

## Impacto de clasificación SEPYME sobre costos del autotransporte de cargas<sup>1</sup>

### I.- Síntesis

1.- Dado que, como se mencionó en informes anteriores<sup>2</sup>, hace tiempo que **la evolución de los costos del autotransporte de cargas viene superando la evolución de las tarifas** en varios segmentos de actividad, y que **la reforma tributaria prácticamente no genera reducciones de costos durante los primeros dos años de vigencia**<sup>3</sup>, en este documento se presentan **estimaciones de impacto de una eventual modificación** en el encuadramiento del autotransporte de cargas en la clasificación SEPYME, para asimilarlo a los parámetros de facturación previstos para el sector industrial.

2.- Esto **podría generar reducción de costos del autotransporte de cargas dada su alta composición de empresas PyME**, ya que la mayoría de los programas y las políticas específicas para PyMEs, independientemente del nivel del Estado que los impulse, se aplica tomando como referencia la escala de SEPYME.

3.- En el caso de cargas generales Córdoba-Buenos Aires, carga refrigerada Córdoba-Buenos Aires y recolección de leche en la provincia de Córdoba, **la empresa simulada (20 camiones) pasaría a la categoría de empresa pequeña** y, por lo tanto, podría comenzar a **tomar el 100% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias**.

4.- En el caso de transporte de combustibles Córdoba-Buenos Aires, la empresa simulada continuaría en la categoría de empresa mediana tramo 1, pero accedería, por asimilación a Industria, a **tomar el 50% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias**.

5.- El cambio de escala generaría entonces una **reducción de costos totales del 1% en cargas generales, carga refrigerada y recolección de leche**, y del **0.4% en el caso de transporte de combustibles**, en todos los casos en base al simulador de costos del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de CEDAC.

6.- Se trata de **estimaciones de máxima**, ya que **no incluyen el costo financiero** entre el momento en que se paga el impuesto y el momento en que puede tomarse a cuenta del Impuesto a las Ganancias y **supone, además, que la empresa efectivamente obtiene ganancias** que le permitan aprovechar el mecanismo de pago a cuenta.

---

<sup>1</sup> Informe temático No.4 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (jul 2018).

<sup>2</sup> Ver informe temático No.3: "Perspectivas de los costos del autotransporte de cargas".

<sup>3</sup> Ver informe temático No.1: "Impacto de la Reforma Tributaria sobre los costos del autotransporte de cargas".

## II.- Cambio de clasificación SEPYME

La mayoría de los programas y las políticas específicas para pequeñas y medianas empresas, independientemente del nivel del Estado que los impulse (municipios, provincia o Nación), se aplica tomando como referencia la escala de SEPYME (ex Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa), de acuerdo con el Artículo 1 del Título I de la Ley 25.300 y sus modificatorias, que establece que la Autoridad de Aplicación deberá definir las características de las empresas que serán consideradas Micro, Pequeñas y Medianas, contemplando, cuando así se justifique, las especificidades propias de los distintos sectores.

De esta manera, se establecen montos máximos de facturación anual para las categorías de micro, pequeña, mediana tramo 1 y mediana tramo 2, específicos para cada sector, considerando construcción, servicios, comercio, industria y minería y agropecuario.

Mediante Resolución 154/2018, la Secretaría de Emprendedores y PyMEs del Ministerio de Producción de la Nación elevó los límites de facturación anual contemplando las especificidades propias de los distintos sectores y su evolución reciente. Para el sector de industria y minería, por ejemplo, considera micro empresa a la que haya facturado, en promedio, durante los últimos 3 años, hasta \$ 13.4 millones, mientras que considera pequeña a la que haya facturado hasta \$ 81.4 millones, mediana tramo 1 a la que haya facturado hasta \$ 661.2 millones y mediana tramo 2 a la que haya facturado hasta \$ 966.3 millones.

Adicionalmente, incorpora la variable de personal empleado de manera concurrente con las ventas, con el objetivo de lograr un encuadre más preciso en la categorización PyME. Las tablas 1 y 2 presentan las nuevas escalas.

**Tabla 1: Requisitos de empleo**

Categoría	Actividad				
	Construcción	Servicios	Comercio	Industria y Minería	Agropecuario
Micro	12	7	7	15	5
Pequeña	45	30	35	60	10
Mediana tramo 1	200	165	125	235	50
Mediana tramo 2	590	535	345	655	215

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

**Tabla 2: Requisitos de facturación**

Categoría	Actividad				
	Construcción	Servicios	Comercio	Industria y Minería	Agropecuario
Micro	5,900,000	4,600,000	15,800,000	13,400,000	3,800,000
Pequeña	37,700,000	27,600,000	95,000,000	81,400,000	23,900,000
Mediana tramo 1	301,900,000	230,300,000	798,200,000	661,200,000	182,400,000
Mediana tramo 2	452,800,000	328,900,000	1,140,300,000	966,300,000	289,300,000

3

### III.- Simulación de impactos

Para simular impactos de cambios de categorización de empresas de autotransporte de cargas, aplicando parámetros de industria en lugar de parámetros de servicios, se consideraron los siguientes tipos de carga y trayecto: cargas generales Córdoba-Buenos Aires, transporte de combustibles Córdoba-Buenos Aires, carga refrigerada Córdoba-Buenos Aires y recolección de leche en la provincia de Córdoba.

En los cuatro casos, se simularon empresas con 20 camiones, se proyectaron costos a diciembre de 2018 (siguiendo la metodología desarrollada en el Informe No. 3 del *Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas*) y se calcularon las facturaciones promedio durante los 3 años previos.

