

SESIONES ORDINARIAS
2016
ORDEN DEL DÍA N° 251

Impreso el día 29 de junio de 2016

Término del artículo 113: 11 de julio de 2016

**COMISIONES DE PRESUPUESTO Y HACIENDA,
DE INDUSTRIA Y DE LEGISLACIÓN DEL TRABAJO**

SUMARIO: Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino. **Romero, Roberti, Miranda, Bossio, Ziliotto, Snopek (G.), David, Macías, Madera, Kosiner, Tomassi, Fernández Mendía, Rubín y Tentor.** (1.656-D.-2016.)

I. Dictamen de mayoría.

II. Dictamen de minoría.

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda, de Industria y de Legislación del Trabajo han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Romero, Roberti, Miranda, Bossio, Ziliotto, Snopek (G.), David, Macías, Madera, Kosiner, Tomassi, Fernández Mendía, Rubín y Tentor, sobre creación de un Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

TÍTULO I

**Creación del Régimen de Desarrollo
y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino.
Beneficios e incentivos**

CAPÍTULO I

Definición y alcances del régimen

Artículo 1° – Se instituye el Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, por el

cual se otorga un bono electrónico de crédito fiscal que podrá ser cedido a terceros, para el pago de impuestos nacionales, por un monto equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica de las autopartes nacionales a las que hace referencia el artículo 4°, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones.

Art. 2° – A los efectos del presente régimen, se entenderá:

Por plataforma: a un ensamble primario estructural portador de carga de un vehículo automotor, que determina el tamaño básico de ese vehículo y conforma la base estructural que soporta el tren motriz, y sirve de unión del vehículo automotor en diversos tipos de bastidores, tales como para montaje de carrocería, bastidor dimensional o carrocería unitaria.

Por plataforma nueva: a una plataforma que inicie su producción como resultado de una inversión relevante en activos fijos, rediseño de procesos y productos, obra civil y desarrollo de proveedores locales, alcanzando una escala de producción óptima del bien que se trate. En el caso de las terminales automotrices, para que una plataforma de producción sea considerada nueva deberá involucrar una inversión mínima de sesenta millones de dólares estadounidenses (u\$s 60.000.000). Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad de aplicación dictará las normas aclaratorias y los criterios que sean necesarios.

Por plataforma exclusiva: aquella cuya producción que se desarrolla, dentro del Mercado Común del Sur (Mercosur), únicamente en la Argentina.

Por motores y cajas de transmisión: los bienes incluidos en el listado que a tal efecto elabore la autoridad de aplicación.

Por autopartes: las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y sistemas integrantes del vehículo o autoparte beneficiados incluidos en el listado que a tal efecto elabore la autoridad de aplicación.

Por autopartes nacionales: aquellas que cumplen con las condiciones establecidas en el artículo 16 de la presente ley.

Por empresas terminales: aquellas empresas que producen vehículos incluidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* del artículo 4° de la presente ley.

Por autopartistas: aquellas empresas que producen los bienes incluidos en los incisos *e)*, *f)* y *g)* del artículo 4° de la presente ley, y sus partes y piezas, independientemente del destino de aplicación de éstos.

Por componentes producidos *in house*: aquellos componentes que son producidos directamente por las empresas terminales o autopartistas sistemistas.

Art. 3° – Podrán solicitar la adhesión al régimen las personas jurídicas fabricantes de los productos automotores indicados en los incisos *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* y *f)* del artículo 4° de la presente ley, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional al amparo de la ley 21.932, o se encuentren inscritas en los registros creados por la resolución 838 de fecha 11 de noviembre de 1999 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, sus modificatorias y complementarias, sin perjuicio del régimen aduanero al que esté sometido dicho territorio y/o de los beneficios fiscales de los que las empresas pudieran resultar favorecidas, tanto en jurisdicción municipal, provincial o nacional.

Asimismo, podrán solicitar la adhesión al régimen las personas jurídicas fabricantes de los bienes indicados en los incisos *g)*, *h)* e *i)* del artículo 4° de la presente ley, con independencia del destino que se les dé, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional, sin perjuicio del régimen aduanero al que esté sometido dicho territorio y/o de los beneficios fiscales de los cuales las empresas pudieran resultar favorecidas, tanto en jurisdicción municipal, provincial o nacional.

A los fines de lo dispuesto en el párrafo anterior, el fabricante deberá cumplimentar las disposiciones de la resolución 838/99 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería o estar inscrita en el Registro Industrial de la Nación, creado por la ley 19.971.

CAPÍTULO II

Del beneficio

Art. 4° – Las personas jurídicas que se adhieran al régimen obtendrán un beneficio sobre el valor de las autopartes nacionales incorporadas a sus productos, conforme las definiciones contenidas en el artículo 16 de la presente ley.

Dichas autopartes locales deberán estar destinadas a la fabricación de los productos definidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* y *f)*, y/o a la producción de autopartes definidas en los incisos *g)*, *h)* e *i)* del presente artículo:

a) Automóviles;

b) Utilitarios de hasta un mil quinientos kilogramos (1.500 kg) de capacidad de carga;

c) Comerciales livianos de más de un mil quinientos kilogramos (1.500 kg) y hasta cinco mil kilogramos (5.000 kg) de capacidad de carga;

d) Camiones, chasis con y sin cabina, y ómnibus;

e) Remolques y semirremolques;

f) Maquinaria agrícola y vial autopropulsada;

g) Motores de combustión interna, híbridos u otros;

h) Cajas de transmisión y sus componentes;

i) Otros sistemas de autopartes, conjuntos y subconjuntos, que defina la autoridad de aplicación.

Art. 5° – La autoridad de aplicación establecerá los bienes sujetos al beneficio, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) y dictando las normas aclaratorias y/o complementarias que considere necesarias a tal efecto.

Art. 6° – El beneficio previsto en el artículo 4° de la presente es aplicable, asimismo, a la compra de matrices nuevas fabricadas en el país para estampar, embutir, punzonar o forjar, de moldes nuevos fabricados en el país para inyección, compresión o forjado de metales, y para inyección o compresión de plástico o goma, sus calibres de uso específico y herramientas nuevos para fundición destinados a la producción de autopartes componentes de los bienes mencionados en el artículo 4° de la presente ley y contemplando los cambios tecnológicos que pudieran existir.

Art. 7° – A efectos de acceder al régimen instituido por el artículo 1° de esta ley, las empresas productoras de los bienes incluidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, *e)* y *f)* del artículo 4° deberán presentar una solicitud de adhesión vinculada a la producción de nuevas plataformas exclusivas.

Dicha solicitud deberá ser aprobada por la autoridad de aplicación, quien para ello tendrá en consideración la incidencia del incentivo sobre la decisión de la inversión, su capacidad exportadora, el impacto sobre el empleo, la competitividad de la cadena de valor automotriz-autopartista, la generación de valor agregado nacional, la radicación de nuevas tecnologías y la escala de producción, entre otros aspectos que considere relevante.

En el caso de las plataformas exclusivas no nuevas, las empresas referidas en el primer párrafo podrán presentar una solicitud de adhesión en tanto las mismas impliquen un rediseño significativo de los bienes involucrados, para lo cual se considerará además el volumen de inversiones requerido, su impacto en el empleo y deberá implicar en todos los casos el incremento de la participación de autopartes nacionales, entre otros criterios que defina la autoridad de aplicación a los efectos del otorgamiento de los beneficios que establece la presente.

Tanto para plataformas exclusivas nuevas como no nuevas y autopartes, se podrá presentar la solicitud de adhesión para aquellas que hayan iniciado su producción durante los trescientos sesenta y cinco (365) días previos a la aprobación de la presente ley.

Art. 8° – Las empresas productoras de los bienes incluidos en los incisos *g*), *h*) e *i*) del artículo 4° de la presente ley deberán presentar, para su aprobación por parte de la autoridad de aplicación, una solicitud de adhesión correspondiente a la producción de:

- a) Nuevas autopartes;
- b) Autopartes existentes al momento de la inscripción al régimen que involucren una ampliación de la capacidad de producción.

En el caso de las ampliaciones, para la aprobación, se tendrán en consideración la incidencia del incentivo sobre la decisión de inversión, su capacidad exportadora, el impacto sobre la competitividad de la empresa, el empleo, la generación de valor agregado nacional, su impacto en la cadena de valor, la radicación de nuevas tecnologías y la escala de producción.

Art. 9° – Las empresas deberán presentar, junto con la solicitud de adhesión al régimen, el detalle de proveedores locales, las piezas de producción local que serán provistas por cada uno de ellos y los volúmenes de compra (en unidades físicas y en valor) previstos durante el plazo del proyecto. La relación comercial entre la empresa beneficiaria y sus proveedores deberá establecerse mediante un documento fehaciente que establezca pautas de previsibilidad respecto a volúmenes mínimos de compra previstos en la solicitud del beneficio, entre otros aspectos, pudiendo la autoridad de aplicación dictar las normas complementarias y aclaratorias que considere pertinentes a tal fin.

Art. 10. – Los beneficiarios del presente régimen, además de los requisitos que disponga la autoridad de aplicación, deberán cumplimentar las siguientes condiciones:

- a) Presentar en carácter de declaración jurada la cantidad de trabajadores mensuales promedio en relación de dependencia, debidamente registrados, conforme libro especial previsto por el artículo 52 de la Ley de Contrato de Trabajo, 20.744, t. o. 1976 y sus modificaciones, del período comprendido entre julio de 2015 y junio de 2016, inclusive.
- b) Presentar una declaración jurada en los mismos términos en el mes de diciembre de cada año, asumiendo, en todos los casos, el compromiso por escrito y con participación de la asociación sindical signataria del convenio colectivo de trabajo vigente, de no reducir la cantidad de personal teniendo como base de referencia la cantidad de trabajadores promedio mensual que surja de lo establecido en el inciso anterior, ni aplicar suspensiones sin goce de haberes.

Las excepciones al primer párrafo del presente inciso deberán ser evaluadas y autorizadas por una comisión conformada por un (1) representante de la autoridad de aplicación, un (1) representante del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, un (1) representante de las cámaras empresariales del sector y un (1) representante de las organizaciones sindicales con personería gremial.

El incumplimiento de este compromiso facultará a la autoridad de aplicación a rechazar las solicitudes, suspender el beneficio otorgado y/o rescindirlo. Todo ello, sin perjuicio de las demás sanciones que le pudieran corresponder;

- c) En el caso de empresas nuevas será la autoridad de aplicación quien establezca el personal mínimo requerido para que se pueda acceder al presente régimen.

