

SESIONES ORDINARIAS
2008
ORDEN DEL DIA N° 1321

**COMISIONES DE INDUSTRIA
Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA**

Impreso el día 25 de noviembre de 2008

Término del artículo 113: 4 de diciembre de 2008

SUMARIO: Régimen de Incentivo a la Inversión Local en Emprendimientos de Motocicletas y Motopartes. (31-P.E.-2008.)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje y el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, mediante el cual se establece un régimen de incentivo a la inversión local en emprendimientos de motocicletas y motopartes; 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,...

REGIMEN DE INCENTIVO A LA INVERSION
LOCAL DE EMPRENDIMIENTOS
DE MOTOCICLETAS Y MOTOPARTES

TITULO I

CAPÍTULO I

Definición y alcance del régimen

Artículo 1° – Créase el régimen de incentivo a la inversión local para la fabricación de motocicletas y motopartes, mediante el cual se establecen los beneficios, no excluyentes, previstos en los títulos II y III de la presente ley.

Art. 2° – Podrán acceder al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y/o las personas jurídicas constituidas en ellas, o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente

inscritas conforme a las mismas, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional destinado a la fabricación de motocicletas, demás vehículos comprendidos en el artículo 28 del anexo I del artículo 1° del decreto 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 bajo la categoría L, cuatriciclos y/o motores para los vehículos enunciados precedentemente; incluidos en el listado que, con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM), elabore la autoridad de aplicación. Las empresas deberán contar asimismo con una solicitud de adhesión aprobada por dicha autoridad.

CAPÍTULO II

Requisitos del régimen

Art. 3° – Para adherir al presente régimen, las empresas deberán presentar para su aprobación por la autoridad de aplicación, un plan de producción y un programa de importaciones y exportaciones.

Los beneficiarios deberán acreditar o comprometer inversiones no inferiores a una suma equivalente a dólares estadounidenses un millón (u\$s 1.000.000), en todos o algunos de los siguientes incisos:

- a) En activos fijos;
- b) En inmuebles e instalaciones directamente relacionados con el proceso productivo enunciado en el plan;
- c) Bienes de capital o su financiación, destinados al desarrollo de proveedores motopartistas locales.

A los fines dispuestos en el presente artículo, el Poder Ejecutivo nacional establecerá la fecha a partir de la cual podrán considerarse las inversiones y el período durante el que las mismas deberán quedar afectadas al proyecto.

Art. 4° – Podrán presentarse proyectos destinados a la producción de nuevos modelos de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y/o nuevos modelos de motores para dichos vehículos, así como también proyectos relativos a vehículos comprendidos en el mismo artículo y/o motores para dichos vehículos en producción comercial al momento de entrada en vigencia de esta ley.

En todos los casos, el plan de producción propuesto deberá prever un programa progresivo de integración nacional.

Las motopartes importadas podrán representar hasta un cincuenta y cinco por ciento (55 %) del valor ex fábrica antes de impuestos de los vehículos comprendidos en el artículo 2° y de los motores para dichos vehículos durante el primer año del plan aprobado, según la fórmula indicada en el artículo 5° de la presente norma.

A partir del segundo año del plan aprobado, el contenido máximo importado según la fórmula establecida en el artículo 5° de la presente ley, será de:

Año 2: cuarenta y cinco por ciento (45 %).

Año 3: cuarenta por ciento (40 %).

Año 4: treinta y cinco por ciento (35 %).

Año 5: treinta por ciento (30 %).

Los incrementos anuales de integración nacional que deberán realizarse a raíz de lo estipulado precedentemente deberán corresponder indefectiblemente a la sustitución de componentes importados por nacionales.

Tanto la escala precedente relativa al contenido máximo importado, como el plazo de cinco (5) años de tratamiento arancelario previsto en el título II y de beneficios previstos en el título III, comenzarán a computarse en base al plan de producción, en los términos en que éste sea aprobado.

Art. 5° – El contenido máximo importado de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente medida y de los motores para dichos vehículos, señalado en el artículo anterior, se medirá para cada modelo incorporado al programa, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{CMI} = \frac{\text{valor CIF de las motopartes importadas}}{\text{valor del bien final}} \times 100$$

Para el cálculo CMI, componente máximo importado, la reglamentación establecerá límites porcentuales máximos computables para los ítems que intervienen en el valor del bien final y que no correspondan a partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes.

La autoridad de aplicación requerirá a los beneficiarios del presente régimen las facturas de los proveedores de partes locales, siendo su presentación obligatoria por parte de los beneficiarios con el fin

de corroborar el origen nacional de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes.

Art. 6° – Las presentaciones que realicen las empresas interesadas serán evaluadas en su factibilidad y viabilidad técnica y económica, luego de lo cual la autoridad de aplicación deberá expedirse fundadamente, aprobando o desaprobandando las solicitudes.

