

PROGRAMA DE ASESORIA PARLAMENTARIA

Fundación Nuevas Generaciones

en cooperación internacional con

Fundación Hanns Seidel¹

Proyecto de baja de impuestos a los automóviles 0km

Resumen ejecutivo

El presente trabajo tiene como objetivo generar incentivos a la industria automotriz. Como efectos derivados del mismo, se obtiene la estimulación de la economía nacional, la renovación del parque automotor, y las consiguientes mejoras a las condiciones de seguridad y cuidado ambiental.

I) Introducción

La importancia del tema que abordamos mediante el presente trabajo de asesoría parlamentaria es múltiple: persigue estimular el sector a nivel productivo, reducir las cargas impositivas que pesan sobre los autos 0 km; al tiempo que genera importantes beneficios, como la reducción de siniestralidad y de índices contaminantes por emisión de gases de efecto invernadero. Se analiza la situación actual de la industria automotriz y se propone la baja de impuestos sobre el parque automotor nacional para alentar su renovación.

II) Realidad Argentina 2001-2011

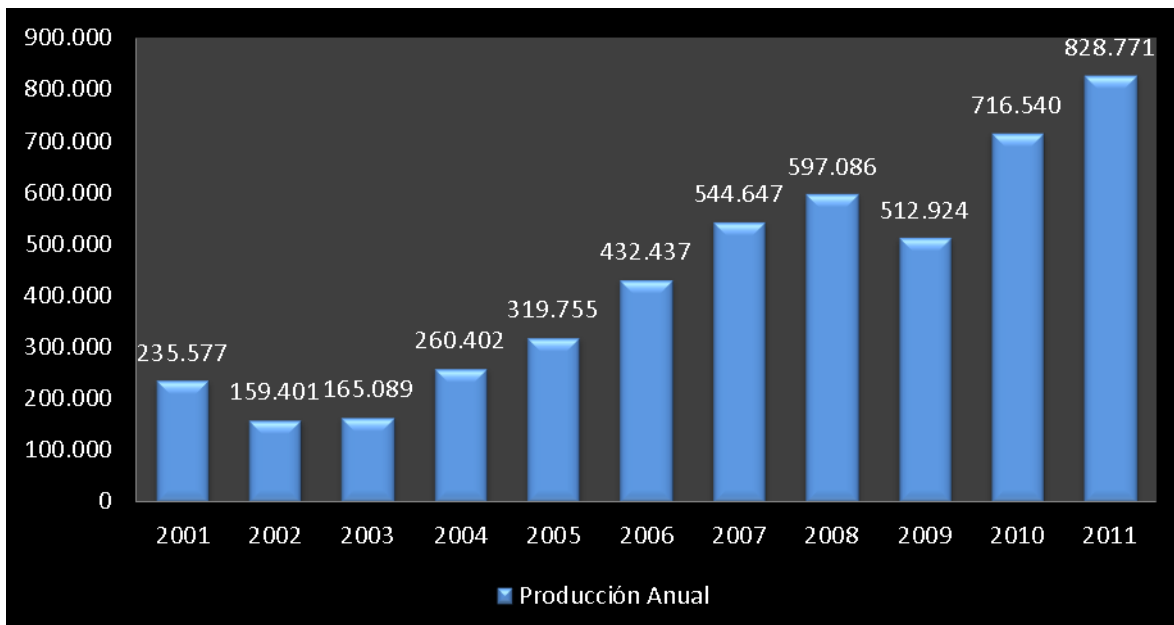
Año tras año, el sector automotriz se ha convertido en uno de los más exitosos y evolucionados del mercado logrando récords históricos.

