

**DIRECTORATE FOR FINANCIAL AND ENTERPRISE AFFAIRS
COMPETITION COMMITTEE**

**LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN COMPETITION FORUM (Spanish
Version) FORO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE DE COMPETENCIA
Sesión III: Política Industrial y Promoción de la Industria Nacional**

– Contribución de Brasil –

18-19 de septiembre 2018, Buenos Aires, Argentina

Se hace circular el documento adjunto elaborado por Brasil (Seprac) PARA SU DEBATE en la Sesión III del Foro Latinoamericano y Del Caribe de Competencia que se llevará a cabo los días 18-19 de septiembre 2018 en Argentina.

Mr. Chris Pike, Experto en Competencia - Chris.Pike@oecd.org.
Ms. Lynn Robertson, Gerente GFC, LACCF ; Experto en Competencia -
Lynn.Robertson@oecd.org.

JT03435352

Sesión III: Política Industrial y Promoción de la Industria Nacional

Programa de Incentivos del Sector de la Automoción

- Contribución de Brasil* -

1. Introducción

1. La Secretaría para la Defensa de la Competencia y la Productividad (Seprac) del Ministerio de Economía recibió el encargo de analizar la adopción de una política pública que establece lo siguiente:

- unos requisitos obligatorios para la comercialización de vehículos en Brasil;
- el Programa de movilidad y logística «Rota 2030»;
- un régimen para las piezas de automoción no producidas.

2. Para acometer tal encargo, la Seprac se centró en los posibles efectos anticompetitivos provocados por esta política que posteriormente se presentó ante el Congreso Nacional.

2. Antecedentes

3. Desde el año 2013 a 2017 estuvo vigente el Programa de incentivos para la innovación tecnológica y la cadena de productividad de vehículos de automoción («Inovar-Auto»). Su objetivo era (i) ofrecer mejores condiciones para aumentar la competitividad del sector de la automoción, (ii) producir vehículos más eficaces y más seguros e (iii) invertir en la cadena de suministro, la ingeniería, la tecnología industrial básica y la investigación y el desarrollo.

4. En julio de 2018 entró en vigor una nueva política industrial para el sector de la automoción basada en los tres ejes principales mencionados anteriormente: (i) unos requisitos obligatorios para la comercialización de vehículos en Brasil; (ii) el programa «Rota 2030» *stricto sensu* y (iii) un régimen para las piezas de automoción no producidas. Para simplificar, estas tres medidas se conocen como «Rota 2030», un programa creado en virtud de la Medida provisional n.º 843, de 5 de julio de 2018, por la que se aprueba una exención fiscal para un período de cinco años. Por lo tanto, «Rota 2030» se considera la nueva política en materia de automoción desde que finalizó el programa «Inovar-Auto» en 2017, y estará vigente hasta diciembre de 2023. Cabe la posibilidad de que el programa se prorrogue hasta el año 2032, si se observan avances positivos en cuanto a innovación.

* Esta contribución ha sido elaborada por la Secretaría para la Defensa de la Competencia y la Productividad (Seprac) del Ministerio de Economía de Brasil.

5. A lo largo de 2017 y principios de 2018, el Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios organizó y promovió reuniones con el sector de la automoción y otros órganos gubernamentales para debatir el diseño del programa «Rota 2030».

6. En ellas estuvieron presentes varios organismos gubernamentales, tales como el Ministerio de Planificación, Desarrollo y Gestión (MPOG), el Ministerio de Asuntos Exteriores (MRE), el Ministerio de Economía (MF) y la Agencia Brasileña de Desarrollo Industrial (ABDI). La Secretaría para la Defensa de la Competencia y la Productividad (Seprac) y la Agencia Tributaria de Brasil (RFB) se encargaron de representar al Ministerio de Economía.

3. Análisis

7. Para valorar posibles efectos anticompetitivos de las políticas públicas, la Seprac emplea la metodología de la OCDE que recoge la Guía para la evaluación de la competencia, consistente en verificar una serie de cuestiones al analizar el impacto de las políticas públicas en la competencia. En resumen, puede producirse un impacto anticompetitivo cuando: (i) se limita el número o la variedad de proveedores; (ii) se limita la competencia entre empresas; (iii) se reducen los incentivos para competir y (iv) se limitan la información y las oportunidades de las que disponen los consumidores.

8. En la primera sección del programa se especifica que el Gobierno federal establecerá requisitos obligatorios para la comercialización de vehículos nuevos clasificados con los códigos 87.01 a 87.06 del sistema armonizado. Dichos requisitos se basarán en: (i) el etiquetado de los vehículos, (ii) la eficiencia energética y la (iii) seguridad de los vehículos. El Ministerio de Industria, Comercio Exterior y Servicios supervisará el cumplimiento de tales requisitos.