TITULO II

Tratamiento arancelario

Art. 7° – El tratamiento arancelario establecido en el presente título consistirá en una reducción del arancel durante los primeros cinco (5) años del proyecto, conforme la imputación que realice la autoridad de aplicación, de:

- a) El sesenta por ciento (60 %) del derecho de importación extrazona para partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes destinados a la producción de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley, y motores para dichos vehículos (excluyendo en todos los casos las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes destinados al mercado de reposición);
- b) Hasta el cuarenta por ciento (40 %) del derecho de importación extrazona para “Completely Knocked Down (CKD)” y “Semi Knocked Down (SKD)” de vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley, completos o incompletos;
- c) Hasta el treinta por ciento (30 %) del derecho de importación extrazona para vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley completos y armados “Completely Built Up (CBU)”.

Los incisos b) y c) sólo serán de aplicación para las empresas que presenten planes de producción para la fabricación de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley.

La autoridad de aplicación establecerá los bienes que podrán ser importados con el tratamiento arancelario descrito en este artículo, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM).

Art. 8° – El tratamiento acordado en este título se instrumentará mediante la emisión de los correspondientes certificados para importación con la desgravación arancelaria prevista en el artículo precedente, de acuerdo a los planes de producción y los programas de importación y exportación a desarrollar aprobados por la autoridad de aplicación, según los siguientes criterios:

- a) Cuando el destino de la producción establecida en el plan aprobado sea el mercado local, se emitirán los mencionados certificados para importaciones de bienes por valor total equivalente hasta cincuenta y cinco por ciento (55 %) del valor de la producción de vehículos mencionados en el artículo 2° de la presente ley terminados y/o motores para dichos vehículos terminados el primer año del programa aprobado; hasta cuarenta y cinco por ciento (45 %) el segundo; hasta cuarenta por ciento (40 %) el tercero; hasta el treinta y cinco por ciento (35 %) el cuarto y hasta el treinta por ciento (30 %) el quinto y último año;
- b) Cuando el destino de la producción sea exclusivamente para el mercado de exportación, se emitirán certificados por un veinte por ciento (20 %) adicional por cada año, a la escala prevista en el inciso a) del presente artículo.

Art. 9° – Los certificados previstos en este título serán intransferibles, y tendrán una validez de un (1) año desde la fecha de su emisión.

La autoridad de aplicación establecerá la periodicidad con que se emitirán los certificados. No podrán expedirse certificados cuyo valor exceda el que corresponda a un período de seis (6) meses de producción proyectada, conforme el plan de producción oportunamente aprobado.

Art. 10. – La autoridad de aplicación realizará un seguimiento del desempeño de la beneficiaria en función del plan de producción aprobado, las inversiones y exportaciones, estableciendo los ajustes que correspondan en la emisión de los certificados para importación con desgravación arancelaria, conforme el procedimiento que a tal efecto establezca esa autoridad. Ello, sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder.

TITULO III

Bono fiscal sobre las compras de motopartes locales

Art. 11. – Establécese un beneficio consistente en la percepción de un bono fiscal sobre el valor de las compras de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales destinados a la producción local de los vehículos comprendidos en el artículo 2° y/o motores para dichos vehículos, que sean adquiridos por las empresas que adhieran al régimen con arreglo a lo establecido por el título I de la presente ley.

El mencionado bono fiscal será nominativo e intransferible, y se aplicará al pago de impuestos nacionales, con excepción de aquellos gravámenes con destino a la seguridad social o de afectación específica.

En ningún caso el bono fiscal podrá aplicarse al pago de deudas anteriores a la efectiva aprobación del proyecto, ni eventuales saldos a favor darán lugar a reintegros y devoluciones por parte del Estado nacional. El importe de los bonos recibidos no se computarán para la determinación del impuesto a las ganancias.

Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a establecer los tributos que podrán ser objeto de cancelación con el bono fiscal establecido en el presente artículo.

Art. 12. – El monto del beneficio acordado en el artículo precedente será equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica antes de impuesto de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales que estén destinados a la producción de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente norma y/o motores para dichos vehículos, y cumplan con las condiciones que establezca la autoridad de aplicación. El porcentaje aplicable se determinará en función del período en el cual se desarrolle el plan de producción quinquenal objeto del beneficio, conforme el siguiente cronograma:

Año	Porcentaje de beneficio aplicable
2009	25
2010	24
2011	23
2012	22
2013	21
2014	20
2015	19
2016	18
2017	17
2018	16

Los bonos fiscales se emitirán sobre el valor ex fábrica de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales, netos del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros y de descuentos y bonificaciones.

Los beneficios previstos en este título y los acordados mediante el decreto 379 de fecha 29 de marzo de 2001, sus modificaciones y todo régimen que lo sustituya, son excluyentes entre sí respecto de un mismo bien.

Art. 13. – La autoridad de aplicación establecerá los bienes objeto de beneficio, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM).

Art. 14. – En el caso de motopartes que, con insumos de propiedad de las empresas productoras de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y/o motores para dichos vehículos, sean sometidos a un proceso de industrializa-

ción a cargo de terceros, el beneficio otorgado se computará sobre el valor del proceso de industrialización, libre de impuestos y excluido el valor de los insumos propiedad de las empresas beneficiarias.

