

Las automotrices preparan propuesta para que los 0km nacionales paguen menos impuestos

8 enero, 2020

Comienzan hoy a analizar cambios en Internos para presentarle al Gobierno. “La idea es que se tenga en cuenta nuestro problema para que en el transcurso del año podamos tener algún alivio”, señaló un directivo de una automotriz.

Después de la conmoción que provocó en las automotrices la suba de Impuestos Internos decretada desde el inicio de año, las terminales y el Gobierno comenzarán a negociar mecanismos para atenuar el impacto de este tributo, en principio, en los vehículos de producción nacional.

Las empresas esperan que en el segundo semestre del 2020 se modifique el actual esquema que grava a todos los 0km de más de \$1.800.000 que, en la actualidad, afecta a cuatro vehículos fabricados en país, pero que podría alcanzar a más modelos, incluso a algunos proyectos nuevos que comenzarán a producirse a lo largo de este año. Este tributo hace que los precios de los 0km alcanzados se incrementen en un 25% lo que, en la práctica, implica que queden fuera del mercado.

El problema fue analizado hace dos semanas durante la reunión que mantuvieron los directivos de la asociación que

agrupa a las terminales (ADEFA) con el ministro de Desarrollo Productivo, Matías Kulfas. El funcionario entendió el reclamo y propuso hacer un seguimiento del tema para encontrarle una solución a la vez que le pidió a las empresas que elaboraran una propuesta para ser analizada. Con este objetivo, pasado el receso por las fiestas de fin de año, directivos de las automotrices se reunirán hoy en la sede de la entidad para empezar a estudiar alternativas de solución para confeccionar un informe para ser presentado al ministro lo antes posible.

“Sabemos que la situación económica es delicada y que, por unos meses, no se puede pensar en cambios. Pero la idea es que se tenga en cuenta nuestro problema para que en el transcurso del año podamos tener algún alivio”, señaló un directivo de una automotriz.

Tal como está el cronograma de Impuestos Internos en la actualidad, la base imponible no será ajustada hasta junio próximo. Hasta ahora se venía actualizando trimestralmente. Con este período mayor, sumado a la inflación, más modelos tendrían que pagar este tributo por sólo aumentar de precio. Además de alargar el plazo de actualización, el Gobierno bajó el límite a partir del cual se tiene que empezar a tributar. De esta manera, cayeron modelos de producción nacional de marcas como Toyota, Peugeot, Honda y Chevrolet.

A esto se suma que hay terminales, como Volkswagen y General

Motors, que están realizando inversiones para la producción de nuevos modelos que, por la franja de precios en la que se ubicarían, caerían en el impuesto si no se lo corrige antes. En el caso de la marca alemana, a partir de marzo comenzará a fabricar las preseries de un SUV que se lanzará, oficialmente, a comienzos del 2021. Si bien falta tiempo, hay preocupación de las autoridades locales y en la casa matriz debido a que la decisión de inversión se tomó con un escenario económico distinto, con cálculos de rentabilidad determinados, que ahora se ven alterados por este nuevo impuesto.

Así no cierran los números del proyecto que está avanzando en la planta bonaerense de General Pacheco. En el caso de GM, se repite la situación. La inversión fue pensada con un esquema impositivo que, ahora, es más duro ya que el modelo a producir está dentro de la franja establecida para Internos. A esto se suma la marcha atrás para la baja impositiva establecida en el pacto fiscal que altera los cálculos realizados cuando se planeó el desembolso de dinero. Si bien son modelos pensados para exportar la mayor parte de su producción y, en este caso, no tendrá impacto la suba impositiva, más del 30% de las unidades que se fabriquen serán para el mercado interno, castigado ahora con mayor presión impositiva.

La solución no va a ser tan sencilla ya que no se podrían

excluir a los autos de producción nacional y dejar a los importados debido a que esa discriminación va en contra de las normas de la OMC y la Argentina, por ser miembro de esa organización, podría enfrentar algún reclamo. Es por eso que la forma más lógica de subsanar esta controversia sería subiendo la base imponible a un nivel que no alcance a los vehículos fabricados localmente y beneficiar a los importados del mismo precio.

El inconveniente es que la suba de este impuesto no estuvo motivada por una mejora en la recaudación sino, como admitió Kulfas a los empresarios del sector, por una necesidad de frenar la salida de dólares a través de la importación de autos de medio y alto valor. Es decir que, si se sube la base, tanto para los nacionales como para los importados, iría en contra de ese objetivo.

Fuente: *Ámbito Financiero*