

RESOLUCION C.A. 64/13
Buenos Aires, 10 de diciembre de 2013
Fuente: página web C.A.

Impuesto sobre los ingresos brutos. Convenio Multilateral. Base imponible. Su determinación. Operaciones realizadas telefónicamente o vía e-mail. Sustento territorial.

VISTO: el Expte. C.M. 1.012/12 “Aerolíneas Argentinas S.A. c/provincia de Buenos Aires”, por el cual la firma de referencia interpone la acción prevista en el art. 24, inc. b) del Convenio Multilateral contra la Disp. determinativa y sancionatoria 2.692/11, dictada por la Agencia de Recaudación de la provincia de Buenos Aires; y

CONSIDERANDO:

Que la presentación se ha realizado cumplimentando las exigencias legales y reglamentarias en lo que hace a su aspecto formal, motivo por el cual corresponde su tratamiento.

Que la accionante señala que la resolución impugnada considera que, a los efectos de aplicar lo dispuesto por el art. 9 del Convenio Multilateral y en particular, interpretar el término “origen” contenido en el mentado art. 9 del Convenio Multilateral, debe estarse al itinerario de cada tramo del transporte, y no al itinerario de la mercadería o pasajero globalmente considerado, independientemente de los trasbordos que se hubieran realizado entre vuelos vendidos en conexión.

Que de este modo, debe considerarse a la provincia de Buenos Aires como origen del viaje de carga y pasajeros transportados por una aeronave que haya despegado desde el Aeropuerto de Ezeiza, aún cuando tales cargas y/o pasajeros hubieran sido previamente transportados desde otra jurisdicción provincial mediante vuelos vendidos en conexión.

Que, asimismo, con este criterio la resolución determinativa consideró para un viaje con origen en el exterior, tomando por ejemplo un pasaje Tokio-Ezeiza-Bariloche, que el ingreso correspondiente al tramo de cabotaje (Eze-Bch) de dicho contrato de transporte debe ser atribuido a la provincia.

Que entiende que según el art. 9 del Convenio Multilateral, lo que debe considerarse es el origen previsto en el respectivo contrato de transporte. El itinerario del transporte, esto es, su origen y destino, no está dado por el trayecto que realice un determinado medio, sino que está dado por el itinerario que realice la mercadería o la persona transportada, sin que una escala ni el trasbordo de la mercadería o persona en un determinado lugar, implique la finalización de un transporte y el comienzo de otro. Aún mediando trasbordo de la mercadería o las personas entre distintos medios de transporte, la operación debe ser considerada una sola.

Que, en otras palabras, lo determinante será el itinerario que surja del contrato de transporte y no el lugar de partida de cada uno de los medios de transporte empleados a efectos de cumplir con dicho contrato. Así, existe un único origen por contrato de transporte, lo que se condice con la finalidad del art. 9 del Convenio Multilateral.

Que esta apreciación, que pretende tomar el contrato de transporte como una unidad inescindible a pesar de los trasbordos que haya entre el origen y el destino, está de acuerdo con las normas vigentes –Convención de Varsovia de 1929 con la modificación introducida por el Protocolo de La Haya de 1955 (ambos instrumentos aprobados por Leyes 14.111 y 17.386), Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999), aprobado Ley 26.451, la que expresa que el transporte internacional se da entre el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o trasbordo.

Que, asimismo, alude a que el art. 1 de la Res. M.E. y O. y S.P. 1.532/98, cuando define las “Condiciones Generales de Transporte Aéreo” se refiere al “Billete en conexión” como “un billete de pasaje emitido a un pasajero en conexión con otro billete de pasaje, los que constituyen en conjunto un solo contrato de transporte aéreo a efectuarse por uno o varios transportadores”. Dicho artículo también define “conexión” como la continuación de un viaje en un punto de la ruta por el mismo u otro transportador, según figure registrado en el contrato de transporte aéreo.

Que acompaña la documental y ofrece pericial contable.

Que en respuesta al traslado corrido, la representación de la provincia de Buenos Aires destaca que ha realizado un ajuste a la firma, el que obedece a la omisión de declarar los ingresos derivados del transporte internacional de pasajeros y, consecuentemente, la falta de distribución de los ingresos entre las jurisdicciones donde se originan los viajes de acuerdo art. 9 del Convenio Multilateral.

Que la gravabilidad de los ingresos resultantes del ejercicio de la actividad de transporte internacional es materia propia y excluyente de las jurisdicciones locales, debiendo los organismos de aplicación limitarse a analizar la correcta distribución interjurisdiccional de dichos resultados de acuerdo a las normas del Convenio Multilateral.

Que hay cuatro situaciones –lo cual no implica que todas ellas estén comprendidas en el ajuste–:

1. Viajes internacionales con origen en la provincia de Buenos Aires: se trata de viajes que comienzan en los aeropuertos ubicados en la provincia con destino al exterior. En esta hipótesis, el contribuyente no se ha agraviado del tratamiento que la jurisdicción le ha conferido a tales ingresos, motivo por el cual el ajuste ha quedado firme.
2. Viajes internacionales con origen en jurisdicción extraña a la provincia de Buenos Aires con destino al exterior, en conexión con un vuelo que parte de Ezeiza. Destaca que en este caso, se está en presencia, por el principio de la realidad económica, de dos viajes, con dos

orígenes del viaje según el art. 9 del Convenio Multilateral; y la provincia se ha atribuido sólo los ingresos del viaje con origen en Ezeiza.

