

PROGRAMA DE ASESORIA PARLAMENTARIA

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con

Fundación Hanns Seidel¹

Ley de Leasing - Modificación de tope para deducción de crédito fiscal en automóviles²

Resumen ejecutivo

El progresivo abandono de los hidrocarburos y el desarrollo de nuevas tecnologías para la generación de energía convierten al litio en un elemento esencial para la fabricación de baterías. En el presente trabajo se propone una serie de incentivos para el estímulo a la fabricación local de dichas baterías teniendo en cuenta la importancia de las reservas de litio que hay en Argentina.

I) Introducción

El leasing es el contrato mediante el cual el dador conviene transferir al tomador la tenencia de un bien cierto y determinado para su uso y goce, contra el pago de un canon y le confiere una opción de compra por un precio. Esta figura contractual ha sido ampliamente difundida en nuestro país. En el año 2014, se ha estimado que el mercado del leasing había alcanzado un volumen de unos U\$S 1.500 millones, con una fuerte participación de las pequeñas y medianas empresas.³

Esta modalidad ha sido muy utilizada, en particular, para la adquisición de automóviles y maquinaria gracias a una serie de ventajas que se prevén para este tipo de acuerdos. Entre ellas se destacan: la posibilidad de hacerse de un bien sin inmovilizar capital, la posibilidad de acceder a tasas de interés atractivas, la amortización del bien en menor cantidad de tiempo y el acceso de

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

² Trabajo publicado en el mes de octubre de 2015.

³ http://www.ieco.clarin.com/economia/leasing-crece-via-financiamiento_0_1254474747.html
http://www.iprofesional.com/notas/165859-Por-ventajas-financieras-e-impositivas-se-hace-fuerte-el-leasing-para-comprar-autos-y-maquinas?page_y=0

diversos beneficios impositivos, tales como el diferimiento en el pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) a lo largo de la vigencia del contrato.⁴

II) El marco legislativo

El día 14 de julio de 2000 se publicó en el Boletín Oficial la ley 25.248. Esta norma reguló del contrato de leasing, en reemplazo de la ley 24.441 de 1995. En su articulado se describen los diferentes elementos del contrato y se define su objeto; los efectos de la celebración; las responsabilidades, acciones y garantías en la adquisición del bien; diversas cuestiones de índole registral; las virtualidades del contrato en caso de quiebra; la responsabilidad por incumplimiento de las partes; y por último, aborda una serie de aspectos impositivos relativos a los bienes destinados al leasing.

Cabe destacar, asimismo, que la ley 25.248 ha sido reglamentada por los Decretos 1038/2000 y 1352/2005 y luego, bajo su amparo, se ha dictado un conjunto de resoluciones ministeriales y disposiciones de distintas direcciones nacionales. Finalmente, la ley 26.994 que aprueba el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, en su artículo 3º, inciso “f”, dispuso su derogación parcial, en los términos que se reproducen a continuación: “DERÓGUENSE las siguientes normas: El Capítulo I – con excepción del segundo y tercer párrafos del artículo 11 – y el Capítulo III – con excepción de los párrafos segundo y tercero del artículo 28 de la Ley N° 25.248 de leasing.”

Por lo tanto, la totalidad de los aspectos meramente contractuales de la citada ley han sido incorporados al texto del nuevo código (arts. 1227 a 1250), quedando vigente aquellos aspectos de la ley 25.248 inherentes a los casos de concurso o quiebra del dador o tomador y los aspectos impositivos, específicamente IVA, de los bienes objeto de los contratos de leasing.

III) La disrupción temporal de los valores vigentes

La realidad jurídica de la ley de leasing indica que durante el período de vigencia anterior a su incorporación al nuevo Código Civil y Comercial, la norma bajo análisis no experimentó

