

SESIONES ORDINARIAS

2005

ORDEN DEL DIA N° 2204

COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO DE LAS FACULTADES DELEGADAS AL PODER EJECUTIVO NACIONAL (LEY 25.561)

Impreso el día 29 de abril de 2005

Término del artículo 113: 10 de mayo de 2005

SUMARIO: **Decreto** 1.654/2002. Resolución estableciendo que el Poder Ejecutivo actuó, para el dictado del mismo, en el marco de las facultades que oportunamente se le delegaran por ley 25.561. (93-P.E.-2002.)

- I. Dictamen de mayoría.
- II. Dictamen de minoría.

I Dictamen de mayoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el expediente P.E.-93/02, a través del cual tramita el decreto 1.654/02 y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional, en el dictado del decreto 1.654/2002, actuó dentro del marco de las facultades delegadas por la ley 25.561.

2. Que corresponde el archivo del expediente en relación a la competencia de seguimiento de las facultades delegadas.

3. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Sala de la comisión, 10 de marzo de 2005.

*Jorge M. Capitanich. – Mabel H. Müller.
– Hugo D. Toledo. –*

En disidencia:

Ernesto R. Sanz. – María S. Leonelli.

INFORME

Honorable Congreso:

I) *El decreto 1.654/02*

El decreto 1.654/2002 por el cual se declara el estado de emergencia del transporte aerocomercial

Fue dictado el 4-9-2002 por el Poder Ejecutivo nacional, en ejercicio de las facultades delegadas por la ley 25.561, según surge de sus considerandos.

El servicio público de transporte aerocomercial de cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Los grandes desequilibrios producidos en los últimos años en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó el dictado de la Ley de Emergencia Pública y de Reforma del Régimen Cambiario 25.561, con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional proceda al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional.

En este marco coyuntural se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje.

El sector aerocomercial tiene dentro de sus componentes de costos un alto porcentaje ligado estrechamente a insumos importados, mientras que otros de carácter local se han visto también incrementados, como es el caso de los combustibles.

El Estado nacional se encuentra debidamente informado sobre la situación de crisis que presenta

el mercado de transporte aerocomercial, en el marco de la presente emergencia, no pudiendo absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia que atraviesa.

Conforme lo antedicho, y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, se entiende necesario, entre otras medidas concretas, exceptuar transitoriamente a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los artículos 2º y 3º de la ley 12.988 (texto ordenado por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Particularmente, los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremento del precio en el tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa en el sector de la movilidad del tipo de cambio.

En este estado es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector, dentro del marco de la ley 25.561 y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desfasajes existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias y, por lo tanto, la prestación de los servicios a los usuarios como también la conservación de las fuentes de empleo.

En el marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país como por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de setiembre de 2001.

Los cambios producidos en la forma de comercialización de las aeronaves han representado una mayor participación de la figura del *leasing*, en detrimento de la compra y en tal sentido corresponde asimilar el tratamiento impositivo de ambas figuras, en virtud de tratarse de cuestiones que hacen a la particularidad del mercado más que a decisiones propias de las empresas aerocomerciales.

En tal sentido se propicia considerar incluida en el inciso g) del artículo 7º de la ley de impuesto al valor agregado 23.349 (texto ordenado por el decreto 280 del 26 de marzo de 1997), la adquisición mediante *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

La incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de las empresas y el incremento experimentado en el corriente año hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, disminuyendo en un cincuenta por ciento (50 %) la tasa aplicable del impuesto al valor agregado.

II) *Sustento en la ley 25.561*

La ley 25.561, al recurrir a la delegación de facultades en el Poder Ejecutivo, se inscribe dentro de las herramientas de gobierno que nuestra Constitución Nacional prevé para momentos de emergencia. Es así como la delegación debe tener por finalidad última la superación de la emergencia en la que fue dispuesta y para ello el Parlamento le brinda al Poder Ejecutivo las habilitaciones legales necesarias.

En el caso del decreto 1.654/02, el mismo se enmarca en el artículo 1º de la ley 25.561, en cuanto declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Es de destacar, para futuras experiencias, que las bases de la delegación dispuestas en la ley 25.561 presentan una laxitud considerable, siendo preferible –a los efectos de un seguimiento más eficaz y una menor discrecionalidad por parte del administrador– que el Parlamento actúe con mayor precisión al momento de definir el marco dentro del cual puede ejercerse válidamente la facultad delegada.