Analizando la década que va desde 2001 a 2011, la tendencia es claramente en alza, registrando una producción anual de 235.577 vehículos en 2001; alcanzando los 432.437 en 2006,

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

hasta llegar a los 828.771 en 2011. Es decir, que la producción nacional se ha incrementado un 350%

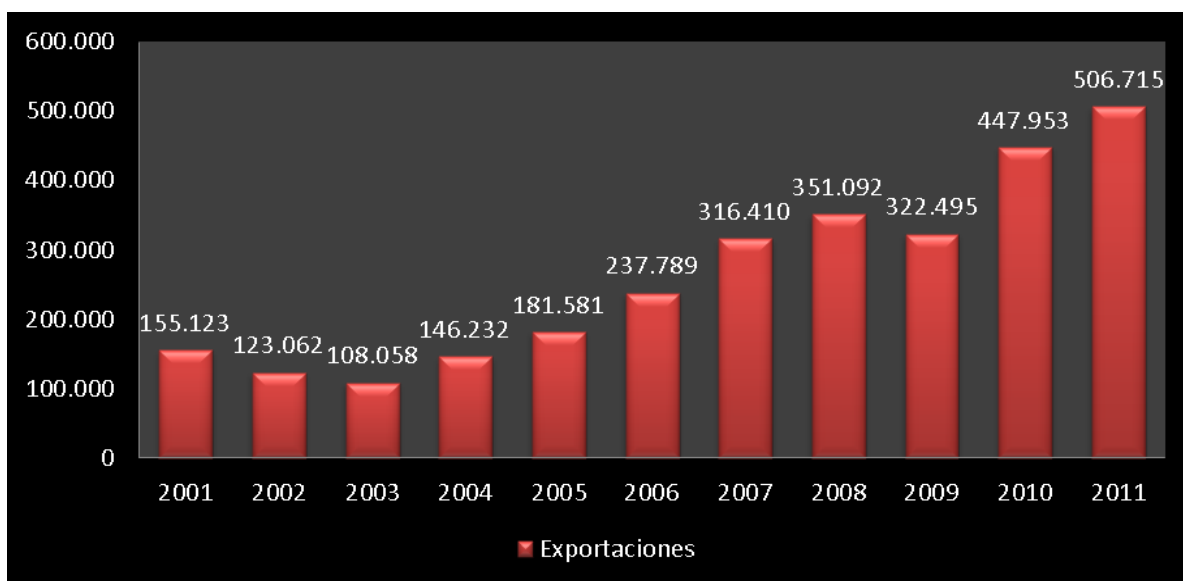
A título ilustrativo, exponemos las siguientes estadísticas, relativas a la producción anual de automotores, las ventas al público, exportaciones e importaciones:



Fuente: http://www.acara.org.ar/economicos/pdf_anuario/2011/autos/capitulo2.pdf



Fuente: http://www.acara.org.ar/economicos/pdf_anuario/2011/autos/capitulo2.pdf



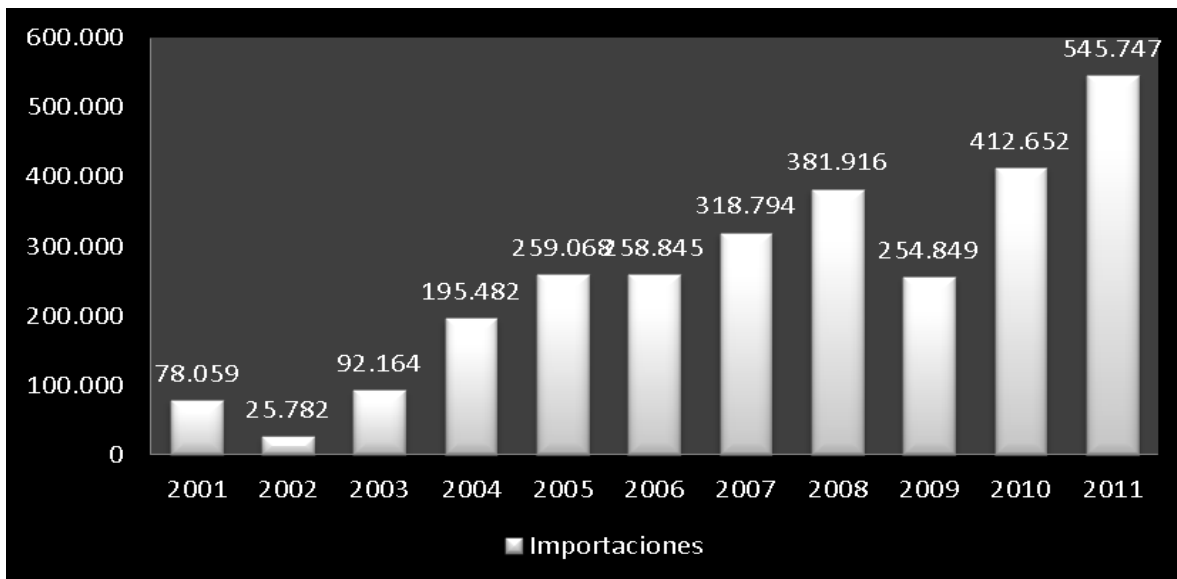
Fuente: http://www.acara.org.ar/economicos/pdf_anuario/2011/autos/capitulo2.pdf