⁴ http://www.iprofesional.com/notas/165859-Por-ventajas-financieras-e-impositivas-se-hace-fuerte-el-leasing-para-comprar-autos-y-maquinas?page_y=0

modificaciones de relevancia. Por su parte, la codificación incluyó una serie de adaptaciones de carácter terminológico y sistemático que no afectaron en modo alguno la esencia de la estructura, elementos y ejecución del contrato y tampoco se han impulsado reformas en aquellos capítulos de la ley que continúan vigentes. Sin embargo, esta consolidación del régimen regulatorio del leasing que se ha mantenido a grandes rasgos, inalterable desde su sanción, ha comenzado a demostrar una incipiente desactualización si se lo compara en relación con los profundos cambios que se han experimentado en numerosas variables de la economía nacional durante los últimos 15 años. En concreto, advertimos esta disrupción temporal en la disposición prevista en el art. 24 -aún vigente pese a la nueva codificación- de la ley de leasing en lo que respecta al valor que actúa como limitante para el cómputo del crédito fiscal del IVA en los contratos de leasing sobre automóviles. En efecto, el texto legal dice que dicha restricción será aplicable y no se podrá operar la deducción si el costo de importación o valor de plaza del automóvil de que se trate fuere mayor de \$20.000.

Esta suma se advierte, a todas luces, atrasada en el tiempo y, por lo tanto, ineficaz para producir efectos jurídicos reales y plausibles, en la medida en que no se ajusta a la coyuntura económica en la que se encuentra nuestro país y de la que la industria automotriz no se está exenta. En efecto, un somero análisis del mercado automotor demuestra que el valor de plaza del automóvil más asequible del mercado, ronda hoy, según la Cámara del Comercio Automotor (CCA-Cámara Val) y la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), los \$109.000⁵. Al indagar acerca del espíritu del legislador para fijar tal valor, es posible advertir que el objetivo del artículo bajo examen fue permitir el cómputo del crédito fiscal para “los automóviles de valor relativamente económico, circunscribiendo las limitaciones para tal cómputo para los automóviles de alto valor de mercado”.⁶ Sin embargo esta expectativa se ha tornado ilusoria desde hace varios años. La crisis del año 2001, la salida de la convertibilidad, la inflación creciente y el aumento de la presión impositiva sobre sectores determinados de la industria automotriz, han disparado los valores de plaza. “Desde la salida de la convertibilidad con devaluación, default y pesificación asimétrica entre activos y financieros y la aceleración que desde 2007 se observó en el deterioro de las finanzas públicas, la inflación acumula poco más de 1.100%” (...) “...el promedio

⁵ <http://www.cca.org.ar/descargas/precios/Autos.pdf> <http://www.acara.org.ar/guiaprecios/precios.php#>

⁶ <http://thomsonreuterslatam.com/2013/04/04/doctrina-del-dia-computo-de-credito-fiscal-del-iva-para-automoviles/#sthash.q9V58c23.dpuf>

de precios de los bienes y servicios se multiplicó por más de 12 veces. Semejante salto ha hecho que quien a fines de 2001 tenía en su poder unos \$17.500 y en lugar de comprar el denominado "auto salario", esto es el que se ubicaba en el piso de mercado del 0 km, y los mantuvo guardado en una caja sin renta, hoy como máximo puede adquirir un teléfono de última generación, o, si se prefiere menos de un quinto de 0 km de esa categoría.”⁷

Coincidimos con la doctrina tributaria sobre la materia en referencia a que “...merece cuestionarse la falta de adecuación del valor que actúa como limitante al cómputo del crédito fiscal, dado que el importe actualmente vigente no ha sufrido adecuaciones desde su incorporación al texto legal en el primer trimestre de 1995.

La pérdida del poder adquisitivo de este importe está reconocida por el propio organismo recaudador (AFIP-DGI), al emitir todos los años la valuación de los automóviles a los fines del Impuesto sobre los Bienes Personales donde, prácticamente, ya casi no existen automóviles por ese importe”⁸

IV) La crisis del sector automotriz

El sector automotriz, en concreto, también ha evidenciado una profunda modificación de su situación macroeconómica a lo largo de los últimos 15 años. Así, resulta posible distinguir claramente dos etapas. La primera de ellas se dio entre 2001 y 2011. Durante dicho período la industria automotriz se había convertido en uno de los pilares más exitosos y evolucionados del mercado logrando récords históricos. Analizando dicha década, la tendencia es claramente en alza, registrando una producción anual de 235.577 vehículos en 2001; alcanzando los 432.437 en 2006, hasta llegar a los 828.771 en 2011. Es decir, que la producción nacional se había incrementado un 350%. A partir del año 2012 se inició una etapa de contracción y crisis que llega hasta nuestros días. Las estadísticas de dicho año arrojaron una incipiente desaceleración y una reducción del volumen de producción anual del 6.03%. Las causas principales de esta retracción fueron la inflación y la constante pérdida de valor de la moneda nacional; el aislamiento económico argentino; las trabas de

