

PARAGUAY Y EL COMERCIO DE VEHÍCULOS USADOS EN EL MERCOSUR*

Blas Baltazar Sosa Giménez

Abogado

Introducción

En el año 1991, cuatro países de Sudamérica decidieron establecer un área de libre comercio con miras a un Mercado Común llamado MERCOSUR⁵. Desde esa fecha hasta nuestros días hemos visto cómo la integración puede ayudar a las naciones a desarrollarse social y económicamente.

No se puede negar que a lo largo de todos estos años se ha tenido una constante de altas y bajas, resultando en ocasiones las cuestiones políticas en un estancamiento. Exactamente en este momento nos encontramos en un cuarto intermedio donde algunos sectores hablan de un retroceso en el Proceso de Integración Económica (Balassa, 1964), lo que haría que se esfumen todos los logros alcanzados hasta el momento. Además, el contexto sociopolítico internacional actual con la guerra entre Ucrania y Rusia, es la oportunidad para avanzar en el proceso, destrabar todas las ataduras que prohíben progresar, abrirse y de esa forma poder ayudar a suplir las necesidades que el mundo tiene que satisfacer.

Dentro del abanico de oportunidades que se podría dar dentro del comercio para el desarrollo de los países miembros, existe la propuesta de avanzar en el proceso de integración abriendo nuestras fronteras al libre comercio intrazona, con la apertura del comercio de vehículos y autopartes del MERCOSUR. Si bien existen acuerdos bilaterales, como el ACE N°14 entre la República Federativa del Brasil y la República Argentina o el ACE N°13 entre Paraguay y Argentina, estos solo regulan el comercio de vehículos y autopartes nuevos, inclusive el ACE N°14 prohíbe terminantemente a los

**Trabajo realizado en el marco de la Maestría en Integración Latinoamericana en la materia “Comercio y desarrollo” a cargo del Profesor Lautaro Ramírez, del Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Universidad Nacional de la Plata.*

⁵ El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia, esta última en proceso de adhesión.

países suscriptos la comercialización de vehículos usados. Pero dentro de estos tratados, el Paraguay no tiene ningún impedimento de importación de dichos bienes.

Por ese motivo, se analizará un punto que no se encuentra inscripto en ningún tratado entre las partes del MERCOSUR y que es de vital importancia dentro de la economía del Paraguay: la apertura del comercio de vehículos usados entre los países miembros.

I. Comercio de vehículos usados en el MERCOSUR

Desde la fundación del MERCOSUR hasta nuestros días, no se ha incluido el sector automotor dentro del libre comercio de la región, es más, se han puesto trabas para la no implementación del objetivo principal de este proceso de integración que es el de alcanzar un Mercado Común. Ya van más de 31 años que está vigente esta organización y no se ha visto un mejoramiento significativo en el comercio intrazona como el que se buscaba en su origen. Los proteccionismos de los dos países más grandes de Latinoamérica hacen que sea muy difícil avanzar en la liberación del comercio en la región. Uno de los puntos que más controversia y cuidado suscitan es la importación de vehículos y autopartes usadas a la República del Paraguay.

El Decreto 6654 del año 2016, promulgado por el Presidente de la República del Paraguay, establece los niveles arancelarios para los sectores azucarero y automotor respectivamente, justamente dos áreas que se encuentran exceptuadas dentro de los tratados del MERCOSUR. Lo que nos dice este decreto será de aplicación para vehículos nuevos, pero quedarán exceptuados los vehículos usados.

En el Decreto 5822 del año 2016 se habla específicamente de la importación de vehículos usados “por el cual se establecen medidas para la importación de bienes del capítulo 87 de la nomenclatura común del MERCOSUR”, basado a su vez en la Ley N°2018 de 2002 que nos dice que “Autoriza la libre importación de vehículos, maquinarias agrícolas y maquinarias de construcción usados”.

Todas estas reglamentaciones hablan sobre la importación de vehículos usados provenientes de adentro y fuera del MERCOSUR, pero tendríamos que cuestionarnos ¿por qué el Paraguay necesita imperiosamente subsanar el vacío de la movilidad de su población importando autos usados?

