

Efectos de un adelantamiento del máximo mínimo no imponible de contribuciones patronales¹

I.- Síntesis

1.- La reforma tributaria (Ley 27.430, sancionada en diciembre de 2017), establece la aplicación de un **mínimo no imponible a las contribuciones patronales al Sistema Previsional**, de \$ 2,400 desde febrero de 2018, \$ 4,800 desde enero de 2019, \$ 7,200 desde enero de 2020, \$ 9,600 desde enero de 2021 y \$ 12,000 desde enero de 2022, actualizable cada año por inflación.

2.- Dado que, como se mencionó en informes anteriores², 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 vigencia³**, en este documento se presentan **estimaciones de impacto de un eventual adelantamiento** del máximo mínimo no imponible de las Contribuciones Patronales al Sistema Previsional previsto, en la Ley de Reforma Tributaria, recién para enero de 2022.

3.- Tomando como referencia cargas generales, trayecto Córdoba – Buenos Aires, utilizando el simulador de costos del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de **CEDAC**, con los valores a octubre de 2018, la aplicación del máximo mínimo no imponible, establecido por ley en \$ 12,000, ajustado por una inflación del 45% durante 2018, **permitiría reducciones del 3.1% en el costo laboral total, del 1% en los costos operativos y del 0.8% en los costos totales**.

4.- Esto implicaría un **ahorro de costos totales de \$ 928,500 anuales**, a valores de octubre de 2018, para una empresa de 20 camiones, con 12,000 km mensuales por camión, dedicada a cargas generales para el trayecto Córdoba – Buenos Aires.

5.- Una medida de estas características podría **formar parte de una agenda de medidas tendientes a reducir los costos del autotransporte de cargas**, en beneficio de la competitividad de las actividades productivas con incidencia de los costos de transporte en sus estructuras de costos.

¹ Informe temático No.5 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (oct 2018).

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

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

II.- El mínimo no imponible de Contribuciones Patronales

La Reforma Tributaria (Ley 27.430), sancionada en diciembre de 2017, establece la aplicación de un mínimo no imponible a las contribuciones patronales al Sistema Previsional, de \$ 2,400 desde febrero de 2018, \$ 4,800 desde enero de 2019, \$ 7,200 desde enero de 2020, \$ 9,600 desde enero de 2021 y \$ 12,000 desde enero de 2022.

Dicha ley establece el ajuste anual por inflación de los montos establecidos, a través del índice de precios oficial (IPC – Índice de Precios al Consumidor de INDEC).

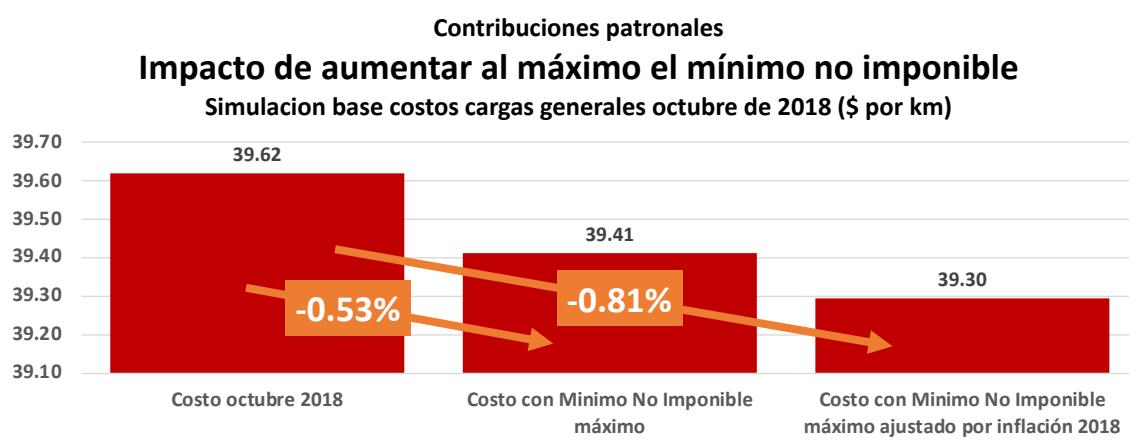
El informe no. 1 del *Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas* estimó el impacto total de la Reforma Tributaria, incluyendo el impacto a través del tiempo del mínimo no imponible. En este informe se estima **el impacto de un eventual adelantamiento en el tiempo de la aplicación del máximo mínimo no imponible, establecido en \$ 12,000 a precios de 2018.**

III.- Simulación de impacto

Utilizando el simulador de costos del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas**, tomando como base los costos de cargas generales, trayecto Córdoba – Buenos Aires, para octubre de 2018, una aplicación anticipada del máximo mínimo no imponible para las contribuciones patronales al Sistema Previsional, establecido por ley en \$ 12,000 a precios de 2018, **reduciría los costos por km en 0.53%.**

Si, adicionalmente, se aplicara el ajuste por inflación que establece la Ley, suponiendo un aumento del 45% en el IPC – INDEC durante 2018, **la reducción del costo total se incrementaría al 0.81%.** Ambos porcentajes se presentan en el gráfico 1.

Gráfico 1



Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



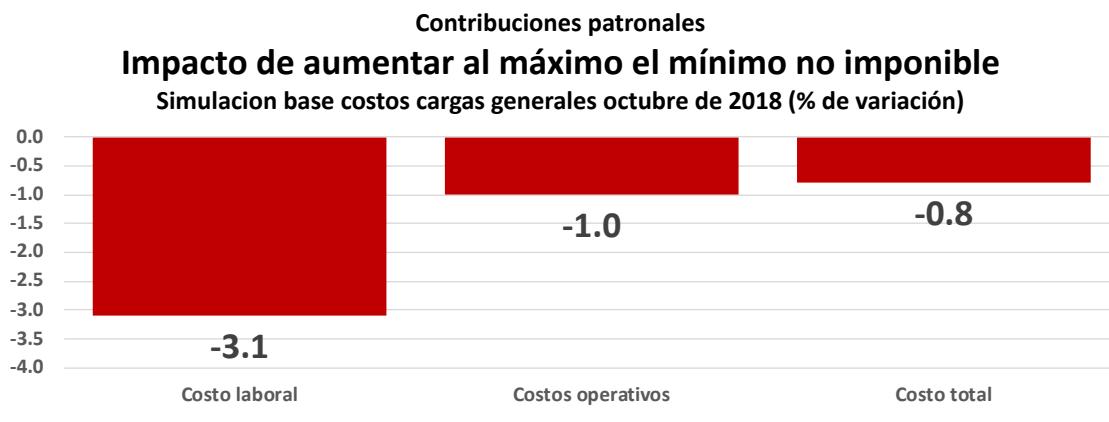
Concesionario Oficial
Mercedes-Benz
The Best of Mobility



Para la empresa simulada, con una flota de 20 camiones y 12,000 km mensuales por camión, **el ahorro de costos ascendería a \$ 928,500 anuales.**

El gráfico 2 descompone la reducción de costos en términos de **reducción de costo laboral (3.1%)** y de **reducción de costos operativos (-1.0%).**

Gráfico 2



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

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



Concesionario Oficial
Mercedes-Benz



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.

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



Concesionario Oficial
Mercedes-Benz