⁷ <http://www.infobae.com/2015/05/08/1727526-con-lo-que-se-compraba-un-auto-2001-ahora-solo-se-puede-adquirir-un-celular>

⁸ <http://thomsonreuterslatam.com/2014/03/20/doctrina-del-diatratamiento-impositivo-en-la-compra-de-vehiculos-lopez-marianela/>

las importaciones de autopartes; el cepo cambiario y la escasez de divisas; la sanción de la ley 26.929 que modificó las alícuotas establecidas por la ley 24.674 a los automotores de la franja llamada de “alta gama”; y las vicisitudes en las relaciones comerciales con nuestro natural y principal socio: Brasil. Esta caída sostenida se profundizó durante los últimos 3 años hasta llegar a la lamentable situación que está atravesando la industria automotriz argentina en la actualidad. Todo ello afectó –y aún afecta- a la economía en general y al empleo de mano de obra en particular.

La crisis del sector automotriz, se tradujo en una fuerte disminución en el volumen de patentamientos y en la fabricación local. Durante el primer cuatrimestre de 2015, el patentamiento de vehículos registró una caída del 36.58%, respecto a igual período de 2013. Si se comparan los 54.669 vehículos registrados durante el mes de agosto de 2015 con los 82.330 patentados durante el mismo mes del año 2013, vemos que la caída interanual alcanza la escandalosa cifra del 33,6%.

Además de la aludida caída en las ventas, se produjo un freno en la fabricación local de automotores. La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), informó que la producción de automotores durante 2014 cayó el 22% y las ventas un 36,3% en relación a 2013. En 2014 salieron de fábrica 617.329 vehículos, por ello se registró una disminución en las exportaciones del orden del 17,4%, lo que equivale a 357.847 unidades.”

En los últimos 12 meses, las agencias comercializaron 613.848 unidades. Tan solo en diciembre la fabricación descendió un 25,5% por debajo de noviembre y con una diferencia de 9,5% con relación a diciembre de 2014.”⁹ La menor cantidad de ventas y la correlativa disminución en la manufactura de vehículos, indefectiblemente afectó tanto a los trabajadores de las fábricas de vehículos, como a los de las autopartistas y a los de los comercios dedicados a la venta de automotores.

Lo anterior demuestra que durante los últimos 15 años, el escenario económico de Argentina se ha transformado drásticamente. No obstante ello, no se han llevado adelante las modificaciones necesarias para continuar asegurando la pretensión tenida en mira por el legislador, al momento de establecer el límite para el cómputo del crédito fiscal. Actualmente, a raíz de lo descripto, el único crédito fiscal computable contenido en lo que respecta al leasing de automóviles asciende a la suma de \$4.200. Si tomamos como ejemplo al automóvil más económico disponible

⁹ <http://www.infofueguina.com/el-pais/2015/1/8/fabricacion-autos-descendio-ciento-2014-6568.html>

hoy en nuestro mercado cuyo valor de plaza es de \$109.000, el crédito fiscal computable sería de sólo el 3.85%. Esta cifra resulta notablemente menor en función de la expectativa inicial de la regulación en la ley 25.248 y representa un beneficio minúsculo para los contribuyentes. Asimismo, esta utilidad relativa puede inclusive traducirse en un perjuicio, ya que la AFIP ha determinado que sobre el total del precio de venta de todo rodado se debe pagar el 21% de IVA.¹⁰ En esa inteligencia y continuando con el ejemplo anterior, si se decidiera vender el mismo automóvil un año más tarde, en \$120.000 teniendo en cuenta el aumento de la inflación y la depreciación de su valor durante ese año, el contribuyente deberá tributar en concepto de IVA \$25.200. En definitiva, resulta claro que “...los efectos económicos producidos durante el tiempo transcurrido sobre los valores de mercado de los automóviles, torna imperioso, para mantener los objetivos originales de las normas tratadas, incrementar dicho monto en la medida de la incidencia de la inflación.”¹¹

V) La modificación que se propone

En este orden de ideas es que se propone una modificación al régimen vigente, a fin de actualizar la legislación a los tiempos que corren y dotarla de la flexibilidad necesaria para implementar una regulación que sea perdurable y conserve su aplicabilidad plena frente a las vicisitudes económicas que pueda experimentar nuestro país. Sin embargo consideramos que el presente trabajo no solo busca readecuar los coeficientes a la realidad del mercado, si no también actuar como un mecanismo que genere incentivos y beneficios reales a los diferentes actores involucrados en el mercado automotriz.