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
 Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
 Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina



Fuente: http://www.acara.org.ar/economicos/pdf_anuario/2011/autos/capitulo2.pdf

Como puede observarse, la tendencia de la última década ha sido claramente creciente, mostrando cada una de las gráficas una matriz coherente entre si.

En tal sentido, si analizamos el año 2009, en cada una de las estadísticas puede notarse el impacto de la crisis económica mundial; viéndose fuertemente reactivado el sector en los años 2010 y 2011.

Sin embargo, estas gráficas del panorama hasta el año 2011, no revelan la desaceleración que ha sufrido la industria durante 2012.

Tal como se describirá en los párrafos siguientes, entendemos que el actual retraso del sector responde, como nodos causales principales, al aislamiento económico argentino, a las trabas de las importaciones de autopartes, el cepo cambiario, y las vicisitudes en las relaciones comerciales con nuestro natural y principal socio: Brasil.-

III) Realidad Argentina 2012

A pesar de los récords históricos en cuanto a patentamiento y venta de automotores en concesionarias, asoman por detrás números alarmantes. Según la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), la producción de vehículos se desplomó 24% durante el mes de mayo,

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

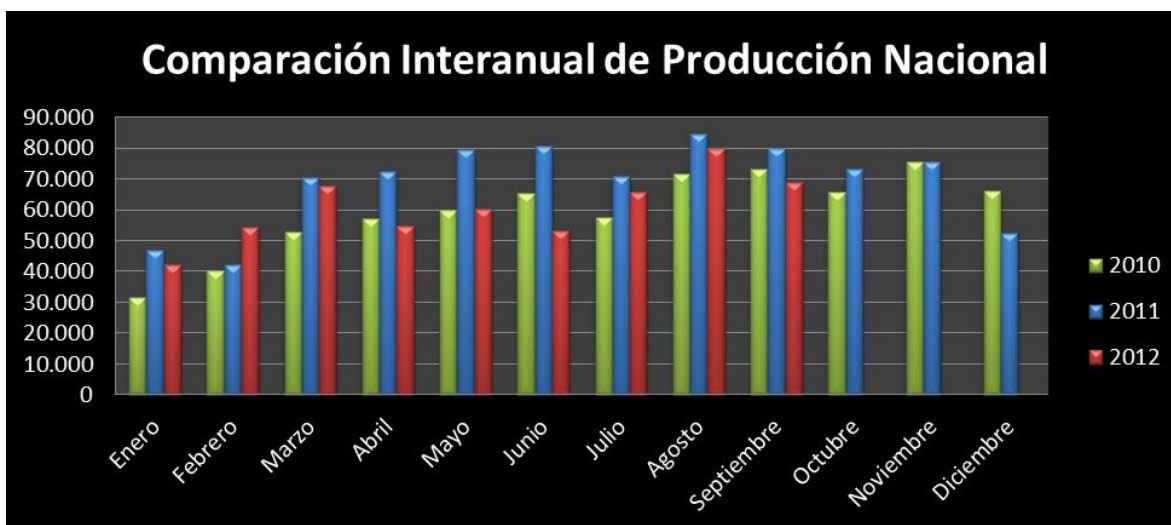
FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

haciendo la comparación interanual con 2011, al tiempo que las exportaciones se redujeron un 46%.