Art. 11. – El Contenido Nacional (CN) correspondiente a cada uno de los bienes alcanzados por el artículo 4° de esta ley no podrá ser inferior al que a continuación se indica en cada caso:

- Incisos *a*), *b*), *e*), *f*), *h*) e *i*): Contenido Mínimo Nacional (CMN) del treinta por ciento (30 %).
- Incisos *c*) y *d*): Contenido Mínimo Nacional (CMN) del veinticinco por ciento (25 %).
- Inciso *g*): Contenido Mínimo Nacional (CMN) del diez por ciento (10 %) durante los primeros tres (3) años desde el otorgamiento del beneficio, y del veinte por ciento (20 %) a partir de ese período.

En este último caso la autoridad de aplicación podrá establecer excepciones al CMN en tanto correspondan a tecnologías con motorización no existentes a la fecha de aprobación de la presente ley. El beneficio se debe aplicar según los porcentajes establecidos en el artículo 13 utilizando como inicio los valores de CMN definidos en la excepción.

En los casos de proyectos que incluyan nuevas tecnologías de motorización (híbridos, eléctricos, hidrógeno, etcétera), la autoridad de aplicación podrá establecer excepciones al CMN.

Cuando el CMN sea inferior al establecido, las empresas productoras de dichos bienes podrán solicitar el acogimiento al régimen sin percibir el beneficio al que se hace referencia en el artículo 4° de la presente ley, debiendo cumplimentar dicho requisito en un plazo inferior a tres (3) años para poder acceder a los mismos.

No obstante, podrán acceder a los beneficios asociados a la adquisición de herramientas según lo establecido por el artículo 6° y el artículo 17 de la presente ley, constituyendo las garantías correspondientes por un monto equivalente a los beneficios devengados, hasta tanto se constate el cumplimiento del CMN referido en el párrafo anterior.

En caso de no alcanzar el CMN en el plazo de tres años (3) años, la autoridad de aplicación ejecutará las garantías mencionadas en el párrafo anterior, sin perjuicio de otras sanciones que pudieren corresponder.

Art. 12. – El Contenido Nacional (CN) de los bienes incluidos en el artículo 4° deberá ser calculado según lo establecido en los siguientes incisos:

- a) La fórmula de cálculo utilizada será la que se especifica a continuación:

$$CN = \frac{\sum \text{del valor de autopartes nacionales}}{\sum \text{del valor CIF de autopartes importados} + \sum \text{del valor de autopartes nacionales}} \times 100$$

El valor de las autopartes nacionales adquiridas será el valor ex fábrica de las autopartes, netos del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones, que surja de los respectivos comprobantes de facturación autorizados por la Administración Federal de Ingresos Públicos.

El valor de las autopartes nacionales producidas *in house* será el valor que surja del costo industrial, conforme a los criterios que determine la autoridad de aplicación para su cálculo;

- b) Los beneficiarios productores de los bienes correspondientes a los incisos a), b), c), d), e) y f) que acrediten fehacientemente el desarrollo de proveedores locales independientes y su internacionalización, demostrando que los productos de origen nacional que éstos le proveen se comercializan en volúmenes significativos hacia terceros países, para cada plataforma productiva, podrán solicitar un incremento de hasta cinco puntos porcentuales (5 p.p.) sobre el CN que surja del inciso anterior, a partir de los CMN establecidos. La autoridad de aplicación deberá aprobar dicha solicitud y reglamentará los alcances y las escalas correspondientes en función del cociente entre las ventas al merca-

do interno del proveedor correspondiente y las realizadas a terceros países.

Asimismo, los productores de los bienes correspondientes a los incisos g), h) e i) del artículo 4°, podrán solicitar el mismo beneficio establecido en el punto anterior cuando los citados bienes se comercialicen en volúmenes significativos hacia terceros países y formen parte de un proceso de internacionalización de las empresas autopartistas.

La autoridad de aplicación deberá aprobar dicha solicitud y reglamentará los alcances y las escalas correspondientes en función del cociente entre las ventas al mercado interno y las realizadas a terceros países.

Art. 13. – El beneficio instituido en el artículo 4° de la presente ley consiste en la obtención de un bono electrónico de crédito fiscal, que podrá ser cedido a terceros para el pago de impuestos nacionales, por un monto equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica de las autopartes nacionales a las que hace referencia el artículo 4°, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones.

Dicho porcentaje será de entre cuatro por ciento (4 %) y quince por ciento (15 %), dependiendo del Contenido Nacional de los bienes referidos en el artículo 4°, de acuerdo a la siguiente tabla:

Contenido nacional (en %, calculado según Artículo 12)	Incisos a), b), e), f), h) e i)	Incisos c) y d)	Inciso g)
Menor a 10	-	-	-
Mayor o igual a 10 y menor a 20 *	-	-	4,0
20	-	-	4,0
21	-	-	4,7
22	-	-	5,4
23	-	-	6,1
24	-	-	6,8
25	-	4,0	7,5
26	-	4,7	8,2
27	-	5,4	8,9
28	-	6,1	9,6
29	-	6,8	10,3
30	4,0	7,5	11,0
31	4,7	8,2	11,4
32	5,4	8,9	11,8
33	6,1	9,6	12,2
34	6,8	10,3	12,6
35	7,5	11,0	13,0
36	8,2	11,4	13,4
37	8,9	11,8	13,8
38	9,6	12,2	14,2
39	10,3	12,6	14,6
40	11,0	13,0	15,0
41	11,4	13,4	15,0
42	11,8	13,8	15,0
43	12,2	14,2	15,0
44	12,6	14,6	15,0
45	13,0	15,0	15,0
46	13,4	15,0	15,0
47	13,8	15,0	15,0
48	14,2	15,0	15,0
49	14,6	15,0	15,0
50 o superior	15,0	15,0	15,0

* Sólo durante los primeros TRES (3) años desde la reglamentación del presente Régimen de acuerdo al Artículo 11.

En el caso del beneficio sobre los bienes referidos en el artículo 6°, el porcentaje establecido será del ocho por ciento (8 %), aplicable únicamente sobre el valor ex fábrica de los mismos, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, de descuentos y bonificaciones.

Art. 14. – Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, la adquisición de piezas forjadas o fundidas de metales ferrosos o no ferrosos, tanto para su incorporación al vehículo como las destinadas a la producción *in house* de autopartes, percibirá un beneficio adicional del siete por ciento (7 %), siempre que cumplan con

la condición de producto nacional establecido en los incisos b.1 y b.2 del artículo 16, aplicable sobre el valor ex fábrica de dichos bienes, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, descuentos y bonificaciones.

Art. 15. – Los beneficios señalados previamente surgirán de los respectivos comprobantes de facturación autorizados por la Administración Federal de Ingresos Públicos y tendrán vigencia a partir de la fecha de inicio del programa de producción aprobado por la autoridad de aplicación.

En el caso de la producción *in house* sujeta al beneficio, se devengará sobre el valor costo industrial, de manera coincidente con el referido en el artículo 12.

La autoridad de aplicación podrá autorizar que el beneficio correspondiente a herramientas definidos en el artículo 6° comience a computarse para facturas de compras realizadas a partir del día 1° de enero de 2016 con una antelación no superior a veinticuatro (24) meses respecto de la fecha de inicio del programa de producción aprobado. La autoridad de aplicación definirá en cada caso la necesidad de constituir garantías por dicho beneficio.

Art. 16. – A efectos del otorgamiento de los beneficios previstos en el título I de la presente ley, serán consideradas autopartes, herramientas, matrices y moldes nacionales:

- a) Los sistemas, conjuntos y subconjuntos que tengan un Contenido Nacional (CN) no inferior al

$$CNA = \frac{\Sigma \text{valor autopartes nacionales} + \Sigma \text{valor mano de obra directa}}{\Sigma \text{valor CIF autopartes importados} + \Sigma \text{valor autopartes nacionales} + \Sigma \text{valor mano de obra directa}} \times 100$$

- b) Las partes y piezas, cuando:

- b.1.) en su elaboración se utilicen única y exclusivamente materias primas o insumos nacionales;
- b.2.) en su elaboración se utilicen, en cualquier proporción, materias primas o insumos importados, siempre que éstos sean sometidos a procesos de elaboración, fabricación o perfeccionamiento industrial que impliquen una transformación que les confiera una nueva individualidad, caracterizada por el hecho de estar clasificados en una partida arancelaria –primeros cuatro (4) dígitos de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM)– diferente a la de las mencionadas materias primas o insumos; o bien;
- b.3.) en su elaboración se utilicen, en cualquier proporción, materias primas o insumos importados y el requisito establecido en el apartado anterior no pueda ser cumplido, siempre que el Contenido Nacional (CN) no resulte inferior al treinta por ciento (30%), calculado de acuerdo a la fórmula dispuesta en el artículo 12.
- c) Las partes, piezas, sistemas, conjuntos y subconjuntos que sean producidos en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y cumplan con los requisitos establecidos en la ley 19.640, sus modificatorias y complementarias.

treinta por ciento (30 %), calculado de acuerdo a la fórmula dispuesta en el artículo 12.

La autoridad de aplicación tendrá la facultad de reducir excepcionalmente dicho porcentaje hasta el diez por ciento (10 %) en aquellos casos que impliquen la radicación en el país de productos inexistentes en calidad de equipo original, o que por sus características tecnológicas y de abastecimiento requieran una regla diferente de la establecida en el artículo 13. Dicha reducción podrá otorgarse por un plazo máximo de cinco (5) años dentro del plazo de vigencia de la presente ley y, en ningún caso, los sistemas de autopartes, conjuntos y subconjuntos implicados podrán tener un Contenido Nacional Ampliado (CNA) inferior al treinta por ciento (30 %), calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

- d) Los herramientas referidos en el artículo 6°, construidos en el país para la fabricación de partes y piezas componentes de los bienes finales objeto del proyecto, serán considerados de origen nacional cualquiera fuera el origen de su material constitutivo.

Art. 17. – Los bienes referidos en el artículo 6°, cuando sean de origen importado y estén asociados a los programas de producción aprobados por la autoridad de aplicación, tributarán un Derecho de Importación de Extrazona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %) en tanto la sumatoria de su valor no supere en un cincuenta por ciento (50 %) al de los bienes de origen nacional adquiridos localmente o producidos *in house*, independientemente del usuario final de los mismos.

A tal efecto, las empresas beneficiarias podrán computar como adquisiciones locales aquellas operaciones cuya fecha de factura y correspondiente registro contable sean posteriores al 1° de enero de 2016. Cuando el valor de las importaciones exceda el porcentaje señalado en el párrafo anterior, también podrán gozar del beneficio establecido, debiendo cumplimentar el correspondiente aprovisionamiento local en un plazo inferior a los dieciocho (18) meses, contados a partir de la fecha de ingreso de la mercadería en Aduana. Durante dicho plazo, deberán constituir garantías por el monto del beneficio que resulte.

