

Exenciones fiscales en la industria automotriz en México.

Erick Cantillo Sánchez*

René Colín Martínez **

Resumen.

El objetivo del presente ensayo es describir uno de los diversos problemas existentes en el sistema tributario mexicano, específicamente el caso de las exenciones a favor de la industria automotriz en México y su efecto nocivo en la captación de ingresos fiscales, es pertinente mencionar que dicha industria tiene un peso específico importante en la estructura y dinámica económica en el país en referencia. Por otra parte el estado mexicano ante factores como la reducción en el precio del petróleo, una tensión en la captación de remesas provenientes de los E.U.A. (que si bien es cierto no se dado una reducción en las mismas, si existe una tensión política alrededor del tema) y una menor captación de ingresos vía impuestos acentuada por el aumento de la economía informal, presenta dificultades para tener un gasto público suficiente que le permita cubrir las necesidades de un año fiscal y por lo tanto, la tendencia en las finanzas públicas en México es el aumento en el incremento del déficit y deuda pública.

*M.C. Estudiante del Doctorado en Ciencias en Desarrollo Sustentable, Facultad de Economía de la UMSNH. ecantillo27@hotmail.com

**Dr. Profesor-Investigador, Facultad de Economía, UMSNH. rcolin@fevaq.net

I) Breve panorama de la industria automotriz en México.

En 2014 México se ubicó por primer año como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional y el primer lugar en América Latina, superando a Brasil por más de 200 mil unidades. Durante dicho año, la producción y exportaciones de vehículos ligeros y pesados establecieron un nuevo record histórico en el país. Es importante destacar el crecimiento que México ha tenido como productor de vehículos a nivel internacional; por ejemplo durante el periodo de 2009 a 2011, México avanzó dos posiciones como productor, superando a Francia y a España, países con una larga tradición en el sector automotriz (SE, 2015)

En 2014, la industria automotriz terminal obtuvo un crecimiento en tres ámbitos de gran relevancia: mercado interno, exportaciones y producción. Durante este año el sector automotriz terminal y de autopartes representaron aproximadamente 3% del PIB nacional y 17% del PIB manufacturero mexicano (SE, 2015).

La producción de vehículos ligeros creció 9.8%, pasando de 2.93 millones de unidades en 2013 a 3.22 millones para 2014 y alcanzando un nuevo nivel histórico para las armadoras en México. Por otro lado, la industria de vehículos pesados, registró un crecimiento de 23.6% en su producción, alcanzando las 168,882 unidades (SE, 2015)

México es un país productor de vehículos de gran calidad e innovación. Los vehículos hechos en México cumplen con altos estándares y son comercializados en los mercados más exigentes y competitivos a nivel internacional.

Estados Unidos continúa siendo el principal mercado de exportación de los automóviles y camiones mexicanos; sin embargo, los vehículos producidos en México son exportados a más destinos, tal es el caso de Asia, que durante los últimos años ha incrementado su participación como destino de las exportaciones mexicanas. Tan sólo en 2014, se exportaron a Asia 127,171 vehículos ligeros, mientras que en 2011 fueron 31,425, las exportaciones mexicanas automotrices sumaron 2.6 millones de autos, lo que representó un crecimiento de 12.2% con respecto a 2013.

Gráfica 1: Exportaciones manufactureras automotrices y no automotrices.



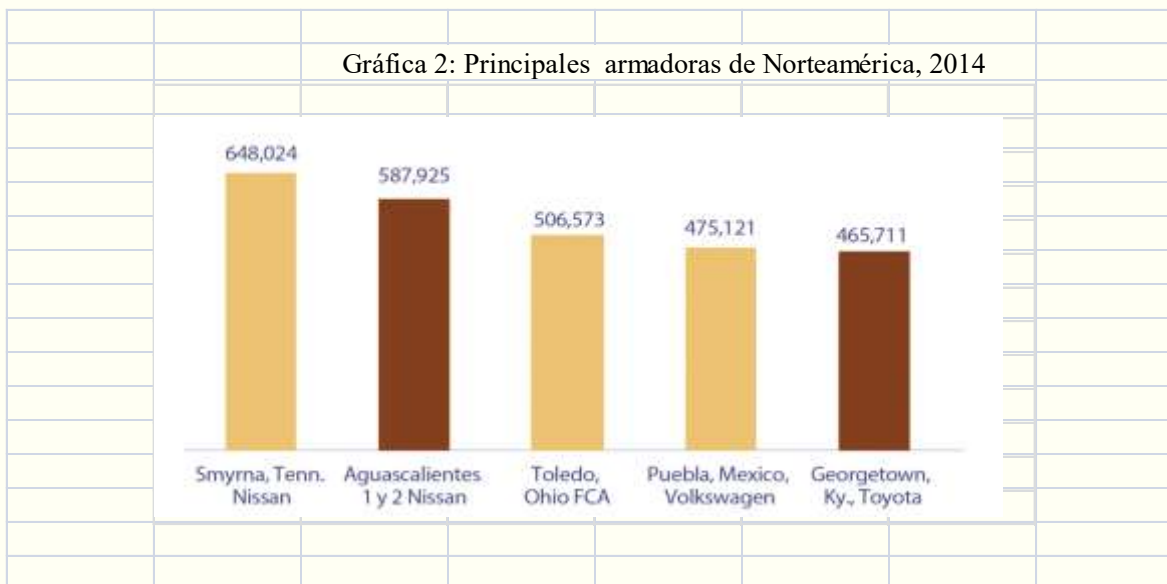
Fuente: Secretaría de Economía con información de AMIA 2017