Paraguay es uno de los países menos desarrollados de la región. Este es un problema estructural que ya hace tiempo se está buscando revertir con políticas que favorecen la

instalación de polos industriales dentro del país pero que todavía no están teniendo el éxito necesario para su desarrollo exponencial. Viendo esta realidad que presenta una nula industria automotriz, se ve la solución de tipo “parche” de importar vehículos usados con un máximo de 10 años de antigüedad, lo que a su vez puede aumentar con la aplicación de amparos judiciales a personas físicas y jurídicas que se ven “vulneradas” en su derecho constitucional de “Libre elección”.

II. Problemas ambientales de los vehículos con muchos años de uso

En el año 2020, la Organización de las Naciones Unidas elaboró un informe con respecto al daño ambiental que ocasionan los vehículos usados de más de 20 años de uso:

Entre 2015 y 2018 se exportaron 14 millones de vehículos usados en todo el mundo, incluida América Latina, algunos de hasta 20 años de antigüedad y que no habían pasado las inspecciones de emisiones. Un nuevo estudio de la agencia de la ONU para el medio ambiente subraya la importancia de establecer estándares de importación y otras regulaciones para evitar una mayor contaminación y aporte al calentamiento global. (párr. 1)

Incluso en el ordenamiento nacional de la República del Paraguay, en la Constitución Nacional hay 2 artículos en donde se garantiza la protección del medio ambiente:

Artículo 7 - DEL DERECHO A UN AMBIENTE SALUDABLE Toda persona tiene derecho a habitar en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado. Constituyen objetivos prioritarios de interés social la preservación, la conservación, la recomposición y el mejoramiento del ambiente, así como su conciliación con el desarrollo humano integral. Estos propósitos orientarán la legislación y la política gubernamental pertinente.

Artículo 8 - DE LA PROTECCIÓN AMBIENTAL Las actividades susceptibles de producir alteración ambiental serán reguladas por la ley. Asimismo, ésta podrá restringir o prohibir aquellas que califique peligrosas. Se prohíbe la fabricación, el montaje, la importación, la comercialización, la posesión o el uso de armas nucleares, químicas y biológicas, así como la introducción al país de residuos tóxicos. La ley podrá extender ésta prohibición a otros elementos peligrosos; asimismo, regulará el tráfico de recursos genéticos y de su tecnología, precautelando los intereses nacionales. El delito ecológico será definido y

sancionado por la ley. Todo daño al ambiente importará la obligación de recomponer e indemnizar. (República del Paraguay, 1992)

Desde este punto de vista, el MERCOSUR debería aplicar políticas ambientales más rigurosas para la preservación, conservación de la naturaleza y el mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes de la región. Es un punto a tratar en futuros encuentros del Consejo del Mercado Común: enfocar de una manera diferente la visión del medio ambiente con respecto a la economía siendo una buena opción la de aplicar paulatinamente un sistema económico ecológico, respetando y dando la importancia debida a la naturaleza.

El daño medioambiental que produce este tipo de vehículos de más de 20 años de uso es una realidad con la que se vive en Paraguay. Queda en evidencia que las importaciones de tales bienes producen un daño irreversible al medio ambiente.

Además de lo expuesto anteriormente sobre los daños ambientales, este tipo de vehículos presenta sistemas de seguridad insuficientes, sin los mínimos dispositivos tecnológicos para preservar la vida ante un accidente de tránsito. En la mayoría de los países desarrollados estos vehículos ya se encuentran totalmente vetados para el tránsito en sus respectivas vías de comunicación.

Dentro del MERCOSUR, Paraguay es el único país miembro que permite la importación de vehículos usados en forma libre sin necesidad de muchos trámites burocráticos, mientras los demás países miembros solo permiten la importación de algunos vehículos en ciertas circunstancias. Es por ello que sería pertinente una Política Automotriz del MERCOSUR donde se puedan unificar criterios y legislaciones en esta materia. Es verdad que existen acuerdos bilaterales entre los países miembros, pero solo reglamentan las reglas de juego en forma bilateral y no en conjunto. La cuestión de los vehículos usados no está incluida en ninguno de estos acuerdos, lo cual genera un clima de resquebrajamiento del objetivo principal del MERCOSUR que es el de: “La libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, a través, entre otros, de la eliminación de los derechos aduaneros y restricciones no arancelarias a la circulación de mercaderías y de cualquier otra medida equivalente” (MERCOSUR, 1994, Art.1).