Art. 18. – Los beneficiarios de la presente ley podrán solicitar de manera anticipada hasta el quince por ciento (15 %) del beneficio total previsto durante los primeros cinco (5) años del programa de producción

aprobado, debiendo destinar el mismo, única y exclusivamente, al desarrollo de proveedores.

Los proveedores estarán obligados a aplicar los recursos transferidos por los beneficiarios exclusivamente a herramientas, inversión en bienes de capital e instalaciones para ampliación de capacidad productiva, entre otras acciones tecnológicas que le permitan adecuar la misma a las necesidades de provisión. Quedan expresamente excluidos de lo dicho precedentemente, el asesoramiento técnico y los activos intangibles.

Los recursos antes indicados deberán ser transferidos por los beneficiarios a los autopartistas sin costos y su recuperación por parte del beneficiario será *pari passu* a la devolución que éste realice al Estado nacional. Dicha devolución se hará detrayendo de cada solicitud de beneficio por la compra de autopartes un porcentaje igual al porcentaje del beneficio que haya solicitado de manera anticipada.

Los herramientas propiedad de los beneficiarios, cedidos en comodato a las autopartistas, también podrán considerarse como parte integrante del anticipo del beneficio total previsto en el presente artículo.

La empresa solicitante deberá constituir garantías por la totalidad del anticipo.

Los programas de desarrollo de proveedores enmarcados en el presente artículo, así como la aplicación y cancelación de los beneficios involucrados, deberán contar con la aprobación expresa de la autoridad de aplicación, quien evaluará la relevancia de instrumentar el adelanto mencionado en el primer párrafo, considerando las alternativas de financiamiento que pudieran existir.

Art. 19. – Los bonos electrónicos de crédito fiscal emitidos en el marco de la presente ley podrán ser aplicados para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de impuesto a las ganancias, impuesto a la ganancia mínima presunta, impuesto al valor agregado (IVA) e impuestos internos, en carácter de saldo de declaración jurada y anticipos, así como podrán ser aplicados también, en el caso de las importaciones, para el pago a cuenta de los impuestos internos, a las ganancias y al valor agregado (IVA), sus retenciones y percepciones, cuya recaudación se encuentra a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica actuante en el ámbito del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

El bono electrónico de crédito fiscal no podrá utilizarse para cancelar deudas anteriores a la efectiva incorporación del beneficiario al régimen de la presente ley ni para la cancelación de obligaciones fiscales derivadas de la responsabilidad sustituta o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agente de retención o percepción. En ningún caso, eventuales saldos a su favor harán lugar a reintegros o devoluciones por parte del Estado nacional.

Art. 20. – Cuando se hubiere solicitado el beneficio respecto de una autoparte y ésta fuere utilizada a su vez en la fabricación de otro bien susceptible del beneficio, a efectos del cálculo del monto del segundo beneficio, deberá detrarse el valor de aquella autoparte. No obstante lo dicho, se lo tendrá en cuenta al momento de ponderarse las exigencias de integración.

Art. 21. – Se fija en diez (10) años, a partir de la fecha en que se dicte la reglamentación del régimen establecido, el plazo para que las empresas interesadas puedan solicitar su incorporación al mismo, pudiendo recibir beneficios por el tiempo que dure su proyecto.

No obstante, las solicitudes que se realicen con posterioridad a los primeros cinco (5) años de vigencia, en ningún caso podrán acceder a los beneficios previstos por la presente ley por un plazo adicional a dos (2) años, cumplido el plazo establecido en el párrafo anterior.

TÍTULO II

Régimen sancionatorio

Art. 22. – El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de las que pudieran corresponder por aplicación de la legislación penal:

- a) Suspensión en el goce del beneficio por un período de entre dos (2) meses y un (1) año;
- b) Multas, cuyo monto no podrá exceder del cincuenta por ciento (50 %) del importe total recibido;
- c) Revocación del beneficio otorgado;
- d) Pago de los tributos no ingresados, con más sus intereses y accesorios;
- e) Devolución del bono electrónico de crédito fiscal, en caso de no haberlo aplicado;
- f) Inhabilitación para gozar de los beneficios del régimen;

Art. 23. – Será considerada una falta leve, la demora en la presentación de la información requerida o su omisión, en la medida en que ésta no hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional.

Art. 24. – Serán consideradas faltas graves:

- a) La omisión de presentación de la información requerida en la medida en que ésta hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional;
- b) La falsedad en la declaración de contenido, en la medida que implique que una empresa goce indebidamente de alguno de los beneficios del régimen.

Art. 25. – Ante una falta leve, la autoridad de aplicación podrá aplicar, previa intimación al cumplimiento del deber en cuestión y del descargo correspondiente, las sanciones previstas en los incisos a) y b) del artículo 22 de la presente ley.

Dicha sanción podrá hacerse en forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso *b*), del artículo 20, de la presente ley, exceder del veinte por ciento (20 %) del importe total recibido por el beneficiario en el año calendario inmediatamente anterior. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio y a los antecedentes en el cumplimiento del régimen de la empresa en cuestión.

Art. 26. – Ante una falta grave, determinada previa instrucción de un sumario que respete el debido derecho de defensa de la parte en cuestión, la autoridad de aplicación podrá aplicar, de forma conjunta o alternativa, las sanciones previstas en los incisos *b*), *c*), *d*), *e*) y *f*) del artículo 22 de la presente ley. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio y a los antecedentes en el cumplimiento del régimen de la empresa en cuestión.

Art. 27. – La autoridad de aplicación dictará el procedimiento administrativo que regirá la instrucción del sumario a que refiere el presente título.

TÍTULO III

Disposiciones finales

Art. 28. – Se designa como autoridad de aplicación de la presente ley a la Secretaría de Industria y Servicios, organismo dependiente del Ministerio de Producción, con facultades para dictar las normas reglamentarias, aclaratorias y complementarias.

Art. 29. – El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria del régimen establecido por la presente ley estará a cargo de los respectivos beneficiarios, mediante el pago de una retribución equivalente al importe que surja de aplicar un porcentaje sobre el monto de los beneficios acordados.

Facúltase a la autoridad de aplicación a fijar el porcentaje a que se refiere el párrafo precedente, así como también a determinar el procedimiento para su pago.

Los fondos que se recauden por el pago de las retribuciones establecidas en el presente artículo deberán ser afectados, exclusivamente, a las tareas señaladas en el primer párrafo del mismo.

La ejecución de las tareas a que se refiere el primer párrafo del presente artículo no obsta al ejercicio de las facultades que le son propias a la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica actuante en el ámbito del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

Art. 30. – Se crea el Consejo Consultivo del presente régimen con las características que a continuación se detallan:

El Consejo estará integrado por dos (2) representantes, uno institucional y otro técnico, del Ministerio de Producción, del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, de las cámaras empresariales del sector y de las organizaciones gremiales con personería jurídica.

Asimismo, lo integrará un (1) representante o autoridad institucional y un (1) representante técnico de las provincias en cuyo territorio esté radicado al menos un (1) establecimiento industrial de las empresas terminales.

La presidencia del Consejo Consultivo será ejercida por el representante del Ministerio de Producción.

Art. 31. – El Consejo Consultivo tendrá las funciones y atribuciones que establezca la autoridad de aplicación en la reglamentación que al efecto se dicte, las que incluirán, entre otras, las siguientes: análisis y seguimiento de los programas de producción implicados en las solicitudes de adhesión al régimen, tratamiento de situaciones específicas que pudieran surgir en este marco, evolución del régimen en términos de impacto productivo, tecnológico, económico, tanto en el corto, como en el mediano y largo plazo. Dicho Consejo deberá reunirse, como mínimo, una (1) vez por trimestre.

Art. 32. – Se faculta a la Jefatura de Gabinete de Ministros a reasignar los créditos presupuestarios necesarios a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente ley, durante el primer año de vigencia.

A partir del segundo año de vigencia del presente régimen, el cupo fiscal total de los beneficios promocionales a ser asignados será fijado anualmente en la respectiva ley de presupuesto general de la administración nacional; en la que se deberá incluir, en caso de corresponder, los saldos de cupo fiscal asociados a proyectos pendientes de finalización, de acuerdo con el cronograma de desarrollo de la producción acordado entre los beneficiarios y la autoridad de aplicación.

Art. 33. – Las empresas que cuenten con programas de producción aprobados en el marco de la ley 26.393, promulgada el 4 de julio de 2008, independientemente del cobro efectivo de los beneficios que ésta establece, podrá solicitar la incorporación a la presente ley, debiendo para ello:

- a) Desistir en carácter formal y definitivo de la percepción de los beneficios establecidos por la ley 26.393;
- b) Acreditar que el inicio de la producción de los programas aprobados haya sido durante los dos (2) años previos a la aprobación de la presente ley.

Art. 34. – Invítase a las Provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios a adherir al presente régimen de promoción mediante la extensión de bonos electrónicos de crédito fiscal, que podrán ser cedidos a terceros, para el pago de impuestos provinciales y/o tasas municipales.

Art. 35. – La presente ley entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 36. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 28 de junio de 2016.

*Luciano A. Laspina. – José I. De Mendiguren.
– Alberto O. Roberti. – Diego L. Bossio.*

– Marco Lavagna. – Pedro R. Miranda.
 – Gabriela R. Albornoz. – José C. Nuñez.
 – Luis M. Pastori. – Jorge Taboada.
 – Francisco J. Torroba. – Eduardo P. Amadeo. – Mario D. Barletta. – Miguel Á. Bazze. – Luis G. Borsani. – Sergio O. Buil. – Eduardo A. Cáceres. – Agustín S. Calleri. – Eduardo R. Conesa. – Héctor R. Daer. – Eduardo A. Fabiani. – Facundo Garretón. – Patricia V. Giménez. – Horacio Goicoechea. – Álvaro G. González. – Alejandro A. Grandinetti. – Lucas C. Incicco. – Manuel H. Juárez. – Myrian del Valle Juárez. – Pablo F. J. Kosiner. – Daniel R. Kroneberger. – Daniel A. Lipovetzky. – Martín Maquieyra. – Hugo M. Marcucci. – Federico A. Massó. – Nicolás M. Massot. – Juan F. Moyano. – Marcela F. Passo. – Carla B. Pitiot. – Francisco O. Plaini. – Oscar A. Romero. – Claudia M. Rucci. – Marcelo A. Sorgente. – Ricardo A. Spinozzi. – Pablo Torello. – Juan C. Villalonga. – Sergio R. Ziliotto.