Art. 15. – Las empresas productoras de vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y/o motores para dichos vehículos, podrán solicitar ante la autoridad de aplicación el beneficio previsto en este título en la medida que hayan acreditado la compra y recepción de los bienes, en función del procedimiento que establezca esa autoridad.

TITULO IV

Sanciones

Art. 16. – El incumplimiento de las disposiciones del régimen establecido en la presente ley, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de las que pudieran corresponder por aplicación de otras normas vigentes:

- a) Suspensión en el goce del beneficio, por un período de entre dos (2) meses y un (1) año;
- b) Multas de hasta el ciento cincuenta por ciento (150 %) de los beneficios otorgados a la empresa en el año calendario inmediatamente anterior al incumplimiento. Para el caso que durante dicho año no se hubiesen otorgado beneficios a la empresa, se aplicarán multas hasta el porcentaje mencionado, respecto de los beneficios solicitados por la empresa durante el año del incumplimiento y hasta el acaecimiento del mismo;
- c) Revocación del beneficio otorgado;
- d) Pago de los derechos de importación a tarifa plena que hubiera debido abonarse, con más sus intereses y accesorios;
- e) Pago de los impuestos nacionales a los que se hubieren aplicado los bonos fiscales, con más sus intereses y accesorios;
- f) Inhabilitación para gozar de los beneficios del régimen.

Art. 17. – Será considerada una falta leve la demora en la presentación de la información requerida, su inexactitud u omisión, u otros incumplimientos de las obligaciones establecidas en esta ley y la reglamentación que se dicte, en la medida en que ello no hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional.

Art. 18. – Serán consideradas faltas graves:

- a) La omisión de presentación de la información requerida, en la medida en que ésta hubiera motivado el otorgamiento de beneficios previstos en esta ley;
- b) La falsedad o inexactitud de la información presentada, en la medida que implique que una empresa goce indebidamente de alguno de los beneficios del régimen;

- c) La existencia de desvíos significativos respecto del plan de producción y/o del programa de importaciones y exportaciones aprobados, conforme los criterios que establezca la reglamentación.

Art. 19. – Ante una falta leve, la autoridad de aplicación podrá aplicar, previa intimación al cumplimiento del deber en cuestión, las sanciones previstas en los incisos a) y b) del artículo 16 de la presente medida. La aplicación podrá hacerse de forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso b) del artículo 16 de la presente ley exceder del cincuenta por ciento (50 %) de los beneficios recibidos por la empresa 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. 20. – Ante una falta grave, 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 16 de la presente ley. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio, a la gravedad del incumplimiento y a los antecedentes de la empresa en el cumplimiento del presente régimen.

Art. 21. – Sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder por aplicación de los artículos 16 a 20 de esta ley, en caso de detectarse indicios graves de irregularidades, previa intimación a la empresa, se dispondrá la suspensión preventiva del otorgamiento de los beneficios previstos en el presente régimen, hasta tanto se determine si ha mediado incumplimiento de la beneficiaria.

TITULO V

Disposiciones generales

Art. 22. – Fijase en cinco (5) años a partir de la entrada en vigencia de la reglamentación que se dicte para el presente régimen, el plazo para que las empresas interesadas puedan solicitar su incorporación al mismo.

Art. 23. – La verificación del valor de las partes, piezas, componentes, subconjuntos, conjuntos y vehículos, se basará en los criterios de valoración implementados por la Dirección General de Aduanas, dependiente de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía y Producción.

Art. 24. – La autoridad de aplicación reglamentará el proceso de auditoría del presente régimen.

Para la realización de las tareas de verificación y contralor, podrá solicitarse la asistencia de universidades nacionales u otros organismos públicos.

Art. 25. – El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria del presente régimen estará a cargo de los respectivos be-

neficiarios, en los términos y condiciones que establezca la autoridad de aplicación.

Art. 26. – La reglamentación establecerá las garantías que deberán constituir las empresas interesadas para la percepción de los beneficios previstos en esta ley y la forma de ejecución de las mismas en caso de incumplimiento.

Art. 27. – Las empresas deberán facilitar las inspecciones o verificaciones que ordene la autoridad de aplicación y suministrarle con carácter de declaración jurada en los plazos que ella fije toda información que les requiera sobre cualquier materia relacionada con esta ley.

Art. 28. – Estarán excluidos del presente régimen los bienes producidos en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en el marco de la ley 19.640.

Art. 29. – En el caso de vehículos fabricados en el país conforme los requisitos establecidos en esta ley, que a su vez contengan motores objeto de los beneficios acordados por la misma, a los efectos del cálculo de los beneficios aplicables a esos vehículos, deberá detraerse el valor de los mencionados motores.

Art. 30. – No podrán acogerse al tratamiento dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la Dirección General Impositiva, dependiente de la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- d) Las personas jurídicas –incluidas las cooperativas– en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros del consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obli-

gaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acaecimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Los sujetos que resulten beneficiarios del presente régimen deberán previamente renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial o administrativo con relación a las disposiciones del decreto 1.043 de fecha 30 de abril de 2003 o para reclamar con fines impositivos la aplicación de procedimientos de actualización cuya utilización se encuentra vedada conforme a lo dispuesto por la ley 23.928 y sus modificaciones y el artículo 39 de la ley 24.073 y sus modificaciones. Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieran promovido tales procesos, deberán desistir de las acciones y derechos invocados en los mismos.

