

Importación de vehículos usados

¿Perjuicios a la industria nacional automotriz?

Por Centro de Estudios Económicos del Sector Privado.
www.ceesp.org.mx
ceesp.consulta@cee.org.mx



De acuerdo con los últimos decretos emitidos por el gobierno federal y conforme al artículo 906 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), es un hecho que a partir del 1 de enero de 2009, México eliminará cualquier restricción o prohibición a las importaciones de automóviles usados cuyo país de origen sea Estados Unidos o Canadá y cuyo año-modelo sea de más de diez años anteriores al de la importación.

Para algunos, esta medida constituye una solución de tajo al creciente problema de importación de vehículos que circulan de manera ilegal en territorio nacional. Para otros, ocasionará serios perjuicios a la industria nacional automotriz, además de otros daños colaterales, como el incremento en el parque vehicular nacional, el aumento en la demanda por combustibles, mayor tránsito en las zonas urbanas y, por supuesto, mayores emisiones de contaminantes, con los consecuentes impactos sobre la salud.

En este sentido, el pasado mes de febrero fue publicado el último decreto previo a la apertura de la frontera mexicana sin

Con el objetivo de que los vehículos usados que se importen al territorio nacional soporten la misma carga tributaria que los vehículos producidos o enajenados en el país, se emitió el decreto que entrará en vigor hasta el 1 de enero de 2009.

restricciones en 2009, con el objetivo de ordenar la importación de autos usados en tanto se cumple esta fecha, el cual contempla entre las principales modificaciones, la importación únicamente de vehículos cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la operación, el pago de IVA (Impuesto al Valor Agregado) correspondiente y la inscripción al Registro Público Vehicular (Repuve).

Aun así, las preocupaciones y dudas en torno a este tema y sus posibles repercusiones continúan. Por ello es indispensable conocer los puntos más importantes de los principales instrumentos normativos que han operado en los 14 años de vigencia del Acuerdo, así como recopilar las probables consecuencias e impactos a partir de la eliminación de barreras a la importación de estos vehículos, además de brindar algunas recomendaciones acerca de las medidas que nuestro país podría tomar a este respecto.

Instrumentos normativos

Sin duda alguna, el sector automotriz mexicano ha sido uno de los más beneficiados y el que ha presentado mayores cambios a partir de la firma del TLCAN. Esto debido a que las negociaciones del Acuerdo se concentraron exclusivamente en la desgravación arancelaria de exportaciones de México hacia Estados Unidos y Canadá y las importaciones a nuestro país provenientes de estos dos países. Esto debido a que el comercio entre Estados Unidos y Canadá ya se encontraba liberalizado desde 1965 por el acuerdo en materia automotriz Autopact y el Tratado de Libre Comercio CUSFTA, firmado en 1988 entre estos dos países.

Inmediatamente después de la entrada en vigor del TLCAN, Estados Unidos eliminó el arancel aplicable para la totalidad de las importaciones de autos mexicanos, en tanto que, al igual que México, Canadá fue reduciendo aranceles paulatinamente en un período de 10 años.

Por su parte, México desgravó únicamente 6.5% de sus importaciones durante el primer año, 25.6% tres años después, 74.7% en 2002 y el 100% hasta el 1 de enero de 2004. A partir de esta fecha, conforme a lo establecido por el TLCAN, y

reafirmado en cada una de las consideraciones de los decretos posteriores, se permitió importar cualquier auto particular nuevo proveniente de estos dos países, además de que se eliminó el requisito a las empresas armadoras de mantener balanzas comerciales positivas, es decir, aquellas restricciones que exigían que el número de vehículos automotores que una empresa de la industria terminal importaba a México fueran estrictamente menores que el número total de vehículos automotores que dicha empresa exportaba.

Si bien después de esta primera etapa del programa de desgravación del TLCAN, se esperaba que fuera hasta el año 2018 cuando también se incluyera en su totalidad el comercio de automóviles usados, diversos factores ocasionaron que al momento se hayan expedido tres decretos adicionales y que será hasta 2009 cuando se espera la eliminación de la mayor parte de las restricciones para este tipo de autos.

El primero de estos decretos fue publicado el 22 de febrero de 2005, en reconocimiento, principalmente, de que las medidas tomadas con anterioridad para regularizar la estancia ilegal de automóviles usados en el país no habían logrado solucionar este problema, al continuarse importando temporalmente automóviles con la intención de no retornarlos al extranjero.

Este decreto permitía la importación de vehículos automotores usados cuyo año-modelo fuera de entre diez y quince años anteriores al año en que fuera realizada la importación y preveía un IVA sobre el margen de comercialización, equivalente al 30% del valor del automóvil, además de un arancel del 10%.