Dentro del MERCOSUR y, con el fin de trabajar de forma más eficiente, en el Tratado de Asunción se establece en su anexo quinto y dentro del GMC la constitución de subgrupos de trabajos, a saber:

- Subgrupo 1: Asuntos Comerciales
- Subgrupo 2: Asuntos Aduaneros
- Subgrupo 3: Normas Técnicas
- Subgrupo 4: Políticas Fiscal y Monetaria Relacionada con el Comercio.
- Subgrupo 5: Transporte Terrestre.
- Subgrupo 6: Transporte Marítimo.
- Subgrupo 7: Política Industrial y Tecnológica.
- Subgrupo 8: Política Agrícola.
- Subgrupo 9: Política Energética.
- Subgrupo 10: Coordinación de Políticas Macroeconómicas.

Podemos observar que el Subgrupo N° 2 se ocupa de los asuntos aduaneros y el Subgrupo N°5 del Transporte Terrestre. Estos dos subgrupos podrían elevar algún tipo de modificación con respecto al comercio de vehículos usados intrazona, pero en todo este tiempo fue casi nulo el estudio para dicha reglamentación en un futuro, ya sea a mediano o largo plazo.

III. Impacto de la importación de vehículos y derivados en Paraguay

El mercado automotor y sus derivados se mantuvieron en los primeros puestos dentro del ranking de importaciones en Paraguay en los primeros cuatro meses de 2022. Según el portal de la página web de la dirección Nacional de Aduanas, los combustibles y demás productos de petróleo, como así también los vehículos automotores, ocuparon el primer y segundo puesto en importaciones para el mes de abril. En el caso de los vehículos se estima que casi el 60% corresponde a la importación de vehículos usados, lo cual asciende al monto aproximado de USD 10.961.391 en ingresos al fisco en concepto de impuestos aduaneros ya que, según el anexo del decreto 5822 que hemos visto anteriormente, la tasa aduanera aplicable para vehículos usados de cualquier procedencia es del 25%. Así, en total, en un solo mes se destinaron aproximadamente USD 43.845.564 a la compra de vehículos usados. Tomando en cuenta ese monto, si lo trasladamos a un año, serían aproximadamente USD 526.146.768 que, para la economía de un país como Paraguay equivale al 1,6 del Producto Interno Bruto Nominal,

una cifra muy alta comparada con la casi nula importación de ese tipo de vehículos en la región.

Si existiese un libre comercio de vehículos nuevos y usados en el MERCOSUR los países más industrializados serían los mayores beneficiarios, aunque paradójicamente esos dos países son los más reacios a abrir sus fronteras.

El presidente uruguayo Luis Lacalle Pou en la cumbre del MERCOSUR de Asunción 2022, al tomar el mando de la presidencia Pro Témpore, dio una advertencia a los otros países miembros, Argentina, Brasil y Paraguay, para abrirse al mundo mediante el desarrollo de nuevos tratados de libre comercio con otros países o bloques: “La mejor manera de proteger a mi Nación y a mi pueblo es abriéndome al mundo” (Télam, 2022, párr. 2).

Estas palabras no cayeron nada bien en ninguno de los mandatarios de los países miembros, ya que Uruguay se encuentra manteniendo conversaciones con China continental para la suscripción en un futuro de un tratado de libre comercio, medida con la que Argentina y Brasil no estarían de acuerdo porque afectaría su comercio interno ya que China es un competidor directo en ese tipo de productos. En el caso de Paraguay, existe un problema diplomático ya que dicho país no reconoce a China continental pero sí a Taiwán, con lo cual es imposible, bajo estas circunstancias, entablar conversación alguna con el gigante asiático.