En disidencia parcial:

Luis M. Bardeggia. – Francisco A. Furlán.
 – Silvina P. Frana. – Lautaro Gervasoni. – Oscar A. Martínez. – Walter M. Santillán.
 – Alejandro Abraham. – Gustavo H. Arrieta. – Jorge R. Barreto. – Carlos D. Castagneto. – Luis F. J. Cigogna. – Edgardo F. Depetri. – Adrián E. Grana. – Axel Kicillof. – Liliana A. Mazure. – Juan M. Pedrini. – Martín A. Pérez. – Julio R. Solanas.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda, de Industria y de Legislación del Trabajo han considerado el proyecto de ley mediante el cual se instituye el Régimen de Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, con el objeto de promocionar y desarrollar el sector autopartista nacional. La industria automotriz ha adquirido una dinámica de continuas innovaciones, como base de la competitividad, en un proceso de globalización de los mercados y productos. Esto ha requerido que los proveedores del sector que pretenden insertarse en las cadenas de producción globales se adapten a esta nueva dinámica mediante inversiones que les permitan acompañar este proceso de innovación y crecimiento. La industria automotriz argentina en la última década ha adquirido un perfil exportador, atento a la necesidad de generar escalas de producción más eficientes que no se obtendrían solamente con el mercado local. En este marco, la producción de autopartes se enfrenta a un desafío mayor porque una gran proporción de éstas

resultan ser de origen extranjero, ya que los nodos de desarrollo y producción tienden a centralizarse en algunos pocos países. La industria nacional de autopartes tiene mayores limitaciones para competir de manera eficiente dada su posición relativa a los centros de decisión, en este sentido, es oportuno incrementar el uso de autopartes nacionales en los vehículos producidos en el país y en la región y, simultáneamente, aumentar la participación de las autopartes en las exportaciones. Por lo tanto, es condición necesaria profundizar el proceso de desarrollo de ventajas competitivas, estimular el proceso de inversiones en la cadena, incrementar la agregación de valor industrial en los productos y llevar al sector a las mejores prácticas productivas globales. En consecuencia, se procura incentivar las inversiones en proceso y las que son necesarias para mantener actualizado el parque productivo y los modelos en producción; por todo lo expuesto, este plenario de comisiones ha decidido aprobar con modificaciones el presente proyecto de ley.

Luciano A. Laspina.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Presupuesto y Hacienda, de Industria y de Legislación del Trabajo, han considerado el proyecto de ley de los señores diputados Romero, Roberti, Miranda, Bossio, Ziliotto, Snopek (G.), David, Macías, Madera, Kosiner, Tomassi, Fernández Mendía, Rubín y Tentor, sobre la creación de un régimen, titulado “Desarrollo y fortalecimiento del autopartismo argentino”; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados

Artículo 1° – Se decreta la emergencia laboral en la industria automotriz y autopartista, por la cual se prohíben los despidos y suspensiones hasta el 31 de diciembre de 2017, para todo trabajador registrado o no registrado, efectivo, contratado y aun monotributista, cuando revista esa condición mediante contrato de locación de servicios.

Art. 2° – En caso de reducción horaria de los trabajadores comprendidos en el artículo 1°, ésta se realizará sin afectar el salario efectivo integral en todos sus ítems. Si, cualquiera fuera la causa, fuese necesario reducir las horas de trabajo, el empleador repartirá equitativamente las horas necesarias de trabajo entre todos los trabajadores de la empresa, manteniendo el mismo salario, bajo la supervisión directa de los delegados sindicales de planta o de la comisión de control obrero constituida según el artículo 10, según corresponda, los cuales tendrán derecho a veto y poder de rectificación en dicha distribución.

Art. 3° – El incumplimiento por parte de los empleadores del artículo 1° de la presente implicará la nulidad absoluta de la medida dispuesta, debiendo proceder a la reincorporación inmediata del trabajador despedido y/o suspendido, en su puesto y condición normal y habitual de trabajo, en forma retroactiva al 1° de enero de 2016.

Art. 4° – En caso de no acatamiento por parte del empleador, sin perjuicio de las medidas de fuerza que frente a ello dispongan los trabajadores, ante la simple denuncia por parte del trabajador afectado o de su representación sindical de cualquier nivel, el Ministerio de Trabajo dispondrá la inmediata reincorporación del despedido para que vuelva a cumplir sus tareas normales y habituales. Asimismo, el trabajador podrá recurrir al procedimiento establecido en los artículos 47 y 52 de la ley 23.551, es decir que durante el período de veinticuatro meses tendrán todos los derechos y garantías de empleo que gozan los trabajadores con cargos electivos o representativos en asociaciones sindicales. A los efectos de lo dispuesto en el primer párrafo, la medida cautelar que solicitare el trabajador en primera instancia, ya sea del ámbito estatal o privado, se tramitará *in audita* parte.

Art. 5° – La orden judicial de reinstalación deberá cumplirse en el término de 48 horas. En caso de incumplimiento, con la mera solicitud del trabajador para hacerla efectiva, se procederá a la reincorporación con la presencia del magistrado en el lugar de trabajo y/o mediante oficial de justicia, con el auxilio de la fuerza pública, previamente ordenada en caso de resistencia a la reincorporación. Para los supuestos pertinentes se observará lo dispuesto en la ley 22.172. Frente a cada día de demora en la reinstalación, se aplicará una sanción que regirá desde el momento del despido y no podrá ser inferior a un mes de salario por día que se negase a su reinstalación, según lo establecido en el artículo 666 bis del Código Civil. La suma de dinero de la multa establecida en el párrafo anterior será percibida y administrada por la comisión interna y/o cuerpo de delegados y/o “comisión de control obrero” creada por esta ley. En todos los casos, la resolución sobre el uso del dinero se tomará en asamblea conjunta de los trabajadores del establecimiento más allá de su modalidad contractual, estén afiliados o no a alguna organización sindical.

Art. 6° – Con el fin de que los trabajadores no registrados puedan estar amparados en los beneficios de la presente ley, se acreditará tal condición mediante la simple notificación por medio de carta documento al Ministerio de Trabajo y a la empresa, por parte del trabajador.

Art. 7° – Ante casos de quiebra o cierres de empresas, el Estado garantizará su continuidad, garantizando salarios y giro productivo mediante declaración de utilidad pública de todos sus bienes y maquinarias y poniendo en marcha su producción bajo gestión de los trabajadores. Las mismas estarán bajo control y gestión de la “comisión de control obrero” según se dispone en el artículo 11 de la presente ley. Los despi-

dos o suspensiones que den lugar a dicha estatización quedarán sin efecto, reincorporando al trabajador en su puesto en condiciones normales y habituales de trabajo, abonándole los salarios caídos.

Art. 8° – Las empresas estarán obligadas a brindar a la representación sindical de cada empresa y a los sindicatos de la actividad, sus planes de producción y horas de trabajo correspondientes.

Art. 9° – Se dispone la apertura de los libros y cuentas contables de las empresas de toda la actividad comprendida, a los fines de determinar los costos y evaluar los precios de los automóviles y sus partes y las ganancias de las mismas. Asimismo, determinar cuáles son los precios de transferencia intrafirmas que se establecen entre filiales de la Argentina y Brasil en particular, y entre filiales de otros países y las filiales o casas matrices de la República Argentina.

Art. 10. – Con el mismo objetivo que el artículo precedente se determina la apertura de los libros de las financieras de las empresas automotrices a los fines de reducir los costos de financiación para venta en cuotas o en los llamados planes de ahorro.

Art. 11. – A los fines del cumplimiento de los artículos 7°, 8° y 9° de esta ley se formarán comisiones de control obrero, electas por los trabajadores que podrán coincidir o no con la representación sindical según lo disponga la asamblea de trabajadores de cada empresa y que se elegirán aun en los lugares de trabajo donde no haya afiliación sindical.

Art. 12. – Disponer la prohibición de giro de utilidades y pago de dividendos societarios a las empresas de la actividad durante todo el período comprendido en esta ley.

Art. 13. – Establecer un plan de producción de material rodante y transporte público de pasajeros, en instalaciones ya adecuadas para ello, a fin de compensar la caída del mercado automotor mediante un plan de reconversión de la industria con el fin de reconstruir la red ferroviaria nacional y renovar el parque de transporte automotor.

Art. 14. – Formar un comité obrero de monitoreo de la ejecución del presente plan, junto con el movimiento obrero de Brasil, entre las representaciones sindicales de uno y otro país del área metalmecánica, con el objeto de que ninguna medida destinada a beneficiar a los trabajadores de uno de los países de la producción integrada, sea en perjuicio de los trabajadores de otro país.

Art. 15. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 28 de junio de 2016.

Néstor A. Pitrola.

INFORME

Honorable Cámara:

Es necesario rechazar el proyecto 1.656.-D-2016 porque es lisa y llanamente un nuevo régimen de

subsidios otorgado a las empresas multinacionales de las fábricas terminales de la industria automotriz y a las grandes patronales de la industria de autopartes radicadas en el país. Bajo el eufemismo de “fortalecer a la industria autopartista”, se entregarían “bonos” de incentivo para descontar del pago de impuestos a estos monopolios. Esto sin ninguna contrapartida real por parte de estos monopolios.

No hay compromiso de aumentar la producción

Esto bajo la promesa de que éstas van a incrementar en porcentajes cuasi mínimos la integración de autopartes de origen nacional en la fabricación de automotores o su exportación. Pero, véase bien: esto no significa –incluso en el caso de que se cumpla con una mayor integración de autopartes nacionales– que se incremente la producción.

El proyecto presentado se jacta de que servirá para revertir un proceso de extranjerización de la producción industrial que ha transformado las fábricas terminales de la industria automotriz instaladas en el país crecientemente en “maquiladoras”, es decir puramente ensambladoras de autopartes extranjeras. Esto es falso: el artículo 16 del proyecto presentado considera que cumple con los requisitos para ameritar la entrega de bonos de descuento del pago impositivo de estas patronales, a porcentajes que oscilan entre el 15 y el 30% de integración con autopartes nacionales. No hay ningún compromiso patronal de aumentar la escala de producción, de producir más piezas y tomar más trabajadores.

Y ahí termina: porque el proyecto de ley presentado es de adhesión voluntaria de las patronales, no plantea siquiera un plan obligatorio de creciente integración de autopartes nacionales. Es que el proyecto está subordinado plenamente a los planes productivos imperialistas (división del trabajo) de estas empresas buscando “la inserción en los mercados internacionales, siguiendo las nuevas tendencias que implican la necesidad de participar como proveedores globales como condición para el logro de una competitividad sustentable” (de los fundamentos).