Concretamente, se propone establecer un nuevo criterio para estipular el valor que actúa como limitante para el cómputo del crédito fiscal del IVA en los contratos de leasing sobre automóviles. Así, se busca reemplazar la suma invariable y desactualizada de \$20.000 por la adopción un nuevo patrón: la Unidad Fija (UF). Esta pauta se encuentra receptada el art. 84 de la ley de tránsito 24.449 al fijar el modo de determinación de las multas. Allí se dispone que cada UF

¹⁰ http://www.estudiopiacentini.com.ar/pdf/tope_de_credito_fiscal_para_los_rodados.pdf
<http://www.iprofesional.com/notas/59076-El-60-de-la-venta-de-autos-usados-no-paga-impuestos>
https://www.afip.gob.ar/genericos/guiavirtual/consultas_detalle.aspx?id=6230364
https://www.afip.gob.ar/genericos/guiavirtual/consultas_detalle.aspx?id=656152

¹¹ <http://thomsonreuterslatam.com/2013/04/04/doctrina-del-dia-computo-de-credito-fiscal-del-iva-para-automoviles/>

equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta súper. A los efectos de la aplicación eficaz de lo prescripto en la ley de leasing, consideramos razonable establecer el nuevo tope en la cantidad de 20.000 UF. A partir de la introducción de esta nueva fórmula se pretende asegurar la actualización permanente del valor límite, tomando como referencia la variación dada por el precio del litro de nafta súper. A fin de justificar la elección de este criterio, hemos observado que éste resulta un indicador fiable y de consulta permanente que suele variar en términos similares al de la pauta inflacionaria real.¹² Además, la ley de tránsito 24.449 es una norma nacional de consulta permanente y la aplicación del mismo criterio de valuación que se utiliza para las multas, contribuye a reducir la cantidad de indicadores y coeficientes a tener en cuenta en el tráfico comercial, permitiendo que los contribuyentes y operadores jurídicos puedan guiarse por criterios unificados y asequibles.

Sin embargo, la principal ventaja de la regulación proyectada en la presente propuesta, está dada por la actualización regular del valor de las UF por el Automóvil Club Argentino (A.C.A.), permitiendo su adaptación automática, en función de las variaciones en los precios de la nafta súper. De esta forma se asegura la vigencia y aplicabilidad real del crédito fiscal y se alinea con el espíritu del legislador tenido en mira al impulsar esta norma. A modo de ejemplo, para el mes de septiembre de 2015, el A.C.A. ha determinado que cada Unidad Fija será de \$13.99. Si multiplicamos ese valor por las 20.000 UF tal como se dispone en nuestra propuesta, el tope para el cómputo del crédito fiscal del IVA en los contratos de leasing sería de \$279.800. Esta suma representa un valor de referencia que ubica el límite dentro de un margen razonable en consonancia con el precio aproximado de venta de un automóvil de gama media en el mercado automotriz argentino actual. De esta forma nuestra propuesta pretende restablecer la virtualidad plena de los efectos del art. 24

¹²<http://www.cronista.com/economiapolitica/La-YPF-estatizada-aumenta-la-nafta-al-ritmo-de-la-inflacion-real-hasta-26-en-un-ano-20130412-0078.html>

A modo de ejemplo, tomando los aumentos producidos desde la estatización de YPF, “En abril de 2012, ese combustible se vendía a \$ 5,489 en las YPF del Automóvil Club Argentino de Capital Federal y el Gran Buenos Aires, según datos disponibles en la web de la Secretaría de Energía. Hasta ayer, el litro de súper se comercializó a \$ 6,349 en las estaciones de la Ciudad, por lo que el incremento en el área metropolitana rondó el 9% y alcanzó el 26,2% en un año. La cifra, similar a indicadores de inflación alternativos, es incluso superior al promedio de las mediciones de consultoras privadas que difunden cada mes diputados de la oposición en el Congreso y que marcó una suba del 24,23% anual para marzo.”

de la ley de leasing, permitiendo a los tomadores la posibilidad de computar su crédito fiscal del IVA de la manera en que se lo tuvo en cuenta al sancionarse la norma.