Art. 31. – El Poder Ejecutivo nacional designará la autoridad de aplicación del presente régimen.

Dicha autoridad establecerá las normas complementarias para la operatoria del régimen, de acuerdo a la reglamentación de esta ley que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 32. – En los aspectos no previstos en la presente ley y su reglamentación, resultarán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683 texto ordenado 1998 y sus modificaciones y la ley 22.415 (Código Aduanero) y sus modificaciones.

Art. 33. – El cupo fiscal de los beneficios a otorgarse por el presente régimen será fijado anualmente en la ley de presupuesto general de la administración nacional.

Art. 34. – Invítase a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley mediante el dictado de normas de promoción para la producción local de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y de motopartes.

Art. 35. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 19 de noviembre de 2008.

Miguel D. Dovená. – Gustavo A. Marconato. – Miguel A. Giubergia. – María G. de la Rosa. – Susana E. Díaz. – Laura G. Montero. – Marcelo E. Amenta. – Rosana A. Bertone. – Margarita B. Beveraggi. – Lía F. Bianco. – Alberto Cantero Gutiérrez. – Luis F. J. Cigogna. – Genaro A. Collantes. – Alfredo C. Dato. – Patricia S. Fadel. – Marcelo O. Fernández. –

Irma A. García. – María T. García. – Juan C. Gioja. – Griselda N. Herrera. – Beatriz L. Korenfeld. – Silvia B. Lemos. – Claudio R. Lozano. – Adriana del C. Marino. – Heriberto A. Martínez Oddone. – Antonio A. M. Morante. – Carlos J. Moreno. – Jorge A. Obeid. – Juan M. Pais. – Jorge R. Pérez. – Evaristo A. Rodríguez. – Beatriz L. Rojkés de Alperovich. – Carlos D. Sнопек. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.

En disidencia parcial:

Julián M. Obiglio.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Industria y de Presupuesto y Hacienda, al considerar el mensaje y el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo mediante el cual se establece un régimen de incentivo a la inversión local en emprendimientos de motocicletas y motopartes, aconsejan la aprobación del dictamen que antecede proponiendo algunas modificaciones tendientes a perfeccionar la propuesta, consecuentes con el ánimo que persigue la misma.

Miguel D. Dovená.

ANTECEDENTE

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 11 de noviembre de 2008.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley mediante el cual se establece un régimen de incentivo a la inversión local en emprendimientos de motocicletas y motopartes.

Podrán acogerse al régimen las empresas radicadas en el país que fabriquen motocicletas, demás vehículos comprendidos bajo la categoría L en el artículo 28 del anexo I del artículo 1° del decreto 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, cuatriciclos y motores para dichos vehículos.

Cabe señalar que las motocicletas se han convertido en un medio de transporte de enorme importancia para el sector asalariado argentino, sobre todo en el interior del país. La mayor demanda se ha registrado en las motocicletas de cien (100) y ciento veinticinco centímetros cúbicos (125 cm³).

Es un mercado creciente. Este año se estiman ventas en el mercado interno de aproximadamente setecientos mil (700.000) unidades. En efecto, las ventas aumentaron de sesenta y cuatro mil (64.000) unidades en el año 2004 a seiscientos setenta y ocho

mil (678.000) en el año 2007, superando por primera vez a la de automóviles. Del total, aproximadamente treinta por ciento (30 %) es de producción nacional (incluido el ensamblaje), y el setenta por ciento (70 %) restante se importa.

Entre las razones que han llevado al incremento de la demanda pueden mencionarse la recuperación del poder adquisitivo del sector asalariado, el crecimiento de la demanda laboral y del trabajo en blanco que facilita el acceso a los créditos personales, la estabilidad laboral que permite endeudamientos a mediano plazo, el continuo crecimiento de la demanda del sector de servicios y la ventaja comparativa en la relación costo del combustible/consumo por distancia, favorable con respecto al automóvil.

El presente proyecto se orienta a incrementar el componente de valor agregado nacional en la fabricación de esos rodados motorizados que se venden en el mercado, y promover también la exportación.

El régimen propuesto está dirigido a aquellos productores de los bienes antes mencionados, que acrediten inversiones por una suma equivalente a dólares estadounidenses un millón (u\$s 1.000.000) y presenten un plan de producción que contemple un porcentaje creciente de integración nacional.

Los incentivos contemplados en el proyecto de ley consisten en:

a) Un tratamiento arancelario especial para importaciones de motopartes destinadas a la fabricación y para la importación de vehículos comprendidos en el proyecto de ley en base a un plan de producción nacional;

b) La percepción de bonos fiscales para ser aplicados al pago de impuestos nacionales, sobre el valor de las compras de motopartes locales.

Dichos beneficios se otorgarán a las empresas por cinco (5) años, y no son excluyentes entre sí.