III) *Intervención de la Comisión Bicameral ley 25.561 - artículo 20*

Como en toda delegación, quien tiene el poder de delegar también tiene la facultad de reservarse el control sobre el ejercicio de las competencias delegadas. En el caso de las facultades delegadas por la ley de emergencia, el Parlamento se reservó y ratificó para sí la potestad de control frente al ejercicio que de aquéllas hiciere el Poder Ejecutivo. Para ello, en la ley 25.561, se previó la creación de una comisión de seguimiento, asignándosele la función de controlar, verificar y dictaminar sobre todo lo actuado por el Poder Ejecutivo.

No obstante ello, es de destacar que la función de control es inherente al sistema republicano de gobierno y que se trata de una función innata del Poder Legislativo que, por designio constitucional, ejerce el control externo del sector público.

Si corresponde el control parlamentario cuando se trata del ejercicio de facultades propias del Poder Ejecutivo (control externo del sector público), mucho más aún debe considerarse procedente y necesario el control parlamentario del ejercicio realizado por el Poder Ejecutivo de facultades que no le son propias. Tal es el caso de las facultades delegadas por la ley 25.561.

Por todo lo expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en el artículo 20 de la ley 25.561, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

Ernesto R. Sanz.

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 4 de septiembre de 2002.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad a fin de comunicarle el dictado del decreto 1.654 del 4 de septiembre del año 2002 que en copia autenticada se acompaña.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.655

EDUARDO A. DUHALDE.

Roberto Lavagna. – Alfredo N. Atanasof.

Buenos Aires, 4 de septiembre de 2002.

VISTO el expediente S01:0178152/2002 del registro del Ministerio de la Producción, y

CONSIDERANDO:

Que el servicio público de transporte aerocomercial de cabotaje constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme y en igualdad de condiciones para todos los usuarios.

Que es deber del Estado nacional velar por la adecuada prestación de los servicios públicos, preservando la salud no sólo del transporte aéreo, sino también del sistema general de transporte, evitando prácticas ruinosas que tras una efímera ventaja económica para el consumidor, se revelan a la larga contrarias al interés general.

Que los grandes desequilibrios producidos en los últimos años en todos los ámbitos de la economía nacional generaron una situación de crisis general de tal gravedad y magnitud que determinó el dictado de la ley de emergencia pública y de reforma del régimen cambiario 25.561, con el objeto de que el Poder Ejecutivo nacional procediera al reordenamiento, reactivación, crecimiento y reestructuración del sistema económico, financiero, cambiario, social y administrativo del Estado nacional.

Que en este marco coyuntural se vieron afectadas profundamente las empresas aerocomerciales que operan en el sistema de cabotaje.

Que el sector aerocomercial tiene dentro de sus componentes de costos un alto porcentaje ligado estrictamente a insumos importados, mientras que otros de carácter local se han visto también incrementados, como es el caso de los combustibles.

Que a raíz de los acontecimientos ocurridos el día 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América, las empresas de transporte aéreo sufren una grave crisis en cuanto a los seguros obligatorios de dicha actividad, toda vez que las empresas aseguradoras que se dedican a atender al sector aerocomercial han incrementado los costos de las

pólizas, como consecuencia de los nuevos riesgos existentes.

Que las empresas locadoras o dadoras en *leasing* de aeronaves han intimado en muchos casos a las transportadoras a suspender las prestaciones en tanto no posean una garantía integral de los riesgos contra actos de guerra, terrorismo y riesgos asociados.

Que asimismo la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha decidido apelar a sus Estados miembros para que tomen las medidas necesarias, con el objeto de asegurar que la aviación y los servicios de transporte aerocomercial no sean alterados y apoyen las operaciones de las líneas aéreas mediante un compromiso que cubra los riesgos desatendidos por las circunstancias antes mencionadas, hasta tanto se estabilicen los mercados de seguros.

Que si bien el Estado nacional se encuentra debidamente informado de la referida situación, en el marco de la presente emergencia no puede absorber de manera directa el costo de los seguros, pero sí puede aplicar políticas que coadyuven al sector a enfrentar la actual situación de emergencia que atraviesa.