El sector automotriz y de autopartes en México ha sido impulsado por la presencia productiva de las principales empresas armadoras de vehículos (ligeros y pesados) en el mundo, tales como: General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo y Mercedes-Benz. En total, existen en el país 24 complejos productivos en 14 estados del país, en los que se realizan actividades que van desde el ensamble y blindaje, hasta la fundición y el estampado de vehículos y motores. Actualmente, en México se producen más de 40 modelos de automóviles y camiones ligeros (AMIA, 2017)

La mayoría de las empresas armadoras en México cuentan con empresas de autopartes que se localizan alrededor de sus plantas de vehículos para cumplir con las exigencias de proveeduría y tiempos de entrega.

Dos de las cinco principales plantas productoras de automóviles en Norteamérica son mexicanas: Volkswagen Puebla y Nissan Aguascalientes. La primera fue la planta de mayor producción en la región, con 516,146 vehículos producidos y, en conjunto, ambas plantas fabricaron más de un millón de unidades en 2014 (Proméxico, 2014).

Gráfica 2: Principales armadoras de Norteamérica, 2014



Fuente: Proméxico 2014

México pasó, de ser un país exportador de manufacturas simples, a convertirse en generador de innovación en la industria automotriz, en México existen más de 30 centros de diseño automotriz y con los recientes anuncios de inversión de Audi, BMW, Mercedes Benz e Infiniti, México se ha posicionado como un país relevante en la manufactura de vehículos de lujo (Proméxico, 2014)

Otro ejemplo de una fuerte actividad en la industria en estudio es la automotriz japonesa Honda, con plantas armadoras en El Salto, Jalisco, y Celaya, Guanajuato. Para dicha empresa México es el segundo país más importante en Latinoamérica para sus operaciones de manufactura, por lo que aún con los recientes acontecimientos internacionales relacionados con la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), los planes de la automotriz siguen vigentes, es pertinente mencionar que una vez que se iniciaron las operaciones de la planta de Honda en Celaya con una inversión de 800 millones de dólares en el año 2015, la armadora ha manifestado seguir expendiendo sus inversiones en México (SE, 2015)

En suma, México es un país que se ha convertido en los últimos 10-15 años en un territorio de mucho interés para las empresas automotrices multinacionales y por ello se ha generado una dinámica importante en la producción y comercialización en esta rama de actividad económica, sin embargo de la mano de esta derrama de inversiones y empleos, se ha dado un amplio proceso de

exenciones fiscales que contribuyen a una menor captación de ingresos vía impuestos provenientes de la industria productora de vehículos instalada en México, todo en el marco de un amplio proceso des-regulatorio arancelario propio de los tratados y acuerdos que favorecen ampliamente a las grandes empresas extranjeras automotrices.

Incentivos fiscales en la industria automotriz en México

Los incentivos fiscales son estímulos en forma de reducciones o exenciones en el pago de ciertos impuestos que se concede a los sujetos pasivos para promover la realización de determinadas actividades consideradas de interés público por el Estado y se constituyen como parte del conjunto de instrumentos de política económica que busca afectar el comportamiento de los actores económicos a un costo fiscal limitado, los estímulos fiscales buscan promover el desarrollo de actividades y regiones específicas, a través de mecanismos como pueden ser por ejemplo: la devolución de impuestos de importación a los exportadores, franquicias, subsidios, disminución de tasas impositivas, exención parcial o total de impuestos determinados y el aumento temporal de tasas de depreciación de activos (Keen, M. y A. Simone, 2004).

Algunos de los incentivos fiscales que se convierten en exenciones para las empresas que conforman la industria automotriz, se describen a continuación:

En relación al Código Fiscal de la Federación (CFF).