RANKING DE OPERACIONES DE IMPORTACIÓN POR RUBRO DEL MES VIGENTE AÑO 2022.

| Descripción Rubro | Kilo Neto | Total Tributos pagados en Cs. | Rk n |
|---|------------------------|-------------------------------|------|
| COMBUSTIBLES Y DEMAS PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO | 184.245.437.282 | 164.877.041.414 | 1 |
| VEHICULOS | 13.200.928.493 | 125.142.557.542 | 2 |
| BIENES DE CAPITAL | 14.750.152.756 | 83.251.518.138 | 3 |
| AGROQUIMICOS | 5.032.029.117 | 73.877.377.713 | 4 |
| ABONOS | 114.529.813.875 | 70.769.598.489 | 5 |
| PRODUCTOS QUIMICOS | 17.024.947.580 | 65.772.968.300 | 6 |
| REPUESTOS (AUTOPARTE) | 12.920.529.315 | 63.559.707.634 | 7 |
| INFORMATICA Y TELECOMUNICACIONES | 1.384.279.351 | 53.708.431.003 | 8 |
| CAPITULO 85 MAQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELECTRICO Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACION O DE REPROD | 2.748.982.465 | 34.500.386.402 | 9 |
| PLASTICOS Y SUS MANUFACTURAS | 12.581.417.959 | 32.968.565.344 | 10 |
| BEBIDAS | 13.471.348.203 | 30.361.602.953 | 11 |
| ELECTRONICA | 2.590.802.236 | 27.723.326.724 | 12 |
| FUNDICION DE HIERRO Y ACERO | 26.970.973.717 | 26.977.838.891 | 13 |
| MANUFACTURAS DE TEJIDOS (PRENDAS Y COMPLEMENTOS DE VESTIR) | 2.664.435.006 | 23.749.903.877 | 14 |
| PRODUCTOS FARMACEUTICOS Y MEDICAMENTOS | 1.594.621.636 | 19.538.197.146 | 15 |
| PAPEL Y CARTON | 13.789.123.873 | 17.484.445.783 | 16 |
| CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS; PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS, REACTORES | 1.504.153.429 | 13.071.216.618 | 17 |
| ACEITES ESENCIALES, PERFUMES Y COSMETICOS | 1.490.748.966 | 12.302.943.679 | 18 |
| MANUFACTURAS DE FUNDICION DE HIERRO | 4.452.300.407 | 11.852.226.862 | 19 |
| TABACOS Y CIGARRILLOS | 1.426.523.982 | 11.694.402.184 | 20 |
| Totales | 448.373.549.648 | 963.184.256.696 | |

Hoja de Cálculo N° 17

*Obs.: El ranking se encuentra determinado en orden descendente por el mayor valor de Tributos pagados en Guaraníes.

Fuente: Dirección Nacional de Aduanas de Paraguay: mes de abril de 2022

Aquí vemos que existe un mercado que puede ser aprovechado por los países fabricantes de vehículos en el MERCOSUR, ya que son varios de cientos de millones de dólares que se están filtrando para zonas extra MERCOSUR por no aplicar una reglamentación común automotriz intrazona.

El parque automotor del MERCOSUR está compuesto en su mayoría por vehículos de fabricación dentro del bloque, existiendo prácticamente en cada país miembro una misma flota de vehículos, con excepción de Paraguay. Existen vehículos del Grupo Volkswagen, Fiat, Renault, Mercedes Benz, entre otros, y todos ellos tienen prácticamente las mismas especificaciones para la región. Entonces, ¿cuál es el problema para crear una política automotriz común? ¿Por qué los países son tan reacios a aplicar esto? La respuesta podría ser hasta lógica en ciertos sentidos.

Con la llegada inminente de la tecnología eléctrica a este mundo globalizado se tienen más razones para avanzar con esta idea, existe un clima de política internacional perfecta para seguir, se cuenta con las herramientas, los recursos económicos y naturales ya que en la región se encuentra una de las mayores reservas de litio⁶, que es el componente principal de las baterías para los diferentes dispositivos electrónicos, incluyendo vehículos.

Además de todo lo expuesto anteriormente, contamos con la energía eléctrica necesaria para iniciar el cambio de la matriz energética en la región.

IV. Cambio de la matriz energética en la región

Actualmente nos encontramos en un contexto económico y político mundial con respecto al cuidado del medio ambiente donde se tiene más en cuenta que los recursos son finitos y que se necesita racionalizar la mayor cantidad de recursos en todo el mundo. Además, también vemos cómo el cambio climático cada vez va acelerándose más y más rápido y que la matriz energética actual con combustibles derivados del