Que conforme lo antedicho y teniendo en cuenta que la cobertura de riesgos aeronáuticos tiene un costo sensiblemente inferior en el exterior, dado que existe una mayor oferta por parte de las empresas aseguradoras extranjeras, se entiende necesario, entre otras medidas concretas, exceptuar transitoriamente a las empresas de transporte aéreo nacional de la obligación de contratar seguros en el país en tanto el interés asegurable sea de jurisdicción nacional, conforme prevén los artículos 2º y 3º de la ley 12.988 (texto ordenado por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Que, particularmente, los motivos de la crisis arraigada en el sector son, entre otros, la restricción crediticia general que impide el financiamiento de la actividad, el incremento del precio en el tipo de combustible utilizado, el aumento en los costos de los seguros y la incidencia directa en el sector de la movilidad del tipo de cambio.

Que en este estado es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector, dentro del marco de la ley 25.561 y, en consecuencia, fijar políticas que coadyuven a compensar los desfasajes existentes, viabilizando la continuidad de las empresas prestatarias y, por lo tanto, la prestación de los servicios a los usuarios, como también la conservación de las fuentes de empleo.

Que en el marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del

país como por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de setiembre de 2001.

Que los cambios producidos en la forma de comercialización de las aeronaves han representado una mayor participación de la figura del *leasing*, en detrimento de la compra, y que en tal sentido corresponde asimilar el tratamiento impositivo de ambas figuras, en virtud de tratarse de cuestiones que hacen a la particularidad del mercado más que a decisiones propias de las empresas aerocomerciales.

Que en tal sentido se propicia considerar incluida en el inciso *g*) del artículo 7º de la ley de impuesto al valor agregado 23.349 (texto ordenado por el decreto 280 del 26 de marzo de 1997), la adquisición mediante *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destinadas a esas actividades, incluidas sus partes y componentes.

Que asimismo resulta conveniente autorizar que los saldos de libre disponibilidad que produzcan las empresas aerocomerciales nacionales puedan ser utilizados para el pago de cualquier impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas relativas al Sistema Único de la Seguridad Social, sobre la base de lo dispuesto en los artículos 28 y 29 de la ley 11.683 (texto ordenado por el decreto 821 del 13 de julio de 1998).

Que la incidencia del combustible aeronáutico en la estructura de costos de las empresas y el incremento experimentado en el corriente año hacen aconsejable un tratamiento impositivo diferencial, disminuyendo en un cincuenta por ciento (50 %) la tasa aplicable del impuesto al valor agregado.

Que en virtud de que las medidas de carácter fiscal propuestas requieren de la sanción de una ley por parte del Poder Legislativo nacional, corresponde instruir al Ministerio de Economía a elevar, en el término de treinta (30) días, un proyecto de ley que contemple las medidas propuestas.

Que por resolución N° 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte se establecieron las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes, que permiten a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros aplicar tarifas mayores o menores hasta un treinta y cinco por ciento (35 %) respecto de aquéllas.

Que la cantidad de pasajeros de cabotaje se redujo considerablemente a pesar de mantenerse los mismos niveles tarifarios.

Que el exceso de oferta en un mercado deprimido por la recesión de la actividad económica por una parte y la existencia de bandas tarifarias que no se ajustan a los costos operativos de las empresas por otro, pueden provocar la existencia de tarifas predatorias de mercado, susceptibles de conlle-

var a una competencia absurda con valores no compensatorios, que a su vez pueden impedir llevar adelante la explotación comercial en condiciones de seguridad y rentabilidad, durante un período razonable.

Que, como consecuencia de lo expuesto, resulta conveniente adecuar las tarifas de referencia y las bandas tarifarias vigentes que sirven de marco para la determinación de los precios al público de los servicios que prestan los explotadores regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a fin de su compatibilización con el actual nivel de los costos de la actividad.

Que mediante el decreto N° 52 del 18 de enero de 1994 se adoptaron como criterio de nacionalidad de las personas jurídicas para ser explotadoras de servicios de transporte aéreo, los preceptos dispuestos por el artículo 2º, punto 4, de la ley de inversiones extranjeras N° 21.382 (texto ordenado por el decreto N° 1.853 del 2 de setiembre de 1993).