El 26 de abril de 2006 fue publicado el segundo decreto. En éste, se establecían las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza del norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca.

Finalmente, tomando en cuenta que la importación ilegal de vehículos usados ha continuado en franco ascenso, que el mercado de refacciones no está garantizado dentro de la ▶▶

economía formal del país para vehículos usados de más de diez años y con el objetivo de que los vehículos usados que se importen al territorio nacional soporten la misma carga tributaria que los vehículos producidos o enajenados en el país, el pasado 2 de enero se emitió un nuevo decreto que estará en vigor hasta el 1 de enero de 2009.

En este documento se redujo la importación de vehículos usados solamente aquellos con año-modelo diez años anteriores al año que se realice la importación, se hizo obligatoria la inscripción al Registro Público Vehicular y la obtención de placas de circulación, se estableció un IVA sobre el valor total del automóvil y no solamente sobre el 30%, y se especifica que los vehículos importados deben cumplir con las protecciones aplicables al medio ambiente. No sufrieron modificaciones las fracciones arancelarias permitidas, ni la tasa del 10% de impuesto de importación.

Datos, impactos y consecuencias

De acuerdo con el Sistema de Administración Tributaria, en diciembre de 2005 se importaron alrededor de 240 mil vehículos usados al país, disminuyendo esta cifra a poco más de 128 mil unidades durante diciembre de 2006. En términos comparativos, estos datos resultan significativamente altos si consideramos que en estos dos meses las ventas de vehículos nuevos en el país fueron de aproximadamente 147 mil unidades y 130 mil unidades, respectivamente.

En relación con los automóviles denominados “chocolate”, es decir, aquellos autos de procedencia extranjera que circulan de manera ilegal en nuestro país, el problema es que no existen estadísticas confiables que nos permitan descubrir la dimensión real del problema. Sin embargo, algunas estimaciones, como la realizada por la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), calculaba para 2005 la cantidad de 2 millones 300 mil vehículos en circulación con estas características en nuestro país, lo que equivalía en ese momento a más del 13% del parque vehicular del año de referencia, estimado en poco más de 17 millones de autos. Sin embargo, en estados fronterizos como Baja California, el parque de coches norteamericanos llega a cifras de hasta el 85% del total de vehículos.

Otros estudios más recientes, como el realizado por la Consultora Melgar, ubican el porcentaje de vehículos ilegales

dentro del parque total en 23% durante 2006. Sin embargo, en este estudio se consideraron tanto los automóviles “chocolates”, como los “fronterizos” y los “retiquetados”.

Estas cifras son contundentes y revelan un problema grave para el país desde hace mucho tiempo. La lógica que hay detrás de esto es simple: el costo de un automóvil extranjero es mucho menor que el de uno nacional y el período promedio de renovación de los carros estadounidenses es de solamente cinco años.

Aunado a esto, la compleja situación del agro mexicano deriva en que muchos campesinos de escasos recursos se doten de unidades extranjeras en situación irregular más económicas, aun cuando muchas veces el costo que se tiene que pagar en las aduanas y el costo de transporte por llevar al automóvil al lugar solicitado termine por ubicar el precio pagado por el automóvil importado muy cerca del que se pagaría por uno nacional del mismo modelo.

En febrero fue publicado el último decreto previo a la apertura de la frontera mexicana sin restricciones en 2009, con el objetivo de ordenar la importación de autos usados.

En este sentido, la libre importación de vehículos usados a partir de 2009 en forma permanente puede ayudar a reducir parte de este problema y permitir a los consumidores comprar un automóvil a precios más bajos de forma legal. De hecho, existen algunos riesgos y posibles efectos que debemos analizar:

- El impacto sobre la industria automotriz nacional.
- Entrada masiva de vehículos contaminantes, obsoletos e inseguros.
- Inexistencia de un mercado garantizado de refacciones para la reparación de estos carros.
- Incremento de la flota vehicular nacional.
- Aumento en la demanda por combustibles.
- Carencia de infraestructura vial que pueda dar soporte al crecimiento del parque vehicular.
- Incremento de las emisiones de contaminantes.

¿Impacto negativo?

Mucho se ha hablado acerca del posible impacto negativo que la libre importación de autos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá tendrá sobre la industria automotriz nacional. Es un hecho que el decreto emitido en 2005 aceleró la importación de vehículos usados a nuestro país.

Los datos indican que la producción y venta de automóviles no han observado caídas drásticas pese a los decretos emitidos y la continua importación de vehículos usados. Podría-

mos decir que, tanto la producción como la exportación de vehículos, han observado, en términos generales, una evolución favorable en los últimos años. Por su parte, las ventas han mantenido una tendencia relativamente estable, aunque con los períodos estacionales característicos del final del año en donde se percibe un incremento considerable.