⁶ Como si se tratara de un territorio especialmente bendecido por la naturaleza, los salares de estos tres países concentran el 85% de las reservas de litio de fácil extracción del planeta. Sus cuencas salinas son también fuentes de potasio, boro, magnesio, además de sulfatos, carbonatos y cloruros de sodio, entre otras sales de interés económico. Con más de 870.000 hectáreas disponibles para explotación -según datos del Servicio Geológico de los Estados Unidos (USGS)-, las reservas nacionales de litio se concentran en tres provincias: Catamarca (Salar de Hombre Muerto, Salar de Antofalla), Salta (Salar del Rincón) y Jujuy (Salar de Olaroz, Salar de Cauchari). Se estima que allí se esconde entre el 10 y 12 por ciento del total de las reservas del mundo. Un verdadero tesoro de oro blanco sumergido en las entrañas de la Puna Argentina que puede transformarse en una millonaria fuente de ingresos. (Investiga Ciencia y Tecnología UNLP, 2019, párr. 5-6).

petróleo daña en demasía el medio ambiente con la emisión de gases de efecto invernadero, como así también los accidentes que ocurren en el momento de la extracción o el transporte de dicho recurso a los diferentes lugares de tratamiento y distribución, el peor de ellos el Desastre del Exxon Valdez⁷. También hay otras maneras de que el petróleo contamine el medio ambiente:

Estudios recientes destacan que la cifra global de petróleo que llega al mar cada año es de unas 3 000 000 de toneladas métricas (rango posible entre 1.7 y 8.8 millones de toneladas). La procedencia de este petróleo vertido al mar se comporta de la siguiente manera:

- Por causas naturales, 10%
- Desde tierra, 64% (de ellas, un 15% a un 30% por aire)
- Por funcionamiento de petroleros, 7%
- Por accidentes, 5%
- Por explotaciones de petróleo en mar, 2%
- Por otros buques, 12%

Como se muestra, 21% de los vertidos por hidrocarburos proceden de buques o plataformas (7% por funcionamiento de petroleros, 12% por otros buques y 2% de explotaciones de petróleo en mar). Anualmente se producen unos 300 accidentes en buques petroleros, provocando el vertido de entre 240 000 y 960 000 toneladas de hidrocarburos. Las actividades de exploración y explotación de los fondos marinos constituyen una muy importante fuente de contaminación. Se estima que 130 000 toneladas se vierten por año en el mar desde plataformas petrolíferas

⁷ El 24 de marzo de 1989, el buque petrolero Exxon Valdez se rajó y cubrió 1900 kilómetros de la costa no continua de Alaska con una capa de sedimento oleoso de 40.9 millones de litros de petróleo, contaminando a una de las penínsulas más ricas en peces y especies marinas de alto valor comercial, situada, además, en una zona considerada como de alta fragilidad ecológica. (Ruiz, 2004, como citado en Azahares Ferreira y Salvador Benítez, 2012, p. 24)

Las causas oficiales de este desastre fueron: “Capitán borracho encalla contra arrecife”, pero lo que realmente sucedió fue que debido a que el sistema Raycas (radares) es costoso de operar, la empresa Exxon (ahora Exxon Mobil) tenía en el buque Valdez una versión de Raycas que estaba rota desde antes del desastre, y que, por lo tanto, había estado inutilizada durante todo el año, no pudiendo prevenir el desastre. (Azahares Ferreira y Salvador Benítez, 2012, p.25)

Los valores de los daños según los tribunales de primera instancia para este caso fueron de 5000 millones (USD). De esta cantidad nada se ha pagado, pues en noviembre de 2001 el Tribunal de Apelaciones del Noveno Circuito de Estados Unidos rechazó el veredicto del jurado —que estableció el pago de la compensación—, con el argumento de que era demasiado severo para la pobre Exxon Mobil. Finalmente, el consorcio de Alyeska pudo acallar todas las denuncias relativas al Exxon Valdez por el dos por ciento del costo conocido de los daños: alrededor de 50 millones de dólares. Este pago fue cubierto por una compañía aseguradora. (Azahares Ferreira y Salvador Benítez, 2012, p. 26)

marinas. Se ha calculado que la pérdida y derrame crónico de petróleo asociado a su producción en el mar es de 100 kilogramos de vertido de crudo por cada 1000 toneladas extraídas. (Hernández, 2009, p. 51)

También en la extracción se producen daños serios a la naturaleza: existe un tipo de exploración llamada Fracking, la cual:

Consiste en un tratamiento surgido en la década de los 40 que se aplica mayoritariamente a reservorios no convencionales con el fin de estimular la extracción de hidrocarburos. Durante este proceso son generadas fracturas artificiales en la roca mediante la inyección de fluidos a alta presión. (Ministerio de Industria, Energía y Minería de Uruguay, 2021, párr. 4)

En este procedimiento no hay diferenciación entre rocas necesarias o no, todo se fractura y se rompe, lo que a su vez puede desencadenar en un desmoronamiento total del terreno en el cual se está trabajando.