Los contribuyentes que conforme al CFF estén obligados a dictaminar sus estados financieros por contador público, y en el ejercicio anterior obtengan ingresos acumulables iguales o mayores a \$40 millones de pesos, podrán optar por no presentar el dictamen referido.

El CFF establece que los estímulos fiscales no se considerarán como ingreso acumulable para los efectos del ISR, por lo cual el estado les da el beneficio a las empresas con los ingresos referidos, de no pagar un porcentaje de algún impuesto hasta no pagar la totalidad del mismo.

De igual forma para dichas empresas, si por algún motivo se diera el atraso de algún pago de impuestos y la empresa decide pagar la totalidad, se acredita una reducción de los recargos (SE, 2013).

En relación al “Decreto automotriz”.

El 31 de diciembre de 2003 se publicó en el DOF el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles” con el objetivo de promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través del

otorgamiento de diversos beneficios, los beneficios para las empresas fabricantes de vehículos automotores inscritos en este decreto son:

Ser consideradas “empresas fabricantes” para efectos de las disposiciones sobre “depósito fiscal automotriz” y demás disposiciones de la Ley Aduanera.

Podrán importar con cero aranceles ad-valorem los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior.

Serán consideradas automáticamente “empresas fabricantes” bajo el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes.

El Decreto establece tres modalidades de registro para acceder a sus beneficios:

Art.3 Empresas productoras de vehículos ligeros establecidas en México que hayan invertido al menos 100 mdd en activos fijos y que produzcan al menos 50,000 unidades anualmente.

Art. 4 Empresas que realizan o realizarán procesos de manufactura, ensamble, o blindaje, que incremente el valor del vehículo en 50%

Art. 7 Empresas que se encuentren en proceso de cumplir con el volumen anual de producción del art.3, pero que hayan cubierto el resto de los requisitos previstos en dicho artículo.

En relación a tratados de libre comercio y acuerdos comerciales.

En el marco de los Acuerdos y/o Tratados de Libre Comercio de México con el resto del mundo, la desgravación arancelaria para la producción y comercialización de vehículos automotores nuevos se negoció como sigue (SE, 2015):

TLCAN.- De conformidad con el numeral 19 del Apéndice 300-A.2 del TLCAN, México eliminó el 1 de enero de 2004, el requisito de permiso previo de importación a los vehículos nuevos y a los provenientes de Estados Unidos y Canadá con arancel de 0% conforme al calendario de desgravación.

TLCUEM.- De conformidad con el numeral 4, Artículo 6 de la Decisión 2/2000, a partir del 1 de enero de 2007 quedó eliminado el arancel a la importación de vehículos nuevos procedentes de la Comunidad Europea.

ACE 55 (Argentina y Brasil).- Conforme a los Apéndices I y II, Sobre el Comercio en el Sector Automotor entre México-Argentina y México-Brasil, respectivamente, el arancel recíproco a las importaciones de vehículos se estableció en 0% desde el año 2003 y libre comercio de vehículos a partir del 1 de enero de 2006 para las importaciones de vehículos procedentes de Argentina; y del 1 de enero de 2007 a las importaciones de vehículos procedentes de Brasil (sólo para fabricantes de vehículos y distribuidores autorizados). Con Uruguay tenemos libre comercio bilateral desde 2011.

Acuerdo México-Japón.- A partir de la entrada en vigor del Acuerdo (2005), la desgravación arancelaria se aplicó en 7 cortes iguales con tasa base para dicha desgravación de 20 y 30% a partir del 1 de abril de 2011.

En relación al PROSEC Automotriz y la regla octava.

Los Programas de Promoción Sectorial (PROSEC) son un instrumento dirigido a los fabricantes, para importar sus insumos con arancel preferencial, con el fin de mantener su competitividad particularmente en sectores globalizados como el automotriz (Prosec, 2017)

De este modo, la mayoría de los insumos del PROSEC Automotriz se pueden importar exentos de arancel.

Tabla 3 Estructura arancelaria del PROSEC Automotriz

Estructura arancelaria del PROSEC Automotriz		
Número de Fracciones Arancelarias (2007)	Número de Fracciones Arancelarias (Actual)	Arancel (%)
1837	602	0
420	136	3
53	21	5
2	2	10
2312	761	0

Fuente: Prosec, 2017

Sin embargo, en los casos en que el PROSEC no resuelve las necesidades de las empresas, éstas pueden utilizar el mecanismo de la llamada regla 8ª, con tasa 0% de arancel.

Para poder tener acceso a la regla octava automotriz (fracción arancelaria 9802.00.19) las empresas requieren contar con registro en el PROSEC Automotriz y contar con los siguientes criterios para la acreditación que les permita obtener el estímulo fiscal:

Para diversificar las fuentes de abasto y mantener la competitividad.

