

Por ello proponemos los siguientes puntos:

1- Ampliar el límite: Recomendamos que el monto límite, establecido en \$250,000 pesos se incremente a \$400,000 pesos, de modo que la inclusión de vehículos que se encuentre en ese rango, garantice que el beneficio por el pago de la tenencia tenga un impacto en todos los segmentos de la población para beneficiar a un mayor número de mexicanos.

En este punto conviene resaltar, que la mayoría de los vehículos ubicados en el rango originalmente propuesto por el Ejecutivo Federal de hasta por \$ 250,000, son vehículos importados. Autos como el Pointer de Volkswagen ó el Matiz de Pontiac, cuyo precio se encuentra en este rango, son vehículos que no se producen en México, por lo que resultaría contrario a la producción nacional.

2- Crear un fondo de garantía para otorgar créditos al Gobierno Federal: Recomendamos que en lugar de que el reembolso de la tenencia se haga a través de las declaraciones de ISR de los distribuidores, se establezca la creación de un fondo de garantías de créditos para el Gobierno Federal por un monto de \$ 3,000 millones de pesos, costo aproximado del decreto si se establece el límite sugerido (\$400 mil pesos).

La creación de este fondo (administrado por alguno de los Bancos de desarrollo, por ejemplo NAFIN), permitirá que desde el principio sea el Gobierno Federal quien pague el impuesto por concepto de tenencias, esto a fin de no afectar la liquidez de las agencias distribuidoras y además permitir que en el caso en que las agencias no generen utilidades, estas se vean imposibilitadas para recuperar el monto pagado por concepto de este impuesto. Según afirmaciones de la AMDA a principios del mes de junio, “al menos 40% de los distribuidores automotores mexicanos afiliados a la Asociación Mexicana de la Distribuidores de Automotores, es decir, cerca de 500 sucursales distribuidoras, están en números rojos debido a la reciente crisis económica”. Si esta tendencia continua y estas agencias terminan el 2010 con cifras similares, se verán imposibilitadas para recuperar la tenencia pagada por ellas en un primer momento, dado que al no generar utilidades no generan ISR.

Lo anterior se propone toda vez que el mecanismo originalmente propuesto en el decreto, dificulta su ejecución, además de que perjudica las agencias distribuidoras. No es el primer programa cuya dificultad en sus reglas de operación entorpece la realización del objetivo para el que fueron creados (reactivar el mercado interno nacional).

3- Reducciones a impuestos que alteran el precio final: Creemos que si el objetivo es reactivar a la industria automotriz nacional, debiesen entonces enfocarse los esfuerzos en lograr la reducción de impuestos que afectan directamente al precio de los vehículos. Impuestos con el IVA y el ISAN, impuestos que inciden directamente sobre el precio final del vehículo, por lo que la reducción de los mismos generaría una demanda sostenible en el largo plazo, y garantizaría una reactivación basada en incentivos sustanciales para el incremento de la demanda.

Se ha mencionado en repetidas ocasiones que la presencia de estos impuestos incrementa de forma significativa el precio final de los vehículos, pues hasta un 22% de este es producto de los impuestos.

4- Considerar el riesgo de crear un sesgo sobre la demanda: De acuerdo con el decreto, esta exención de la tenencia solo aplicara a vehículos nuevos, lo que significa que si se adquiere un vehículo en lo que resta del año 2010, este vehículo deberá pagar en enero la tenencia completa de 2011. El problema con esto, se presenta cuando se demuestra que el beneficio de comprar un auto en los meses siguientes, es menor que el de comprar un vehículo hasta enero de 2011 y de esta forma evitar pagar la tenencia del todo el año.

Esta situación provocará una postergación en las decisiones de compra de autos nuevos, por parte de los consumidores, quien al encontrar mayores incentivos en adquirir un auto hasta 2011, dejará de demandar autos nuevos en lo que resta de este año. En otras palabras, se establecerá un sesgo en la demanda de autos nuevos, lo que vendrá a empeorar las condiciones del mercado interno, mismo que presenta números negativos desde hace más de 20 meses y que tendera a empeorar a consecuencia de este sesgo, con lo anterior puede se puede prever una reducción en los indicadores de compra de autos nuevos nacionales, una disminución aun mayor que la del año 2009.

Como dato adicional, debe mencionarse que a más de un mes de la entrada en vigor del decreto, la venta de autos nuevos en el mes de julio 2010 solo aumento en 3.4%, y cuyo crecimiento denota mayor relación con los efectos de la estacionalidad, que al supuesto estímulo creado por la eliminación de la tenencia. Lo que refuerza la hipótesis de la postergación de la compra hasta los primeros meses del año entrante.

5- Condiciones equitativas a personas físicas y morales: Se propone que el programa de eliminación de tenencia marque igualdad de circunstancias para personas físicas y morales, de modo que la deducibilidad ante otro impuesto se haga en la misma

proporción, medida que ayudaría a las personas morales para renovar flotas vehiculares de trabajo.

6- Que aplique solo a autos de producción nacional: Si ésta medida busca la reactivación de la Industria Automotriz incentivando la demanda como se menciona en los puntos 2) y 3), debiera garantizarse que los beneficios de este programa se apliquen solo a vehículos nuevos de producción nacional. Al hacer lo anterior se incentivaría la producción local y consecuentemente el empleo. De otra forma, la compra de vehículos nuevos importados se verían beneficiadas por el pago de la tenencia a cargo del gobierno federal, y que no beneficia a la industria nacional si no a las armadoras extranjeras.

En este último punto cabe mencionar que la CEIA realizó un estudio comparativo de los vehículos beneficiados por el decreto automotriz, y del que se arrojaron los siguientes resultados:

1 - Un total de 84 modelos comercializados en México se encuentran dentro del límite permisible para ser exentos del pago del impuesto sobre la tenencia.

2- De estos 84 modelos, solo 20 son producidos en México (23.8%), mientras que 64 modelos son producidos en el extranjero, por lo que se prevé que esta medida beneficiaría en mayor cuantía las importaciones de vehículos nuevos por parte de las armadoras, y por ende a los países productores.

3- Del total de modelos beneficiados por el decreto (20 modelos), 13 son producidos por una sola marca (65%). La concentración de los modelos beneficiados en tal magnitud, permite aseverar que la recuperación en las ensambladoras de la industria no será uniforme, pues favorece a un gran número de modelos que son producidos por en una sola marca.

Con los puntos anteriores deseamos enriquecer la propuesta del gobierno federal, donde estos puntos sean tomados a consideración para crear incentivos sustentables y de largo alcance, con los que la población y la industria automotriz mexicana sean beneficiadas.

Comprendemos que el Gobierno Federal promueve este decreto con el objetivo de ayudar a la recuperación del sector automotriz, sin embargo, reconocemos que de no establecer las directrices necesarias, los resultados difícilmente serán satisfactorios.

La recuperación de la industria automotriz mexicana exige esfuerzos extraordinarios, políticas públicas de probada eficacia que puedan promover el desarrollo sustentable de la industria, modelos en los que el desarrollo de la misma no estén sujetos solo a las

ventajas comparativas que la industria pose, sino que además sea capaz de crear ventajas competitivas, que en corto plazo nos vuelva un destino mas atractivo para la captación de inversión extranjera y local.