3. Viajes internacionales con origen en el exterior y que finalizan en la provincia de Buenos Aires: el contribuyente considera que los mismos no se encuentran alcanzados con el impuesto sobre los ingresos brutos.

4. Viajes internacionales con origen en el exterior que arriban a Ezeiza y desde allí parten hacia el interior del país. A.R.B.A. considera que los ingresos derivados del viaje con origen en Ezeiza deben ser asignados a la provincia de Buenos Aires.

Que es imposible –dice– considerar que los ingresos derivados del transporte internacional deban asignarse en su totalidad a una única jurisdicción, ya que aun cuando se interpretara que se está en presencia de un único contrato de transporte, éste reviste modalidades operativas que lo distinguen. Ellas son: i. hay actividad en dos jurisdicciones por la ejecución del contrato de transporte (una de ellas es Buenos Aires); ii. el contrato no podría cumplirse si no se desplegara actividad en la provincia de Buenos Aires (ya que el pasajero no podría llegar a su destino final); ello indica que el contrato de transporte está condicionado a que se produzca el inicio (en Buenos Aires) del segundo vuelo.

Que los organismos de aplicación del convenio han sostenido que por origen del viaje debe entenderse el lugar donde sube el pasajero o la carga y, en esta oportunidad, no puede modificarse dicho criterio por estar en presencia de un viaje internacional; consecuentemente, los ingresos deberán asignarse a cada jurisdicción donde acaezca ese hecho.

Que esta Comisión observa que en el caso, referido a la aplicación del art. 9 del convenio, aparecen cuatro supuestos que conviene tratar separadamente: i. vuelos internacionales con origen en la provincia de Buenos Aires; ii. viajes internacionales con origen en jurisdicción extraña a la bonaerense, iii. viajes internacionales con origen en el exterior que finalizan en la provincia de Buenos Aires iv. viajes internacionales con origen en el exterior que arriban a Ezeiza, provincia de Buenos Aires y desde allí parten hacia al interior del país.

Que sobre el primero “vuelos internacionales con origen en la provincia de Buenos Aires”, Aerolíneas Argentinas no se ha agraviado del tratamiento que esa jurisdicción le ha conferido a tales ingresos, motivo por el cual el ajuste practicado por tales conceptos ha quedado firme y consentido.

Que en cuanto a los vuelos internacionales en conexión con origen en otra jurisdicción extraña a la provincia de Buenos Aires, corresponde que los ingresos se atribuyan a esa otra jurisdicción porque en ella se origina el viaje, siendo que allí asciende el pasajero al medio de transporte con destino final a un aeropuerto internacional.

Que ello es así porque estos vuelos necesariamente se deben adquirir a la empresa en “conexión” con otros vuelos. En el caso de un vuelo en conexión, sea o no de cabotaje en el que después el viajero toma un vuelo internacional, el contrato de transporte debe considerarse uno solo, es inescindible, con total independencia de que se hagan escalas, y

sobre este punto, se refieren las normas nacionales y también las que tienen jerarquía superior al Convenio Multilateral.

Que distinto es el encuadre si un vuelo se ha contratado por separado, desconectado o disociado de otro vuelo, en donde si podrá prosperar la segmentación en la atribución de los ingresos como es el planteo de la provincia de Buenos Aires.

Que en los casos de los “viajes internacionales con origen en el exterior y que finalizan en la provincia de Buenos Aires”, si el vuelo parte de un país extraño y en el país arriba a Ezeiza, provincia de Buenos Aires, no corresponde que a los ingresos se los atribuya a ninguna jurisdicción porque no se da el presupuesto para la aplicabilidad del art. 9 del Convenio Multilateral, pues el viaje, de las cosas o de las personas, no se originan en ninguna jurisdicción argentina, sino en un país extraño.

Que en la hipótesis “viajes internacionales con origen en el exterior que arriban a la provincia de Buenos Aires y desde allí parten hacia al interior del país”, se entiende que no corresponde hacer ninguna atribución, ni a la provincia de Buenos Aires ni a la otra provincia de destino del pasajero, pues no se da el presupuesto que le exige el art. 9 del Convenio Multilateral porque en ninguna jurisdicción se origina el viaje, sino sólo en el extranjero. De idéntica manera ocurre con las cosas que se transportan de un país extraño.

Que la Asesoría ha tomado la intervención que le compete.

Por ello,

LA COMISION ARBITRAL
(Convenio Multilateral del 18/8/77)
RESUELVE:

Art. 1 – Hacer lugar a la acción interpuesta en el Expte. C.M. 1.012/12 “Aerolíneas Argentinas S.A. c/provincia de Buenos Aires”, por Aerolíneas Argentinas S.A. contra la Disp. determinativa y sancionatoria 2.692/11, dictada por la Agencia de Recaudación de la provincia de Buenos Aires, conforme lo expuesto en los Considerandos de la presente.

Art. 2 – Notifíquese a las partes y comuníquese a las demás jurisdicciones adheridas.