidad otorgado por el Servicio Nacional de Rehabilitación, una vez constatados tales extremos.

El primer supuesto, previsto en el inciso a) del artículo 15, establece la posibilidad de disponer el vehículo antes del plazo de 4 años o 36 meses según el caso, cuando la persona quede inhabilitada para el manejo del automotor, desde la fecha en

que tal junta determine dicha circunstancia. Al respecto, cabe señalar que la autoridad competente para determinar si una persona puede conducir es aquella que en la respectiva jurisdicción extiende el registro de conducir. Por tanto, esta posibilidad de establecer cuando la persona no puede hacerlo, aún cuando lo haga a los efectos de disponer anticipadamente de su vehículo y ante petición de la parte interesada, excede el marco de incumbencia del Organismo, y de la Junta conformada a los efectos del otorgamiento de la franquicia impositiva, entrando en una esfera de competencia reservada por la provincia y/o delegada a nivel municipal.

El inciso b) del artículo bajo análisis, prevé el supuesto en el cual los herederos o legatarios del titular del vehículo adquirido con franquicia pueden disponer del bien desde la muerte de aquel.

Sin embargo por la amplitud del inciso, se entiende facultativo de los herederos o legatarios liberar el vehículo de la posibilidad de disponer del bien, lo que implica además que es inembargable, aun cuando el beneficiario haya fallecido si los herederos no denuncian y tramitan en consecuencia la liberación del régimen una vez producido el deceso.

Adquisición de automotor mediante pago en cuotas.

Con la reforma de la Ley N^o 24.844⁹ se introduce la posibilidad de adquirir un vehículo a través de la franquicia impositiva mediante la modalidad del pago en cuotas. Sin embargo, esta modalidad nunca fue reglamentada, y aun cuando no es necesaria su reglamentación para que el derecho allí consagrado sea operativo, surgen inconvenientes en cuanto a la determinación de los requisitos necesarios para su otorgamiento.

En efecto, el artículo 1 de la ley modifica la Ley N^o 19.279 incorpora un párrafo a su artículo 3^o, el que ahora prevé para este supuesto de compra en cotas que el

⁹ B.O. 17/7/1997.

solicitante deberá acreditar la capacidad de endeudamiento y podrá ser afectado por contrato de prenda.

Añade el mentado artículo, que en este supuesto el automotor así adquirido no estará sujeto a la inembargabilidad a que se refiere el artículo 5 de la Ley N° 19.279.

Inconvenientes que surgen de tales requerimientos:

1. Capacidad de endeudamiento:

Como mencionara al tratar el punto “certificación de la capacidad económica”, la Administración Federal de Ingresos Públicos debería establecer a que beneficio puede acceder la persona con discapacidad en virtud de su capacidad económica.

Es decir que, por las características de la franquicia –exención impositiva- los distintos tipos previstos, no pueden de manera alguna quedar supeditados a la opción del beneficiario. Esto es, la potestad de elegir una contribución del Estado del 50 % o una exención del 21% o bien, la adquisición en cuotas, sino que los distintos beneficios deben pensarse en virtud de las posibilidades de la persona con discapacidad.

Por tanto, evaluada la Capacidad económica por la AFIP, y una vez determinada por ésta que la persona no tiene capacidad para comprar el vehículo con la contribución Estatal, podrá evaluar la capacidad de endeudamiento y en su caso, emitir la correspondiente certificación.

Tal evaluación tiene por objeto evitar que el vehículo así adquirido, esto mediante el pago en cuotas, sea objeto de embargo por la falta de pago del crédito otorgado.

Empero, como mencionara, se prevé la embargabilidad de vehículo adquirido mediante el pago en cuotas. Es decir que, en contra de la regla general “inembargabilidad”, instituida a los efectos de garantizar el cumplimiento de la finalidad prevista en la ley, se contempla en este caso, por las características del mismo, la posibilidad de embargar el vehículo.

No obstante, resulta necesario establecer en detalle en que casos y bajo que condiciones procede a los efectos de que mediante esta habilitación legal no se produzca aquello que la ley pretendió evitar: beneficiar al acreedor mediante el incremento del patrimonio del deudor.

