

# [ EXPERTCOMMENT ]

Por Mario Hernández y  
Luis Ricardo Rodríguez \*



## Impacto de la posible reforma fiscal: Cadenas de suministro en peligro.

Resulta sumamente cuestionable si el momento de proponer estas reformas es el más adecuado dada la gran inversión extranjera que ha llegado a México en los últimos años y la que se ha anunciado para los próximos, sobre todo en el Bajío. Las cadenas de suministro de las industrias automotriz y aeroespacial corren un serio peligro.

Como se sabe y se ha publicado en diversos diarios de circulación nacional, durante 2012 y 2013 se anunciaron varios proyectos de inversión para la industria terminal automotriz en México. Sin duda, estos anuncios fueron resultado de una conjunción de factores que ponen a México a la vanguardia como centro de manufactura.

En primer término, resalta la competitividad de la mano de obra en México. En efecto, ante una evaluación de un proyecto de instalación de una planta manufacturera de vehículos, las empresas globales han favorecido a México por los bajos costos que representa su mano de obra, en función de la calidad de la misma. Es decir que, no es meramente un análisis económico en el cual se eligiera el país que represente los costos más bajos, sino que la calidad de dicha mano de obra también fue un componente a ponderar.

Por otro lado, si bien es cierto que en meses recientes nuestros in-

dicadores económicos han perdido solidez, particularmente en lo que se refiere a la tasa de crecimiento de la que se habla de una desaceleración e incluso, de recesión, es evidente que se han mandado mensajes positivos al inversionista global tanto en las expectativas a corto y mediano plazo.

Por último, otro factor que sin duda ha influido en el crecimiento de la industria automotriz de nuestro país, es la oportunidad logística con que se pueden establecer cadenas de suministro para convertir insumos de proveedores en producto terminado para los clientes en México o bien, exportar vehículos a países con los que se tienen acuerdos comerciales.

Estos componentes de alguna manera eclipsaron los retos de inseguridad en ciertas regiones del país, así como de la incertidumbre por las elecciones presidenciales y en algunas entidades federativas, particularmente en el principal estado receptor de dichas inversiones, Guanajuato. Por ello, inquieta que precisamente en

# Análisis de las implicaciones de la propuesta reforma fiscal para el sector Automotriz

## IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA)

En primer término, hay un claro impacto en lo que se refiere al entero del Impuesto al Valor Agregado por operaciones del día con día, como lo son las importaciones y las transferencias de mercancías de proveedores ubicados en México.

Lo anterior, considerando que las empresas armadoras tienen un esquema de operación particular, consistente en el régimen de depósito fiscal para la industria automotriz, el cual básicamente difiere la causación y obligación de pago del IVA, hasta que las mercancías introducidas al régimen se destinen al mercado nacional.

Con dicho esquema -que es una versión de la figura internacional de Bonded Warehouse-, se otorga un trato relajado a la importación de insumos sin cargas impositivas que compliquen su operatividad, pero bajo un estricto mecanismo de control respecto de las mercancías que obliga a la empresa a pagar los impuestos adeudados al destinar bienes al mercado nacional.

Al respecto, la iniciativa de reforma enviada a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, incorpora la obligación de pago de dicho impuesto a las introducciones de mercancías, al amparo de dicho régimen. Dicha modificación conlleva que las armadoras se verían obligadas a desembolsar un 16% adicional por todos los insumos que ingresen a su depósito fiscal, lo que representará un menoscabo en su flujo operativo.

En el Estudio de Competitividad Fiscal Internacional de la Industria Maquiladora, realizado por KPMG, se señala la necesidad de reducir la carga fiscal a las empresas de dicho sector, al encontrarse en desventaja con otros países que ofrecen esquemas de operación similares.

Cabe señalar que precisamente en el área de impuestos indirectos, se advierte que la política de exención o tratamiento de exportación para efectos de IVA a las importaciones temporales, transferencias y prestación de servicios es consistente con los regímenes de exención que tienen los instrumentos equiparables en otras jurisdicciones comparables.

Por lo tanto, es de destacarse que la gran mayoría de los proveedores de la industria terminal automotriz opera al amparo del Decreto de la Industria Maquiladora, Manufacturera y de Servicios de Exportación (DIMMEX), en sus distintos niveles.

