

23 SEP 2020

SE REMITIO A LA CAMARA DE DIPUTADOS



Verónica Martínez García Senadora de la República

INICIATIVA QUE CONTIENE PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 36 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA A CARGO DE LA SENADORA VERÓNICA MARTÍNEZ GARCÍA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.

46
La suscrita Senadora Verónica Martínez García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, ejerciendo la facultad consagrada en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta H. Asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción II del artículo 36 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de conformidad con la siguiente:

CONSIDERACIONES

En nuestro país la industria automotriz es considerada uno de los sectores estratégicos para la economía nacional, ya que tiene la posibilidad de generar una gran cantidad de empleos directos e indirectos, de igual manera tiene una gran participación en las finanzas federales debido a la alta recaudación fiscal que propicia, la cual proviene no sólo de las operaciones comerciales de la industria en la fabricación de vehículos, sino en la fabricación, distribución y comercialización de autopartes, además de contribuir indirectamente en la recaudación de impuestos especiales por consumo de gasolina y diesel.

Es por esto que México está considerado entre los países líderes en la producción mundial de vehículos, según la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos de Motor (OICA) ¹, ya que durante 2019 se produjeron 3.7 millones de vehículos automotores, colocándonos como el sexto productor y cuarto exportador global de vehículos ligeros, el quinto productor en autopartes y el primero en exportar tractocamiones, así como el sexto

¹ Consultado el 21 de septiembre de 2020 en <http://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics>.



Verónica Martínez García Senadora de la República

productor de vehículos de carga y cuarto exportador de vehículos pesados a nivel mundial.

Cabe hacer mención que dada nuestra ubicación geográfica 3.3 millones de vehículos ligeros de nuestra producción se exportaron principalmente a los Estados Unidos de América (79.6%), a Canadá un (6.6%) y a Alemania (4.1%), lo que los coloca como nuestros principales socios comerciales en este sector.

Es esta razón la que ha predominado para que 20 complejos armadores de automóviles y motores de marcas como Audi, Grupo BMW, Ford, General Motors, Honda, Kia, Mazda, Nissan, Toyota y Volkswagen, se instalen en 12 estados de la república, además de existir registro de 11 armadoras que producen transporte pesado y motores a diésel con presencia en 8 entidades federativas, debido a que nuestro país cuenta con las condiciones necesarias para generar un gran crecimiento.

De acuerdo a cifras proporcionadas por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) durante 2019 el sector automotriz representó el 3.8% del PIB nacional y el 20.5% del PIB manufacturero, además es el principal productor de divisas ya que produce 4 veces más que el sector agroindustrial y casi 5 veces más que el sector energético, generando en 2019 un superávit de 88 mil 867 millones de dólares.

De igual manera dicha industria genera impactos en 157 actividades económicas del país, de las cuales 84 corresponden a la industria manufacturera y 73 a comercio y servicios, se cuentan con una red de distribuidores automotrices, la cual está compuesta por más de 2,500 agencias en todo el territorio mexicano generando en conjunto casi 2 millones de empleos directos.

Por otra parte, pero totalmente ligada, la industria de autopartes produjo en 2019 casi 97 mil millones de dólares a través de 1,200 centros de manufactura, ubicando el 90% en 15 estados de la República, muy cercanos a las plantas de producción y ensamblaje.



Verónica Martínez García **Senadora de la República**

Así de importante es la industria automotriz para nuestro país, y aquí es donde cabe hacer un paréntesis, ya que si bien la industria automotriz es uno de los 4 pilares fundamentales del sostén de nuestra economía, casualmente esta posición la logró gracias a las condiciones establecidas desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio (TLCAN) en 1994, debido a que antes de la firma de dicho acuerdo comercial, el mercado norteamericano estaba abierto a las importaciones provenientes de México, se contaba con tarifas arancelarias sumamente bajas de 2.5% en promedio en automóviles y 3% en autopartes, sólo que con la entrada en vigor del tratado, el sector automotriz comenzó a transformarse y a adecuarse a las necesidades que implicaba la nueva coyuntura, por lo que el sector automotriz se consolidó como el más grande de intercambio económico entre México, Estados Unidos de América y Canadá.

La historia parece repetirse, la terrible pandemia del COVID-19 que ataca al mundo viene a detener el avance industrial, sin embargo, la recién entrada en vigor del T-MEC, viene a generar una nueva oportunidad de relanzar y consolidar a la industria automotriz como uno de los pilares sobre los que debe descansar la recuperación económica de Norteamérica.