Mediante este proyecto de ley se procura que el componente nacional de los vehículos que se fabriquen o ensamblen en el país crezca paulatinamente. En ese orden, el componente máximo importado que se admite para los vehículos es del sesenta por ciento (60 %) para el primer año de proyecto, cincuenta y cinco por ciento (55 %) para el segundo y así sucesivamente hasta llegar al cuarenta por ciento (40 %) en el quinto y último año.

El tratamiento arancelario especial consiste en una desgravación del noventa por ciento (90 %) del derecho de importación aplicable para la importación de motopartes; hasta el setenta y cinco por ciento (75 %) para la importación de “Completely Knocked Down (CKD)” y “Semi Knocked Down (SKD)” de los vehículos en cuestión; y hasta el cincuenta por ciento (50 %) para la importación de dichos vehículos completos y armados “Completely Built Up (CBU)”. Estas desgravaciones se otorgarán en base al valor de producción de los vehículos motoriza-

dos alcanzados por el incentivo, aplicando una escala decreciente año a año de manera tal que se genere el incentivo a la sustitución de importación de las motopartes. Con ello se busca generar un incentivo a la producción nacional y además un incentivo diferencial para las exportaciones, al otorgarse un veinte por ciento (20 %) adicional de certificados cuando la producción tuviere ese destino.

Los certificados de importación con reducción arancelaria se otorgarán a las empresas admitidas en el régimen, y los mismos serán intransferibles, pudiendo ser utilizados el año siguiente en tanto se haya cumplido con el plan de producción.

Por su parte, el bono fiscal se otorgará a las empresas que compren motopartes locales para fabricar este tipo de rodados en el país, o a las que fabriquen motores para los mismos. El monto del beneficio también se propone con escala decreciente, fijándose en el veinte por ciento (20 %) del valor ex fábrica antes de impuesto durante el primer año, y concluyendo con un once por ciento (11 %) el último año del régimen, conforme se detalla en el artículo 12 del proyecto de ley.

En atención a que la medida involucra la asignación de recursos públicos, el régimen sancionatorio se fija claramente en el articulado del proyecto de ley.

Las empresas interesadas cuentan con un plazo de cinco (5) años para solicitar su incorporación al régimen.

Entre las metas que se procura alcanzar mediante la presente medida de política industrial, cabe destacar:

El aumento de la producción de motocicletas en más del doscientos por ciento (200 %) para el año 2013.

La sustitución del veinticinco por ciento (25 %) de importaciones de motocicletas terminadas.

Un incremento sustancial de la integración nacional.

Inversiones de dólares estadounidenses sesenta millones (u\$s 60.000.000) en los próximos cinco (5) años.

Esta medida busca alentar un flujo creciente de inversiones que favorecerá el desarrollo del motopartismo local competitivo. También alentará la generación de empleo industrial calificado, en línea con las políticas de desarrollo económico implementadas en el país en los últimos cinco (5) años, tendientes a que los bienes industriales que se consuman en el país estén realizados en su mayor parte con trabajo argentino.

Por todas estas razones el Poder Ejecutivo nacional entiende que es imperativo contar con un sector fuerte y desarrollado de manera que alcance los estándares de desarrollo tecnológico, procesos de calidad, medioambiente y seguridad que exige el mercado para atender de manera competitiva la de-

manda interna e internacional.

Con una ley de incentivo a la producción local de estos rodados y sus motores, se logrará aumentar el contenido nacional de motopartes en este tipo de vehículos producidos en la República Argentina, promoviendo la localización de inversiones en nuestro país, generando empleo, inclusión social y logrando a través del sector un derrame positivo de la distribución del ingreso.

En mérito a los fundamentos que anteceden, se considera que vuestra honorabilidad habrá de dar curso favorable al presente proyecto de ley.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.839

CRISTINA E. FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.
Sergio T. Massa. – Carlos R. Fernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

REGIMEN DE INCENTIVO A LA INVERSION LOCAL DE EMPRENDIMIENTOS DE MOTOCICLETAS Y MOTOPARTES

TITULO I

CAPÍTULO I

Definición y alcance del régimen

Artículo 1° – Créase el régimen de incentivo a la inversión local para la fabricación de motocicletas y motopartes, mediante el cual se establecen los beneficios, no excluyentes, previstos en los títulos II y III de la presente ley.

Art. 2° – Podrán acceder al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y/o las personas jurídicas constituidas en ella, o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscritas conforme a las mismas, que cuenten con establecimiento industrial radicado en el territorio nacional destinado a la fabricación de motocicletas, demás vehículos comprendidos en el artículo 28 del anexo I del artículo 1° del decreto 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 bajo la categoría L, cuatriciclos y/o motores para los vehículos enunciados precedentemente; incluidos en el listado que, con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM), elabore la autoridad de aplicación. Las empresas deberán contar asimismo con una solicitud de adhesión aprobada por dicha autoridad.

CAPÍTULO II

Requisitos del régimen

Art. 3° – Para adherir al presente régimen, las empresas deberán presentar para su aprobación por la autoridad de aplicación, un plan de producción y

un programa de importaciones y exportaciones.