A nadie se le puede escapar que la industria automotriz instalada en el Mercosur, a ambos lados de la frontera argentino-brasilera, no responde a un real interés de desarrollo nacional, sino a planes de estas grandes patronales imperialistas. Entre ellas aprovechan las fronteras para “exportar” de uno a otro lado, la lucha por crecientes desgravaciones y subsidios estatales y por aumentar en franca competencia la superexplotación de la mano de obra, sea ya con menores salarios o con acrecentamiento de los ritmos de trabajo y/o empeoramiento de las condiciones laborales y convencionales.

La industria automotriz no aporta divisas a la economía nacional, es francamente negativa en términos de intercambio comercial.

En la actualidad, estamos viviendo una etapa de retroceso industrial y comercial de toda la industria automotriz. En el primer cuatrimestre de este año, la producción nacional automotriz cayó más de un 13%. Sin embargo, el patentamiento de automotores en la Argentina creció un 5%, lo que se ha cubierto por la importación. La Argentina registra una balanza comercial negativa en el rubro automotor. En este primer cuatrimestre, las importaciones de vehículos cero (0) kilómetro desde Brasil crecieron un 56,7% respecto al mismo período del 2015. Mientras que las exportaciones de vehículos de fabricación nacional de la Argentina a Brasil disminuyeron un 40,2%, también respecto de igual período del 2015. Pero esta “ganancia” de la industria imperialista radicada en Brasil en materia de exportaciones automovilísticas a la Argentina se ve ensombrecida por la caída general de la producción, patentamientos y exportaciones de la industria automotriz que se viene desarrollando desde el 2014. Esto ha generado una sobreoferta que “hizo más atractiva la importación desde la Argentina”. Según la cámara de autopartistas (AFAC) en el 2015 “las exportaciones de piezas tuvieron una caída récord (para buscar un valor tan bajo hay que retroceder por lo menos al 2004)”.

¿De qué se habla entonces –en los fundamentos del proyecto que estamos criticando– cuando se dice que “la industria automotriz argentina en la última década ha adquirido un perfil exportador”?

El régimen kirchnerista ha sido incapaz de revertir esta tendencia, y se pretende ahora, bajo el régimen macrista, seguir entregando créditos y subsidios fiscales.

La producción de las grandes autopartistas de origen extranjero se planifica centralmente. No olvidemos que el conflicto de Lear se dio porque la empresa achicó el personal de la planta en el país, tratando de imponer un convenio a la baja para tomar nuevo personal más flexibilizado, para finalmente deslocalizar gran parte de su producción en países con mano de obra más barata (Indonesia). El sindicato (SMATA) en aquella oportunidad entregó esta fuerte resistencia de los obreros a perder su fuente de trabajo. Pero las conclusiones de la directiva burocrática de este gremio no han evolucionado, sino involucionado: se apresta a ser mandante de estas grandes patronales y adecuar el valor y las condiciones de trabajo de los obreros argentinos “a las mejores prácticas productivas globales”. En la Volkswagen venimos del cierre de un turno de trabajo hace un par de meses, hay despidos y suspensiones en la industria automotriz de Córdoba, etc. También intentos de avanzar en los sistemas de “racionalización” o “flexibilización” laboral, que no es ni más ni menos que la reducción del “costo laboral”. Es decir que la misma cantidad –o menos– de obreros produzcan más, bajando salarios y aumentando los ritmos de trabajo o quitando conquistas (anulación del descanso dominical, etc.). Las patronales imperialistas consideran que se pagan muchas horas-hombre en la Argentina y que hay que reducir este costo. Se trata de una cantinela que sólo sirve para justificar un proceso que vienen llevando

adelante las patronales automotrices con energía desde que se firmó el convenio Fiat-SMATA en 1996. Y que sobre la base de la “flexibilización” laboral, el trabajo polivalente, etc., han incrementado notablemente la producción sin aumentar (e incluso reduciendo) la cantidad de trabajadores.

Las terminales han alentado especialmente la tercerización productiva, volcando gran cantidad de componentes a terceras empresas, que en muchos casos son testaferros ocultos, “especializándose” en superexplotar a sus trabajadores, contribuyendo a aumentar la plusvalía extraída a los trabajadores, las ganancias capitalistas.

La producción automotriz argentina tiene en la actualidad no más de un 20% de componentes fabricados en el país: el resto es todo importado. Esto ha transformado a la industria automotriz argentina en una armadura de ensamblaje de autopiezas importadas. Esa fue la división de trabajo impuesta por el capital imperialista: la Argentina exporta autos ensamblados, fundamentalmente al Mercosur, e importa autopiezas para esto.

La nueva ley promovida por el gobierno, la dirección burocrática de los sindicatos y las patronales no revierte esto. El crecimiento de la integración de componentes nativos es muy pobre. Y encima hay que ver si se cumple: porque la autoridad de aplicación y control es un gobierno compuesto por ejecutivos (CEO), provenientes del gran capital (dos representantes directos de la General Motors integran el gabinete nacional). ¡Pusieron al zorro a cuidar el gallinero! Por eso, cuando se habla de que el gobierno puede aplicar penalidades a las empresas que habiéndose comprometido no cumplan con el compromiso de efectivamente avanzar en esas pequeñas proporciones de componentes nacionales, no se puede menos que esbozar una sonrisa de escepticismo. En el artículo 22, por ejemplo entre las “penalizaciones” se dice que se puede aplicar “multas, cuyo monto no podrá exceder el 50% del importe total recibido”. Es decir que si la patronal miente y cobra un subsidio, la penalidad podría ser que le quitan la mitad del subsidio. ¿Qué tal? ¿No es colocar al zorro en el gallinero? Para muestra basta ver que hay infinidad de denuncias acerca de que las automotrices no han cumplido con los actuales requisitos de intercambio de comercio balanceado entre la Argentina y Brasil y, sin embargo, no hay penalidades sobre ellas.

No crea trabajo, ni defiende al trabajador

El “dulce” que las direcciones burocráticas de los sindicatos del sector presentan para apoyar explícitamente este proyecto de subsidios estatales a las patronales (que paga el pueblo trabajador con sus impuestos), es que así se preservarían las fuentes de trabajo y el incremento de trabajadores en la industria. Pero esto no es cierto. En ninguna parte del proyecto presentado se plantea que se vaya a tomar más obreros. Los defensores de este proyecto propatrimonial dicen que si a las empresas les va bien, van a derramar algo hacia

los obreros. No es cierto. Lo concreto es que en el artículo 10 se dice que las empresas que reciban los beneficios impositivos de este proyecto de ley establecen “un compromiso” de “no reducir la cantidad de personal”.

Pero esto no es prohibición de despidos.

Las patronales pueden echar trabajadores viejos con salarios más altos (e incluso “invitarlos” a irse con “retiros voluntarios”) y tomar nuevo personal con menores salarios y cláusulas laborales para reducir costos. La redacción confusa del artículo plantea que en diciembre de cada año se balanceará esta situación (ya que el cálculo de no reducción de personal es anual, lo que quiere decir que puede haber bajas mensuales, luego cubiertas con eventuales, etc.). Y esta “estabilidad” laboral hipotética está restringida sólo a las terminales y grandes autopartistas asociadas que hayan adherido al beneficio impositivo, no cubren al resto de los trabajadores tercerizados de empresas que trabajan para estos pulpos.

El mismo artículo 10 en su inciso *b*), plantea también que las patronales se comprometen a no “aplicar suspensiones sin goce de haberes” (lo que sería un semidespido). Pero no dice que el goce de haberes debería ser del 100% del salario, lo que abre la posibilidad de importantes descuentos salariales por parte de la patronal. Ésta es la norma que objetivamente se ha impuesto en el gremio mecánico (SMATA) en la actualidad, donde en muchos casos las patronales automotrices están suspendiendo y pagando el 75% de los salarios netos, lo que significa el 56 % del salario de bolsillo del trabajador.

Recientemente, en una gran fábrica del neumático (Pirelli), el sindicato (SUTNA) impuso a la patronal que se le pague a los trabajadores que ésta suspendió el 100 % de los salarios. Esto debiera estar planteado en una efectiva ley de protección del trabajador.

Por otra parte, versiones periodísticas están señalando que las patronales querrían ahora, ya conseguido en el texto de ley su propósito de obtener nuevos subsidios impositivos, rediscutir estos “compromisos” semitruchos planteados en el artículo 10. ¿Voracidad sin fin de patronales superexplotadoras o ficción para dramatizar la entrega de mayores subsidios que acrecientan el déficit fiscal?

Fortalece la tercerización

Queremos señalar que no va a haber tampoco un desarrollo de la “burguesía nacional”, toda vez que los créditos y subvenciones fiscales van a las manos de las grandes patronales terminales o autopartistas, y son éstas las que resuelven si lo trasladan y cómo a sus proveedores (artículo 18). Lo que significa, en definitiva, que se refuerza la dependencia de este sector tercerizado (que en muchos casos actúa como simple testaferro de la empresa Terminal del capital imperialista). Es la tendencia que viene planteando el Banco Mundial, de que los monopolios vayan “desarrollando” (financiando) proveedores rehenes. Y el Estado argentino, agravando el fabuloso déficit fiscal, colabora con

esta tarea, a través de sus subsidios. El Estado estaría financiando el desarrollo de nuevos modelos (a través de las matricerías, etc.) que reemplacen a otros viejos, pero no un incremento de la producción.

No da una salida a la crisis capitalista de la industria

La ley del gobierno, las patronales y las direcciones sindicales burocráticas actúan como una cautelar de ganancias de los empresarios capitalistas frente a la crisis y caída de la producción y comercialización en el ramo. Pero no de los puestos de trabajo. Los trabajadores necesitamos una cautelar que defienda nuestros puestos laborales contra cierres, despidos y suspensiones, y nuestras conquistas laborales y convencionales contra reducciones de salario e incremento de los ritmos de trabajo. Por eso es que hemos presentado nuestro contraproyecto que coloca el eje en esos problemas y plantea una salida para la industria. Si hubiera alguna conquista positiva para el trabajador en el proyecto presentado, nuestro bloque del PO-FIT lo apoyaría. Ante esta situación es que votaremos nuestro proyecto alternativo con soluciones reales al drama del trabajo y del desarrollo nacional.

En el caso de reducción de la producción, en lugar de despedir o suspender masivamente se propone reducir la jornada de trabajo para que ningún obrero quede perjudicado, manteniendo el nivel salarial actual (que debería ser permanentemente actualizado ante el flagelo de la devaluación y la inflación capitalista).

