



Asociaciones se reúnen con legisladores sobre reforma hacendaria

Publicado el Jueves, 26 Septiembre 2013

Con relación con la iniciativa de Reforma Hacendaria presentada por el Ejecutivo Federal al Congreso de la Unión el pasado 8 de septiembre, AMDA ha venido realizando una serie de gestiones ante ambos poderes.



Redacción AMDA|

En este contexto, el martes 24 de septiembre participamos en la sesión ordinaria de la Comisión de Economía de la Cámara de Diputados.

Asimismo, acudimos al Senado de la República para reunirnos con la Comisión de Fomento Económico y de igual forma lo hicimos en la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la Cámara de Diputados, esta última instancia tiene la responsabilidad de dictaminar la iniciativa de Reforma Hacendaria para su presentación al pleno.

Anexo presentamos a ustedes el posicionamiento de todo el sector automotriz y en un segundo archivo la exposición de los temas que en forma particular consideramos afectan al mercado automotor.



Posicionamiento de la Industria Automotriz sobre la iniciativa de reforma hacendaria del Ejecutivo Federal

Publicado el Martes, 17 Septiembre 2013 22:07



La industria automotriz representada por las Asociaciones de fabricantes de automóviles, vehículos pesados, fabricantes de autopartes, distribuidores y los comerciantes de vehículos seminuevos, manifestamos nuestra fundada y enorme preocupación, ante la eventual y pronta aprobación de estas medidas fiscales y aduaneras. La reforma hacendaria -tal cual ha sido planteada- implicaría la pérdida de competitividad, inversiones y empleos.

Líneas generales de la participación del Lic. Guillermo Prieto Treviño en la Reunión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la H. Cámara de Diputados. Palacio Legislativo de San Lázaro a 24 septiembre, 2013



LINEAS GENERALES DE PRESENTACIÓN

1. El sector automotriz en México, representando una quinta parte de la manufactura mexicana con cerca de 1.7 millones de empleos directos, está discutiendo las grandes líneas para hacer paralelas lo que la realidad ha desmitificado; **no hay una sola**



industria automotriz. Existe una boyante industria de exportación y mercado interno rezagado que merece atención.

2. El mercado interno automotriz cerró el 2012 con una demanda de 987,747 vehículos ligeros, cifra 13.3% inferior al máximo histórico del 2006. En el caso de continuar la tendencia actual en 2013 se venderán 1,060,000 unidades (7% inferior al 2006). Más grave aún es el hecho de que estas cifras son menores en un 40% a la demanda potencial estimada.
3. En esta oportunidad no puedo dejar de mencionar que a partir de octubre del 2005 han ingresado en números cerrados 7 millones de vehículos usados, mismos que representan el 91% de las ventas totales de vehículos nuevos en el mismo período.

DEDUCIBILIDAD

1. Uno de los instrumentos de mayor eficacia para estimular la demanda lo constituye la política fiscal. Así lo afirma el estudio "*El mercado de automóviles en México – El tamaño potencial del mercado de vehículos ligeros nuevos en México*", realizado por la empresa de consultoría AT Kearney bajo patrocinio de la Secretaría de Economía en 2011, donde se estima que una deducibilidad de \$300,000.00 en la adquisición de vehículos podría generar ventas incrementales de 51,000 unidades, es decir, el 5% del mercado registrado en el año 2012.
2. El Poder Ejecutivo presentó al Congreso de la Unión (8 de septiembre 2013) la Iniciativa de Decreto por el que se modifica la Ley del Impuesto sobre la Renta, expresando entre los motivos que sustentan esta Iniciativa:

"Con objeto de reducir la erosión de la base gravable que representa esta deducción, se propone a esa Soberanía ajustar el monto deducible hasta 130 mil pesos por unidad sin IVA.

Es importante mencionar que esta propuesta no tendría un impacto directo en la industria automotriz, toda vez que en el pasado se ha observado que la modificación en el límite de la deducción no guarda una correlación con el aumento de la venta de automóviles."

3. En sentido contrario al criterio expresado por el gobierno federal, **en AMDA consideramos que la deducibilidad es un factor relevante en el mercado automotor.**
4. Independientemente de la reducción en la venta de vehículos que pudiera generarse con la disminución del 26% en el monto deducible, **es importante considerar que ésta medida, en caso de aprobarse, desincentivará la incorporación a la formalidad de**



microempresas y personas físicas con actividad empresarial, además se están desincentivando las oportunidades para la renovación del parque vehicular.