También impacta la propuesta de eliminar el tratamiento de exportación y gravar la importación temporal de insumos, maquinaria y equipo; por otra parte, la enajenación y transferencia en sus distintas modalidades de insumos de proveedores a dichas empresas, toda vez que se pone en un serio predicamento su viabilidad.

## IMPUESTO SOBRE LA RENTA (ISR)

Se propuso también un incremento generalizado a la tasa efectiva de dicho impuesto, que impacta a las empresas que llevan a cabo operaciones de maquila en los términos del DIMMEX, ya que podrían pasar de una tasa combinada de impuestos (ISR y IETU), del 17.5% a una tasa corporativa del 30%. Lo anterior, adicionado con un posible incremento en la base gravable derivado de:

- La eliminación de opciones para el cumplimiento de las reglas de precios de transferencia, dejándolas únicamente con la opción conocida como Safe Harbor o bien la solicitud de un estudio anticipado de precios (APA).
- La no deducibilidad para efectos fiscales del 59% de las prestaciones exentas otorgadas a los empleados.
- La no deducibilidad de las adquisiciones de bienes y servicios a partes relacionadas que residan en un país en el que el impuesto que se pague sea inferior al 22.5%.

Adicionalmente, se verían afectadas con la posible incorporación de un 10% de impuesto adicional en la distribución de utilidades o dividendos, partiendo del hecho de que la mayoría de las empresas de esta industria son de inversión extranjera.

Otro efecto importante en el pago de impuestos de las empresas de esta industria será la eliminación de deducción inmediata de las inversiones de activo fijo, lo cual les permitía diferir el pago de impuesto y aprovechar los recursos en su operación.

## CONSIDERACIONES QUE IMPACTAN LA ADQUISICIÓN DE AUTOMÓVILES

Como parte de sus proyecciones para establecerse en México, uno de los puntos torales para las empresas transnacionales es la expectativa del mercado interno. Con una población joven de 120 millones de habitantes aproximadamente, nuestro país representa un mercado de consumo fundamental para la industria. Sin embargo, existen también temas relacionados con la iniciativa de reforma a las disposiciones fiscales que sin duda tendrán un impacto indirecto en el sector, al afectar las posibilidades de compra de vehículos nuevos.

Al respecto, podemos mencionar la reducción de los montos que podrán deducirse por concepto de adquisición de vehículos, medida que estimamos desincentiva la compra de automóviles por parte de las empresas. De igual manera, con la homologación de la tasa al 16% propuesta por el ejecutivo en la región fronteriza, se espera un decremento en las ventas y el aumento de la importación definitiva de vehículos. Estas dos medidas van en detrimento del parque vehicular nacional, al encarecer la sustitución.



el momento que se anuncia esta desaceleración de la economía y que estas empresas se encuentran en proceso de instalar sus plantas productivas para iniciar producción en 2014 o 2015, se anuncie un proyecto de reforma fiscal que incide particularmente en el sector automotriz.

Al respecto, de un análisis preliminar a dicho proyecto de reforma, se advierte que el impacto que sufrirán las armadoras se materializa en distintos estratos. Existen disposiciones que les producirán una afectación directa en su propia operación, en operaciones con proveedores, y por último, implicaciones relacionadas con la adquisición de automóviles por parte de sus clientes.

Por su parte, la industria maquiladora en México es una de las principales fuentes de inversión extranjera para el país, por lo que evaluar los impactos de las posibles reformas fiscales en este sector es también fundamental. Los temas a considerar son las tendencias en la cadena de suministros que ha venido implementando para ser más eficiente y los comentarios de diversos organismos internacionales sobre el nivel de recaudación fiscal y la existencia de supuestos regímenes

del sistema fiscal que pudieran ser considerados como abusivos.

La combinación de estas reformas obviamente tendrá un efecto económico negativo en la operación de las empresas maquiladoras y pondrá en duda la competitividad fiscal que estas empresas actualmente tienen comparada contra regímenes similares que se han venido estableciendo en otras partes del mundo.

Resulta sumamente cuestionable si el momento de proponer estas reformas es el más adecuado considerando la gran inversión extranjera que ha llegado a México en los últimos años -sobre todo en la región del Bajío- en industrias automotriz y aeroespacial, las cuales precisamente dependen en gran medida del Régimen Fiscal Actual de la Industria Maquiladora y de la posibilidad de establecer Cadenas de Suministro Eficientes.