Esto plantea la necesidad de abrir los libros de las empresas para ver su contabilidad real y las superganancias que han obtenido estos años, donde al decir de la ex presidenta "se la llevaron con pala". No solo sufre el trabajador con su despido y la miseria que esto acarrea, y con el incremento de la superexplotación. Las patronales han tercerizado también las funciones dentro de las terminales y grandes autopartistas (limpieza, etc.) Y se aprestan, bajo el alero de esta defensa de la industria, a seguir avanzando. En la Volkswagen se pretende imponer ahora a los trabajadores de mantenimiento el llamado turno americano de trabajar 6x2 (6 días de trabajo y 2 de descanso) eliminando el descanso dominical y el pago de horas extras, etc. Y la dirección burocrática de los sindicatos se hace eco de los propósitos patronales anunciando que está dispuesta a todo para defender la empresa (dirigida para acrecentar las ganancias capitalistas). También sufre el consumidor pagando precios más altos por los productos, por eso reclamamos que se abran también los libros de las financieras, para verificar efectivamente que se pueden bajar los precios.

Las patronales usan estos acuerdos (y desacuerdos) para incentivar la competencia entre obreros argentinos y brasileros para que autoflagelándose en sus condiciones salariales o laborales consigan un puesto más de trabajo. Esta competencia es la que quiere introducir el capital y contra ella está el papel de los sindicatos que deben defender las conquistas de los trabajadores y no

ceder frente a los planes productivos de las patronales. Pero, lamentablemente, las direcciones burocráticas de los sindicatos hacen causa común con su patronal (que es una patronal imperialista y es la misma que está al otro lado de la frontera en Brasil) para imponer la superexplotación y sacar subsidios al Estado. En lugar de buscar la unión con los trabajadores brasileros para enfrentar al monopolio que oprime a ambas clases trabajadoras. Es necesaria la más absoluta independencia de los sindicatos respecto de los gobiernos y las patronales.

Para impedir esta competencia, la unidad de los obreros automotrices y autopartistas de Brasil y Argentina es necesaria: unificando el salario y las condiciones convencionales y laborales hacia arriba, hacia el nivel más alto y no a la baja.

Por último, es necesario revisar todo el esquema de desarrollo de la industria automotriz instalada en el país. El esquema actual es una sangría de las finanzas nacionales y no contribuye al desarrollo nacional, sino a las ganancias de estos grupos monopólicos internacionales. Por eso, planteamos no seguir sumando subsidios y desgravaciones a estos pulpos que incrementan el déficit fiscal, sino abrir un debate nacional sobre la base de un estudio realizado por una comisión obrera elegida por los trabajadores del SMATA y la UOM, los dos gremios fundamentales y los trabajadores de otros gremios que suman autopartes (neumático, plásticos, etc.)

El país no puede desperdiciar el potencial industrial (aunque adrede y relativamente obsoleto) instalado, sino ver que es necesario producir para el desarrollo nacional reconvirtiendo la industria y tomando más trabajadores para desarrollar una industria ferroviaria real, de ómnibus, etcétera que permita superar la actual crisis del transporte vetusto en el país.

Este análisis debiera ser hecho en común con los trabajadores de Brasil, porque el desarrollo de nuestros países está asociado. Aumentar la escala de la producción es crecientemente necesario para poder desenvolver plenamente las fuerzas productivas por encima de las trabas aduaneras nacionales. Pero al servicio de la satisfacción de las necesidades de las grandes masas de nuestros pueblos y no de las ganancias capital-imperialistas. La unidad de América Latina es indispensable para superar la crisis capitalista mundial que busca descargarse sobre las condiciones de vida de los pueblos, pero no será posible de la mano de los monopolios imperialistas, ni en asociación con ellos. Sino conducida por la clase obrera, en alianza con las masas campesinas e indígenas y los pobres de las ciudades condenados a la desocupación y la miseria. Para esto hará falta gobiernos de trabajadores que transformen por completo la realidad económica y social.

Por estos motivos y los que explicara el miembro informante, llamamos a los señores diputados a que acuerden, con una verdadera lucha contra el flagelo de la crisis capitalista, con apoyar este proyecto.

Néstor A. Pitrola.

ANTECEDENTE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

TÍTULO I

**Creación del Régimen de Desarrollo
y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino.
Beneficios e incentivos**

CAPÍTULO I

Definición y alcances del régimen

Artículo 1° – Institúyese el Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, por el cual se otorgará un bono electrónico de crédito fiscal, transferible o endosable a terceros, para el pago de impuestos nacionales, por un monto equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica de las autopartes nacionales a las que hace referencia el artículo 4°, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones.

Art. 2° – A los efectos del presente régimen, se entenderá:

Por plataforma: a un ensamble primario estructural portador de carga de un vehículo automotor, que determina el tamaño básico de ese vehículo y conforma la base estructural que soporta el tren motriz, y sirve de unión del vehículo automotor en diversos tipos de bastidores, tales como para montaje de carrocería, bastidor dimensional o carrocería unitaria.

Por plataforma nueva: a una plataforma que inicie su producción como resultado de una inversión relevante en activos fijos, rediseño de procesos y productos, obra civil y desarrollo de proveedores locales, alcanzando una escala de producción óptima del bien que se trate.

La autoridad de aplicación dictará las normas aclaratorias y los criterios que sean necesarios.

Por plataforma exclusiva: aquella cuya producción se desarrolla, dentro del Mercado Común del Sur (Mercosur), únicamente en la Argentina.

Por motores y cajas de transmisión: los bienes incluidos en el listado que a tal efecto elabore la autoridad de aplicación.

Por autopartes: las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y sistemas integrantes del vehículo o autoparte beneficiado incluidos en el listado que a tal efecto elabore la autoridad de aplicación.

Por autopartes nacionales: aquellas que cumplen con las condiciones establecidas en el artículo 16 de la presente ley.

Por empresas terminales: aquellas empresas que producen vehículos incluidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* del artículo 4° de la presente ley.

Por autopartistas: aquellas empresas que producen los bienes incluidos en los incisos *e)*, *f)* y *g)* del artículo 4° de la presente ley y sus partes y piezas, independientemente del destino de aplicación de éstos.

Por componentes producidos *in house*: aquellos componentes que son producidos directamente por las empresas terminales y autopartistas.

Art. 3° – Podrán solicitar la adhesión al régimen las personas jurídicas fabricantes de los productos automotores indicados en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* del artículo 4° de la presente ley, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional al amparo de la ley 21.932, o se encuentren inscriptas en los registros creados por la resolución 838 de fecha 11 de noviembre de 1999 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, sus modificatorias y complementarias, sin perjuicio del régimen aduanero al que esté sometido dicho territorio y/o de los beneficios fiscales de los que las empresas pudieran resultar favorecidas tanto en jurisdicción municipal, provincial o nacional.

Asimismo, podrán solicitar la adhesión al régimen las personas jurídicas fabricantes de los bienes indicados en los incisos *e)*, *f)* y *g)* del artículo 4° de la presente ley, con independencia del destino que se les dé, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional, sin perjuicio del régimen aduanero al que esté sometido dicho territorio y/o de los beneficios fiscales de los cuales las empresas pudieran resultar favorecidas tanto en jurisdicción municipal, provincial o nacional.

A los fines de lo dispuesto en el párrafo anterior, el fabricante deberá cumplimentar las disposiciones de la resolución 838/99 de la ex Secretaría de Industria, Comercio y Minería o estar inscripta en el Registro Industrial de la Nación, creado por la ley 19.971.

CAPÍTULO II

Del beneficio

Art. 4° – Las personas jurídicas que se adhieran al régimen obtendrán un beneficio sobre el valor de las autopartes nacionales incorporadas a sus productos, excepto sobre las referidas en el inciso *c)* del artículo 16.

Dichas autopartes locales deberán estar destinadas a la fabricación de los productos definidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* y/o a la producción de autopartes definidas en los incisos *e)*, *f)* y *g)* del presente artículo:

- a)* Automóviles;
- b)* Utilitarios de hasta un mil quinientos kilogramos (1.500 kg) de capacidad de carga;

- c) Comerciales livianos de más de un mil quinientos kilogramos (1.500 kg) y hasta cinco mil kilogramos (5.000 kg) de capacidad de carga;
- d) Camiones, chasis con y sin cabina, y ómnibus;
- e) Motores de combustión interna, híbridos u otros;
- f) Cajas de transmisión y sus componentes;
- g) Otros sistemas de autopartes, conjuntos y subconjuntos, que defina la autoridad de aplicación.

Art. 5° – La autoridad de aplicación establecerá los bienes sujetos al beneficio, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) y dictando las normas aclaratorias y/o complementarias que considere necesarias a tal efecto.

Art. 6° – El beneficio previsto en el artículo 4° de la presente será aplicable, asimismo, a la compra de matrices fabricadas en el país para estampar, embutir, punzonar o forjar, de moldes fabricados en el país para inyección, compresión o forjado de metales y para inyección o compresión de plástico o goma, sus calibres de uso específico y herramientas para fundición destinados a la producción de autopartes componentes de los bienes mencionados en el artículo 4° de la presente ley y contemplando los cambios tecnológicos que pudieran existir.

Art. 7° – A efectos de acceder al régimen instituido por el artículo 1° de esta ley, las empresas productoras de los bienes incluidos en los incisos *a)*, *b)*, *c)* y *d)* del artículo 4° deberán presentar una solicitud de adhesión vinculada a la producción de nuevas plataformas exclusivas.

Dicha solicitud deberá ser aprobada por la autoridad de aplicación, quien para ello tendrá en consideración la incidencia del incentivo sobre la decisión de la inversión, su capacidad exportadora, el impacto sobre el empleo, la competitividad de la cadena de valor automotriz-autopartista, la generación de valor agregado nacional, la radicación de nuevas tecnologías y la escala de producción, entre otros aspectos que considere relevante.

En el caso de las plataformas exclusivas no nuevas, las empresas referidas en el primer párrafo podrán presentar una solicitud de adhesión en tanto las mismas impliquen un rediseño significativo de los bienes involucrados, para lo cual se considerará además el volumen de inversiones requerido, su impacto en el empleo y el incremento de la participación de autopartes nacionales, entre otros criterios que defina la autoridad de aplicación.

Tanto para plataformas exclusivas nuevas como no nuevas, se podrá presentar la solicitud de adhesión para aquellas que hayan iniciado su producción durante los trescientos sesenta y cinco (365) días previos a la aprobación de la presente ley.