Con este nuevo tratado se actualizarán los procesos de producción usando las nuevas tecnologías, además se otorgara mayor seguridad y certeza a la región al ofrecer la seguridad de las nuevas normas de contenido regional, de igual manera se estipulan reglas claras para el tema de las normas salariales, se tendrán rutas ms claras para en caso de que existan diferencias y se tengan que buscar la resolución de conflictos, estos avances sin lugar beneficiaran y promoverán mayores inversiones en la zona.

En nuestro caso tanto las armadoras como los proveedores automotrices han comenzado los procesos de actualización y renovación de maquinaria ya que el nivel de información tecnológica y de transformación en las cadenas de proveeduría que se está generando en el sector a nivel mundial, es mucho mayor ante la coyuntura actual.



Verónica Martínez García Senadora de la República

Tradicionalmente, la proveeduría vinculaba sus procesos de planificación estratégica a los programas *Original Equipment Manufacturer* OEM, lo que te daba dos años de ingeniería y diseño de un vehículo, seguido de siete años de producción, contaban con un margen amplio de producción, ahora tendrán que evaluar y priorizar continuamente sus oportunidades para innovar y actuar lo suficientemente rápido como para maximizar los beneficios finales.

Por ejemplo en nuestro país se comenzó la aplicación de sistemas de producción altamente competitivos, caracterizados por la producción *Justo a tiempo* (JIT, por sus siglas en inglés) o conocido en nuestro país como *Justo en secuencia*, con este se incorporaron redes de proveedores experimentados y confiables, y se les ubica en parques industriales alrededor de las plantas de ensamble final, los cuales abastecen las partes en el mismo orden en el que se van a ir utilizando para la fabricación de los diversos tipos de vehículos en tiempo récord, e incluso en algunos casos los proveedores se localizan dentro de las mismas plantas de ensamble final, con esto se trata de una especie de proveedores “satélites” para quienes las exigencias de calidad son mucho más altas que las que se tendrían con otro tipo de proveeduría; en ellos, las armadoras tienen mayor control del proceso, al cuidar los sistemas de calidad y producción de los componentes desde antes que éstos sean recibidos.

Esto sin lugar a duda, ayudara a que la industria automotriz comience a funcionar y pueda volver a tomar el papel protagónico que tenía para nuestro país antes de la pandemia, que ha golpeado al mundo entero y que ha causado la muerte de miles de seres humanos.

Según la Organización Internacional del Trabajo², los efectos generados por la pandemia a nivel mundial provocarán una fuerte contracción de la producción sectorial y del producto interno bruto (PIB), lo que obligará a cierres de fábricas en Europa y América del Norte,

² Consultado el 21 de septiembre de 2020 en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_dialogue/-/sector/documents/briefingnote/wcms_744619.pdf



Verónica Martínez García **Senadora de la República**

con esto se retirarán 2.5 millones de vehículos de transporte de pasajeros de los programas de producción y tendrá una repercusión del orden de 77,700 millones de dólares en pérdidas de ingresos para las empresas de automoción y de fabricación de piezas.

Dicho reporte indica que en la primera mitad de febrero de este año, en China las ventas cayeron cerca de un 92% y se estima que para finales de 2020, las ventas de vehículos disminuirán como mínimo un 2.9%; en Europa las ventas totales de vehículos entre enero y febrero de 2020 fueron un 7.4% menores que en el mismo periodo del año anterior, como ejemplo los cuatro principales mercados de la Unión Europea, por ejemplo Alemania bajo un 9.0%, Francia un 7.8%, Italia un 7.3% y en España un 6.8%.

Se estima que la pandemia está afectando a cerca del 42% de los puestos de trabajo directos en la fabricación de vehículos en la Unión Europea, así como a los casi 13.8 millones de trabajadores que componen su cadena de suministro; en los Estados Unidos de América no es la excepción, ya que serán por lo menos 150,000 trabajadores de planta y cientos de miles de trabajadores eventuales en la industria que verán en peligro sus empleos.

La pandemia ha generado un aumento sin precedentes del desempleo en todo el mundo, de lo que la industria automotriz no ha sido la excepción, corriendo el riesgo de perder muchos más puestos de trabajo si los gobiernos, los empleadores y los trabajadores no actúan de inmediato para posibilitar la supervivencia de las PYMES y la protección de los trabajadores.