Las razones que supuestamente soportan estas reformas, tales como abusos relacionados con el pago de impuestos, no justifican de ninguna manera el efecto que se tendría de llevar a cabo las mismas en esta industria que por los años ha sido uno de los motores más importantes de generación de empleos, divisas, in-

versión extranjera y tecnología para nuestro país.

No obstante que el Gobierno Federal se ha empeñado en resaltar las bondades que conllevaría el incremento en ingresos tributarios a la población en general, resulta criticable que la carga fiscal se acentúe de manera particular a este sector.

Las empresas de este ramo tienen la particularidad de realizar análisis de ubicación muy complejos y extensos, toda vez que es muy común que vengán acompañados por proveedores en distintos niveles. Por ello, la decisión de ubicarse en un país o una región generalmente se asume a largo plazo. Obviamente, la posible alza de impuestos es un elemento a considerar; sin embargo, será importante monitorear las reacciones que tendrá el sector toda vez que la propuesta de alza se da precisamente en el momento en que las inversiones están anunciadas pero muchas de ellas, aún no inician operación. ■

\* Mario Hernández es socio líder del segmento IMMEX de KPMG en México, y Luis Ricardo Rodríguez es socio de Comercio Internacional y Aduanas de KPMG en México. A ambos se les puede contactar por medio de: asesoria@kpmg.com.mx

# Análisis de las implicaciones de la propuesta reforma fiscal para el sector Maquilador

IMPACTO	ANÁLISIS
Incremento en la tasa efectiva de impuesto	<p>Derivado de la posible derogación del Decreto Presidencial, emitido en 2003, el cual otorga una exención en el Impuesto Sobre la Renta (ISR) y que combinado con otros Decretos Presidenciales permite a las empresas de esta industria pagar impuestos en México a una tasa cercana al 17.5%.</p> <p>Con las reformas propuestas las maquilas estarían sujetas a una tasa del 30% de ISR, adicionada con un 10% sobre los dividendos o utilidades distribuidas a sus accionistas residentes en el extranjero.</p>
Mayor base para el pago de impuestos	<p>En primer lugar, se propone eliminar la opción de preparar un estudio económico, para determinar el valor a facturar por servicios de maquila, estableciéndose únicamente la opción conocida como "Safe Harbor" a través de la cual deben determinar una utilidad fiscal mínima equivalente al 6.9% del valor de los activos usados en la operación de maquila o el 6.5% de sus costos o gastos, el que resulte mayor. Esta opción puede generar incrementos importantes en la base gravable para empresas que son intensivas de capital.</p> <p>Si bien, se establece la posibilidad de solicitar a la autoridad fiscal un Acuerdo Anticipado de Precios (conocido como APA), este esquema ha resultado complejo en el pasado en relación al tiempo que conlleva el proceso de negociación y a los posibles resultados que se pueden obtener</p> <p>Por otro lado, se propone limitar la deducción para efectos fiscales de las prestaciones exentas otorgadas a los empleados únicamente al 41% de las mismas. Si consideramos que el principal costo de las maquiladoras es precisamente la nómina, con el esquema propuesto en la reforma estas empresas no podrían considerar como deducciones autorizadas aproximadamente el 18% de su costo total de sueldos y prestaciones.</p>
Mayores costos financieros en la operación	<p>Se está proponiendo eliminar la exención en materia de impuesto al valor agregado (IVA) para las importaciones temporales de IVA, lo cual implica que las maquilas tendrán que pagar este impuesto cuando lleven a cabo la importación temporal de bienes (materias primas y maquinaria y equipo) para posteriormente solicitar la devolución del mismo, lo cual implica un costo financiero relativo al tiempo que se lleve recuperar el IVA de las autoridades fiscales.</p> <p>También se propone eliminar la exención del IVA en las enajenaciones de bienes por parte de residentes en el extranjero a empresas con programa IMMEX (maquila). Al igual que en el punto anterior, esto representará un costo financiero adicional para las maquilas.</p>
Rompimiento del esquema de cadenas de suministros en el país	<p>Así mismo, se propone eliminar la exención de IVA para las enajenaciones entre residentes en el extranjero de bienes que se encuentran físicamente en el país y que fueron importados temporalmente para ser transformados. Al día de hoy, este es un esquema muy recurrido por estas empresas lo cual les permite evitar costos de transportación y logística y tiempos de entrega de los bienes al evitar la salida física de los bienes del país.</p>

Fuente: Análisis de KPMG, 2013