5. La comercialización de vehículos es una actividad que genera IVA e ISAN, además del ISR causado por la cadena automotriz, por lo que el gasto fiscal generado por la deducibilidad es menor al beneficio que reporta al fisco la venta de un vehículo nuevo.
6. Al respecto, es necesario asentar que el límite actual para la deducción de automóviles está vigente en la Ley del Impuesto Sobre la Renta desde el mes de enero de 2007. La reforma fiscal a la LISR para 2007 modificó el límite para efectuar la deducción de la inversión en automóviles disminuyéndolo de \$300,000 a \$175,000.
7. La exposición de motivos que dio origen a esta limitante la justificaba con el fin de acotar la deducción de los automóviles de lujo que no tienen como fin ser utilizados en las actividades de los contribuyentes. Se mencionó lo anterior como un factor que erosionaba la base del impuesto.
- 8. En primer término es necesario resaltar la propuesta que ha impulsado el sector en la actualización del importe de \$175,000. De enero de 2007 a la fecha, la inflación que se ha registrado es del 30% aproximadamente, lo que nos llevaría a un valor equivalente de \$227,500 en lugar de los \$175,000.**
- 9. Preguntamos ¿La deducción de un automóvil es un gasto necesario y estrictamente indispensable para los contribuyentes?**
10. Habría que empezar definiendo lo que es un gasto "estrictamente indispensable" para un negocio, aceptando de inicio que es un concepto subjetivo. Hay una ayuda invaluable para ello, las definiciones que ha expresado la Suprema Corte de Justicia de la Nación.
A manera de ejemplos, algunas de las tesis y jurisprudencias que definen el concepto refieren lo siguiente:
 - a) Deben prestar un servicio a la empresa, mismo que debe reportar un beneficio que posiblemente no pueda evaluarse fácilmente, pero no deja de representar una ventaja en la operación.
 - b) Deben ser proporcionales a los resultados y tamaño del contribuyente que los realiza.

Desde este punto de vista, el gasto es normal y propio del negocio.



Otro punto que llama la atención es el efecto en la recaudación que se dice trae una medida como ésta. AMDA está convencida de que la medida, además de estimular la economía, no representa un sacrificio fiscal para las finanzas públicas.

HOMOLOGACIÓN DEL IVA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

Existe un tema fundamental que aunque es de índole fiscal tiene un impacto económico y comercial en la zona de la frontera norte, que con 17 millones de habitantes aportan una cuarta parte del PIB de la décimo cuarta economía del mundo, que es la de nuestro país. En esta Comisión, 10 de sus integrantes son legisladores de la Frontera Norte y nadie mejor que ellos saben de lo particular de esa región.

La frontera norte, que en recepción de Inversión Extranjera Directa (IED) recibe en promedio una cuarta parte de lo que recibió en el pasado reciente “obedeció a la necesidad de mantener la competitividad entre los contribuyentes que residen en la citada región. Su justificación estuvo basada principalmente en el aislamiento que existía de las poblaciones fronterizas y el resto del país”. Sin embargo la Iniciativa no plantea mecanismos alternos para evitar esa medida con la que perderíamos competitividad ante el mercado de vehículos nuevos del vecino del Norte, al cual podrían acudir ciudadanos de nuestro país, ya sea mexicanos con doble nacionalidad o con el estatus de residentes en EEUU.

La industria automotriz ha mencionado que la iniciativa de incrementar el IVA en la zona y región fronteriza del 11 al 16% representa una desventaja para la comercialización de vehículos nuevos, toda vez que se perderá competitividad ante el impacto creciente que enfrenta nuestro sector por la comercialización informal o ilegal de vehículos usados importados, los cuales han llegado a representar el 85% de las matriculaciones vehiculares de cada año. Es por ello que demandamos que exista una política integral que combata la informalidad y la ilegalidad en la internación de vehículos usados que no sólo afectan a la industria automotriz sino que tienen graves consecuencias económicas, ambientales y de seguridad.

Ley Aduanera

Dentro de los cambios previstos en esta reforma, está la modificación del artículo 40 de la Ley aduanera, que considera que la utilización de los servicios del Agente Aduanal será opcional, por lo que los mismos importadores y exportadores serán capaces de promover –por su misma cuenta– los trámites relacionados con el despacho de mercancías (para cualquier régimen aduanero). Lo anterior implica, en nuestro caso, que cualquier persona, física o moral, podrá realizar la importación definitiva de un vehículo usado.



Esta reforma en particular tiene un impacto significativo en la importación definitiva de vehículos.