2

Nuevamente, resulta útil ilustrar el escenario planteado, teniendo en cuenta por ejemplo una gráfica de comparación interanual en los volúmenes de producción de automotores:



Como puede observarse, con la sola excepción del mes de febrero, todos los indicadores de producción correspondientes al año 2012 muestran una reducción del sector en comparación al año 2011.

Durante el mes de mayo, el nivel de producción cayó prácticamente a los mismos niveles del año 2010; mientras que en los meses de abril, junio y septiembre, se registró una producción incluso menor que la realizada durante el mismo mes de 2010.

² <http://comex.iprofesional.com/notas/138087-La-otra-cara-del-boom-de-ventas-de-0Km-cae-la-produccion-y-se-desploman-las-exportaciones>



Tal como señala el presidente de ADEFA, Viktor Klima, estos datos "reflejan un reacomodamiento de los mercados a nivel global, en cuyo marco las exportaciones argentinas disminuyeron en 52.000 unidades en lo que va de 2012, de las que 49.000 corresponden a Brasil, el principal mercado de destino".³

IV) Escenario Económico Nacional

Conviene remontarse en el análisis de las causas que golpean al sector, dentro del panorama nacional.

El puntapié podemos ubicarlo en la prodigalidad que caracteriza al Gobierno de turno. Sencillamente, se gasta más de lo que ingresa, y el Oficialismo intenta sortear el déficit ocasionado, mediante la emisión de moneda. La consecuencia directa es la inflación, y un desfasaje entre los precios de productos nacionales comparados con los extranjeros.

Si hacemos foco en los primeros años de la última década, la importante devaluación experimentada entre los años 2001-2003, abrió la brecha para relaciones comerciales muy favorables para nuestro país. Altos ingresos por exportaciones, dejaban un margen de escasas fugas

³ Ídem

de capital por importaciones. Pero la realidad cambiaria se estabilizó, y la creciente inflación revirtió el panorama.

No parece ser éste un panorama fácil de revertir, al menos en el corto plazo. Los especialistas señalan que la inflación seguirá siendo elevada, a pesar del estancamiento de la economía, debiendo buscarse las razones, principalmente, en una política monetaria “*muy expansiva*”, con dos importantes focos:⁴

El primero de ellos, apunta a que las restricciones a las importaciones y a la obtención de divisa extranjera, provoca un exceso de oferta que es absorbido por el Banco Central. En segundo lugar, “*el financiamiento que la entidad monetaria hace al Tesoro Nacional, debido a las crecientes necesidades del gobierno para intentar contrarrestar el freno de la expansión económica (que las mismas autoridades han provocado o al menos profundizado) con más gasto público*”. Los expertos pronostican que “*Si las autoridades optan por relajar las trabas de acceso al mercado de cambios por parte del sector privado, entonces el efecto monetario de un mayor ingreso de dólares será menor. Si optan por aumentar las tasas de interés, la cantidad de pesos en circulación se verá reducida y, por ende, también las presiones sobre los precios. La probabilidad, sin embargo, de un cambio radical en la política económica es prácticamente nula, por lo que, en un marco de recuperación de la actividad económica, la inflación seguramente se mantendrá elevada en 2013.*”⁵

Contrario el panorama descripto, el presidente de FIAT Argentina, Cristiano Rattazi, opinó que la Argentina debe “*volver a un sistema no inflacionario, ordenado, de país normal y serio*” para aumentar la competitividad.