Que la condición de nacionalidad está directamente vinculada a conceptos tales como propiedad sustancial, control efectivo, domicilio y asiento principal de negocios.

Que por decreto 204 del 3 de marzo de 2000 se procedió a suspender la aplicación del decreto 52/94 por el término de ciento ochenta (180) días hábiles administrativos a contar a partir del día siguiente al de la publicación de la norma.

Que por decreto N° 1.113 del 27 de noviembre de 2000 se prorrogó la suspensión de la aplicación del decreto N° 52/94 por el término de trescientos sesenta y cinco (365) días hábiles administrativos a contar desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto N° 204/2000.

Que aún subsisten las razones que dieron origen a tal suspensión.

Que se hallan en pleno proceso de revisión tanto la ley N° 17.285 (Código Aeronáutico) como la ley 19.030 (Política Nacional de Transporte Aerocomercial) y atento el proceso de definición, que sobre este aspecto se halla aún en discusión en los foros internacionales, resulta conveniente no avanzar, momentáneamente, en la aplicación de la interpretación dada por el mencionado decreto N° 52 del 18 de enero de 1994.

Que a los fines de preservar los derechos ya adquiridos por los transportadores que se acogieron al régimen interpretativo del decreto N° 52 del 18 de enero de 1994 y mientras no se dicte otra norma que lo sustituya, corresponde mantener la validez de los actos realizados.

Que los Estados Unidos de América han comunicado que por razones de seguridad operacional, se ha dispuesto otorgar la categoría 2 a nuestro país, lo que implica serias restricciones operativas a las empresas nacionales.

Que en razón de lo expuesto, resulta necesario arbitrar las medidas necesarias para que la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción pueda disponer las medidas necesarias para autorizar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en el ámbito de su competencia, en condiciones excepcionales, de manera de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales.

Que la naturaleza excepcional de la situación planteada hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanación de las leyes.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional.

Por ello,

El presidente de la Nación Argentina en acuerdo general de ministros

DECRETA:

Artículo 1º – Declárase el estado de emergencia del transporte aerocomercial que se desarrolla en todo el territorio de la Nación Argentina por operadores nacionales sujetos a la competencia de la autoridad nacional, por el plazo de vigencia de la ley Nº 25.561.

Art. 2º – En el marco de la emergencia dispuesta por el artículo anterior y por el plazo allí previsto las empresas de transporte aéreo nacionales, a partir del 1º de septiembre de 2002, no se encuentran obligadas a contratar seguros aerocomerciales en el país, conforme prevén los artículos 2º y 3º de la ley Nº 12.988 (texto ordenado por decreto 10.307 del 11 de junio de 1953).

Art. 3º – Instrúyese al Ministerio de Economía a elevar, en el término de treinta (30) días, al Poder Ejecutivo nacional un proyecto de ley que contemple las siguientes medidas:

- a) Utilización de los saldos de libre disponibilidad del impuesto al valor agregado de las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros para el pago de cualquier otro impuesto de carácter nacional, así como también de las obligaciones de dichas empresas respecto del Sistema Único de la Seguridad Social;
- b) Inclusión en la exención del inciso g) del artículo 7º de la ley de impuesto al valor agregado Nº 23.349 (texto ordenado por el decreto Nº 280 del 26 de marzo de 1997), de la adquisición mediante *leasing* con opción a compra de aeronaves concebidas para el transporte de pasajeros y/o cargas destina-

das a esas actividades, incluidas sus partes y componentes;

- c) Exención del impuesto al valor agregado de los seguros contemplados en el artículo 2º del presente decreto;
- d) Disminución al cincuenta por ciento (50 %) de la tasa del impuesto al valor agregado sobre el combustible aeronáutico utilizado por las empresas que exploten servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros.

Art. 4º – Autorízase a los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros, a partir de la cero (0) hora del día 1º de septiembre de 2002, a aplicar las tarifas que se aprueban en el anexo I del presente decreto.

Para las rutas o tramos de rutas que no figuren en el anexo I del presente decreto, la tarifa de referencia será calculada en proporción al kilometraje, comparándola con la tarifa de referencia correspondiente a una ruta de distancia similar.