Por ello, teniendo en miras que el automotor fue adquirido mediante la ayuda (contribución o exención del Estado), deben adoptarse los mecanismos para que no se vulnere dicha finalidad.

2. PRENDA: Para ello, la prenda solo puede ser prevista a favor de acreedor crediticio, quien solo podrá acceder a la ejecución del vehículo en caso de falta de pago de las cuotas pactadas, y una vez pagado al Estado la Contribución o exención dispuesta.

BIBLIOGRAFIA.

BIASUTTI, Alexandra, "Protección integral de las personas con discapacidad" Fallo Comentado: Corte Suprema de Justicia de la Nación (CS) 2010-10-12 Universidad Nacional de Córdoba c/ Estado Nacional. Editorial LA LEY ON LINE.

BIDART CAMPOS, Germán J., Tratado Elemental de Derecho Constitucional Argentino IA IIA, Nueva edición ampliada y actualizada, EDIAR, 1999-2000.

BIDART CAMPOS, Germán J., "Lo viejo y lo nuevo en el derecho a la salud: entre 1853 y 2003", La Ley Sec. Doctrina, T. 2003-C.

BROGNA, Patricia. "Principios: sustento y meta de la Convención", Jurisprudencia Argentina, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2008, 13.

CLÉRICO, María Laura, "El derecho a la salud de las personas con discapacidad: ¿El argumento del federalismo como acelerador o como freno? Editorial La Ley, Buenos Aires, 2009.

EKMEKDJIAN, Miguel Ángel, Tratado de derecho Constitucional, Constitución Argentina, comentada, y anotada con legislación, jurisprudencia y doctrina, Tomo IV (art. 42 a 86), Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1997.

GELLI, María Angélica, Constitución de la Nación Argentina, Comentada y concordada, 4ta edición ampliada y actualizada, La Ley, Buenos Aires, 2008.

GELLI, María Angélica, "El derecho a la salud. Sujetos obligados y alcance de las obligaciones en el caso G., J. A.", SJA 3/11/2004 JA 2004-IV-558, LexisNexis Jurisprudencia Argentina, 2004.

GELLI, María Angélica, "Competencia Nacional, Provincial y Municipal en materia de poder de policía, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública, Ediciones Especiales Servicio Público, Policía y Fomento, Ediciones RAP, Buenos Aires, 2005, 645.

GHERSI, Carlos A., "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad", Editorial LA LEY 2008-F, 1351.

GONZÁLEZ MORAS, Juan M., "El límite de la responsabilidad del Estado en materia de Derechos Sociales. Cuestiones de responsabilidad del Estado y del Funcionario Público". Ediciones RAP, Buenos Aires, 2008, 745.

IVANEGA, Miriam, "Derechos Sociales y Presupuesto Público" JA 2007-III-1193 – SJA 22/8/2007, LexisNexis N°0003/013389.

IVANEGA, Miriam M., "Las Políticas Públicas Nacionales y el Federalismo Argentino", XXXVI Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública N° 396, Ediciones RAP, Buenos Aires, 2012, 389.

LORENZETTI, Ricardo, "Teoría de la Decisión Judicial". Fundamentos de Derecho, Santa Fe, Rubinzal-Culzoni, 2006

MARIENHOFF, Miguel; Tratado de Derecho Administrativo, T IV, Abeledo Perrot, segunda edición Actualizada, Buenos Aires, 1975.

PETRELLA, Alejandra, "Derecho a la Salud y Responsabilidad del Estado", XXXIV Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública N° 370, Ediciones RAP, Buenos Aires, 2009, 263.

SAMMARTINO, Patricio, "Principios Constitucionales del Amparo Administrativo", Lexis Nexis, Buenos Aires, 2003, 128.

SAID, José Luis, "Régimen federal de gobierno y derecho administrativo", XXXVI Jornadas Nacionales de Derecho Administrativo, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública N° 396, Ediciones RAP, Buenos Aires, 2012, 117.

TENREYRO, María Pamela, "Discapacidad y deberes públicos de actuación positiva". LLNOA 201, 701.