Las posibles consecuencias de permitir dicha reforma al mencionado Artículo 40, podrían incluir:

- Mayor descontrol que el que actualmente se presenta
- Incremento en la incidencia de prácticas corruptas, para facilitar un trámite de naturaleza complicada para que un particular lo ejecute por sus propios medios.
- Concurrencia al mercado nacional de vehículos con reporte de robo en el extranjero, así como de vehículos chatarra y de desecho.
- Impacto ambiental negativo, al incumplirse las normas ambientales.
- Importaciones de vehículos erróneas (mal clasificadas arancelariamente, con pago inexacto de impuestos, con errores de identificación de la unidad, con incumplimiento de alguna regulación, etc.) El Agente Aduanal es el único perito certificado en la materia y corresponsable con el importador.
- Incremento en la inseguridad pública, por tener el crimen organizado más facilidades para hacerse de vehículos irregulares para cometer sus fechorías.
- Resurgimiento de organizaciones como ONAPAFA, UCD, CONDEFA, etc. que se aprovechan de los particulares al actuar de forma ilegal.
- Los particulares no cuentan con la capacidad, ni las herramientas, para llevar a cabo la importación de vehículos en forma correcta ni para el cumplimiento de los requisitos establecidos.
- La normatividad del REPUVE respecto a los vehículos importados en definitiva volverá a ser letra muerta.

NOTAS FINALES

Medidas para Fortalecer el Mercado Interno Automotor en conjunto con aumentar los montos de deducibilidad que plantea la Iniciativa Fiscal del Ejecutivo Federal además de la NO homologación del IVA en el territorio nacional.

Ordenar y regular la importación de vehículos usados

1. Modernizar el parque vehicular en circulación (promover programas de chatarrización).
No buscamos que haya más vehículos sino renovar los vehículos viejos con poca eficiencia energética y con daños al Medio Ambiente.
2. Fortalecimiento de los esquemas de Financiamiento que se acelerarán una vez concluido el proceso parlamentario de la Reforma Financiera.



3. **No nos oponemos a la entrada de vehículos usados, sino a la ausencia de condiciones que violentan el mercado interno; el Medio Ambiente; la seguridad y la eficiencia energética.**

¿Qué hay al respecto HOY en la Cámara de Diputados para buscar normas de condiciones físico mecánicas en los vehículos?

La Minuta aprobada por unanimidad en la Comisión de Transporte el pasado 16 de junio para reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Iniciativa original del entonces Senador y hoy Diputado Eloy Cantú Segovia (PRI, Nuevo León). ***Un paso importante que recuerda la necesidad de insistir para que la SCT pueda estar facultada para emitir normas de condiciones físico mecánicas para todos los vehículos que circulen en México.***

4. El rescate de la industria automotriz en EEUU en el 2009 por valor de 80.000 mdd., es uno de los éxitos de Obama. En México a la industria automotriz no se le ha dado un carácter prioritario a pesar de sus fortalezas y potencialidades. Confiamos en hacerlo en este sexenio y a lo largo de esta Legislatura.
5. **Las grandes armadoras ya no buscan países con potencialidades en su plataforma de exportación, también buscan un mercado interno importante. Ese nuevo paradigma es un aviso urgente para México, de lo contrario las inversiones automotrices buscarán instalarse en países que conjuguen ambas plataformas.**



COMUNICADO DE PRENSA

POSICIONAMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ RESPECTO A LA INICIATIVA DE REFORMA HACENDARIA PRESENTADA POR EL EJECUTIVO FEDERAL

Septiembre 17, 2013

Durante los últimos años la industria automotriz ha sido el motor de crecimiento de la economía mexicana. En el 2012, la producción de vehículos alcanzó el octavo lugar a nivel mundial y el quinto en la fabricación de autopartes. Asimismo, el sector generó casi 36 mil millones de dólares de divisas netas, muy por encima de las divisas generadas por las exportaciones de petróleo, las generadas por el turismo o por las remesas que nos llegan de Estados Unidos. La producción y exportación de vehículos y autopartes –en niveles record históricos este año- es sin duda el resultado de procesos de manufactura de clase mundial en nuestro país y esquemas de facilitación aduanera y fiscal que nos han permitido alcanzar los primeros lugares en competitividad a nivel mundial, generando cerca de un millón de empleos bien remunerados en todo el país.

Dado que de la producción nacional de vehículos y autopartes, el 84 por ciento tiene como destino los mercados de exportación, los esquemas de facilitación de negocios instrumentados por el propio gobierno federal han permitido llevar a cabo operaciones de comercio exterior y procesos de manufactura cada vez más sencillos y automáticos en un entorno de producción y cadena de suministro altamente globalizado como el de nuestro sector. Al ser empresas muy grandes y multinacionales la mayoría de ellas, los controles instrumentados por Ejecutivo Federal han sido muy eficaces y transparentes, facilitando aún más los negocios y promoviendo nuevas inversiones de la industria automotriz en México.