El Paraguay cuenta con energía eléctrica de sobra para poder realizar el cambio de matriz petrolera a eléctrica, solo es cuestión de que se promuevan políticas económicas para favorecer la instalación de industrias en el país. No obstante, esto no debería hacerse a espaldas de sus socios del MERCOSUR debiendo acompañar esta iniciativa. En lo posible correspondería preparar un plan maestro a largo plazo, crear un instituto encargado de la puesta en marcha y monitoreo del proyecto. Existen las herramientas, solo falta voluntad política para aplicarlas.

Un ejemplo claro de este cambio de paradigma en el sector automotor se dio en Noruega como un proyecto para que en el año 2025 ya no se comercialicen autos de combustión interna:

Los objetivos que se han marcado son simples: que todos los vehículos municipales sean eléctricos en 2015; que todo el transporte público sea libre de combustibles fósiles para el año 2020; que todos los taxis serán cero emisiones para 2022; que cerca de 100 por ciento de los coches nuevos vendidos sean libres de emisiones para el año 2025.

Para eso se han otorgado grandes incentivos, ventajas fiscales e impositivas para esos autos, además de ofrecérseles estacionamiento público libre; peajes en carreteras, puentes y túneles son libres; transporte en ferry es gratis; y la carga

pública es gratuita. Los coches eléctricos también pueden viajar en los carriles restringidos para el autobús. (Energía Estratégica, 2015, párrs. 5-6)

Solo faltan menos de tres años para que se llegue al tiempo límite y en Noruega ya se está hablando de que para fines de este 2022 ya se podría alcanzar la meta. Es impresionante cómo, si existe voluntad política y la población responde favorablemente ante un planteamiento, se pueden alcanzar los objetivos de forma más rápida.

El problema principal con el que contamos es que la clase política en los países del MERCOSUR no cuenta con altos índices de confianza en sus respectivas poblaciones. A excepción de Uruguay, todos se encuentran aplazados en el manejo correcto de bienes públicos. En el ámbito de reconocimiento de la corrupción, niveles de democracia y otros tipos de cuestionamientos que se aplican a las autoridades de los países, en prácticamente su mayoría se tiene un nivel muy bajo de aceptación de la clase política por parte del pueblo. Es una materia pendiente a mejorar, se deberían encontrar las maneras para que esto pueda lograrse y obtener así un crecimiento sostenido en lo social, lo que de alguna manera va a repercutir en el desarrollo económico de las naciones aplicantes.

IV. Conclusiones finales

Actualmente el MERCOSUR se encuentra en una disyuntiva estructural respecto a la continuación del el proceso de integración, a retroceder o a continuar en este *status quo* actual que no beneficia a ningún país miembro. En el caso de que se retroceda estaríamos dinamitando este proceso y prácticamente sería el fin de todo el esfuerzo realizado hasta la fecha. Pero si se decide avanzar en el proceso de integración, se tendrían que encarar de otra forma las discusiones y los posibles avances para llegar al objetivo primordial de la unión que es la de conformar un Mercado común.

Para llegar a ese nivel se debería ver indefectiblemente el sector automotor. No podemos negar que en el sector de vehículos nuevos existe un proyecto que acompaña la unión, el cual consiste en la disminución de impuestos en forma gradual, pero con acuerdos bilaterales quedando incompletos los procesos. Se debería conformar un grupo de trabajo para dar una solución general y final al problema proyectando un Marco Automotor del MERCOSUR donde se incluya todo lo referente al sector dentro de ese proyecto.

Hemos visto que Paraguay tiene una necesidad muy grande de movilidad que satisfacer, problema al que se podría brindar una solución desde dentro del MERCOSUR.

