

## Legislación Nacional

DECRETO 2677/1991AUTOMOTORESINDUSTRIAIMPORTACIÓNReordenamiento y regulación de la industria automotriz argentina y de la importación de automotores. Normasdel 20/12/1991; publ. 27/12/1991Visto la ley 21932 , el Acta para la Estabilidad y el Crecimiento de la Industria Automotriz, el Acuerdo de Complementación Económica 14 y el Tratado del Mercosur , yConsiderando:Que la industria automotriz argentina constituye una actividad de significación en nuestro país, tanto por su contribución al producto bruto industrial, cuanto por su aporte a la elevación del nivel social y tecnológico de quienes directa o indirectamente participan en sus realizaciones.Que sus actividades están regidas por la ley 21932 y sus normas reglamentarias, de cuyos resultados se ha recogido suficiente experiencia, la cual aconseja la introducción de algunas modificaciones que orienten la inserción de este sector industrial en el mercado internacional.Que es conveniente que el sector automotriz se inserte activa y gradualmente en los mercados internacionales.Que es conveniente que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos, para que resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportarse.Que es conveniente impulsar las exportaciones del sector, con el fin de compensar las importaciones que las empresas terminales realicen para sus líneas de fabricación.Que es conveniente que la industria nacional proveedora de autopartes participe activamente en las exportaciones del sector.Que se requiere mantener un ritmo de inversiones adecuado, para que la industria alcance niveles de eficiencia, productividad y tecnología.Que para mantener una administración activa del régimen que se establece, se hace necesario el funcionamiento de un consejo consultivo de la industria automotriz, con la participación activa de los sectores involucrados.Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades conferidas por la ley 21932 .Por ello,El presidente de la Nación Argentina decreta:Art. 1.– Institúyense por el presente decreto las normas para el reordenamiento y regulación de la industria automotriz argentina y de la importación de automotores, que regirán a partir del 1 de enero de 1992 y hasta el 31 de diciembre de 1999. A partir del año 2000 regirán exclusivamente las normas que al respecto se acuerden en el marco del Acuerdo General de Tarifas y Aranceles (G.A.T.T.).Art. 2.– Los vehículos automotores que se produzcan en el país o que se importen, deberán cumplir las normas técnicas sobre requisitos vinculados a la seguridad, emisión de contaminantes y otros aspectos vinculados al tránsito que rijan en el territorio nacional, para lo cual la autoridad de aplicación, en coordinación con las dependencias competentes, podrá verificar las especificaciones técnicas de los mismos.CAPITULO I: DEFINICIÓN DE CATEGORÍAS E ÍNDICES DE CONTENIDO IMPORTADOArt. 3.– Establécese la siguiente clasificación para los automotores de producción nacional:Categoría A: Automóviles de pasajeros de cualquier peso y cilindrada, y los vehículos de tipo pick up utilitarios, furgones y demás vehículos mixtos para el transporte de pasajeros y carga, con una capacidad de carga útil de hasta un mil quinientos (1500) kilogramos de peso por unidad, derivados o no de series de producción de automóviles de pasajeros.Categoría B: Chasis y plataformas autoportantes con y sin cabina para vehículos de carga y transporte colectivo de pasajeros, con una capacidad de carga útil superior a un mil quinientos (1500) kilogramos de peso por unidad.Art. 4.– Las empresas terminales comprendidas en este régimen de producción podrán incorporar en los automotores que produzcan autopiezas importadas únicamente hasta el cuarenta por ciento (40%) y cuarenta y dos por ciento (42%) del valor de los vehículos, para el caso de las categorías A y B respectivamente, hasta el 31 de diciembre de 1994. A partir de 1995, y hasta el 31 de diciembre de 1999, regirán los índices máximos de contenido importado que se acuerden en el Mercosur, que no podrán ser inferiores a los aquí establecidos para este primer período.Art. 5.– Hasta el 31 de diciembre de 1994, las terminales podrán promediar el contenido importado entre los vehículos que producen dentro de la misma categoría. A partir de 1995 y hasta el 31 de diciembre de 1999, los índices de contenido importado regirán para cada modelo en particular permitiéndose un diez por ciento (10%) adicional de contenido importado, por el período de un (1) año, cuando se trate del lanzamiento de un nuevo modelo. El cálculo del contenido importado se efectuará de acuerdo con la metodología de valorización que establezca la autoridad de aplicación, la que observará en tal sentido la necesidad de armonizar el sistema de medición con la República Federativa del Brasil, en particular, según lo comprometido por nuestro país en la negociación bilateral del anexo VIII al Acuerdo de Complementación Económica 14, y en general con los demás países miembros del Mercosur. Hasta tanto la autoridad de aplicación reformule el sistema de medición, el mismo se seguirá efectuando según la aplicación de valores de aforo fijados por la resolución M.E. 578 del 22 de diciembre de 1982.CAPITULO II: RÉGIMEN DE PRODUCCIÓN E IMPORTACIONES COMPENSADAS PARA LAS EMPRESAS TERMINALES RADICADAS EN EL PAÍSArt. 6.– Para producir en el país vehículos automotores que incorporen partes y piezas importadas, las empresas terminales radicadas en el país estarán, a partir del 1 de enero de 1992, obligadas a cumplir los requisitos planteados en los arts. 7 , 8 , 9 , 11 y 15 del presente decreto, y accederán en consecuencia a las desgravaciones arancelarias en su importación de partes y piezas y a la posibilidad de complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos, en las condiciones que fija el art. 14 del presente decreto.Art. 7.– Las empresas terminales deberán presentar a la autoridad

de aplicación, dentro de los seis (6) meses de vigencia de este decreto, un plan de reconversión, que involucre inversiones, la producción en el país de modelos que no guarden rezago respecto a la producción de las casas centrales, la reducción ostensible de la cantidad de modelos que cada terminal fabrica en el país, así como el modo en que alcanzarán la compensación de balanza comercial que se exige en este decreto. Ante la falta de presentación de estos planes de reconversión en tiempo y forma por parte de las empresas terminales, se dejarán sin efecto las cuotas de importación de vehículos completos establecidas en el art. 19 de este decreto.

Art. 8.– Balanza comercial: Las empresas terminales deberán acreditar exportaciones que como mínimo compensen uno a uno, en divisas, sus importaciones. Las exportaciones e importaciones serán medidas en valores F.O.B.

Art. 9.– Las empresas terminales deberán presentar ante la autoridad de aplicación, en la modalidad que ésta reglamente, programas de intercambio compensado que prevean el cumplimiento de la relación de balanza comercial que establece el art. 8. Estos programas podrán ser anuales o plurianuales, en cuyo caso podrán abarcar como máximo un período de tres (3) años, según la modalidad que establezca la autoridad de aplicación, la que podrá aprobar programas plurianuales únicamente en la medida en que se acredite la puesta en marcha de un plan (inversiones en marcha, asignación de modelos, conjuntos o subconjuntos y de los mercados respectivos por parte de las casas matrices, compromisos de compras, etc.) que garantice razonablemente la viabilidad de la compensación en dicho plazo.

Art. 10.– Las exportaciones a computarse en el cálculo de la balanza comercial definida en el art. 8 podrán estar constituidas por:

a) Las exportaciones de vehículos terminados o incompletos, autopiezas y matrices para la producción automotriz, que sean efectuadas por las empresas terminales, sus empresas vinculadas o empresas de comercialización internacional que distribuyan bienes producidos por las anteriores. Cuando se trate de exportaciones de vehículos completos, las mismas se valuarán diferencialmente, aplicando una fórmula de conversión, computando dólares estadounidenses uno con veinte centavos (US\$ 1,20) por cada dólar efectivo de exportación.

b) Las exportaciones de autopartes de autopartistas independientes promovidas por la terminal que le hubieran cedido a la terminal sus créditos de exportación, según la modalidad que para ello establezca la autoridad de aplicación. Se entenderá por exportaciones promovidas a las exportaciones de productos automotrices fabricados por el autopartista independiente que se dirijan a la casa matriz de la industria terminal, a sus subsidiarias, filiales o a sus concesionarios autorizados. Se considerarán exportaciones promovidas siempre que medie un acuerdo escrito entre ambas partes.

c) Adicionalmente podrán computarse como si fueran exportaciones el treinta por ciento (30%) de los montos de las inversiones efectuadas por las terminales mediante la adquisición de activos fijos (excepto inmuebles) de origen nacional que se destinen en forma permanente a la producción en el país. En todos los casos deberá tratarse de bienes nuevos. Las exportaciones podrán incluir elementos importados por los mecanismos de admisión temporaria vigentes, en cuyo caso no se computarán en las exportaciones los valores correspondientes a la importación temporaria a los efectos de la compensación.

Art. 11.– Las exportaciones totales anuales que realicen las empresas terminales deberán contener como mínimo un veinticinco por ciento (25%) de productos originarios del sector autopartista independiente, medidos sobre el valor F.O.B. de exportación. Las empresas terminales deberán acreditar anualmente ante la autoridad de aplicación el efectivo cumplimiento de estas obligaciones indicando la nómina de proveedores independientes de autopiezas que participaron en sus exportaciones con indicación de los valores respectivos imputables.

Art. 12.– Para el cálculo de la balanza comercial definida en el art. 8, en las importaciones se computarán:

a) Todas las importaciones de partes, piezas y componentes destinados a su producción (excluyendo repuestos) efectuadas por las empresas terminales y por sus empresas vinculadas.

b) Adicionalmente se computarán como importaciones las adquisiciones en el país por las empresas terminales y por sus empresas vinculadas, de partes, piezas y componentes importados destinados a su producción (excluyendo repuestos), aunque hubieran sido importados por terceros.

c) Asimismo, se adicionarán las importaciones de vehículos completos realizados al amparo del Protocolo 21 de Integración con la República Federativa del Brasil (anexo VIII al Acuerdo de Complementación Económica 14), aunque hubieren sido efectuadas por otras empresas no vinculadas a la terminal en la medida que se trate de vehículos de la o las marcas que la terminal represente en el país.

Art. 13.– Las importaciones de partes, piezas y componentes destinados a su producción (excluyendo repuestos) efectuadas por las empresas terminales, en la medida que se trate de bienes nuevos y que sean compensadas según lo dispuesto en el art. 8, abonarán un derecho de importación del dos por ciento (2%). Si se tratara de importaciones efectuadas al amparo de programas bilaterales, siempre que sean en el ámbito de Aladi hasta los montos compensados abonarán un derecho de importación similar al que el país contraparte aplica al ingreso de las autopartes argentinas, de acuerdo al principio de reciprocidad arancelaria.

Art. 14.– Las empresas terminales podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos cuando dispongan de saldos positivos en balanza comercial según lo establecido en el art. 8 de este decreto, para lo cual se considerarán los programas que establece el art. 9. Podrán aplicar dichos saldos hasta que se agoten para importar vehículos nuevos, según la siguiente relación: Restarán de su saldo un dólar estadounidense (US\$ 1) por cada dólar de importación de vehículos. Los vehículos importados en esas condiciones tributarán un arancel del dos por ciento (2%) hasta el 31 de diciembre de 1994. A partir del 1 de enero de 1995 y hasta el 31 de diciembre de 1999, dicho arancel irá variando

trimestralmente, de acuerdo a la fórmula de convergencia con el arancel general que se convenga en el Mercosur que se detalla en el art. 22 del presente decreto. Art. 15.- Las empresas terminales deberán presentar con antelación a la autoridad de aplicación, en la modalidad que éste reglamente, sus programas de producción y de importación de vehículos dentro del mecanismo establecido en el artículo anterior, detallando los modelos a producir y los que serán objeto de importación. En forma automática, la autoridad de aplicación procederá a establecer que los modelos producidos en el país y los modelos objeto de importación por el mecanismo del art. 14, podrán ser importados por cualquier persona física o jurídica, disponiendo la excepción de lo establecido en el art. 19 de este decreto. Las importaciones efectuadas al amparo de este mecanismo tributarán el derecho de importación que establece el art. 18 de este decreto. Art. 16.- La autoridad de aplicación monitoreará la relación de proporcionalidad entre las importaciones de los modelos efectuada por las empresas terminales al amparo del art. 14 y las de los mismos modelos efectuadas al amparo del art. 15, quedando facultada para suspender en casos particulares o generales de aplicación, en forma simultánea, de los mecanismos de los arts. 14 y 15 si comprobara que una desproporcionalidad significativa genera distorsiones en el mercado. **CAPÍTULO III: RÉGIMEN DE IMPORTACIONES COMPENSADAS PARA LAS EMPRESAS TERMINALES NO RADICADAS EN EL PAÍS** Art. 17.- Las empresas extranjeras fabricantes de vehículos no radicadas en el país, podrán, a través de sus representantes en nuestro país, importar vehículos completos con un régimen diferencial, que otorga un tratamiento arancelario preferencial sujeto a compensación, en las siguientes condiciones: a) Podrán aplicar a programas de compensación para importación de vehículos completos las exportaciones de productos automotrices propias o las promovidas cedidas por terceros, destinadas a la utilización en vehículos de sus marcas, de acuerdo a la modalidad que establezca la autoridad de aplicación. A estos efectos, se entenderá por exportaciones promovidas a las exportaciones de productos automotrices fabricados por el autopartista independiente que se dirija a la casa matriz de la empresa fabricante de los vehículos a importar, a sus subsidiarias, filiales o a sus concesionarios autorizados. Se considerarán exportaciones promovidas siempre que medie un acuerdo escrito entre ambas partes. b) Dichas exportaciones podrán aplicarse, dentro de los trescientos sesenta (360) días siguientes a su efectivización, a la importación de vehículos completos de acuerdo a la siguiente relación: Podrán importar un dólar estadounidense (US\$ 1) por cada dólar de exportación del productos del sector, valuándose tanto exportaciones como importaciones a valores F.O.B. c) Los vehículos importados en esas condiciones tributarán un arancel del dieciocho por ciento (18%) hasta el 31 de diciembre de 1994. A partir del 1 de enero de 1995 y hasta el 31 de diciembre de 1999, dicho arancel irá variando trimestralmente, de acuerdo a la fórmula de convergencia con el arancel general que se convenga en el Mercosur y que se detalla en el art. 22 del presente decreto. **CAPÍTULO IV: RÉGIMEN GENERAL DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS COMPLETOS** Art. 18.