Nuestro país no es ajeno a esa tendencia, ya que según datos proporcionados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz indican que en de enero a junio se vendieron 436,445 vehículos ligeros cifra menor en 31.9% a la registrada en el primer semestre de 2019, y al parecer la tendencia continua ya que en el pasado junio se



Verónica Martínez García Senadora de la República

comercializaron solo 62,837, lo que representó una disminución del 41.14% respecto al mismo mes del año 2019.

Vehículos Ligeros comercializados enero-junio de 2019-2020

| Segmento | 2019 | 2020 | Variación | |
|------------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| | | | Absoluta | Relativa |
| Subcompactos | 220,708 | 138,902 | -81,806 | -37.1% |
| Compactos | 131,430 | 94,108 | -37,322 | -28.4% |
| De lujo | 23,236 | 14,296 | -8,940 | -38.5% |
| Deportivos | 3,695 | 2,644 | -1,051 | -28.4% |
| Usos múltiples | 170,647 | 113,520 | -57,127 | -33.5% |
| Camiones ligeros | 89,894 | 72,320 | -17,574 | -19.5% |
| Camiones pesados | 900 | 655 | -245 | -27.2% |
| TOTALES | 640,510 | 436,445 | -204,065 | -31.9% |

Fuente. Elaboración Propia con información del INEGI.³

Estos números reflejan la caída abrupta en las ventas de vehículos automotores acelerado por la pandemia, sin embargo, tenemos que hacer hincapié que esta caída es el tercer registro más bajo de ventas desde el 2017, tal como lo muestra la gráfica:

³ Consultado el 21 de septiembre de 2020 en https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/notasinformativas/2020/rm_raiav/rm_raiav/2020_07.pdf

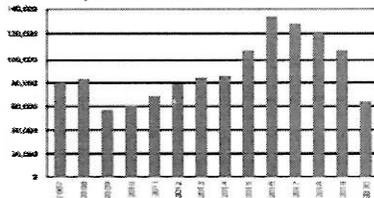


Verónica Martínez García Senadora de la República

LAS VENTAS AL PRIMER SEMESTRE DEL 2020

Entre enero y junio, las ventas de vehículos nuevos en el mercado interno (fabricados en México e importados) registraron su tercer valor más bajo desde 2007, último periodo de referencia del INEGI, con 436,445 unidades. Los años más bajos son los de los años 2009 y 2010, cuando se vendieron 356,294 y 370,970 unidades respectivamente.

VENTA TOTAL AL PÚBLICO DE VEHÍCULOS LIGEROS DURANTE JUNIO DE LOS AÑOS QUE SE INDICAN



Teniendo en el mes de junio, la diferencia respecto al mismo mes del año pasado fue de -42 mil 875 unidades, lo que representa un crecimiento negativo del 10% frente a los meses del año. En lo que respecta a los meses previos, también fue el tercer punto más negativo desde el 2009.

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Primer semestre del 2009 Enero - junio (total anual: 754,925)</p> <p>TOTAL 356,294</p> |
| <p>Primer semestre del 2010 Enero - junio (total anual: 820,413)</p> <p>TOTAL 370,970</p> |
| <p>Primer semestre del 2020 Enero - junio</p> <p>TOTAL 436,445</p> |
| <p>Primer semestre del 2019 Enero - junio (total anual: 1,317,727)</p> <p>TOTAL 640,510</p> |
| <p>Primer semestre del 2016 Enero - junio el año más vendido (total anual: 1,607,165)</p> <p>TOTAL 723,757</p> |

En lo que respecta al periodo mes-a-mes, las tres marcas con el mayor decremento en las ventas fueron:



Honda: **-60.9%**



Audi: **-56.8%**



Ford Motor: **-52.7%**

¿Y las más vendidas? (Enero-Mayo)

Nissan: **-44.6%**
(165,544 unidades)

General Motors: **-37.4%**
(228,123 unidades)

FCA México: **-47.0%**
(125,253 unidades)

Volkswagen: **-37.4%**
(228,123 unidades)

* INEGI y la ANSA al publicar los vehículos fabricados en México. Fuente: ANSA y el INEGI.

Fuente: INEGI

Ante estos números, las predicciones bajo este escenario no son buenas, el mejor escenario prevé una caída del 30% con una colocación de 921,055 unidades, el peor escenario contempla una caída del 46.8% con la comercialización de 700,649 unidades al final del año, esto a su vez generaría una gran pérdida de empleos que podría alcanzar casi 196 mil puestos laborales en el sector automotriz.