Aplicando los requisitos vigentes para el sector de servicios, a las cuatro empresas simuladas les correspondería la categoría Mediana Tramo 1.

Al aplicar, en cambio, los requisitos vigentes para el sector de industria y minería, se generan los impactos presentados en la tabla 3.

**Tabla 3**

#### Impacto sobre costos de inclusión del autotransporte de cargas en categoría Industria

Supuestos	Carga general	Transporte de combustibles	Carga refrigerada	Recolección de leche
Cantidad de camiones	20	20	20	16
Facturación anualizada (Millones \$; estimacion dic 2018)	98	124	112	92
Facturación últimos 3 años (Millones \$; estimacion a dic 2018)	66	84	75	63
Categoría según SEPYME Servicios	Mediana Tramo 1			
Categoría según SEPYME Industria	Pequeña	Mediana Tramo 1	Pequeña	Pequeña
Costo según categoría SEPYME Servicios (\$/km)	30.84	39.50	35.30	36.33
Costo según categoría SEPYME Industria (\$/km)	30.53	39.34	34.95	35.97
Impacto sobre costos (%)	-1.0	-0.4	-1.0	-1.0

Fuente: Economic Trends para CEDAC.  
**Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas**

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



Concesionario Oficial  
Mercedes-Benz  
The Best in Quality



En el caso de cargas generales Córdoba-Buenos Aires, la empresa simulada pasaría a la categoría de empresa pequeña y, por lo tanto, podría comenzar a tomar el 100% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias.

En el caso de transporte de combustibles Córdoba-Buenos Aires, la empresa simulada continuaría en la categoría de empresa mediana tramo 1, pero accedería, por asimilación a Industria, a tomar el 50% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias.

En el caso de carga refrigerada Córdoba-Buenos Aires, la empresa simulada pasaría a la categoría de empresa pequeña y, por lo tanto, podría comenzar a tomar el 100% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias.

Lo mismo ocurriría con la empresa de recolección de leche en la provincia de Córdoba que, al pasar a categoría de empresa pequeña, también podría comenzar a tomar el 100% del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios a cuenta del Impuesto a las Ganancias.

Las estimaciones de la tabla anterior son estimaciones de máxima, ya que no tienen en cuenta el costo financiero generado por el periodo que transcurre entre el pago del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios y el pago del Impuesto a las Ganancias, del cual puede deducirse el monto computable a cuenta del mismo, que reduciría el impacto sobre costos, ni la posibilidad de que la empresa finalmente no tenga beneficios sujetos a este último impuesto, lo que directamente anularía el impacto sobre costos.

#### IV.- Metodología

1.- El Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas es un sistema de estadísticas y simulador de costos de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba.

2.- Tiene por objetivo proporcionar a las empresas transportistas, a los dadores de carga, a los funcionarios públicos vinculados al transporte, a la prensa y al público en general, estadísticas rigurosas sobre los costos del autotransporte de cargas en el interior del país, así como un instrumento de simulación de impactos sobre costos de cualquier modificación en cualquier factor con incidencia en dichos costos.

3.- Las estadísticas que integran el Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas focalizan en tipos específicos de cargas y trayectos, con el objetivo de medir con precisión los niveles y la evolución de los costos del autotransporte de cargas, teniendo en cuenta que diferentes tipos de cargas y trayectos implican distintos parámetros de costos.

4.- La metodología utilizada no es la metodología habitual, consistente en tomar cierta cantidad acotada de ítems de costos y ponderar sus variaciones mensuales a través de

ponderadores fijos, lo que en contextos de alta volatilidad de precios relativos genera distorsiones estadísticas, y no permite simulaciones de impactos sobre costos cuando las variables que se modifican no están incluidas en los ítems de costos considerados.

5.- Para evitar distorsiones por cambios de precios relativos y para potenciar su utilización como simulador de impactos de distintas variables sobre los costos del autotransporte de cargas, se diseñó una metodología mediante la cual se modeló la estructura de costos de distintos tipos de cargas y trayectos, estableciendo parámetros fijos vinculados a la tecnología utilizada y las características de la carga y el trayecto y variables monetarias vinculadas a precios y costos.

6.- Estas variables monetarias se actualizan mensualmente, con sus valores durante los primeros 10 días de cada mes, con la posibilidad de actualizaciones en cualquier momento del mes en caso de eventos que modifiquen los costos de la actividad.

7.- La estructura de los índices permite su utilización como instrumento para simular y/o proyectar cambios en los costos asociados a cualquier evento con impacto sobre dichos costos, como cambios en los precios de combustibles, en costos laborales, en impuestos nacionales, provinciales o municipales, en cualquier regulación con impacto sobre el sector del transporte, y hasta en el porcentaje de capacidad utilizada de las empresas, entre otros.

8.- En las simulaciones de impactos de cambios de categorización SEPYME, se tomó como costo el monto del Impuesto a los Débitos y Créditos Bancarios menos la proporción que podría tomarse a cuenta del Impuesto a las Ganancias, según las disposiciones vigentes y la categorización según escala SEPYME.

Informe elaborado por **Economic Trends S.A.** para el  
**Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas**

El **Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas** es un espacio de **investigación continua** (cada análisis genera inquietudes que realimentan el proceso), **integrada** (integra a economistas y empresarios transportistas en un Comité de Análisis) y **focalizada** (pretende la rigurosidad propia de la actividad académica, pero con foco en temas específicos de interés para el sector).

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas