



## **Medidas para el cambio estructural de la industria automotriz argentina**

Julio de 2020.

Se enumeran los doce principales factores considerados determinantes para que el sector automotor y autopartista haya tenido la performance indeseada de los últimos diez años, y sus correspondientes propuestas de acciones correctivas:

1. La falta de estímulos y la inseguridad jurídica producida por el permanente cambio de las reglas de juego desincentivan los proyectos de inversión que se requieren para mantener una industria automotriz estructuralmente sólida y sustentable. Hay sobrados ejemplos de cambios normativos frecuentes e intempestivos en materia laboral, tributaria y financiera; como así también la inexistencia de una justicia que actúe de manera ágil, efectiva y sin interferencias.
  - **Declaración de la Industria Automotriz Argentina de interés estratégico nacional.**
  - **Ley de Incentivo a Inversiones para nuevas capacidades y nuevas tecnologías en sector automotor con garantía de estabilidad fiscal. Iniciativa SMATA-ADEFA-AFAC. (costos de bienes de capital, impuesto a las ganancias, desgravación a reinversión de utilidades, amortización acelerada, etc.).**
  - **Adecuación de la Ley de Autopartes para incluir todos los procesos productivos del autopartismo.**
  - **Establecimiento de incentivos fiscales para la inversión local en I+D+i por parte de terminales y proveedores (Ejemplo Innovar Auto en Brasil).**
  - **Promoción y seguimiento de la radicación de proveedores globales y generación de joint ventures con empresas nacionales.**
2. Altísima presión impositiva sobre etapas de producción en los tres niveles de gobierno. Por ejemplo, Ingresos Brutos grava autopartes locales y no lo hace con las importadas.
  - **Reforma tributaria nacional (débitos y créditos, alícuota de Impuesto a las Ganancias, etc.). Ley Marco o Acuerdo Fiscal Federal para efectivizar reemplazo de IIBB por IVA Provincial o Impuesto a las Ventas Finales y limite Tasas Municipales a los costos de prestación de los servicios específicos.**

- **Consideración de un porcentaje de las contribuciones patronales como crédito fiscal.**
- 3. Derechos de exportación que desincentivan ventas externas de alto valor agregado local y que excluyen de su base imponible las autopartes importadas. Reintegros que no se condicen con la realidad de la presión tributaria.
- **Eliminación de derechos de exportación y restablecimiento de reintegros en el 12%.**
- 4. Normas laborales rígidas y generadoras sistemáticas de contingencias judiciales. Costos laborales no salariales que perjudican tanto a empresas como a los equipos de trabajo.
- **Reforma laboral tomando como referencia la realizada por España y/o Brasil.**
- 5. Convenios laborales arcaicos que en muchos casos datan de 1975 y dificultan trabajar de manera acorde a la productividad demandada por la actividad automotriz.
- **Soporte para denuncia del CCT 260/1975 y readecuación a esquemas con mayor capacidad de adaptación al negocio automotor.**
- 6. Protección arancelaria efectiva negativa. El arancel promedio ponderado para las autopartes es del 6/7% mientras que para las materias primas es del 10/12% y para los moldes y matrices necesarios para los procesos de localización es del 35/28/14%%. Ello incita muy claramente a importar las autopartes.
- **Implementación de la sistematización del Régimen de Reposición de Stock.**
- **Reducción sustancial de aranceles de importación de moldes y matrices.**
- **Intensificación del aprovechamiento de los esquemas de importación de líneas de producción, nuevas y usadas.**
- **Seguimiento de compromisos en el marco del Régimen de Aduana Factoría.**
- 7. Escaso poder de influencia local sobre los procesos de decisión de las casas matrices sobre inversiones en un contexto de alta capacidad ociosa en la región.
- **Seguimiento sistemático y pormenorizado de los procesos de renovación de vehículos y negociaciones particulares con cada terminal y proveedores globales.**
- 8. Abuso de posición dominante en el caso de algunos clientes. Muestra de ello, durante 2019 se solicitó a la Comisión de Defensa de la Competencia que iniciara una investigación al respecto en el caso de Renault y su relacionamiento con proveedores.
- **Resolución del pedido de investigación a Renault por abuso de posición dominante.**

- **Adhesión a Código de Buenas Prácticas Comerciales para terminales beneficiarias de líneas específicas de financiamiento.**
9. El alto riesgo, parte por los vaivenes macroeconómicos y parte por la microeconomía de los proyectos en Argentina; y las relaciones comerciales cliente-proveedor, hace que la tasa de descuento para la evaluación de los proyectos de inversión sea entre un 40 y 70% superior en comparación con México y Brasil.
- **Marco de nueva Ley de Inversiones sectoriales y Código de Buenas prácticas Comerciales.**
10. Dificultad de acceso a la información técnica por parte del mercado de reposición independiente que genera mayores importaciones. En la Unión Europea es obligatorio la igualdad de acceso a toda la información con respecto al uso de un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo.
- **Adopción de la normativa europea de Defensa de la Competencia que iguala condiciones de acceso a todos los jugadores del mercado de reposición.**
11. Escasa credibilidad sobre mecanismos de política sectorial provocada por cambios en las reglas de juego cada vez que alguna empresa incumple, como fue el caso del Flex automotriz con Brasil.
- **Seguimiento y verificación de manera efectiva de la evolución de los acuerdos vigentes.**
12. Avance de acuerdos de libre comercio automotor (Brasil, UE) y con reglas de origen insignificantes, sin que se haya siquiera empezado un trabajo profundo para mejorar la competitividad; ni la sistémica país, ni dentro del sector.
- **Trabajo integral de competitividad macro y microeconómica con un enfoque sistémico.**