Los beneficiarios deberán acreditar o comprometer inversiones no inferiores a una suma equivalente a dólares estadounidenses un millón (u\$s 1.000.000), en todos o algunos de los siguientes incisos:

- a) En activos fijos;
- b) En inmuebles e instalaciones directamente relacionados con el proceso productivo enunciado en el plan;
- c) Bienes de capital o su financiación, destinados al desarrollo de proveedores motopartistas locales.

A los fines dispuestos en el presente artículo, el Poder Ejecutivo nacional establecerá la fecha a partir de la cual podrán considerarse las inversiones y el período durante el que las mismas deberán quedar afectadas al proyecto.

Art. 4° – Podrán presentarse proyectos destinados a la producción de nuevos modelos de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente medida y/o nuevos modelos de motores para dichos vehículos, así como también proyectos relativos a vehículos comprendidos en el mismo artículo y/o motores para dichos vehículos en producción comercial al momento de entrada en vigencia de esta ley.

En todos los casos, el plan de producción propuesto deberá prever un programa progresivo de integración nacional.

Las motopartes importadas podrán representar hasta un sesenta por ciento (60 %) del valor ex fábrica antes de impuestos de los vehículos comprendidos en el artículo 2° y de los motores para dichos vehículos durante el primer año del plan aprobado, según la fórmula indicada en el artículo 5° de la presente norma.

A partir del segundo año del plan aprobado, el contenido máximo importado según la fórmula establecida en el artículo 5° de la presente ley, será de:

- Año 2: cincuenta y cinco por ciento (55 %).
- Año 3: cincuenta por ciento (50 %).
- Año 4: cuarenta y cinco por ciento (45 %).
- Año 5: cuarenta por ciento (40 %).

Los incrementos anuales de integración nacional que deberán realizarse a raíz de lo estipulado precedentemente deberán corresponder indefectiblemente a la sustitución de componentes importados por nacionales.

Tanto la escala precedente relativa al contenido máximo importado, como el plazo de cinco (5) años de tratamiento arancelario previsto en el título II y de beneficios previstos en el título III, comenzarán a computarse en base al plan de producción, en los términos en que éste sea aprobado.

Art. 5° – El contenido máximo importado de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente medida y de los motores para dichos vehicu-

los, señalado en el artículo anterior, se medirá para cada modelo incorporado al programa, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{CMI} = \frac{\text{valor CIF de las motopartes importadas}}{\text{valor del bien final ex fábrica, antes de impuestos}} \times 100$$

Se entenderá por:

- a) CMI, contenido máximo importado;
- b) Valor ex fábrica, precio mayorista para primera venta al mercado interno.

La autoridad de aplicación establecerá los criterios a seguir para determinar el origen nacional de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes.

Art. 6° – Las presentaciones que realicen las empresas interesadas serán evaluadas en su factibilidad y viabilidad técnica y económica, luego de lo cual la autoridad de aplicación deberá expedirse fundadamente, aprobando o desaprobando las solicitudes.

TITULO II

Tratamiento arancelario

Art. 7° – El tratamiento arancelario establecido en el presente título consistirá en una reducción del arancel durante los primeros cinco (5) años del proyecto, conforme la imputación que realice la autoridad de aplicación, de:

- a) El noventa por ciento (90 %) del derecho de importación extrazona para partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes destinados a la producción de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley, y motores para dichos vehículos (excluyendo en todos los casos las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes destinados al mercado de reposición);
- b) Hasta el setenta y cinco por ciento (75 %) del derecho de importación extrazona para “Completely Knocked Down (CKD)” y “Semi Knocked Down (SKD)” de vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley, completos o incompletos;
- c) Hasta el cincuenta por ciento (50 %) del derecho de importación extrazona para vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley completos y armados “Completely Built Up (CBU)”.

Los incisos b) y c) sólo serán de aplicación para las empresas que presenten planes de producción para la fabricación de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley.

La autoridad de aplicación establecerá los bienes que podrán ser importados con el tratamiento arancelario descrito en este ar-

título, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM).

Art. 8° – El tratamiento acordado en este título se instrumentará mediante la emisión de los correspondientes certificados para importación con la desgravación arancelaria prevista en el artículo precedente, de acuerdo a los planes de producción y los programas de importación y exportación a desarrollar aprobados por la autoridad de aplicación, según los siguientes criterios:

- a) Cuando el destino de la producción establecida en el plan aprobado sea el mercado local, se emitirán los mencionados certificados para importaciones de bienes por valor total equivalente al sesenta por ciento (60 %) del valor de la producción de vehículos mencionados en el artículo 2° de la presente ley terminados y/o motores para dichos vehículos terminados el primer año del programa aprobado; cincuenta y cinco por ciento (55 %) el segundo; cincuenta por ciento (50 %) el tercero; cuarenta y cinco por ciento (45 %) el cuarto y cuarenta por ciento (40 %) el quinto y último año;
- b) Cuando el destino de la producción sea exclusivamente para el mercado de exportación, se emitirán certificados por un veinte por ciento (20 %) adicional por cada año, a la escala prevista en el inciso a) del presente artículo.