Según Rattazzi, las trabas al comercio exterior perjudican la expansión de los sistemas productivos. “*Los países que tuvieron un buen desarrollo son lo que se abrieron al mundo, los que se integraron con el resto de los países, mientras que los que tuvieron un mal devenir fueron los que se cerraron dentro de sus fronteras*”, dijo y agregó “*para hacerse rico hay que integrarse*”.

V) El gran Socio: Brasil

⁴ <http://www.abeceb.com/noticia.php?idNoticia=161788>

⁵ La negrita es propia del autor.

No es casual el impacto descrito, dada la devaluación de la moneda brasilera, y la desaceleración de la economía del principal destinatario de los automotores que exporta Argentina. Interesante es el dato referido a que el país vecino llegó –oportunamente- a adquirir el 90% de las unidades de producción nacional, y luego disminuido la demanda a mediados de 2012 a menos del 77%, lo que significa un derrumbe cercano al 31 % en las importaciones de automotores por parte de Brasil.⁶

A lo largo del año, el termómetro ha ido variando.

Actualmente, las estadísticas de exportaciones por destino, señalan a Brasil como absoluto dominador representando un 80,5% del mercado; por detrás –y considerándola como un bloque- se encuentra Europa con 7,6%; Colombia, representando 2,9%; Uruguay y México, arrojando cifras del 1,7% y 1,6% respectivamente.⁷

El gran socio está demandando nuevamente nuestros productos, pero tiene sus propios proyectos.

ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), estima que para el año 2015 se le inyectarán al sector automotriz brasilero unos u\$s 60.000 millones, como parte de una política de expansión.

“Además de establecer cuotas de importación de 4.800 autos por empresa habilitada, el nuevo régimen permite la generación de crédito tributario y la importación de autos sin los 30 puntos adicionales del Impuesto sobre Productos Industrializados (IPI) -en volumen equivalente a 50% de la futura capacidad instalada- a las marcas que vayan a levantar fábricas en Brasil.”

El equipo económico brasilero designado, “determinó un aumento de 30 puntos porcentuales en el IPI, el año pasado, y, a partir de 2013, permitirá una reducción del tributo, proporcional a los gastos con partes y piezas de autos fabricados en el país o en el Mercosur. Las empresas que no fabrican en el país tendrán que pagarlo. El descuento de gastos con piezas y partes se autorizará bajo la forma de crédito-premio del IPI: las empresas recibirán créditos equivalentes a una proporción de sus gastos en "insumos estratégicos" (término también adoptado

⁶ Ídem

⁷ <http://www.adefa.com.ar/v2/>

para caracterizar el régimen automotor como un programa de incentivo tecnológico, permitido por la OMC).”⁸

Cabe preguntarse entonces, si debe ser parte de nuestra política, depender o no del vaivén de un demandante comercial que representa prácticamente la totalidad de las exportaciones del sector.

A todas luces, la respuesta debe ser negativa. Tal como lo afirmaba Rattazzi, para prosperar económicamente hemos de integrarnos. Pero eso no significa encauzar un sector en forma prácticamente unívoca.

VI) Impacto en la fuerza de trabajo argentina

No resultan ajenas las noticias referentes a la incidencia que esta desaceleración ha tenido sobre el empleo en el sector automotriz.

Así, Renault Argentina dispuso la suspensión de 2.000 operarios, obligada a reajustar sus planes de producción. Según fuentes de la misma empresa, las suspensiones forman parte de un plan que tiene la finalidad de regular el stock.⁹

Por otro lado, Fiat Auto Argentina optó por la misma medida en relación a 1.600 trabajadores, acusando problemas de logística y falta de insumos.¹⁰

En ambos casos, y durante el período de suspensión, a los empleados se les abonó el 75% de su salario.

VII) Impuestos a los automotores: el “tarifazo K”.

Como se expuso al comienzo, el presente trabajo tiene por objetivo demostrar que se pueden generar incentivos al sector automotor, principalmente a través de la baja de impuestos a los autos 0 km.