Para atender las necesidades de nuevos proyectos de inversión.

Por no existir producción o insuficiencia de abasto nacional.

Conclusiones.

Con base a la información que se logró obtener y presentar en este breve análisis de la industria automotriz en México y los incentivos fiscales aplicados a dicha industria, se pueden realizar diversas afirmaciones o reflexiones sobre dicha industria y los incentivos fiscales a la misma.

No se puede negar un fuerte dinamismo en la industria manufacturera automotriz así como en los procesos de comercialización derivados de dicha industria tanto en el plano nacional como en el ámbito mundial, pero de igual forma tampoco se puede negar que dichas empresas extranjeras reciben considerables incentivos fiscales que terminan por convertirse de facto en exenciones fiscales y debilitan el sistema tributario en México.

En este ensayo no se tuvo como objetivo el cuantificar en dinero el monto de estas exenciones, sin embargo al revisar de forma panorámica los beneficios fiscales en el marco de cuatro criterios: el Código Fiscal de la Federación, el decreto automotriz, los tratados y acuerdos de libre comercio así como el PROSEC y la regla 8ª, es claro ver los beneficios a las transnacionales automotrices por lo menos en términos de los porcentajes de exención y otros estímulos.

Se requiere de inversiones que coadyuven y fomenten al crecimiento económico, el desarrollo y el incremento en la calidad de vida de la población, en este sentido la rama automotriz juega un papel de importancia en estos objetivos nacionales, sin embargo y de manera similar a lo que sucede en otras actividades económicas (telecomunicaciones, minería, transportes y alimentos por mencionar algunos subsectores), se requieren de una institucionalidad más fuerte que permita operar políticas eficientes y que realmente permitan obtener beneficios más amplios y de más calaje tanto para el sistema tributario, como para las finanzas públicas.

En el primer cuatrimestre del año 2016, de acuerdo a datos presentados por el Instituto Nacional de Transparencia y Acceso a la Información (INAI) el Sistema de Administración Tributaria (SAT) otorgo exenciones fiscales a grandes corporativos nacionales y extranjeros por un monto aproximado de 1.2 billones de pesos, en el mismo año la calificadora de riesgo norteamericana Moody's calculó que la deuda pública en México giraba en torno a un 54% del PIB del 2016.

Desde una lógica basada en la teoría y praxis neoclásica de la economía, el otorgar incentivos fiscales que se traducen en exenciones y menos ingresos públicos cuando se tiene un déficit fiscal es algo ineficiente y si se analiza (por mencionar un caso) desde la óptica de un país del norte de Europa que práctica la social-democracia, sencillamente es un error de dimensiones extraordinarias.

El sistema tributario en México es complejo y su problemática también, las exenciones fiscales expuestas en el presente ensayo son solo una parte de dicho entramado, el gran reto se encuentra en diseñar y aplicar medidas de recaudación tributaria, que al tiempo de ser eficientes y lleven las finanzas públicas a una situación saludable sean compatibles y amigables con las inversiones privadas, de la industria automotriz o de cualquier otra.

El reto se antoja muy difícil, dado la lógica de dominación económica, comercial, financiera e industrial entre los llamados países centro, desarrollados o norte y aquellos subdesarrollados, periféricos o sur, situación que se acentúa ante la notoria presencia de actores políticos que luchan por llegar al poder únicamente para servirse del mismo y no para servir a los ciudadanos a los que debería de servir, como es el caso de México.

Referencias bibliográficas.

Asociación mexicana de la industria automotriz A.C. (2017). *Boletín de prensa*. México.

Diario oficial de la federación. (2003, 31 de diciembre). *Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles*. México

Keen, M. y A. Simone (2004), "*Tax Policies in Developing Countries: Some Lessons from the 1990, and some Challenges Ahead*", en "Helping Countries Develop: The Role of Fiscal Policy, Gupta, Clements e Inchauste (eds), Washington DC, FMI.

Poma, L. (2000). La nueva competencia territorial. En F. Boscherini y L. Poma, Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas: el rol de las instituciones en el contexto global. Buenos Aires: Editorial Miño y Dávila

Porter, M.E. (1990). *The competitive advantage of nations*, The Free Press, New York.

Proméxico. (2014). *Perfil del sector automotriz*. México: Secretaría de Economía

Programas de promoción sectorial. (2017). *Sistemas de información de la industria automotriz y de autopartes*. México: Secretaría de Economía.

Ricardo, D. (1959). *Principios de economía, política y tributación*. Ed. Fondo de Cultura Económica, México.

SE (2013). *Incentivos fiscales para las empresas*. México: Secretaría de Economía.

SE (2015). *Sistema de información de tratados comerciales internacionales*. México: Secretaría de Economía.