Art. 9° – Los certificados previstos en este título serán intransferibles, y tendrán una validez de un (1) año desde la fecha de su emisión.

La autoridad de aplicación establecerá la periodicidad con que se emitirán los certificados. No podrán expedirse certificados cuyo valor exceda el que corresponda a un período de seis (6) meses de producción proyectada, conforme el plan de producción oportunamente aprobado.

Art. 10. – La autoridad de aplicación realizará un seguimiento del desempeño de la beneficiaria en función del plan de producción aprobado, las inversiones y exportaciones, estableciendo los ajustes que correspondan en la emisión de los certificados para importación con desgravación arancelaria, conforme el procedimiento que a tal efecto establezca esa autoridad. Ello, sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder.

TITULO III

Bono fiscal sobre las compras de motopartes locales

Art. 11. – Establécese un beneficio consistente en la percepción de un bono fiscal sobre el valor de las compras de las partes, piezas, subconjuntos,

conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales destinados a la producción local de los vehículos comprendidos en el artículo 2° y/o motores para dichos vehículos, que sean adquiridos por las empresas que adhieran al régimen con arreglo a lo establecido por el título I de la presente ley.

El mencionado bono fiscal será nominativo e intransferible, y se aplicará al pago de impuestos nacionales, con excepción de aquellos gravámenes con destino a la seguridad social o de afectación específica.

En ningún caso el bono fiscal podrá aplicarse al pago de deudas anteriores a la efectiva aprobación del proyecto, ni eventuales saldos a favor darán lugar a reintegros o devoluciones por parte del Estado nacional. El importe de los bonos recibidos no se computarán para la determinación del impuesto a las ganancias.

Facúltase al Poder Ejecutivo nacional a establecer los tributos que podrán ser objeto de cancelación con el bono fiscal establecido en el presente artículo.

Art. 12. – El monto del beneficio acordado en el artículo precedente será equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica antes de impuesto de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales que estén destinados a la producción de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente norma y/o motores para dichos vehículos, y cumplan con las condiciones que establezca la autoridad de aplicación. El porcentaje aplicable se determinará en función del período en el cual se desarrolle el plan de producción quinquenal objeto del beneficio, conforme el siguiente cronograma:

Año	Porcentaje de beneficio aplicable
2009	20
2010	19
2011	18
2012	17
2013	16
2014	15
2015	14
2016	13
2017	12
2018	11

Los bonos fiscales se emitirán sobre el valor ex fábrica de las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y motopartes, matrices y moldes locales, netos del impuesto al valor agregado (IVA), gastos financieros y de descuentos y bonificaciones.

Los beneficios previstos en este título y los acordados mediante el decreto 379 de fecha 29 de marzo de 2001, sus modificaciones y todo régimen que lo sustituya, son excluyentes entre sí respecto de un mismo bien.

Art. 13. – La autoridad de aplicación establecerá

los bienes objeto de beneficio, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM).

Art. 14. – En el caso de motopartes que, con insumos de propiedad de las empresas productoras de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y/o motores para dichos vehículos, sean sometidas a un proceso de industrialización a cargo de terceros, el beneficio otorgado se computará sobre el valor del proceso de industrialización, libre de impuestos y excluido el valor de los insumos propiedad de las empresas beneficiarias.

Art. 15. – Las empresas productoras de vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y/o motores para dichos vehículos, podrán solicitar ante la autoridad de aplicación el beneficio previsto en este título en la medida que hayan acreditado la compra y recepción de los bienes, en función del procedimiento que establezca esa autoridad.

TITULO IV

Sanciones

Art. 16. – El incumplimiento de las disposiciones del régimen establecido en la presente ley, dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de las que pudieran corresponder por aplicación de otras normas vigentes:

- a) Suspensión en el goce del beneficio, por un período de entre dos (2) meses y un (1) año;
- b) Multas de hasta el ciento cincuenta por ciento (150 %) de los beneficios otorgados a la empresa en el año calendario inmediatamente anterior al incumplimiento. Para el caso que durante dicho año no se hubiesen otorgado beneficios a la empresa, se aplicarán multas hasta el porcentaje mencionado, respecto de los beneficios solicitados por la empresa durante el año del incumplimiento y hasta el acaecimiento del mismo;
- c) Revocación del beneficio otorgado;
- d) Pago de los derechos de importación a tarifa plena que hubiera debido abonarse, con más sus intereses y accesorios;
- e) Pago de los impuestos nacionales a los que se hubieren aplicado los bonos fiscales, con más sus intereses y accesorios;
- f) Inhabilitación para gozar de los beneficios del régimen.

Art. 17. – Será considerada una falta leve la demora en la presentación de la información requerida, su inexactitud u omisión, u otros incumplimientos de las obligaciones establecidas en esta ley y la reglamentación que se dicte, en la medida en que ello no hubiera motivado desembolsos por parte del Estado nacional.