Asimismo, tal como lo adelantáramos, consideramos que el hecho de corregir esta distorsión debe ser el puntapié inicial para la adopción de las medidas para reactivar una industria que ha reducido su producción de 32 a 19 autos por hora en el último año y medio.¹³ A ello se suma una caída libre en la producción durante más de 20 meses, causando que el 75% de las empresas del sector haya proyectado reducir su personal, durante el presente año.¹⁴

VI) Los beneficios de la actualización del tope. El crecimiento del leasing

En efecto, la ampliación razonable del margen de deducción del crédito fiscal resultaría un notable incentivo para que las PyMEs, los comerciantes y los particulares se vuelquen hacia la capitalización a través del leasing. Si observamos la evolución del volumen de dinero involucrado en contratos de leasing y su expansión como herramienta financiera, concluiríamos en que nos encontramos frente a una oportunidad clave para potenciar la inversión, reactivar el alicaído mercado automotriz y reinstalar a buena parte de los trabajadores que hoy han perdido su fuente de ingreso.

Las estadísticas aportadas por la revista Leasing de Argentina demuestran que entre 2003 y 2013 el stock de leasing pasó de 156 a 1.656 millones de dólares demostrando una expansión promedio del 805%.¹⁵ En el mismo sentido, para junio de 2015, la cantidad de circulante involucrado en operaciones de leasing totalizó \$ 13.894 millones de pesos, registrando un crecimiento del 22% respecto del mismo mes del año anterior.¹⁶ Por su parte, en lo inherente específicamente a la industria automotriz, el 12,88% del volumen total de leasing durante el primer

¹³ <http://www.lanacion.com.ar/1822674-por-la-caida-de-ventas-a-brasil-suspenden-operarios-en-el-sector-automotor>

¹⁴ <http://www.cronista.com/economiapolitica/Peligra-el-empleo-en-la-industria-automotriz-el-75-de-las-firmas-preve-despidos-antes-de-fin-de-ano-20150908-0059.html>

¹⁵ <http://www.leasingdeargentina.com.ar/descargas/Leasing52015.pdf>

¹⁶ <http://www.cronista.com/finanzasmercados/Gracias-a-la-recuperacion-de-la-industria-el-leasing-salta-70-el-ultimo-ano-20150821-0044.html>

semestre de 2015 le correspondió a dicho sector, aunque esta modalidad de financiamiento sólo representa alrededor del 2% de las ventas mensuales de automóviles.^{17 18}

En definitiva, a la luz de estos cálculos, advertimos a primera vista que el leasing ha significado un recurso que se ha expandido de forma sostenida y sólida en nuestro escenario financiero. Sin embargo, la penetración en el sector automotriz no refleja similares niveles de utilización y aceptación. Si bien evaluamos como positivo que el 43% de las ventas de autos hayan sido realizadas previendo algún tipo de financiamiento¹⁹, debe llamarnos la atención cuáles son las verdaderas causas por las cuales una herramienta que ha gozado de semejantes niveles de aplicación no refleja mejores perspectivas en esta área de la industria. Consideramos necesaria la evaluación económica específica del mercado para encontrar los distintos factores que respaldarían la ocurrencia de este fenómeno. No obstante, consideramos que la distorsión impositiva que existe respecto de la limitante para el cómputo del crédito fiscal del IVA, representa claramente un condicionante que podría explicar esta situación. En efecto, los mínimos incentivos de deducción descriptos con anterioridad (que alcanzan una suma máxima de \$4.200), no alcanzan para constituir un incentivo capaz de promover la captación del público que decida financiar sus operaciones mediante leasing. De allí que con la reforma que aquí se propone, se actualizaría este índice y la adopción de esta operatoria financiera contendría un atractivo más plausible para que las PyMEs, los comerciantes y los particulares la utilicen.