Art. 5º – Las tarifas de referencia establecidas en el anexo I del presente decreto, podrán disminuirse hasta en un veinte por ciento (20 %), solamente en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el pasaje esté emitido dentro de un paquete turístico que incluya alojamiento, traslados terrestres, excursiones y similares; y con una anticipación no menor a los siete (7) días a la iniciación del viaje, por un operador turístico o agencia de viajes habilitada;
- b) Cuando se emita un pasaje con todas las condiciones siguientes: viaje de ida y vuelta, emisión con una anticipación no menor a los diez (10) días de la fecha de iniciación del viaje y estadía mínima de dos (2) pernoctes y máxima de catorce (14) pernoctes.

Art. 6º – Las tarifas comprendidas dentro de la banda tarifaria establecida en el artículo 4º del presente decreto, se reputarán aprobadas por la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a partir de su registro ante dicha autoridad y deberán ser comunicadas a la autoridad citada con una antelación no menor a los siete (7) días hábiles a la fecha de su puesta en vigencia.

Art. 7º – Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a establecer modalidades diferentes a las fijadas en el artículo 4º del presente decreto, en rutas de interés geopolítico, estratégico, turístico o atendiendo a la emergencia aerocomercial del sector.

Art. 8º – Los explotadores de servicios regulares de transporte aéreo interno de pasajeros deberán hacer llegar a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción dentro de los quince (15) días de finalizado cada trimestre calendario, debidamen-

te completado, el formulario que como anexo II forma parte integrante del presente decreto.

Art. 9º – El incumplimiento por parte de las empresas de las obligaciones impuestas por el presente decreto, las hará pasibles de las sanciones previstas en el inciso 19 del artículo 24 del decreto N° 326 de fecha 10 de febrero de 1982.

Art. 10. – Derógase la resolución N° 47 de fecha 13 de diciembre de 2001 del ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte.

Art. 11. – Prorrógase la suspensión en la aplicación del decreto N° 52 de fecha 18 de enero de 1994 desde la fecha de vencimiento del plazo que determinó el decreto N° 1.113 del 27 de noviembre de 2000, hasta el vencimiento del término establecido en el artículo 1º del presente decreto.

Art. 12. – Los actos cumplidos al amparo de la vigencia del decreto N° 52 del 18 de enero de 1994, tienen plena validez.

Art. 13. – Autorízase a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, hasta el vencimiento

del término establecido en el artículo 1º del presente decreto, a aprobar modalidades operativas, afectación de equipo de vuelo y tripulaciones, en condiciones excepcionales, en el ámbito de su competencia, con el objeto de facilitar la presencia de los intereses de nuestro país en los tráficos internacionales.

Art. 14. – Dese cuenta al Honorable Congreso de la Nación.

Art. 15. – Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto N° 1.654

EDUARDO A. DUHALDE.

Alfredo N. Atanasof. – Roberto Lavagna. – Graciela Giannettasio. – Jorge R. Matzkin. – Graciela Camaño. – María N. Doga. – Ginés M. González García. – José H. Jaunarena. – Carlos F. Ruckauf. – Juan J. Alvarez.

Tarifas desde Buenos Aires

Destino	Tarifa referencia	Tarifa máxima
Bahía Blanca	\$ 96,00	\$ 182,00
San Carlos de Bariloche	\$ 187,00	\$ 355,01
Catamarca	\$ 129,00	\$ 245,00
Chapelco	\$ 187,00	\$ 355,00
Comodoro Rivadavia	\$ 125,00	\$ 238,00
Córdoba	\$ 104,00	\$ 198,00
Corrientes	\$ 109,00	\$ 207,00
Esquel	\$ 187,00	\$ 355,00
Formosa	\$ 124,00	\$ 236,00
Iguazú	\$ 134,00	\$ 255,00
Jujuy	\$ 168,00	\$ 319,00
La Rioja	\$ 129,00	\$ 245,00
Mar del Plata	\$ 73,00	\$ 139,00
Mendoza	\$ 135,00	\$ 257,00
Neuquén	\$ 135,00	\$ 257,01

