

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/TRIMS/N/1/ARG/1

10 de abril de 1995

(95-0872)

**Comité de Medidas en materia de Inversiones  
relacionadas con el Comercio**

Original: español

## NOTIFICACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL PÁRRAFO 1 DEL ARTÍCULO 5 DEL ACUERDO SOBRE LAS MEDIDAS EN MATERIA DE INVERSIONES RELACIONADAS CON EL COMERCIO

### Argentina

Se ha recibido de la Misión Permanente de la Argentina la siguiente comunicación, de fecha 30 de marzo de 1995.

### Régimen para la industria automotriz en la Argentina

#### 1. Introducción

El régimen para la industria automotriz argentina tiene su origen en la Ley N° 21.932 del 26 de enero de 1979, donde se plantea un esquema de reconversión para el sector dentro de un marco de beneficios y obligaciones, sujeto a la reglamentación que disponga la autoridad de aplicación. Esta Ley permite establecer porcentajes de integración nacional mínimos medidos en valores aforos, así como también implementar sistemas de importaciones compensadas por exportaciones realizadas por la industria radicada.

En la actualidad, el Decreto reglamentario que se encuentra vigente es el 2677 del 20 de diciembre de 1991, modificado por los Decretos 683 del 6 de mayo de 1994, 1179 del 15 de julio de 1994, 1830 del 14 de octubre de 1994 y 2278 del 23 de diciembre de 1994, siendo la autoridad de aplicación del mismo la Secretaría de Industria, dependiente del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

#### 2. Generalidades del régimen

El régimen automotriz argentino se basa en el concepto de especialización de la industria, utilizando como herramienta básica para la misma, un sistema de intercambio comercial compensado para las terminales radicadas y no radicadas en el país. Básicamente el sistema consiste en permitirles a las empresas importar partes y piezas, así como también vehículos terminados con desgravación arancelaria, siempre y cuando realicen exportaciones por un monto equivalente.

Este esquema parte de la idea de que las empresas en la Argentina tuvieron un mercado cerrado en el cual debían ofrecer una amplia gama de productos para lo cual no desarrollaron una escala de producción que les permitiera lograr una productividad acorde con un sector tan competitivo. De esta

manera, la industria local puede especializarse en la construcción de determinados modelos para el mercado interno y la exportación, completando su oferta con unidades producidas en otros países.

3. De la producción de automóviles

Las empresas terminales automotrices pueden fabricar vehículos con elementos de producción nacional e importados. Según lo establece la Ley 21932, debe cumplirse con un contenido mínimo de piezas de origen nacional en la fabricación medido a valores aforo. Este porcentaje se ubica en el 60 por ciento para los vehículos de la categoría "A" y en el 58 por ciento para los de la categoría "B" según el Decreto 2677/91. Este último también exige requisito de contenido nacional para las partes, piezas, subconjuntos y conjuntos. En la actualidad se encuentra en discusión el cambio de la metodología de la medición del contenido nacional para armonizarla con el Brasil, que utiliza el valor FOB.

De acuerdo con el Decreto 2278/94, las piezas de origen brasileño que hubieran sido compensadas con exportaciones, podrán ser consideradas nacionales en el cálculo del contenido nacional. La compensación pueden realizarla las mismas terminales automotrices o las empresas autopartistas independientes. Para este último caso deberán contar con un certificado extendido por la Dirección Nacional de Industria.

En el caso de Brasil, las piezas argentinas son consideradas como brasileñas a la hora de la medición del contenido nacional, incluso en el caso del "carro popular", vehículo de menos de 1000 cc de cilindrada que se encuentra exento del pago de numerosos impuestos en dicho país.

4. De la exportación realizada por las terminales

Las exportaciones de vehículos completos cuentan con un factor de multiplicación de 1,2 para su contabilización en la balanza comercial. Además, un 40 por ciento de las inversiones en activos fijos de origen nacional realizadas por las empresas terminales pueden ser asimiladas a exportaciones con el mismo fin (Decreto 683/94).

Las exportaciones realizadas por las terminales automotrices o sus empresas vinculadas tienen que poseer un mínimo de integración de partes de las empresas autopartistas independientes (25 por ciento), de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2677/91.

Las exportaciones que las empresas autopartistas independientes realicen a través de las terminales, podrán ser contabilizadas en la balanza comercial de estas últimas, siempre y cuando las mismas sean dirigidas a la casa matriz, empresas vinculadas o red de distribución de las mencionadas terminales, debiendo mediar un acuerdo entre ambas partes.

5. De las importaciones realizadas por las terminales

Las importaciones realizadas por las terminales automotrices deben ser compensadas a través de las exportaciones o de las operaciones asimilables para tal fin. Las importaciones de las terminales automotrices gozan de una desgravación arancelaria, mediante la cual pagan 2 por ciento de arancel para las partes provenientes de extrazona, y 2 por ciento más un porcentaje adicional por la convergencia al arancel externo común fijado para el MERCOSUR para los vehículos terminados. Para intrazona, los aranceles para partes y piezas se encuentran al 0 por ciento.

Las compras de materiales por parte de las automotrices en el mercado local, deben ser nacionales a los efectos que indica el Decreto 2677/91 para que cuenten en el contenido nacional del bien de que se trate y además no tener que ser compensado. No obstante ello, el Decreto 683/94 exime a las

terminales de este requisito cuando las partes hubieran sido ya compensadas por autopartistas independientes.

Las empresas terminales que no se encuentren radicadas en el país, podrán aplicar a programas de compensación para la importación de vehículos completos, las exportaciones de productos automotrices propias o las promovidas cedidas por tercero. El arancel que tributarán estos vehículos será del 18 por ciento más un porcentaje adicional por la convergencia al arancel externo común fijado en el MERCOSUR.