- La importación de los vehículos cuyas características se ajusten a la descripción de las categorías A y B establecidas en el art. 3 del presente decreto, tributarán hasta el 1 de diciembre de 1994 el veintidós por ciento (22%) de derechos de importación. A partir del 1 de enero de 1995, regirá para los mismos el arancel externo común que se determine en el ámbito del Mercosur. Art. 19.- La importación de los vehículos cuyas características se ajusten a la descripción de las categorías A y B establecidas en el art. 3 del presente decreto estará sujeta durante los años 1992, 1993 y 1994, para cada categoría, a cuotas equivalentes al ocho por ciento (8%), nueve por ciento (9%) y diez por ciento (10%) de la producción nacional en unidades del mismo año, respectivamente. Quedan exceptuadas de estas cuotas, las importaciones que se efectúen al amparo de los mecanismos previstos en los arts. 14, 15 y 17 del presente decreto. A partir de 1995, y hasta el 31 de diciembre de 1999, la autoridad de aplicación podrá disponer el mantenimiento de una cuota anual de importación equivalente al diez por ciento (10%) de la producción nacional, dependiendo de: a) Los acuerdos que se celebren respecto al régimen de importación de vehículos de extrazona en el ámbito del Mercosur. b) La performance efectiva de la industria nacional en el cumplimiento de los objetivos de reconversión delineados en el presente decreto, tomando en consideración la fluidez del abastecimiento, la generación de divisas y los niveles de calidad de los vehículos. Art. 20.- Facúltase a la autoridad de aplicación, a establecer un mecanismo de asignación de cuotas entre los potenciales importadores, en base al pago de sobreaunque por encima del arancel correspondiente y a establecer las normas y procedimientos necesarios para efectivizar las importaciones que se asignaran. Las empresas terminales radicadas en el país no podrán acceder a asignaciones dentro de estas cuotas de importación determinándose que los mecanismos exclusivos para la importación de vehículos completos por dichas terminales son los definidos en el art. 14 del presente decreto. Art. 21.- La autoridad de aplicación monitoreará permanentemente la situación de abastecimiento del mercado nacional. Facúltase a la autoridad de aplicación, a partir del 1 de julio de 1992, a aumentar las cuotas de importación previstas en el artículo anterior, en caso de verificarse situaciones de desabastecimiento, entendiéndose como tales períodos de demora en la entrega a los adquirentes mayores a noventa (90) días. **CAPÍTULO V: DISPOSICIONES GENERALES** Art. 22.- Fórmula de convergencia de aranceles al 31 de diciembre de 1999. Fórmula: Si  $At-1$  mayor que  $x$  entonces:  $At = (At-1) - [(At-1) - x] / (2-n)$  Si  $At-1$  menor que  $x$  entonces:  $At = (At-1) + [(At-1) - x] / (2-n)$ . Siendo:  $At...$  arancel a regir en el período  $t$ .  $At-1$  arancel vigente en el período  $t-1$ .  $x...$  arancel meta a establecerse en el Mercosur.  $n...$  numerador del período  $t$ , de 1 a 20, correspondiendo el 1 al primer trimestre de 1995 y el 20 al cuarto trimestre de

