

XXXV JORNADAS ACADÉMICAS DE COLPROBA

Comisión de derecho administrativo y *tributario*

Tema: PEAJE

Subtemas: constitucionalidad, naturaleza jurídica, obligación de las concesionarias y responsabilidad del Estado.

Autora: Dra. Julieta Tavernese

Matrícula CALM T° 13 F° 38

Teléfono +541168605598

Dirección: Güemes 5150, Caseros.

Correo: Drajulietatavernese@gmail.com

SUMARIO: En la presente se analizará, contextualizará y propondrá un enfoque distinto al tradicional sobre el peaje, en tanto a la motivación de su cobro, la determinación de sus contribuyentes y la responsabilidad emergente del mismo tanto de la concesionaria como de la Administración Nacional.

Entender al peaje como una tasa otorgaría legitimidad a su cobro y acción ante su incumplimiento

Dentro de las categorías específicas de los tributos, cabe destacar una figura de naturaleza mixta que ha sido objeto de múltiples debates doctrinarios y cuestionamientos jurisprudenciales, consistente en una prestación monetaria obligatoria vinculada al uso de una vía de tránsito que ofrece mejores condiciones estructurales, de señalización y de seguridad que otras vías alternativas a cambio de una contraprestación en dinero, mejor conocida como peaje.

Este debate se retoma en el contexto actual donde el monto abonado en concepto de peaje en rutas y autopistas aumentó más de 300% y hasta 450% en el AMBA en lo que va del presente año¹, pero las condiciones viales empeoraron significativamente, desde su falta de luz², la disminución del personal de seguridad vial destinada al control de vehículos³ y el aumento de siniestros derivado de las causales anteriormente escritas.

En vano resulta hoy discutir su constitucionalidad. Dicha cuestión quedó zanjada cuando la CSJN en autos “Estado Nacional c/ Arenera El Libertador S.R.L.y otros s/ cobro de pesos (1989)” determinó que el mismo no constituía un derecho de tránsito violatorio de los arts. 14 y 26 de la CN, sino que tuvo en contemplación la existencia de una vía alternativa como supuesto necesario de legitimidad para el cobro del peaje sin que el mismo resulte confiscatorio. Cabe aclarar que en jurisprudencia posterior, la Corte también suprime la existencia de vía alternativa como presupuesto de legitimidad del tributo, limitándose a que el monto cobrado no debe ser irrazonable o confiscatorio (14:595 – “Nación Argentina v. Arenera El Libertador SRL” (18/6/1991).

1

https://www.clarin.com/ciudades/nuevo-tarifazo-autopista-buenos-aires-la-plata-rutas-costa-ir-mar-plata-aumento-450-va-ano_0_RKzDWMrVIP.html

2

<https://www.lanacion.com.ar/sociedad/autopistas-a-oscuras-no-hay-luz-en-largos-tramos-de-la-avenida-general-paz-y-la-panamericana-nid20052024/>

³ <https://www.laizquierdadiario.com/Despidos-y-recortes-en-Vialidad-Nacional>

No hay que olvidar que el peaje tiene anclaje constitucional en su artículo 4°, en virtud del cual se lo ve implícitamente como una contribución, pero dicha interpretación de la Carta Magna lo sujeta a que exista una motivación que haga al interés público y marcando así su principal diferencia con los impuestos.

Explayandose también respecto a la determinación del sujeto pasivo, los magistrados realizan un análisis desde los principios constitucionales de igualdad y equidad, afirmando que el pago del mismo debe exigirse -no de forma uniforme- sino a quienes en igual proporción y condiciones estén relacionados a la obra, sea por su uso o cualquiera sea el beneficio originado en su existencia.

Como previamente se dijo, el peaje es una figura de naturaleza mixta, en tanto la misma constituye un pago coactivo vinculado al cumplimiento de actividades estatales, y un medio de remuneración de los servicios prestados a los concesionarios viales, lo cual vuelve difícil su encuadre jurídico y divide tanto a la jurisprudencia como a la doctrina entre quienes consideran al peaje como un precio y quienes consideran que el peaje tiene naturaleza tributaria.

La primer postura es sostenida por el magistrado de la Suprema Corte bonaerense, el dr. Negri en autos “Castro, Luis c/ Caminos del Atlántico” y por juristas como Valdés Costa, entendiendo que el pago se da en virtud del servicio prestado por la concesionaria, que proporciona un provecho y que por lo tanto emana del mismo una relación contractual⁴.