Art. 8° – Las empresas productoras de los bienes incluidos en los incisos *e)*, *f)* y *g)* del artículo 4° de la presente ley deberán presentar, para su aprobación por parte de la autoridad de aplicación, una solicitud de adhesión correspondiente a la producción de:

- a) Nuevas autopartes;
- b) Autopartes existentes al momento de la inscripción al régimen que involucren una ampliación de la capacidad de producción.

En el caso de las ampliaciones, para la aprobación, se tendrán en consideración la incidencia del incentivo sobre la decisión de inversión, su capacidad exportadora, el impacto sobre la competitividad de la empresa, el empleo, la generación de valor agregado nacional, su impacto en la cadena de valor, la radicación de nuevas tecnologías y la escala de producción.

Art. 9° – Las empresas deberán presentar, junto con la solicitud de adhesión al régimen, el detalle de proveedores locales, las piezas de producción local que serán provistas por cada uno de ellos y los volúmenes de compra (en unidades físicas y en valor) previstos durante el plazo del proyecto. La relación comercial entre la empresa beneficiaria y sus proveedores deberá establecerse mediante un documento fehaciente que establezca pautas de previsibilidad, pudiendo la autoridad de aplicación dictar las normas complementarias y aclaratorias que considere pertinentes a tal fin.

Art. 10. – Los beneficiarios del presente régimen, además de los requisitos que disponga la autoridad de aplicación, deberán cumplimentar las siguientes condiciones:

- a) Presentar en carácter de declaración jurada la cantidad de trabajadores mensuales promedio en relación de dependencia, debidamente registrados, conforme libro especial previsto por el artículo 52, de la ley de contrato de trabajo, 20.744, t. o. 1976 y sus modificaciones, del período comprendido entre julio de 2015 y junio de 2016, inclusive;
- b) Presentar una declaración jurada en los mismos términos en el mes de diciembre de cada año, asumiendo, en todos los casos, el compromiso por escrito y con participación de la asociación sindical signataria del convenio colectivo de trabajo vigente, de no reducir la cantidad de personal teniendo como base de referencia la cantidad de trabajadores promedio mensual que surja de lo establecido en el inciso anterior, ni aplicar suspensiones sin goce de haberes. El incumplimiento de este compromiso facultará a la autoridad de aplicación a rechazar las solicitudes, suspender el beneficio otorgado y/o rescindirlos. Todo ello, sin perjuicio de las demás sanciones que le pudieran corresponder.

Art. 11. – El Contenido Nacional (CN) correspondiente a cada uno de los bienes alcanzados por el

artículo 4° de esta ley, no podrá ser inferior al que a continuación se indica en cada caso:

– Incisos *a)*, *b)*, *f)* y *g)*: Contenido Mínimo Nacional (CMN) del treinta por ciento (30 %).

– Incisos *c)* y *d)*: Contenido Mínimo Nacional (CMN) del veinticinco por ciento (25 %).

– Inciso *e)*: Contenido Mínimo Nacional (CMN) del quince por ciento (15 %) durante los primeros tres (3) años desde la reglamentación de la presente ley, y del veinte por ciento (20 %) desde esa fecha en adelante.

En los casos de proyectos que incluyan nuevas tecnologías de motorización (híbridos, eléctricos, hidrógeno, etcétera), la autoridad de aplicación podrá establecer excepciones al CMN.

Cuando el CMN sea inferior al establecido, las empresas productoras de dichos bienes podrán solicitar el acogimiento al régimen sin percibir el beneficio al que se hace referencia en el artículo 4° de la presente ley, debiendo cumplimentar dicho requisito en un

plazo inferior a tres años (3 años) para poder acceder a los mismos.

No obstante, podrán acceder a los beneficios asociados a la adquisición de herramientas según lo establecido por el artículo 6° y el artículo 17 de la presente ley, constituyendo las garantías correspondientes por un monto equivalente a los beneficios devengados, hasta tanto se constate el cumplimiento del CMN referido en el párrafo anterior.

En caso de no alcanzar el CMN en el plazo de tres (3) años, la autoridad de aplicación ejecutará las garantías mencionadas en el párrafo anterior, sin perjuicio de otras sanciones que pudieren corresponder.

Art. 12. – El Contenido Nacional (CN) de los bienes incluidos en el artículo 4° deberá ser calculado según lo establecido en los siguientes incisos:

a) La fórmula de cálculo utilizada será la que se especifica a continuación:

$$CN = \frac{\sum \text{del valor de autopartes nacionales}}{\sum \text{del valor CIF de autopartes importados} + \sum \text{del valor de autopartes nacionales}} \times 100$$

El valor de los componentes nacionales adquiridos será el valor ex fábrica de las autopartes, netos del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones, que surja de las respectivas facturas electrónicas de compra.

El valor de los componentes nacionales producidos *in house* será el valor que surja del costo industrial, conforme a los criterios que determine la autoridad de aplicación para su cálculo;

b) Los beneficiarios que acrediten fehacientemente el desarrollo de proveedores locales y su internacionalización, demostrando que los productos de origen nacional que éstos le proveen se comercializan en volúmenes significativos hacia terceros países, para cada plataforma productiva, podrán solicitar un incremento de hasta cinco puntos porcentuales (5 p.p.) sobre el CN que surja del inciso an-

terior, independientemente de su valor. La autoridad de aplicación deberá aprobar dicha solicitud y reglamentará los alcances y las escalas correspondientes en función del cociente entre las ventas al mercado interno del proveedor correspondiente y las realizadas a terceros países.

Art. 13. – El beneficio instituido en el artículo 4° de la presente ley consiste en la obtención de un bono electrónico de crédito fiscal, transferible o endosable a terceros para el pago de impuestos nacionales, por un monto equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica de las autopartes nacionales a las que hace referencia el artículo 4°, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, y de descuentos y bonificaciones.

Dicho porcentaje será de entre cuatro por ciento (4 %) y quince por ciento (15 %), dependiendo del Contenido Nacional de los bienes referidos en el artículo 4°, de acuerdo a la siguiente tabla:

Contenido nacional (en %, calculado según Artículo 12)	Autos, utilitarios, cajas y otras autopartes (Incisos a, b, f y g)	Comerciales livianos, camiones, chasis y ómnibus (Incisos c y d)	Motores (Inciso e)
Menor a 15	-	-	-
Mayor o igual a 15 y menor a 20*	-	-	4,0
20	-	-	4,0
21	-	-	4,7
22	-	-	5,4
23	-	-	6,1
24	-	-	6,8
25	-	4,0	7,5
26	-	4,7	8,2
27	-	5,4	8,9
28	-	6,1	9,6
29	-	6,8	10,3
30	4,0	7,5	11,0
31	4,7	8,2	11,4
32	5,4	8,9	11,8
33	6,1	9,6	12,2
34	6,8	10,3	12,6
35	7,5	11,0	13,0
36	8,2	11,4	13,4
37	8,9	11,8	13,8
38	9,6	12,2	14,2
39	10,3	12,6	14,6
40	11,0	13,0	15,0
41	11,4	13,4	15,0
42	11,8	13,8	15,0
43	12,2	14,2	15,0
44	12,6	14,6	15,0
45	13,0	15,0	15,0
46	13,4	15,0	15,0
47	13,8	15,0	15,0
48	14,2	15,0	15,0
49	14,6	15,0	15,0
50 o superior	15,0	15,0	15,0

* Sólo durante los primeros TRES (3) años desde la reglamentación del presente Régimen de acuerdo al Artículo 11.

En el caso del beneficio sobre los bienes referidos en el artículo 6°, el porcentaje establecido será del seis por ciento (6 %), aplicable únicamente sobre el valor ex fábrica de los mismos, neto del Impuesto al Valor Agregado (IVA), gastos financieros, de descuentos y bonificaciones.

Art. 14. – Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, la adquisición y/o producción *in house* de autopartes que incorporen en sus etapas locales de elaboración procesos de forja y fundición de metales ferrosos y no ferrosos percibirán un beneficio adicional del cinco por ciento (5 %), aplicable únicamente sobre el valor ex fábrica de dichos bienes, neto del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros, descuentos y bonificaciones.

Art. 15. – Los beneficios señalados previamente surgirán de las respectivas facturas electrónicas de compra y tendrán vigencia a partir de la fecha de inicio del programa de producción aprobado por la autoridad de aplicación.

En el caso de la producción *in house* sujeta al beneficio, se devengará sobre el valor costo industrial, de manera coincidente con el referido en el artículo 13.

La autoridad de aplicación podrá autorizar que el beneficio correspondiente a herramientas definidos en el artículo 6° comience a computarse para facturas de compras realizadas a partir del día 1° de enero de 2016 con una antelación no superior a veinticuatro (24) meses respecto de la fecha de inicio del programa de producción aprobado. La autoridad de aplicación de-

finirá en cada caso la necesidad de constituir garantías por dicho beneficio.

Art. 16. – A efectos del otorgamiento de los beneficios previstos en el título I de la presente ley, serán consideradas autopartes, herramentales, matrices y moldes nacionales:

- a) Los sistemas, conjuntos y subconjuntos que tengan un Contenido Nacional (CN) no inferior al treinta por ciento (30 %), calculado de acuerdo a la fórmula dispuesta en el artículo 12.

La autoridad de aplicación tendrá la facultad de reducir excepcionalmente dicho porcentaje

hasta el quince por ciento (15 %) en aquellos casos que impliquen la radicación en el país de una capacidad tecnológica previamente existente y/o que favorezca su internalización, ampliando el potencial de integración de la cadena de valor automotriz. Dicha reducción podrá otorgarse por un plazo máximo de tres (3) años y, en ningún caso, los sistemas de autopartes, conjuntos y subconjuntos implicados podrán tener un Contenido Nacional Ampliado (CNA) inferior al treinta por ciento (30 %), calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CNA = \frac{\sum \text{valor autopartes nacionales} + \sum \text{valor mano de obra directa}}{\sum \text{valor CIF autopartes importados} + \sum \text{valor autopartes nacionales} + \sum \text{valor mano de obra directa}} \times 100$$

- b) Las partes y piezas, cuando:
- b.1.) en su elaboración se utilicen única y exclusivamente materias primas o insumos nacionales;
- b.2.) en su elaboración se utilicen, en cualquier proporción, materias primas o insumos importados, siempre que éstos sean sometidos a procesos de elaboración, fabricación o perfeccionamiento industrial que impliquen una transformación que les confiera una nueva individualidad, caracterizada por el hecho de estar clasificados en una partida arancelaria –primeros cuatro (4) dígitos de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM)– diferente a la de las mencionadas materias primas o insumos; o bien;
- b.3.) en su elaboración se utilicen, en cualquier proporción, materias primas o insumos importados y el requisito establecido en el apartado anterior no pueda ser cumplido, siempre que el Contenido Nacional (CN) no resulte inferior al treinta por ciento (30 %), calculado de acuerdo a la fórmula dispuesta en el artículo 12.
- c) Las partes, piezas, sistemas, conjuntos y subconjuntos que sean producidos en la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y cumplan con los requisitos establecidos en la ley 19.640, sus modificatorias y complementarias.
- d) Los herramentales referidos en el artículo 6°, construidos en el país para la fabricación de partes y piezas componentes de los bienes finales objeto del proyecto, serán considerados

de origen nacional cualquiera fuera el origen de su material constitutivo.