Destino	Tarifa referencia	Tarifa máxima
Posadas	\$ 116,00	\$ 220,00
Puerto Madryn	\$ 125,00	\$ 238,00
Resistencia	\$ 109,00	\$ 207,00
Río Gallegos	\$ 135,00	\$ 257,00
Río Grande	\$ 147,00	\$ 279,00
Rosario	\$ 54,00	\$ 103,00
Salta	\$ 164,00	\$ 312,00
San Luis	\$ 119,00	\$ 226,00
San Rafael	\$ 133,00	\$ 253,00
Santa Fe	\$ 62,00	\$ 118,00
Santa Rosa	\$ 89,00	\$ 169,00
Santiago del Estero	\$ 133,00	\$ 253,00
Tucumán	\$ 150,00	\$ 285,00
Ushuaia	\$ 158,00	\$ 300,00
Viedma	\$ 114,00	\$ 217,00

Tarifas desde Córdoba

Destino	Tarifa referencia	Tarifa máxima
San Carlos de Bariloche	\$ 178,00	\$ 338,00
Mendoza	\$ 64,00	\$ 122,00
Neuquén	\$ 127,00	\$ 241,00
Río Gallegos	\$ 150,00	\$ 285,00
Rosario	\$ 68,00	\$ 130,00
Salta	\$ 93,00	\$ 177,00
Ushuaia	\$ 176,09	\$ 334,00

Empresa:

		Trimestre		Año			
		Cabotaje		International			
		Servicio Propio		Código compartido			
		Regulares	No Regulares	Regulares	No Regulares	Regulares	No Regulares
1. Datos de producción							
Pasajeros Transportados							
PHI (en miles)							
ANO (en miles)							
C.O. (\$)							
Hora Block							
km viajados							
2. Balance de Resultados							
a. Ingresos por servicios							
Total's							
Passenger							
Carga							
Correo							
Otros							
b. Costo de los Servicios Prestados							
c. Costos de Administración							
d. Costos de Comercialización							
Costos Financieros							
Otros							
Perdida/Excedente							
Resulado del Periodo (Trimestre)							
3. Estado Patrimonial							
a. Activo							
Activo Corriente							
Activo No Corriente							
b. Precio							
Precio Corriente							
Precio No Corriente							
c. Patrimonio Neto							

Acciones para el Banda:

Para una mayor competitividad internacional, resulta conveniente "Guardar" la plantilla en formato EXCEL. 97

II

Dictamen de minoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el expediente P.E.-93/02, a través del cual tramita el decreto 1.654/02; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la aprobación del siguiente:

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional, en el dictado del decreto 1.654/2002, no actuó dentro del marco de las facultades delegadas por la ley 25.561.

2. Que la presente resolución no analiza el ejercicio que de las atribuciones del artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional, hiciera el Poder Ejecutivo nacional al dictar el decreto 1.654/2002, por no tratarse de poderes delegados sino de facultades propias del Congreso que deben ser sometidas por mandato constitucional a consideración de la comisión bicameral permanente, pendiente aún de creación. No obstante lo cual, de ser competente, correspondería declarar la nulidad del decreto por haber actuado el Poder Ejecutivo en violación del artículo referido.

3. Que corresponde el archivo del expediente en relación a la competencia de seguimiento de las facultades delegadas.

4. Comuníquese al Poder Ejecutivo, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Sala de la comisión, 10 de marzo de 2004.

María A. González.

INFORME

Honorable Congreso:

Entendemos que el Poder Ejecutivo nacional no ha actuado, en este caso, dentro del marco de las facultades delegadas por el Poder Legislativo en las leyes 25.561 y 25.790.

El artículo 1º de la ley 25.561 no delega facultad legislativa alguna en el Poder Ejecutivo. Este artículo, en cumplimiento de lo ordenado en el artículo 76 de la Constitución Nacional, se limita a definir cuáles son las bases de la delegación de facultades legislativas, que procederá a realizar en otros artículos de la ley. El artículo 1º de la ley 25.561 delinea cuáles son las materias de administración nacional que se encuentran en emergencia, más no dispone delegación alguna.

El artículo 76 de la Constitución Nacional es una norma de carácter prohibitivo: prohíbe la delegación de facultades legislativas en el Ejecutivo nacional de manera clara e inconfundible. Como principio, pues, la delegación de facultades legislativas es inconducente. Luego, la norma establece las excepciones al principio. De tal manera la interpretación de estas excepciones es, por su propia naturaleza, restrictiva. Así, las delegaciones de facultades legislativas han de ser realizadas por el Congreso Nacional, sentando cuáles serán las bases de las delegaciones –lo cual se halla cumplimentado en el artículo 1º de la ley 25.561– y de manera expresa y taxativa.