Sin embargo, la mayoritaria es aquella que lo ve como un tributo, una imposición regida por derecho público⁵ destinada a retribuir el costo de una obra pública, su mantenimiento y sus prestaciones accesorias.

Ahora, ciertamente la discusión es otra, y la misma versa sobre la especificación del peaje.

⁴ Valdés Costa, Ramón: *Curso de derecho tributario...* Título: *utilización de obras de vialidad e hidrografía (peajes)* pgs 47 a 51 y ss.

⁵ Ley 17520 publicada en el boletín oficial el 13 de noviembre de 1967.

Esta figura ha sido incluida por un sector de la doctrina dentro de las contribuciones especiales, en virtud de que el contribuyente se ve beneficiado por el cumplimiento de una actividad estatal, como podría serlo la construcción de una vía, su ampliación, su mejora, mantenimiento o conservación; y cuyo producto se destina a financiar las actividades correspondientes, por ejemplo, el servicio de ambulancia y seguridad vial. Sin embargo, puede resultar problemático para algunos usuarios la imperceptibilidad de este beneficio, que se presume acorde lo establecido en la ley general tributaria argentina y también código tributario Uruguayo, que debe ser económico, y que a su vez debe estar limitado por el costo total de la obra y la revalorización patrimonial del contribuyente, límite que Jarach cuestiona siendo que *la determinación de que la obra pública se financie parcialmente con impuestos y parcialmente con contribuciones por mejoras es una decisión política*⁶. Pero también hay un sector doctrinario -al cual quien les habla adhiere- que entiende al peaje como una tasa abonada por los usuarios de la vía, vinculada a la prestación por parte del Estado de los servicios viales ya mencionados, sin perjuicio de lo establecido en el contrato de concesión.

Resulta importante destacar en este sentido, el voto mayoritario en autos Estado Nacional c/ Arenera El Libertador S.R.L. que a la hora de intentar ubicar al peaje en la clasificación tripartita establecida por ley, señala que el peaje posee rasgos que lo aproximan a las tasas y lo alejan decisivamente de los impuestos, y a su vez que responde a los preceptos constitucionales previstos para los tributos en cuanto a que su pago esté vinculado a la concreta, efectiva e individualizada prestación de un servicio o realización de una obra.

Es en virtud de esta clasificación, que resulta más sencillo para el usuario identificar el hecho imponible, así como también valerse de un criterio para entender cuándo reclamar por el incumplimiento y consecuente ilegitimidad del tributo, que unánimemente es calificado por la doctrina y la jurisprudencia como causado o vinculado; y por lo tanto, debe existir por parte del estado la actual o potencial prestación de las funciones y servicios inherentes al mismo.

¿Hasta qué punto resulta legítimo cobrar una contribución especial en virtud de un beneficio económico homogéneo e indivisible que no se percibe como tal? O que al menos, no se refleja directamente? Es discutible y requiere un análisis jurídico y económico más

⁶ Jarach, Dino: “Finanzas y derecho tributario” 3ra ed. 199, pág 243 y ss)

profundo. Sin embargo... Resulta discutible la legitimidad del cobro de una tasa por la prestación de un servicio vial que la concesionaria incumple de forma manifiesta? No, y de esta forma esa indefinida discusión queda saneada.

Por todo lo expuesto anteriormente y sin perjuicio de la facultad del usuario para presentar sus debidos reclamos ante la dirección nacional de vialidad, es el Estado quien debe asumir la responsabilidad de garantizar el normal tránsito en todas las vías terrestres y el cumplimiento por parte de las empresas concesionarias de las obligaciones que pesan sobre ellas.

CONCLUSIÓN

Para finalizar con el presente, se propone que ColProBA, los colegios departamentales y toda asociación que tenga por objeto la defensa de los derechos de consumidores y usuarios, presenten una nota al órgano de control de concesiones viales en la cual se solicita suspenda el cobro de peaje hasta que la concesionaria respectiva vuelva a prestar el servicio habitual, permitiendo transitar en las debidas condiciones previa auditoría del órgano correspondiente.

Con esto, no se pretende afectar los costos de la concesionaria ni penalizar a la misma, sino perseguir el bienestar común de los usuarios y que la obra pública que encontró su causa en ese bienestar cumpla su finalidad y brinde un servicio de calidad.