



ASOCIACION DE FABRICAS ARGENTINAS DE COMPONENTES

---

Viamonte 1167 - 5º piso - C.P. (1053) Buenos Aires - REPUBLICA ARGENTINA

TE/FAX: (54-11) 4374-9516/8993 - 4375-0516/0071 - 4814-3434

E-mail: [afac@afac.org.ar](mailto:afac@afac.org.ar) Web: [www.afac.org.ar](http://www.afac.org.ar)

## COMUNICADO DE PRENSA

### PEDIDO DE INVESTIGACIÓN POR PRÁCTICAS DE RENAULT ARGENTINA S.A. CON PROVEEDORES

Buenos Aires, 24 de abril de 2019

La **Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC)** informa que ha solicitado a la **Comisión Nacional de Defensa de la Competencia** que determine si ciertas conductas de **Renault Argentina S.A.** configuran “abuso de posición dominante” y, en su caso, ordene su cese, en defensa del orden público económico.

El pedido de investigación mencionado expone cuestiones generadas por una situación de monopsonio de Renault (comprador único) sobre los proveedores argentinos que producen para esa terminal, al ser Renault el **único demandante** de autopartes diseñadas y desarrolladas para la fabricación local de vehículos de su marca, como así también para sus repuestos. Además, durante el período de garantía de sus vehículos, se estaría generando un monopolio ante las restricciones de los consumidores para acceder a talleres especializados independientes. A ello se agrega que existe un monopolio para vender repuestos a su red de talleres oficiales, dado que prohíbe la provisión directa de los mismos por parte de las fábricas de autopartes.

La posición dominante de Renault se fortalece por el hecho de que sus proveedores de autopartes tienen **altísimas barreras de salida** para desplazarse rápidamente a otros clientes que permitan sustituir la producción. Las grandes inversiones de capital en instalaciones y en desarrollo de producto que los autopartistas realizan para atender los proyectos específicos de Renault implican una fuerte restricción para desplazarse hacia otra terminal, particularmente durante el período de amortización de las inversiones que generalmente requieren un mínimo de 5 años. También encuentran una altísima barrera de salida ya que el costo de desvincular personal específicamente capacitado es muy elevado, son numerosas las obligaciones pendientes con acreedores financieros y proveedores y los altos costos fijos no pueden ser absorbidos por otros proyectos.

Por su parte, la **modalidad de cálculo de los derechos de exportación** sobre los vehículos, que excluye a las autopartes importadas, incentiva a Renault a importar cada vez

más componentes para reducir el peso efectivo de dicho tributo. Dichas importaciones también son estimuladas por los **aranceles de importación de autopartes que Renault abona**, que son menores (6,5% en promedio ponderado) a las que los autopartistas deben tributar por sus insumos importados (12%). A su vez, Renault tiene acceso al beneficio del Régimen de Aduana Factoría, por el cual sólo abona aranceles una vez que destina tales insumos al mercado local, a pesar de **desconocerse si se ha dado efectivo cumplimiento** a los compromisos establecidos en la normativa para poder acceder al mismo.

**Asimismo, los autopartistas deben cumplir directivas contractuales, comerciales, logísticas y productivas impuestas por Renault, por lo que se considera necesaria la investigación sobre la existencia de abusos facilitados por la posición dominante.**

Entre las posibles **prácticas abusivas de Renault** al contratar a una empresa autopartista local, se encuentran: **restricciones** para abastecer al mercado de reposición independiente; facultad de terminar los contratos con las autopartistas sin causa ni indemnización; **control** de los cambios accionarios de los proveedores; reserva del derecho de imponer co-proveedores con responsabilidad solidaria; **control unilateral** de los productos; atribuciones unilaterales para ejercer el **derecho de multar** a la empresa autopartista, de compensar sus deudas con tales multas y de resolver el contrato por acumulación de multas; **el no reconocimiento de mayores costos** derivados del aumento del tipo de cambio, costos de materias primas, mano de obra u otras variables económicas. Por su parte, durante la ejecución de las Notas de Pedido, Renault no informa proyecciones de volúmenes, **no ajusta precios por reducción de volúmenes, niega certificaciones injustificadamente y retrasa el pago de herramientas**, entre otras prácticas.

Las adversidades expuestas y los presuntos abusos de Renault hacen que las empresas autopartistas argentinas vean reducida su capacidad para atender planes de inversión para ampliar capacidad y generar las innovaciones necesarias para lograr su actualización tecnológica, que son elementos esenciales para mantener o acrecentar el empleo de alta calidad. Ello afecta la capacidad de oferta futura de la industria, como así también el empleo y la sustentabilidad.

Se ha manifestado a la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia que el caso planteado reviste **interés económico general**, ya que el desequilibrio de la balanza comercial sectorial (sólo autopartes, sin vehículos), fue en 2017 de US\$ 6.710 millones (**80% del déficit comercial total de la Argentina** de ese año). Asimismo, el sector genera 55.000 puestos de trabajo directos en el Gran Buenos Aires (ciudad autónoma y conurbano), resto de la provincia de Buenos Aires y provincias de Córdoba, Santa Fe, San Luis, San Juan, Mendoza, Entre Ríos y Tierra del Fuego, siendo la mayoría de las empresas PyMEs.

En este marco, AFAC tiene la fundada expectativa de que la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia arroje luz sobre las prácticas de Renault que son perjudiciales para la industria autopartista y haga cesar tales conductas.