



ALADI/AAP.CE/2.75
20 de octubre de 2014

ACUERDO DE COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA N° 2 CELEBRADO ENTRE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Septuagésimo Quinto Protocolo Adicional

Los Plenipotenciarios de la República Federativa del Brasil y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos gobiernos según poderes otorgados en buena y justa forma y depositados oportunamente ante la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI),

CONSIDERANDO:

Los objetivos mayores de consolidar la integración regional, de conformidad con los principios del Tratado de Asunción, y fomentar la integración de las cadenas productivas del sector automotor;

La importancia de incentivar nuevas inversiones en el sector automotor de ambos países y de reducir el desequilibrio del comercio del sector automotor entre Brasil y Uruguay, sin perjuicio de los actuales niveles de comercio;

La necesidad de revisar y actualizar el Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, dispuesto en los 68°, 69° y 70° Protocolos Adicionales al ACE N° 2;

RESUELVEN:

Artículo 1°. Substituir la redacción del Artículo 3° del 68° Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 2 por el siguiente texto:

“El Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, anexo al presente Protocolo permanecerá en vigor durante los primeros seis años con las condiciones expresamente establecidas en él. Para los períodos posteriores, en caso que no sean negociadas entre las Partes nuevas condiciones, permanecerán vigentes y serán mantenidas las condiciones establecidas para el último período acordado”.

“El Acuerdo, mencionado en el párrafo anterior, podrá quedar sin efecto con la entrada en vigor de un Acuerdo MERCOSUR que instituya una política automotriz común”.

Artículo 2°. Incorporar al Artículo 5° del Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, anexo al 68° Protocolo Adicional al ACE N° 2, el siguiente literal:

“d) Las cuotas establecidas para los tipos de vehículos definidos en los literales “c” y “d” (2.500 unidades anuales) y “k” (2.500 unidades anuales) del artículo 1° de este Acuerdo podrán, dentro del mismo período anual en que son concedidas, transferirse y sumarse a la cuota de 20.000 unidades anuales establecida para los vehículos del literal “a” del artículo 1°.

Las transferencias a que se refiere este literal deberán ser convalidadas por el Comité Automotor y sólo podrán realizarse cumpliendo las siguientes condiciones:

- i) Cuando las cuotas de los vehículos definidos en el literal “a” estuvieran agotadas o si hubiere previstas exportaciones superiores a las fijadas por dicha cuota; y*
- ii) Cuando exista sobrante de las cuotas de los vehículos de los literales “c”, “d” y “k”.*

El órgano oficial uruguayo responsable redistribuirá las cuotas de acuerdo con lo establecido en el presente literal y comunicará al órgano oficial brasileño la configuración de las cuotas.”

Artículo 3°. Substituir la redacción del Artículo 8° del Acuerdo sobre la Política Automotriz común entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay anexo al 68° Protocolo Adicional al ACE N° 2, dada por el 69° Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N°2, por la siguiente redacción, que se aplicará a partir del 7° período anual del presente Acuerdo Automotor:

“Artículo 8° - Distribución de cuotas

Las cuotas establecidas en el Artículo 5°, en el literal “a” del Artículo 6° y en el Artículo 7° serán distribuidas por los respectivos órganos competentes del País exportador con los criterios a tal fin establecidos.

Las cuotas establecidas en el literal “b” del Artículo 6° serán distribuidas de la siguiente forma:

- a) Setenta por ciento (70%) del valor de la cuota anual será distribuido por el órgano competente brasileño a los exportadores brasileños de automóviles, comerciales livianos (literal “a” del Artículo 1°) y vehículos utilitarios (literal “k” del artículo 1°) y de autopiezas (literal “j” del artículo 1°), considerando los respectivos desempeños exportadores en el período precedente al del usufructo de la cuota. Para el cálculo de las exportaciones de autopiezas no se tomarán en cuenta*

las exportaciones realizadas con el beneficio de regímenes suspensivos de importación.

- b) El treinta por ciento (30%) restante del valor total de la cuota será distribuido por el órgano competente brasileño, entre los importadores de productos automotores uruguayos en proporción al monto de las importaciones realizadas durante el período anterior.*

Los importadores que tuvieran derecho a cuota deberán solicitarla al órgano oficial brasileño antes del 31 de diciembre de cada período anual, manifestando su intención de usufructuar la cuota que les corresponda.

El órgano oficial brasileño establecerá la porción de cuota que corresponde a cada importador que solicitó la cuota dentro del plazo establecido en el inciso anterior y comunicará la distribución de las cuotas a ellos y al órgano oficial uruguayo.

Las cuotas distribuidas a los importadores brasileños podrán ser utilizadas para exportaciones propias o transferidas total o parcialmente para otros exportadores, durante el período de vigencia de la cuota. La porción del monto de 30% de cuota que no fuera solicitada por los importadores dentro del plazo establecido, será distribuida de acuerdo a los criterios establecidos en el literal "a" del presente artículo.

La validación de las transferencias de cuotas entre los importadores y exportadores deberá efectuarse por medio de comunicación de los importadores al Órgano oficial brasileño el que, luego de verificar que la cuota a ser transferida le corresponde al importador que solicita la transferencia, informará al gobierno uruguayo. Las cuotas que no fueran utilizadas dentro de su período de vigencia serán adicionadas, en el período siguiente, a las cuotas destinadas a los exportadores y redistribuidas conforme al criterio establecido en el literal a) de este artículo.

Las cuotas destinadas a exportaciones de automóviles, comerciales livianos (literal "a" del Artículo 1°) y vehículos utilitarios (literal "k" del Artículo 1°) brasileños serán transformadas y contabilizadas en unidades de vehículos, utilizándose como base el valor FOB medio unitario de estos vehículos brasileños exportados para el Uruguay en el período anterior."