Art. 18. – Serán consideradas faltas graves:

- a) La omisión de presentación de la información requerida, en la medida en que ésta hubiera motivado el otorgamiento de beneficios previstos en esta ley;
- b) La falsedad o inexactitud de la información presentada, en la medida que implique que una empresa goce indebidamente de alguno de los beneficios del régimen;
- c) La existencia de desvíos significativos respecto del plan de producción y/o del programa de importaciones y exportaciones aprobados, conforme los criterios que establezca la reglamentación.

Art. 19. – Ante una falta leve, la autoridad de aplicación podrá aplicar, previa intimación al cumplimiento del deber en cuestión, las sanciones previstas en los incisos a) y b) del artículo 16 de la presente medida. La aplicación podrá hacerse de forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso b) del artículo 16 de la presente ley exceder del cincuenta por ciento (50 %) de los beneficios recibidos por la empresa 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. 20. – Ante una falta grave, 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 16 de la presente ley. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio, a la gravedad del incumplimiento y a los antecedentes de la empresa en el cumplimiento del presente régimen.

Art. 21. – Sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder por aplicación de los artículos 16 a 20 de esta ley, en caso de detectarse indicios graves de irregularidades, previa intimación a la empresa, se dispondrá la suspensión preventiva del otorgamiento de los beneficios previstos en el presente régimen, hasta tanto se determine si ha mediado incumplimiento de la beneficiaria.

TITULO V

Disposiciones generales

Art. 22. – Fíjase en cinco (5) años a partir de la entrada en vigencia de la reglamentación que se dicte para el presente régimen, el plazo para que las empresas interesadas puedan solicitar su incorporación al mismo.

Art. 23. – La verificación del valor de las partes, piezas, componentes, subconjuntos, conjuntos y vehículos, se basará en los criterios de valoración implementados por la Dirección General de Aduanas, dependiente de la Administración Federal de Ingresos Públicos, entidad autárquica en el ámbito

del Ministerio de Economía y Producción.

Art. 24. – La autoridad de aplicación reglamentará el proceso de auditoría del presente régimen.

Para la realización de las tareas de verificación y contralor, podrá solicitarse la asistencia de universidades nacionales u otros organismos públicos.

Art. 25. – El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria del presente régimen estará a cargo de los respectivos beneficiarios, en los términos y condiciones que establezca la autoridad de aplicación.

Art. 26. – La reglamentación establecerá las garantías que deberán constituir las empresas interesadas para la percepción de los beneficios previstos en esta ley.

Art. 27. – Las empresas deberán facilitar las inspecciones o verificaciones que ordene la autoridad de aplicación y suministrarle con carácter de declaración jurada en los plazos que ella fije toda información que les requiera sobre cualquier materia relacionada con esta ley.

Art. 28. – Estarán excluidos del presente régimen los bienes producidos en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en el marco de la ley 19.640.

Art. 29. – En el caso de vehículos fabricados en el país conforme los requisitos establecidos en esta ley, que a su vez contengan motores objeto de los beneficios acordados por la misma, a los efectos del cálculo de los beneficios aplicables a esos vehículos, deberá detraerse el valor de los mencionados motores.

Art. 30. – No podrán acogerse al tratamiento dispuesto por el presente régimen, quienes se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

- a) Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en las leyes 19.551 y sus modificaciones, o 24.522, según corresponda;
- b) Querellados o denunciados penalmente por la Dirección General Impositiva, dependiente de la Administración Federal de Ingresos Públicos, con fundamento en las leyes 23.771 y sus modificaciones o 24.769, según corresponda, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto;
- c) Denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición apro-

batoria del proyecto;

- d) Las personas jurídicas –incluidas las cooperativas– en las que, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros del consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

El acaecimiento de cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, producido con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

Los sujetos que resulten beneficiarios del presente régimen deberán previamente renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial o administrativo con relación a las disposiciones del decreto 1.043 de fecha 30 de abril de 2003 o para reclamar con fines impositivos la aplicación de procedimientos de actualización cuya utilización se encuentra vedada conforme a lo dispuesto por la ley 23.928 y sus modificaciones y el artículo 39 de la ley 24.073 y sus modificaciones. Aquellos que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley ya hubieran promovido tales procesos, deberán desistir de las acciones y derechos invocados en los mismos.

Art. 31. – El Poder Ejecutivo nacional designará la autoridad de aplicación del presente régimen.

Dicha autoridad establecerá las normas complementarias para la operatoria del régimen, de acuerdo a la reglamentación de esta ley que dicte el Poder Ejecutivo nacional.

Art. 32. – En los aspectos no previstos en la presente ley y su reglamentación, resultarán de aplicación las disposiciones de la ley 11.683 texto ordenado 1998 y sus modificaciones y la ley 22.415 (Código Aduanero) y sus modificaciones.

Art. 33. – El cupo fiscal de los beneficios a otorgarse por el presente régimen será fijado anualmente en la ley de presupuesto general de la administración nacional.

Art. 34. – Invítase a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios a adherir al criterio promocional de la presente ley mediante el dictado de normas de promoción para la producción local de los vehículos comprendidos en el artículo 2° de la presente ley y de motopartes.

Art. 35. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

CRISTINA E. FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

Sergio T. Massa. – Carlos R. Fernández.