1999. Art. 23.– A los efectos de los cálculos a que se refiere este decreto, la autoridad de aplicación podrá determinar el valor de las partes, piezas, componentes y vehículos, en base al que dichos productos tuviesen como consecuencia de una transacción efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independientes uno del otro. Art. 24.– Mantienen su vigencia los beneficios acordados por nuestro país en el marco del intercambio realizado al amparo del Protocolo 21 (anexo VIII al Acuerdo de Complementación Económica 14 entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil), lo que no exime en ningún caso a la industria terminal del cumplimiento de la relación global de balanza comercial y de las restantes obligaciones que establece el presente decreto. Art. 25.– En caso de verificarse incumplimientos de las metas u obligaciones establecidas por el presente decreto, serán de aplicación las sanciones previstas en el art. 5 de la ley 21932, sin perjuicio de las penalidades que pudieran haber por violación de las normas aduaneras. Art. 26.– Será autoridad de aplicación del presente régimen la Secretaría de Industria y Comercio, del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, la que queda facultada para dictar las normas reglamentarias, complementarias y aclaratorias, para lo cual podrá requerir la colaboración de los sectores involucrados. Las empresas deberán facilitar las inspecciones o verificaciones que ordene la autoridad de aplicación y suministrarle con carácter de declaración jurada en los plazos que ella fije toda información que les requiera sobre cualquier materia relacionada con este decreto. Art. 27.– Créase en el ámbito de la Secretaría de Industria y Comercio el Consejo Consultivo de la Industria Automotriz, integrado, en carácter “ad honorem” por representantes de la industria terminal radicada en el país, representantes de la industria de autopartes, representantes de las organizaciones gremiales y representantes de firmas terminales no radicadas que hubieran hecho utilización efectiva de los mecanismos establecidos en el art. 17 de este decreto. El Consejo tendrá por misión asesorar a la autoridad de aplicación en todos los aspectos que hagan a la aplicación de este decreto. Este consejo será presidido por el secretario de Industria y Comercio y deberá estar constituido dentro de los treinta (30) días de la publicación de este decreto en el Boletín Oficial. Art. 28.– La Secretaría de Industria y Comercio efectuará, antes del 30 de abril de 1992, un llamado público a licitación entre empresas de auditoría y/o consultoría a los efectos de seleccionar una firma que colabore en el seguimiento, verificación y contralor de este régimen, que será solventado exclusivamente con los aportes de las empresas terminales y del sector proveedor de autopiezas. Art. 29.– El presente decreto comenzará a regir a partir del 1 de enero de 1992, fecha a partir de la cual quedará derogado el decreto 2226/1990 y toda otra norma que se oponga al presente decreto. Art. 30.– Comuníquese, etc. Menem – Cavallo Anexo I Para todos los efectos de este decreto se entenderá por:– Autoridad de aplicación: La Secretaría de Industria y Comercio del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.– Empresa terminal: Las empresas debidamente autorizadas que desarrollen en el país actividades industriales destinadas a la fabricación de automotores, con ajuste a la ley 21932 y sus normas reglamentarias.– Autopiezas: Son los conjuntos, subconjuntos, partes, piezas sueltas y accesorios utilizados en la producción de automotores.– Partes o piezas: Es un producto elaborado y terminado, técnicamente caracterizado por su individualidad funcional, no compuesto a su vez por otras partes o piezas que puedan tener aplicación por separado y que está destinado a integrar físicamente uno de los conjuntos o subconjuntos, con función específica mecánica o estructural.– Conjunto: Es la reunión de partes resultantes del armado de las mismas y que tiene una función determinada.– Subconjunto: Es un conjunto que forma parte de otro.– Parte o pieza nacional: Se consideran las que sean producidas integralmente a partir de materias de origen nacional o las que se elaboren en el país a partir de materias primas importadas, siempre que éstas experimenten en el proceso de elaboración o fabricación una transformación en su composición, forma o estructura original. Las piezas que no están comprendidas en las definiciones precedentes, no serán consideradas nacionales, aunque hayan sido adquiridas en el país.– Subconjunto o conjunto nacional: Se considerará totalmente nacional, cuando el valor de las piezas nacionales incorporadas sea igual o superior al sesenta por ciento (60%) de la suma de los valores de todos sus componentes, de acuerdo con la metodología de valorización que establezca la autoridad de aplicación, la que observará en tal sentido la necesidad de armonizar el sistema de medición con la República Federativa del Brasil, según lo comprometido por nuestro país en la negociación bilateral del anexo VIII al ACE 14. Hasta tanto la autoridad de aplicación reformule el sistema de medición, el mismo se seguirá efectuando según la aplicación de valores de aforo fijados por la resolución M.E. 578 del 22 de diciembre de 1982. Se considerará también como totalmente nacional el subconjunto o conjunto producido localmente al amparo de un régimen nacional de fabricación autorizada por la autoridad de aplicación, que en todos los casos deberá prever alcanzar el porcentaje arriba citado en un lapso máximo de tres (3) años.– Condiciones de origen que deben reunir las piezas, subconjuntos o conjuntos provenientes de países de Aladi al amparo de programas bilaterales: Deberán cumplir en el país de origen las mismas condiciones establecidas para que las piezas, subconjuntos y conjuntos sean considerados de producción nacional. En el caso de los subconjuntos y conjuntos podrá considerarse originaria del país proveniente cuando se supere el cuarenta por ciento (40%) de partes y piezas importadas siempre que las mismas sean originarias de la República Argentina.– Proveedor de autopiezas independiente: es toda empresa fabricante de autopiezas cuya gestión no esté controlada por empresas terminales o subsidiarias, sea por tenencia de acciones o por otros mecanismos sustitutivos que permitan suponer la pertenencia al mismo grupo económico.