⁸ <http://www.cronista.com/especiales/Brasil-cambia-de-regimen-para-atraer-mas-inversion-automotriz-20121011-0034.html>

⁹ <http://www.diaadia.com.ar/cordoba/renault-suspende-personal-desaceleracion-economica>

¹⁰ <http://www.puntal.com.ar/noticia.php?id=127863>

Durante la elaboración de estos párrafos, siendo “coherente” con los escenarios cambiantes de nuestra Argentina, se publicó la Resolución 1980/2012 por la que el Ejecutivo nacional dispuso incrementar los aranceles que pesan sobre los automotores.

Por ejemplo, la "inscripción inicial" (patentamiento) de autos nuevos, antes de la resolución mencionada, *estaba sujeta a un arancel del 1% del valor de mercado del vehículo, ya sea nacional o importado. La nueva resolución aumenta esa tasa a 1,20%, en el caso de los autos de fabricación nacional, y a 1,50% si se trata de vehículos importados (de países no miembros del Mercosur).*¹¹

Atendiendo a la transferencia de dominio de autos usados, el arancel va a depender de su antigüedad: para los autos patentados dentro de los últimos doce años completos, el arancel es de 1% del valor del vehículo, y si ese valor no se puede definir, "deberá percibirse el arancel mínimo que para cada categoría se dispone", el cual no podrá ser menor a \$ 300. Antes de la resolución 1980/2012, el mínimo era de \$ 180.

Para la porción del parque automotor más antiguo (patentados hace 20 años o más), la tasa aplicable es de 1% y el arancel mínimo de \$ 100, para el caso en que no se pueda determinar el valor de mercado. Con anterioridad a la medida, el arancel mínimo para los autos más viejos era \$ 50.

A continuación, se pueden apreciar los nuevos valores asignados del Registro de la Propiedad Automotor¹², a saber:

<u>RUBRO</u>	<u>ANTES</u>	<u>DESPUES</u>
Certificación de firmas	\$15	\$75
Certificación de firmas que incluyan personería del firmante	\$10	\$100
Certificado de estado de dominio por cada automotor	\$8	\$20
Cambio de motor/cilindro GNC	\$45	\$80
Expedición de cédula adicional	\$43	\$60

¹¹ <http://www.lanacion.com.ar/1513837-suben-los-aranceles-a-la-compra-de-autos-y-motos>

¹² <http://www.infobae.com/notas/673605-Patentar-un-0km-es-un-50-mas-costoso.html>

Título automotor	\$28	\$60
Placas de identificación metálicas de automotores	\$51	\$70
Inscripción inicial de automotores fabricación nacional	1% del valor de mercado	1,20 % del valor de mercado
Inscripción inicial de automotores de fabricación extranjera	1% del valor de mercado	1,50% del valor de mercado
Oblea que acredita el derecho a contar con plazo de gracia para primera Revisión Técnica Obligatoria del automotor 0 KM	\$30	\$150
Inscripción de camiones y ómnibus	\$450	\$1.500

Por otro lado, no podemos dejar de mencionar el Pago de Matrículas o Patentes: Los vehículos deben tributar un 3.2% por año de su valor de mercado, importe que se paga bimestralmente, totalizando seis cuotas a lo largo del año calendario. Asimismo, cabe destacar, por ejemplo, que según el art. 277 del Código Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, están exentos de pago los vehículos cuyos modelos superen los doce (12) años de antigüedad al 31 de diciembre del año inmediato anterior y considerando el año del modelo como año completo. Cuando se trate de un modelo importado se computará el plazo a partir de la fecha de primera inscripción como 0km ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

VIII) Beneficios adicionales de la Renovación del Parque Automotor

Además del impulso y sostenimiento de este sector de la industria, la renovación de parque automotor tiene beneficios adicionales que no son menores.