Existen muchas ventajas que brindaría este proyecto de unificación de regulaciones en el sector automotor. Los países productores y más industrializados deberían promover este tipo de ideas ya que serían los mayores beneficiarios de la aplicación de dicha regulación. Esperemos que un futuro no tan lejano encuentre dentro de la agenda del Consejo del Mercado Común este proyecto, incluyendo cuestiones medioambientales para el desarrollo sostenible de sus países. Seguir ignorando esto produce estancamiento, resultando negativo para el crecimiento económico y social.

Referencias bibliográficas

Agencia IP Paraguay, (2021). *Se registraron más de 13.000 lesionados en accidentes de tránsito, en el 2020*. <https://www.ip.gov.py/ip/se-registraron-mas-de-13-000-lesionados-en-accidentes-de-transito-en-el-2020/>

Azahares Ferreira, O., Salvador Benítez, J. L. (2012). Ética y ambiente, aspectos prácticos de su relación. El caso del Exxon Valdez. *Revista Internacional de Ciencias Sociales y Humanidades*, SOCIOTAM, 12(1), 9-32
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=65429254002>

Balassa, B. (1964). *Teoría de la Integración Económica* (1ª ed. en español.) Unión Tipográfica Editorial Hispano-americana.

Diario La Nación Paraguay (2021). *Recaudación de Aduanas por importación de vehículos usados casi se duplicó en el primer trimestre*. <https://www.lanacion.com.py/negocios/2021/04/06/recaudacion-de-aduanas-por-importacion-de-vehiculos-usados-casi-se-duplico-en-el-primer-trimestre/>

Energía Estratégica (2015, 7 de septiembre). *Noruega: todos sus autos serán cero emisiones para 2025*. <https://www.energiaestrategica.com/noruega-todos-sus-autos-seran-cero-emisiones-para-2025/>

Fracking What is Fracking? (2016, 1 de julio). En *Beachpedia*. <http://www.beachpedia.org/Fracking>

Hernández, N. (2009). *Las técnicas preventivas de protección ambiental en actividades mineras y petrolíferas. Especial referencia a los proyectos prospectivos*, [tesis doctoral, Universidad de Granada]. Digibug <https://digibug.ugr.es/handle/10481/3490>

Investiga Ciencia y Tecnología UNLP. (2019) *“Litio: un tesoro escondido en la Puna Argentina*. <https://investiga.unlp.edu.ar/especiales/litio->

MERCOSUR (2014). *Resolución GMC N° 33/14 Patente y sistema de consultas sobre vehículos del MERCOSUR*. <https://normas.mercosur.int/public/normativas/2992>

MERCOSUR. (1991). *Tratado de Asunción*.
<https://www.mercosur.int/documento/tratado-asuncion-constitucion-mercado-comun/n>

MERCOSUR. (s/f). *¿Quiénes somos?* <https://www.MERCOSUR.int/quienes-somos/en-pocas-palabras/>

Ministerio de Industria, Energía y Minería de Uruguay (2021). *Fracking ¿qué es fracking?*
<https://www.gub.uy/ministerio-industria-energia-mineria/comunicacion/noticias/es-fracking-0>

Noticias ONU. (2020, 26 de octubre). *La importación de vehículos usados de mala calidad contamina los países en desarrollo*.
<https://news.un.org/es/story/2020/10/1482962>

República de Paraguay. (2002). *Ley N° 2028/02*. <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/3706/ley-n-2018>

República de Paraguay (2016). *Decreto N°5822/16*
http://www.impuestospy.com/Decretos/Decreto%205822_16.php

República del Paraguay. (1992). *Constitución Nacional de la República del Paraguay*.
Honorable Cámara de Senadores.
<http://digesto.senado.gov.py/archivos/file/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Paraguay%20y%20Reglamento%20Interno%20HCS.pdf>

República del Paraguay. (2016). *Decreto N°5654/16 Por el cual se dispone la aplicación de aranceles a la importación de bienes de los sectores automotriz y azucareros originarios del MERCOSUR y se deroga el decreto N°8104 del 27 de diciembre de 2011 y sus decretos modificatorios*.

Telam, (2022, 21 de julio). *Lacalle Pou: "La mejor manera de proteger a mi pueblo es abriéndome al mundo"*. <https://www.telam.com.ar/notas/202207/599228-presidente-de-uruguay-lacalle-pou-cumbre-del-MERCOSUR.html>