Es necesario recalcar que los pequeños comerciantes y las PyMEs son los principales destinatarios de la modificación que aquí se propone. La posibilidad de computar créditos fiscales por montos relevantes constituye un importante estímulo para el crecimiento. “Un relevamiento de la Asociación de Leasing de Argentina, entre las entidades bancarias y empresas que nuclea, estableció que en el período enero-junio de 2014, el financiamiento vía leasing se distribuyó de la siguiente forma: las PyMEs absorbieron el 69% del total de las operaciones, las grandes empresas

¹⁷ <http://www.diariobae.com/notas/74260-la-venta-financiada-de-autos-alcanzo-en-abril-el-43-de-las-operaciones-del-sector.html> (dato de abril de 2015)

¹⁸ <http://www.cronista.com/finanzasmercados/Gracias-a-la-recuperacion-de-la-industria-el-leasing-salta-70-el-ultimo-ano-20150821-0044.html>

¹⁹ <http://www.diariobae.com/notas/74260-la-venta-financiada-de-autos-alcanzo-en-abril-el-43-de-las-operaciones-del-sector.html>

canalizan un 25%, mientras que el sector público y el segmento de individuos cubrió el 6% restante.”^{20 21}

Por otra parte, la modificación del tope contiene una serie de efectos que resultan fundamentales y que deben atenderse a fin de comprender las verdaderas implicancias de la presente propuesta. Entre los efectos a considerar se destacan:

- un impulso considerable para detener la caída de la producción
- un estímulo para el aumento de las ventas de vehículos nuevos que reactiven la industria.
- la renovación paulatina del parque automotor, cuya edad ronda hoy los 12 años en promedio,²² con la consecuente reducción de accidentes de tránsito y del impacto a nivel medioambiental.
- La reincorporación de los trabajadores suspendidos a sus puestos, etc.

Son varios los argumentos que nos motivan a impulsar la presente reforma. En resumidas cuentas, nuestra propuesta pretende actualizar la ley de leasing a fin de alinear y vincular una herramienta financiera de gran aceptación y desarrollo desde su recepción legislativa a nivel nacional, dentro de un mercado, como el automotriz, que se presenta como un ámbito fértil para la proliferación de operaciones a través de este tipo de mecanismo. Esta readecuación se instaura a fin de adaptarse a la situación económica actual de nuestro país. Asimismo, tenemos la convicción de que la propuesta bajo análisis constituirá un punto de partida sólido para la implementación de un conjunto de reformas necesarias en el marco de la política económica y tributaria del sector automotriz. Al respecto, queremos dejar sentado aquí y destacar que otro de los aspectos fundamentales a atender es la imperiosa necesidad de impulsar una reforma de la ley de IVA 23.349, t.o. por decreto 280/97. Particularmente entendemos decisivo adoptar medidas y aunar

²⁰ http://www.informeindustrial.com.ar/verNota.aspx?nota=Leasing:%20Mucho%20m%C3%A1s%20que%20una%20vena%20opci%C3%B3n_915

²¹ http://www.ieco.clarin.com/economia/leasing-crece-via-financiamiento_0_1254474747.html

²² Considerando la flota total circulante para todos los segmentos, la edad promedio es de 12,1 años y para la flota de 1995-2014 es de 7,9 años. Para mantener la edad promedio de 12, 1 años, las ventas de vehículos 0 Km al mercado interno debería ser anualmente de 952 mil vehículos.

http://www.informeindustrial.com.ar/verNota.aspx?nota=Radiograf%C3%ADa%20del%20parque%20E2%80%9Cvi%20E2%80%9D%20automotor_944

consensos en lo inherente a la regulación del crédito fiscal prevista en dicha norma, en la medida en que presenta desactualizaciones de singular relevancia y que condicionan al desarrollo de la industria automotriz.

En última instancia, consideramos indispensable que los diferentes actores involucrados en la presente problemática, concuerden en la necesidad de adecuar paulatinamente la legislación correspondiente a la realidad económica del país. En particular, resulta fundamental la revisión de las leyes, como la aquí descripta, a los efectos de reimpulsar con brío a una industria que, como la automotriz, supo ser durante las últimas décadas uno de los motores de nuestra economía.

VII) Texto normativo propuesto

Artículo 1º.- Modifícase el artículo 24 de la ley 25.248, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 24. En el caso de contratos de leasing sobre automóviles, la restricción para el cómputo del crédito fiscal dispuesta en el punto 1, del tercer párrafo, del inciso a), del artículo 12 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (texto ordenado en 1997 y sus modificaciones), sólo será de aplicación respecto de sus cánones y opciones de compra, en la medida que excedan los importes que correspondería computar con relación a automóviles cuyo costo de importación o valor de plaza fuera de VEINTE MIL (20.000) Unidades Fijas (UF), cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta súper —neto del impuesto al valor agregado—, al momento de la suscripción del respectivo contrato.”

Artículo 2º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.