Una intelección que pretendiera que el artículo 1º constituye una delegación de facultades legislativas, resultaría, entonces, inconstitucional porque admitiría que ha sido intención del legislador generalizar la delegación de sus potestades, lo cual le está vedado de modo terminante por el artículo 76 de la Constitución Nacional. Pero, además, resultaría francamente incongruente con el contenido de la ley que establece delegaciones expresas en sus artículos 2º, 9º, 11, 13, y 15. ¿Qué coherencia puede tener una delegación expresa cuando la misma ya ha sido realizada en forma genérica?

En función de todo lo anterior, no cabe sino concluir que el Poder Ejecutivo nacional sólo puede emitir actos de naturaleza legislativa con fundamento en la delegación de facultades, cuando lo hace dentro del marco taxativo de lo dispuesto en los artículos 2º, 9º, 11, 13, y 15 de la ley 25.561, ya mencionados, y del artículo 4º de la ley 25.790, con las limitaciones y condiciones que éste impone.

Debemos poner de resalto que la doctrina jurídica nacional y comparada, así como la jurisprudencia de todos los tribunales nacionales –y la de todos los tribunales republicanos del mundo– es absolutamente pacífica en cuanto a que las delegaciones de poderes legislativos al Poder Ejecutivo, cuando son admitidas, debe ser realizada de forma expresa, taxativa y excepcional.

Nos encontramos aquí, pues, en presencia del ejercicio espurio, por parte del Poder Ejecutivo, de una facultad legislativa que el Congreso de la Nación no delegó.

Sin perjuicio de lo expuesto, y en relación a lo normado por el decreto sujeto a análisis, cabe resaltar que el mismo no sólo es inconstitucional en cuanto a su aspecto formal (falta de legitimidad para su dictado), sino que también es inconstitucional su contenido, que desconoce normativas de rango superior, como el Código Aeronáutico y la ley 12.988, entre otras.

El artículo 2º del decreto 1.654/2002, autoriza a las empresas de transporte aéreo nacionales a no contratar seguros aerocomerciales en el país a partir del 1º de septiembre de 2002, cuando la ley 12.988 esta-

blece, en su artículo 2º, que está prohibido asegurar en el extranjero a personas, bienes o cualquier otro interés asegurable localizado en jurisdicción nacional, y el Código Aeronáutico en su artículo 192 prevé que el explotador nacional de aeronaves debe tomar un seguro que reúna los requisitos exigidos por la ley 20.091.

Asimismo, no debe dejar de soslayarse que ante una medida cautelar presentada por la Asociación Argentina de Compañías de Seguros, el Juzgado Federal en lo Civil y Comercial N° 6, Secretaría 12, ordenó la suspensión del artículo segundo del decreto 1.55/2002, hasta tanto recaiga sentencia definitiva.

Por último, y en relación con el pretendido fundamento del decreto en cuestión en lo dispuesto por el artículo 99, inciso 3º, de la Constitución Nacional, cabe señalar que esta Comisión Bicameral de Seguimiento de los Poderes Delegados carece de competencia para abocarse a su estudio.

Los decretos que, con fundamento –real o aparente– en el artículo 99, inciso 3º, de la Carta Fundamental dicte el Poder Ejecutivo nacional deben ser evaluados por la Comisión Bicameral cuya creación ordena dicho artículo.

El hecho de que, por las razones políticas que fueran, el Poder Legislativo haya elegido hacer caso omiso de la obligación republicana en que se encuentra de dar cumplimiento a los mandatos constitucionales, instrumentando la creación de dicha Comisión Bicameral, en modo alguno autoriza a extender la competencia que la ley le asigna a esta comisión.

Corresponde, en cambio, que tras diez años de alzamiento por omisión contra la Constitución Nacional, el Honorable Congreso se decida, de una buena y santa vez, a abandonar el rumbo de la componenda de conveniencia con el Poder Ejecutivo y cree la Comisión Bicameral prevista constitucionalmente.

María A. González.