Buscando detener esta caída el gobierno federal decreto a la industria automotriz como actividad esencial a mediados de mayo, con lo cual se reactivaron los procesos de producción cuidando en todo momento las medidas de sanidad recomendadas, sin embargo la comercialización de vehículos continua siendo afectada por la pandemia COVID-19, tanto por la suspensión de actividades en los pisos de venta en la mayor parte



Verónica Martínez García **Senadora de la República**

del país, así como por la crisis económica que se ha incrementado por la situación sanitaria.

Ante este panorama, se requieren generar estrategias y programas que ayuden a reactivar la producción y venta de vehículos y autopartes, además debemos generar condiciones que permitan el fortalecimiento del mercado interno automotor, ya que esto generará un efecto positivo en más de 120 ramas de la industria y del comercio.

De igual manera y aunque sabemos que los recursos escasean, es posible que se generen apoyos e incentivos para la renovación del parque vehicular, tanto para el transporte público, como a las flotillas de las empresas, esto a través de incentivos fiscales que el propio gobierno federal pudiese otorgar o de financiamiento a través de la banca de desarrollo.

Es por eso por lo que esta iniciativa tiene como fin elevar los montos de deducibilidad en la compra de vehículos automotores, ya que sabemos que la deducción de automóviles está dentro de la categoría de deducciones de activos, y es claramente uno de los puntos más importantes en una empresa, porque es un beneficio para la inversión y fomenta la colocación de dinero en el país y la reinversión de flujos de efectivo.

Sabemos que la aportación fiscal del mercado automotor en las finanzas públicas es esencial para el país, tan solo en el 2019 contribuyó con 66 mmdp por concepto de IVA recaudado por venta de vehículos nuevos, de igual manera se recaudaron 13,113 mdp por concepto de impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN) y casi 728,428 mdp por impuesto especial sobre productos y servicios por concepto de consumo de combustibles (federal y estatal), y consideramos que aunque aumentaríamos el margen de deducción por la compra de un vehículo automotor, esto se compensaría con una mayor venta de automóviles, lo que ayudaría a tener una mayor recaudación de los mismos, de igual manera se incrementarían los impuestos recaudados por la adquisición de mayores insumos para el armado de los mismos.



Verónica Martínez García Senadora de la República

En ese sentido, al incrementar los montos de deducción de los vehículos accionados por hidrogeno, estaremos incentivando la compra de los mismos y contribuyendo a realizar el cambio generacional de la industria con vistas a contribuir a un mejor ambiente con menor contaminación.

Se debe mencionar que en caso de aprobarse esta iniciativa, se abonará al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU.⁴ Son de especial trascendencia los objetivos 7, 8, 9 y 13, relativo a impulsar *Energía asequible y no contaminante*, *Trabajo decente y crecimiento económico*, *Industria, Innovación e Infraestructura*, así como el de *Acción por el clima*, ya que, al tomarse dicha medida de carácter fiscal permitirá que el mercado de la industria automotriz se dinamice, además de que permitirá adquirir con mayor facilidad vehículos accionados por hidrogeno en beneficio de la salud de las y los mexicanos, así como del medio ambiente; al mismo tiempo se reflejará en el crecimiento económico del sector y en la generación de empleos, ya que al fomentar el crecimiento económico, el desarrollo social y la acción contra el cambio climático, por lo que se requerirá de la inversión en infraestructuras, desarrollo industrial sostenible y progreso tecnológico del sector automotriz.

Una vez que la fase aguda de la crisis de la COVID-19 se termine, los gobiernos tendrán que invertir en infraestructura más que nunca con el fin de acelerar la recuperación económica, crear empleo, reducir la pobreza y estimular la inversión productiva.

Por lo anteriormente expuesto someto a la consideración de esta asamblea el siguiente proyecto de:

⁴ Consultado el 21 de septiembre de 2020 en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>



Verónica Martínez García
Senadora de la República

DECRETO

ÚNICO. Se reforma la fracción II del artículo 36 de la Ley del impuesto Sobre la Renta para quedar como sigue:

“Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:

I. ...

*II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de **\$200,000.00**. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo serán deducibles hasta por un monto de **\$300,000.00**.”*

Transitorios

ÚNICO. El presente decreto, una vez que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación, entrará en vigor a partir del 1º de enero de 2020.

Dado en el Senado de la República 21 de septiembre de 2020

Atentamente