Art. 17. – Los bienes referidos en el artículo 6°, cuando sean de origen importado y estén asociados a los programas de producción aprobados por la autoridad de aplicación, tributarán un derecho de importación de extrazona (DIE) equivalente al cero por ciento (0 %) en tanto la sumatoria de su valor no supere en un cincuenta por ciento (50 %) al de los bienes de origen nacional adquiridos localmente o producidos *in house*, independientemente del usuario final de los mismos.

A tal efecto, las empresas beneficiarias podrán computar como adquisiciones locales aquellas operaciones cuya fecha de factura y correspondiente registro contable sean posteriores al 1° de enero de 2016. Cuando el valor de las importaciones exceda el porcentaje señalado en el párrafo anterior, también podrán gozar del beneficio establecido, debiendo cumplimentar el correspondiente aprovisionamiento local en un plazo inferior a los dieciocho (18) meses, contados a partir de la fecha de ingreso de la mercadería en Aduana. Durante dicho plazo, deberán constituir garantías por el monto del beneficio que resulte.

Art. 18. – Los beneficiarios de la presente ley podrán solicitar de manera anticipada hasta el quince por ciento (15 %) del beneficio total previsto durante los primeros cinco años (5 años) del programa de producción aprobado, debiendo destinar el mismo, única y exclusivamente, al desarrollo de proveedores.

Los proveedores estarán obligados a aplicar los recursos transferidos por los beneficiarios exclusivamente a herramentales, inversión en bienes de capital e instalaciones para ampliación de capacidad productiva, entre otras acciones tecnológicas que le permitan adecuar la misma a las necesidades de provisión. Quedan

expresamente excluidos de lo dicho precedentemente, el asesoramiento técnico y los activos intangibles.

Los recursos antes indicados deberán ser transferidos por los beneficiarios a los autopartistas sin costos, y su recuperación por parte del beneficiario será *pari passu* a la devolución que éste realice al Estado nacional. Los instrumentales propiedad de los beneficiarios, cedidos en comodato a los autopartistas, también podrán considerarse como parte integrante del anticipo del beneficio total previsto en el presente artículo.

La empresa solicitante deberá constituir garantías por la totalidad del anticipo.

Los programas de desarrollo de proveedores enmarcados en el presente artículo, así como la aplicación y cancelación de los beneficios involucrados, deberán contar con la aprobación expresa de la autoridad de aplicación, quien evaluará la relevancia de instrumentar el adelanto mencionado en el primer párrafo, considerando las alternativas de financiamiento que pudieran existir.

Art. 19. – Los bonos electrónicos de crédito fiscal emitidos en el marco de la presente ley podrán ser aplicados para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de impuesto a las ganancias, impuesto a la ganancia mínima presunta, impuesto al valor agregado (IVA) e impuestos internos, en carácter de saldo de declaración jurada y anticipos, así como podrán ser aplicados también, en el caso de las importaciones, para el pago a cuenta de los impuestos internos, a las ganancias y al valor agregado (IVA), sus retenciones y percepciones, cuya recaudación se encuentra a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica actuante en el ámbito del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

El bono electrónico de crédito fiscal no podrá utilizarse para cancelar deudas anteriores a la efectiva incorporación del beneficiario al régimen de la presente ley ni para la cancelación de obligaciones fiscales derivadas de la responsabilidad sustituta o solidaria de los contribuyentes por deudas de terceros, o de su actuación como agente de retención o percepción. En ningún caso, eventuales saldos a su favor harán lugar a reintegros o devoluciones por parte del Estado nacional.

Art. 20. – Cuando se hubiere solicitado el beneficio respecto de una autoparte y ésta fuere utilizada a su vez en la fabricación de otro bien susceptible del beneficio, a efectos del cálculo del monto del segundo beneficio, deberá detrarse el valor de aquella autoparte. No obstante lo dicho, se lo tendrá en cuenta al momento de ponderarse las exigencias de integración.

Art. 21. – Fíjase en diez (10) años, a partir de la fecha en que se dicte la reglamentación del régimen establecido, el plazo para que las empresas interesadas puedan solicitar su incorporación al mismo.

No obstante, las solicitudes que se realicen con posterioridad a los primeros cinco (5) años de vigencia, en ningún caso podrán acceder a los beneficios

previstos por la presente ley por un plazo adicional a dos (2) años, cumplido el plazo establecido en el párrafo anterior.

TÍTULO II

Régimen sancionatorio

Art. 22. – El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de las que pudieran corresponder por aplicación de la legislación penal:

- a) Suspensión en el goce del beneficio por un período de entre dos (2) meses y un (1) año;
- b) Multas, cuyo monto no podrá exceder del cincuenta por ciento (50 %) del importe total recibido;
- c) Revocación del beneficio otorgado;
- d) Pago de los tributos no ingresados, con más sus intereses y accesorios;
- e) Devolución del bono electrónico de crédito fiscal, en caso de no haberlo aplicado;
- f) Inhabilitación para gozar de los beneficios del régimen.

Art. 23. – Será considerada una falta leve, la demora en la presentación de la información requerida o su omisión, en la medida en que ésta no hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional.

Art. 24. – Serán consideradas faltas graves:

- a) La omisión de presentación de la información requerida en la medida en que ésta hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional;
- b) La falsedad en la declaración de contenido, en la medida que implique que una empresa goce indebidamente de alguno de los beneficios del régimen.

Art. 25. – Ante una falta leve, la autoridad de aplicación podrá aplicar, previa intimación al cumplimiento del deber en cuestión y del descargo correspondiente, las sanciones previstas en los incisos a) y b) del artículo 22 de la presente medida.

La aplicación podrá hacerse en forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso b), del artículo 20, de la presente ley, exceder del veinte por ciento (20 %) del importe total recibido por el beneficiario en el año calendario inmediatamente anterior. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio y a los antecedentes en el cumplimiento del régimen de la empresa imputada.

Art. 26. – Ante una falta grave, determinada previa instrucción de un sumario que respete el debido derecho de defensa de la parte imputada, la autoridad de aplicación podrá aplicar, de forma conjunta o alternativa, las sanciones previstas en los incisos b), c), d) y e) del artículo 22 de la presente ley. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio

y a los antecedentes en el cumplimiento del régimen de la empresa imputada.

Art. 27. – La autoridad de aplicación dictará el procedimiento administrativo que regirá la instrucción del sumario a que refiere el presente título.

TÍTULO III

Disposiciones finales

Art. 28. – Designase como autoridad de aplicación de la presente ley a la Secretaría de Industria y Servicios, organismo dependiente del Ministerio de Producción, con facultades para dictar las normas reglamentarias, aclaratorias y complementarias.

Art. 29. – El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria del régimen establecido por la presente ley estará a cargo de los respectivos beneficiarios, mediante el pago de una retribución equivalente al importe que surja de aplicar un porcentaje sobre el monto de los beneficios acordados.

Facúltase a la autoridad de aplicación a fijar el porcentaje a que se refiere el párrafo precedente, así como también a determinar el procedimiento para su pago.

Los fondos que se recauden por el pago de las retribuciones establecidas en el presente artículo deberán ser afectados, exclusivamente, a las tareas señaladas en el primer párrafo del mismo.

La ejecución de las tareas a que se refiere el primer párrafo del presente artículo no obsta al ejercicio de las facultades que le son propias a la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica actuante en el ámbito del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

Art. 30. – Créase el Consejo Consultivo del presente régimen con las características que a continuación se detallan:

El Consejo estará integrado por dos (2) representantes, uno institucional y otro técnico, del Ministerio de Producción, del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, de las cámaras empresariales del sector y de las organizaciones gremiales con personería jurídica.

Asimismo, lo integrará un (1) representante o autoridad institucional y un (1) representante técnico de las provincias en cuyo territorio esté radicado al menos un (1) establecimiento industrial de las empresas terminales.

La presidencia del Consejo Consultivo será ejercida por el representante del Ministerio de Producción.

Art. 31. – El Consejo Consultivo tendrá las funciones y atribuciones que establezca la autoridad de aplicación en la reglamentación que al efecto se dicte, las que incluirán, entre otras, las siguientes: análisis y seguimiento de los programas de producción implicados en las solicitudes de adhesión al régimen, tratamiento de situaciones específicas que pudieran surgir en este marco, evolución del régimen en términos de impacto productivo, tecnológico, económico, tanto en el corto, como en el mediano y largo plazo. Dicho Consejo deberá reunirse, como mínimo, una (1) vez por trimestre.

Art. 32. – Facúltase a la Jefatura de Gabinete de Ministros a reasignar los créditos presupuestarios necesarios a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente ley, durante el primer año de vigencia.

A partir del segundo año de vigencia del presente régimen, el cupo fiscal total de los beneficios promocionales a ser asignados será fijado anualmente en la respectiva ley de presupuesto general de la administración nacional; en la que se deberá incluir, en caso de corresponder, los saldos de cupo fiscal asociados a proyectos pendientes de finalización, de acuerdo con el cronograma de desarrollo de la producción acordado entre los beneficiarios y la autoridad de aplicación.

Art. 33. – Las empresas que cuenten con programas de producción aprobados en el marco de la ley 26.393, promulgada el 4 de julio de 2008, independientemente del cobro efectivo de los beneficios que ésta establece, podrán solicitar la incorporación a la presente ley, debiendo para ello:

- a) Desistir en carácter formal y definitivo de la percepción de los beneficios establecidos por la ley 26.393;
- b) Acreditar que el inicio de la producción de los programas aprobados haya sido durante los dos (2) años previos a la aprobación de la presente ley.

Art. 34. – La presente ley entrará en vigencia el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 35. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Oscar A. Romero. – Alberto O. Roberti. – Pedro R. Miranda. – Diego L. Bossio. – Sergio R. Ziliotto. – Guillermo Snopek. – Néstor J. David. – Oscar A. Macías. – Teresita Madera. – Pablo F. J. Kosiner. – Néstor N. Tomassi. – Gustavo R. Fernández Mendía. – Carlos G. Rubín. – Héctor O. Tentor.