Entre ellos, podemos mencionar en primera instancia, lo relativo a la seguridad vial. Si bien es cierto que el factor más influyente –por lejos- en consideración a la siniestralidad es el humano¹³, resulta razonable atender a las circunstancias restantes: ante el mismo grado de intervención del factor humano, un rodado con menor antigüedad, mejores prestaciones, complementos más modernos y mayor grado de tecnología aplicada a medidas y dispositivos de

¹³ <https://www.cesvi.com.ar/Home/Prensa/estadisticas/2007/causas.htm>

seguridad (airbag, frenos ABS, etc.) pueden ser la diferencia entre la vida y la muerte tanto del conductor, como de terceros.

Asimismo, el desarrollo de motores y vehículos cada vez más eficientes, viene aparejado a un menor consumo de combustibles y también la adopción de energías limpias, como es el caso de los novedosos automóviles denominados híbridos, que combinan el motor de explosión con la energía eléctrica, reduciendo la contaminación atmosférica y la emisión de gases de efecto invernadero.

Todo ello, dejando de lado lo referente a condiciones especiales, como son los autos de colección, cuyo tratamiento excede el presente.

IX) Propuesta

Luego de las virtualidades expuestas en este trabajo, y su correlato con los vaivenes del sector automotriz atestiguados a lo largo de 2012, se propone revertir los aumentos dispuestos a los costos impetrados sobre los vehículos 0 km. En congruencia, se aspira a un sistema de graduaciones, siguiendo una lógica que –concebimos- se corresponde en forma más adecuada con la realidad, de acuerdo a la antigüedad de un rodado: a mayor antigüedad, mayores deberían ser las cargas sobre el propietario, como acicate a la renovación del mismo, a fin de mantener en nuestro país un parque automotor seguro, eficiente y cada vez menos contaminante; y por sobre todo, sosteniendo al sector en movimiento.

Así como fue graficado más arriba, diagramamos la propuesta.

<u>RUBRO</u>	<u>PROPUESTA</u>	<u>HOY</u>
Certificación de firmas	\$ 0	\$75
Certificación de firmas que incluyan personería del firmante	\$ 0	\$100
Certificado de estado de dominio por cada automotor	\$ 0	\$20
Cambio de motor/cilindro GNC	\$ 20	\$80
Expedición de cédula adicional	\$ 20	\$60
Título automotor	\$ 15	\$60
Placas de identificación metálicas de automotores	\$ 25	\$70
Inscripción inicial de automotores fabricación nacional	0,5 % del	1,5% del

FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
 Tel: (54) (11) 4822-7721
 contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
 www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
 Tel: (54) (11) 4813-8383
 argentina@hss.de
 www.hss.de/americalatina

	valor de mercado	valor de mercado
Inscripción inicial de automotores de fabricación extranjera	0,8% del valor de mercado	1% del valor de mercado
Oblea que acredita el derecho a contar con plazo de gracia para primera Revisión Técnica Obligatoria del automotor 0 KM	\$20	\$30
Inscripción de camiones y ómnibus	\$200	\$1.500

Por último, y en relación al pago de matrículas o patentes, podríamos concebir un sistema de etapas:

- a) Los vehículos de 0 a 3 años de antigüedad, deberían tributar un 1,5 % por año de su valor de mercado.
- b) Los vehículos de 3 a 5 años de antigüedad, deberían tributar un 2 % por año de su valor de mercado.
- c) Los vehículos de 5 a 7 años de antigüedad, deberían tributar un 2,5 % por año de su valor de mercado.
- d) Los vehículos de 7 a 10 años de antigüedad, deberían tributar un 3 % por año de su valor de mercado.
- e) Los vehículos de más de 10 años de antigüedad, deberían tributar un 3,5 % por año de su valor de mercado.

Entendemos esta lógica como más acertada, toda vez que una ecuación inversa no sería más que “complicidad con lo vetusto”.

Por el contrario, debemos estimular el progreso, la renovación, y premiar –en lugar de castigar- a quien invierte, consume, y adquiere vehículos nuevos, estimulando el dinamismo de este sector tan importante de la industria Argentina.