Artículo 4°. Substituir la redacción del Artículo 13° del Acuerdo sobre la Política Automotriz común entre la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, anexo al 68° Protocolo Adicional al ACE N° 2, modificado por el 70° Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N°2, por el texto siguiente el que será aplicado a partir del 7° período de vigencia del Acuerdo Automotor:

“Artículo 13.- Programa de Integración Progresiva – PIP

Los Productos Automotores que cuenten con un Programa de Integración Progresiva (PIP) aprobado por el Órgano Oficial del Estado exportador y que cumplan con los ICR/ICP mínimos previstos en los Artículos 14 o 15, serán considerados originarios a efectos del presente acuerdo.

Al efecto de la aprobación del PIP para un nuevo modelo el Productor Habilitado podrá solicitarlo al Órgano Oficial correspondiente, demostrando de forma documentada la imposibilidad de cumplir en el momento de su lanzamiento, en condiciones normales de abastecimiento, de los requisitos establecidos en los Artículos 10 u 11. La necesidad de plazos para cumplir con el ICR/ICP del nuevo modelo deberá ser justificada detallando el desarrollo de proveedores regionales y la consecuente incorporación progresiva de contenido regional.

La especificación de metas de integración para cada año del PIP informadas por el productor en el Apéndice IV de este Protocolo, tiene tan sólo el objetivo de demostrar que los índices de contenido regional (ICR/ICP) a ser alcanzados por el nuevo modelo serán iguales o mayores que el ICR/ICP mínimo establecido en los Artículos 14 o 15, según se ajuste al nuevo modelo, para cada año del programa.

Las alteraciones que tuvieran lugar en el PIP, resultantes de modificaciones en las listas de autopartes del Apéndice IV, deberán observar el principio de razonabilidad y no podrán reducir los índices de contenido regional, informados por el Productor para cada año del programa, a valores inferiores a los porcentajes establecidos en los artículos 14 o 15, según corresponda al programa, debiendo ser aprobadas por el Órgano Oficial competente del respectivo país con anterioridad al pedido de certificación de origen.

No será necesario alterar las metas de integración informadas en el PIP cuando los índices de contenido regional efectivamente verificados en el correr de cada año del programa varíen en relación a los porcentajes informados en el PIP, en función de alteraciones en los precios de las autopartes o del producto final, siempre que se mantengan iguales o superiores a los porcentajes establecidos en los artículos 14 o 15 para cada año de progresión del PIP.

El Órgano Oficial, luego de aprobar el PIP o sus alteraciones remitirá un informe al Órgano Oficial de la otra parte, dentro de quince días contados a partir de la aprobación.

El Órgano Oficial que reciba el informe, en caso de tener comentarios en relación al PIP aprobado, solicitará la convocatoria del Comité Automotor para evaluar y deliberar sobre el tema, dentro de los treinta días contados a partir de recibido el informe. En caso de no existir pronunciamiento por parte del Órgano Oficial del país importador en ese plazo, el PIP o sus modificaciones serán considerados tácitamente válidos, sin que ello impida que el Comité Automotor sea convocado posteriormente para evaluación y deliberación del tema.

La empresa que tenga un PIP aprobado y no lo concluya, solamente podrá tener otro programa aprobado después de transcurrido el plazo total del PIP aprobado. Sin embargo la empresa podrá solicitar la alteración del PIP aprobado para adecuarlo a otro nuevo modelo, partiendo del nivel de integración (ICR/ICP) y del cronograma ya alcanzados.

Artículo 5°. Los certificados de origen y demás documentos vinculados a la certificación de origen en formato digital tendrán la misma validez jurídica e idéntico valor que los emitidos en papel, siempre que se emitan y firmen electrónicamente, por entidades y funcionarios debidamente habilitados por los Estados Partes, tomando como referencia las especificaciones técnicas, procedimientos y demás parámetros establecidos por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) por medio de la Resolución ALADI/CR/N°386 de 4 de noviembre de 2011 así como sus posteriores actualizaciones.

Artículo 6°. Apruébese el Plan de Trabajo, que figura como anexo al presente Protocolo y forma parte del mismo, que establece los temas a ser abordados en las negociaciones para el perfeccionamiento del Acuerdo, las que tendrán lugar durante el 7° período.

EN FE DE ELLO, los respectivos Plenipotenciarios firman el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a los diecisiete días del mes de octubre de dos mil catorce, en un original en los idiomas portugués y español, siendo ambos textos igualmente válidos. (Fdo.): Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: Maria da Graça Nunes Carrion; Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay: Juan Alejandro Mernies Falcone.

ANEXO
PLAN DE TRABAJO PARA EL PERFECCIONAMIENTO DEL ACUERDO

1. Nuevas reglas de acceso al mercado uruguayo
2. Nuevas posibilidades para la industrialización y comercio de vehículos blindados.
3. Nuevos requisitos de origen, tendientes a incrementar el contenido regional e de autopartes.
4. Creación de un grupo de trabajo para evaluación de las listas de productos automotores del Acuerdo, actualizando inclusive al SA 2012.
5. Definición del período de vigencia del Acuerdo
6. Perfeccionamiento de la política industrial del Programa de Integración Progresiva.
7. Armonización de las disposiciones del Acuerdo con las políticas automotrices de ambos Países (Programa INOVAR AUTO, POLÍTICAS DE DESARROLLLO PRODUCTIVO en Uruguay, políticas para la integración productiva).
8. Armonización de normas técnicas, en especial las relacionadas a la seguridad vehicular, con vistas a un buen flujo comercial de vehículos entre las partes.
9. Política Automotriz del MERCOSUR
10. Otros Asuntos.