Esto no constituye ninguna evidencia de que la próxima apertura de fronteras para la importación de autos usados en 2009 no tendrá impacto alguno sobre la industria automotriz mexicana. Aunque la industria ya ha experimentado la entrada de vehículos desde hace muchos años y pese a esto ha continuado en expansión, en gran medida como resultado de la entrada de nuevas empresas extranjeras, armadoras, mayor financiamiento, y el desarrollo regional a partir de la formación de clusters industriales impulsados por la entrada del TLCAN, esto no significa que los crecimientos no hubieran sido mayores de no haberse permitido la importación de vehículos nuevos y usados.

Sin embargo, en todo este asunto no hay que olvidar que el sentido del TLCAN es la apertura comercial de todos los sectores de la economía y que mientras el gobierno tome las medidas necesarias, creando un marco jurídico que propicie la competencia justa, debemos respetar este acuerdo.

En relación con esto, la inscripción obligatoria al Registro Público Vehicular tanto para automóviles nuevos como usados importados, el IVA sobre el valor total del automóvil, para que los vehículos importados al territorio nacional soporten la misma carga tributaria que los producidos en el país, y la obligación para que estos vehículos cumplan con las disposiciones aplicables para la protección del medio ambiente, constituyen avances de gran importancia.

Asunto prioritario

Uno de los temas prioritarios en esta materia es la necesidad de definir una estrategia que evite la introducción de vehículos que por su estado no cumplan con las condiciones mínimas ambientales y de seguridad del país.

Un estudio realizado por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para una muestra de 681 automóviles importados, entre el período de noviembre de 2005 y agosto de 2006, arrojó algunos resultados interesantes. Del total, 84% reportaron encontrarse en buen estado, aunque de éstos 13% registraron problemas con el odómetro como mala lectura, inconsistencias o simplemente que no funcionan y el 2% fueron registrados en áreas declaradas como zona de desastre.

Por lo tanto, los mayores problemas se concentran en el 16% restante de la muestra. De acuerdo con el estado que reportaron al momento de ser importados al país:

- 9% fue clasificado como *salvage*, es decir, aquellos automóviles que sufrieron algún accidente y que muchas veces son rescatados de “deshuesaderos”.

- 2% fueron clasificados como *rebuilt*, refiriéndose a aquellos que son reconstruidos.

- 5% cayeron bajo la clasificación de *junk*, es decir, chatarra. Es la entrada de estos carros precisamente la que debe evitarse, principalmente debido a la inexistencia de un mercado asegurado de refacciones para su compostura, por su mal estado mecánico, de seguridad y por el daño ambiental que ocasionarían.

Del total de vehículos analizados, 43% no presentaron verificación vehicular antes de la importación y 1% presentó verificación pero no la aprobó. Del 56% que presentó y aprobó la verificación vehicular, 53% de ellos realizaron su última verificación antes o durante el 2003, 19% en 2004, 25% en 2005 y solamente 3% en el año 2006. De las verificaciones realizadas, 31% se realizó en el estado de Texas, 24% en California y 45% en otro estado como Arizona, Illinois y Georgia.

Considerando una flota de 1 millón 958 mil 571 vehículos usados, se encontró una emisión de dióxido de carbono de 8 millones 666 mil 677 toneladas al año (ton/año), 9 mil 254 ton/año de metano, 295 mil 989 ton/año de óxido nitroso, 1 millón 407 mil 656 ton/año de monóxido de carbono, 136 mil 043 ton/año de hidrocarburos y 92 mil 346 ton/año de óxidos de nitrógeno.

Señalamos que, de acuerdo con datos del INE (Instituto Nacional de Estadística), de toda la contaminación generada por el sector transporte, los autos viejos y sin convertidor catalítico, son los responsables de alrededor del 50% de las emisiones.

Medidas y Recomendaciones

Algunas de las medidas y recomendaciones que se pueden tomar son:

- Establecer un programa de verificación de alcance nacional aplicable para las unidades de importación que permita verificar las emisiones y que estos automóviles cumplan con las normas de seguridad que operan en el país.

- Mejorar las medidas para asegurar la plena identificación de los vehículos.

- La infraestructura vial de mala calidad no podrá soportar el posible aumento del parque vehicular a partir 2009. Antes de que suceda esto, se deben realizar proyecciones acerca del aumento de automóviles y tomar las medidas necesarias en materia de infraestructura, con planeación urbana dirigida al aumento comprobado del parque vehicular.

- La mejora en los servicios de transporte público es una de las herramientas más importantes para ofrecer un transporte de calidad a todas aquellas personas que no cuentan con automóvil. En la medida en que la población tenga acceso a un mejor transporte público, más gente evitará incurrir en el costo de adquirir un vehículo. 