La reforma hacendaria presentada en días pasados por el Ejecutivo Federal, pone en riesgo operaciones fundamentales de nuestra industria:

1. La propuesta del Ejecutivo Federal propone gravar con el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a las importaciones de material de ensamble y de maquinaria y equipo que se internan mediante el depósito fiscal automotriz. Este gravamen implicará necesariamente un incremento en el costo de producción con la consecuente pérdida de competitividad. Es importante señalar que estos esquemas son utilizados



ampliamente en países con los que competimos por inversiones del sector automotor. De aprobarse el gravamen propuesto por el Ejecutivo Federal, la industria automotriz mexicana competirá en condiciones de desventaja.

2. La propuesta de reforma hacendaria contempla un gravamen adicional del 10 por ciento sobre el pago de dividendos al extranjero. Es importante señalar que la oferta que nuestro país hace a los grandes corporativos para atraer inversiones, compite con la que ofrecen otros países que instrumentan esquemas de facilitación aduanera y fiscal. De aprobarse este gravamen, la inversión tendrá menos incentivos para asentarse en México.
3. El Ejecutivo Federal propone eliminar la deducción inmediata de las inversiones en activos fijos, un instrumento vital para promover nuevas inversiones. De aprobarse esta modificación fiscal, México perderá atractivo en la permanente y compleja competencia global que caracteriza al sector.
4. La reforma hacendaria del Ejecutivo Federal también propone reducir la deducibilidad de vehículos de 175,000 pesos a 130,000 pesos, además de una reducción a la deducción del arrendamiento de 250 pesos diarios a 200 pesos diarios. Ambas medidas tienen un impacto en las ventas de autos nuevos en nuestro país, en un escenario donde el mercado interno se encuentra en niveles similares a los de hace 10 años (las ventas de vehículos nuevos en nuestro país en 2012 son similares a las que se tuvieron en el año 2002) y en los primeros 8 meses de 2013, las ventas son similares a las que se tuvieron en los primeros 8 meses de 2004). Las ventas de autos deben ser incentivadas mediante instrumentos de promoción, toda vez que el potencial de crecimiento del mercado interno permite plantear la creación de 300,000 empleos adicionales en los próximos años. No obstante, las medidas fiscales anunciadas deprimirán aún más al mercado en un momento económico particularmente complejo y serán un freno a la promoción para la incorporación a la formalidad de los microempresarios.
5. En la propuesta de reforma hacendaria a la que hemos hecho referencia, se incluye una reforma a la Ley Aduanera la desaparición del apoderado aduanal otorgando facultades a personas físicas para que lleven a cabo operaciones de comercio exterior. Este cambio tendrá consecuencias negativas en materia de importación de vehículos usados, ya que la Administración General de Aduanas podría perder el control de dichas importaciones que -hasta ahora- obligan a utilizar la figura del Agente Aduanal.
6. Asimismo, la iniciativa de incrementar el IVA en la zona y región fronteriza del 11 al 16% representa una desventaja para la comercialización de vehículos nuevos, toda vez que se perderá competitividad ante el impacto creciente que enfrenta nuestro sector por la comercialización informal o ilegal de vehículos usados importados, los cuales han llegado a representar el 85% de las matriculaciones vehiculares de cada año. Es



por ello que demandamos que exista una política integral que combata la informalidad y la ilegalidad en la internación de vehículos usados que no sólo afectan a la industria automotriz, sino que tienen graves consecuencias económicas y ambientales y de seguridad.

La industria automotriz representada por las Asociaciones de fabricantes de automóviles, vehículos pesados, fabricantes de autopartes, distribuidores y los comerciantes de vehículos seminuevos, manifestamos nuestra fundada y enorme preocupación, ante la eventual y pronta aprobación de estas medidas fiscales y aduaneras. La reforma hacendaria -tal cual ha sido planteada- implicaría la pérdida de competitividad, inversiones y empleos.

Por ello, hemos establecido un importante diálogo con el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Economía, buscando que las medidas del paquete hacendario no afecten a la industria más importante de México.

La industria automotriz ha sido el motor del país en los últimos años, caso de éxito de cara al mercado global y emblema de competitividad. Estamos a tiempo de buscar alternativas que, sin contravenir el interés público, permitan que esta industria siga siendo bandera de calidad y trabajo para México, generadora de empleos bien pagados y factor indispensable para el crecimiento económico.