9. El Gobierno federal reducirá además el impuesto especial al que se encuentra sujeto el precio de fábrica de los vehículos hasta dos puntos porcentuales por unidad, basándose en los criterios de eficiencia energética y seguridad de los vehículos. En este caso, cabe mencionar que, en Brasil, el tipo de este impuesto especial oscila entre el 7 % y el 25 % en función del (i) tipo de combustible y (ii) la cilindrada.

10. Según la evaluación de la Seprac, no se percibe que la exención fiscal y los requisitos obligatorios causen efecto alguno en la competencia, ya que la política prevé unas ventajas e impone unas obligaciones iguales para todos los actores de este mercado concreto. En esta sección cabe señalar que, en contra de la propuesta original, la Seprac consiguió defender con éxito que no prosperasen los requisitos que generan discriminación hacia productos de este importante mercado, tales como los vehículos importados. Por lo tanto, se abandonó la idea de exigir inversiones mínimas en I+D, ya que contravendría el punto A.3 de la Guía de la OCDE, al limitar la capacidad de ciertas empresas para prestar un servicio u ofrecer un bien.

11. En la segunda sección de la política pública se crea «Rota 2030», cuyo objetivo es fomentar el desarrollo tecnológico, la competitividad, la innovación, la seguridad de los vehículos, la protección del medio ambiente y la eficiencia energética.

12. Podrán acogerse al programa «Rota 2030» las empresas que fabriquen, comercialicen o presenten proyectos tecnológicos para la producción de nuevos productos o nuevas soluciones estratégicas de movilidad y logística en Brasil. A tal efecto, las

empresas tendrán que cumplir unos requisitos mínimos relativos (i) al etiquetado de los vehículos, (ii) la eficiencia energética, (iii) el rendimiento estructural y (iv) el gasto en I+D.

13. Si los cumplen, disfrutarán de una reducción en el impuesto de sociedades. Los incentivos se otorgarán en forma de reducción de la base imponible del impuesto de sociedades, ya que la empresa podrá deducir de su carga fiscal hasta un 35 % del gasto en I+D. En el caso de inversiones consideradas estratégicas, se aplicará un incentivo adicional que genera una deducción total del 45 %.

14. Dicho de otro modo, por cada 100,00 BRL que se inviertan en el sector de la automoción (en concepto de I+D) al amparo de este programa, se reducirá hasta en 45,00 BRL el impuesto de sociedades que debe pagarse. En este caso, puesto que la deducción fiscal no se realiza sobre un impuesto indirecto, la Seprac entendió que no existían efectos anticompetitivos.

15. Por otra parte, cabe destacar que este tipo de incentivos fiscales sobre el impuesto de sociedades se ha debido a que, con la política brasileña anterior para el sector de la automoción («Inovar-Auto», que finalizó en diciembre de 2017), las empresas beneficiadas obtenían una reducción de los impuestos indirectos que podía alcanzar el 30 % del precio de fábrica del vehículo. Con este tipo de exención fiscal, los vehículos importados no podían cumplir los requisitos de inversión en I+D para obtener ese descuento del 30 %, lo que provocó que la Organización Mundial de Comercio (OMC) investigase el programa «Inovar-Auto» por trato discriminatorio contrario a sus principios.

16. La propuesta inicial del programa «Rota 2030» presentaba aspectos similares a los de «Inovar-Auto», pero con diferencias sustanciales en cuanto a la magnitud de las ventajas contempladas. Aunque en la versión definitiva de la política, la exención fiscal se limita al 2 % del precio de fábrica del vehículo, sin discriminar entre vehículos nacionales e importados, la propuesta inicial incluía tipos diferentes de entre el 10 % y el 15 % para el impuesto especial que se basaban en los mismos requisitos, entre otros inversiones mínimas en I+D como porcentaje de las ventas de la empresa. Por lo tanto, las empresas que exclusivamente importan vehículos no podrían cumplir tal requisito, ya que no invierten en programas de I+D. Este hecho podría ser contrario a la competencia del mercado y perjudicar a los consumidores. En este caso, la Seprac defendió que no se incluyese este tipo de exención fiscal en la política para no crear una regulación contraria a la competencia en este mercado concreto, y lo consiguió.

17. Por último, en la tercera sección se crea el régimen para las piezas de automoción no producidas, que contempla una exención de hasta un 2 % sobre los derechos de importación de piezas de automoción para las que no exista una producción nacional equivalente, exigiendo una inversión en I+D equiparable. Con relación a esta cuestión la Seprac no observó ningún posible efecto sobre la competencia.

18. En resumen, con respecto a «Rota 2030», la Seprac estableció que, en oposición a la política de automoción anterior («Inovar-Auto»), no existe discriminación entre los actores de este mercado, en particular en lo que se refiere a los vehículos importados. En términos de gasto fiscal, el Gobierno prevé que esta exención se limite a 1.500 millones de BRL (aprox. 400 millones de USD) al año.