

# Junta de Consejo

Enero 2022



Asociación Mexicana de  
Distribuidores de Automotores A.C.



## Informe del Presidente Ejecutivo

- I. Contexto económico, resultados de la industria automotriz y retos para 2022
- II. Temas prioritarios
- III. Actividades

## Introducción

Se presenta a continuación el informe de actividades correspondiente al mes de diciembre de 2021. En el documento se detallan las actividades llevadas a cabo por la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores en diversos ámbitos del ejercicio de la protección de los intereses, así como de la prestación de servicios diversos a los asociados. En un primer apartado se presenta un resumen ejecutivo sobre el panorama económico global y nacional, incluyendo los resultados del sector automotor al cierre de 2021, así como un balance de riesgos. Posteriormente se detallan los temas prioritarios y las actividades realizadas en el periodo que cubre el informe para presentar finalmente la agenda 2022.

### I. **Contexto económico internacional y nacional, resultados del sector automotor y retos para el mercado interno automotor en 2022.**

#### *Contexto económico global y nacional*

Después de la aguda contracción económica enfrentada a nivel global en 2020 (-3.1%)<sup>1</sup> producto de la pandemia por la enfermedad Covid19, durante 2021 la economía a nivel global presentó recuperación (+5.9%)<sup>2</sup>. Sin embargo, los desafíos no han desaparecido y, por el contrario, pareciera se han recrudecido. Durante 2021, e incluso ya iniciado 2022, se continúa sufriendo los embates de la pandemia principalmente reflejados en el dislocamiento de las cadenas de suministro del comercio internacional, derivado del desajuste entre oferta y demanda, situación que ha generado importantes impactos en el desempeño de los precios, presiones en el ritmo de crecimiento, así como en las decisiones de política monetaria.

- Los bloqueos, la escasez de mano de obra y las tensiones en las redes logísticas llevaron a aumentos en los costos de fletes y

---

<sup>1</sup> Fondo Monetario Internacional. WEO Octubre 2021.

<sup>2</sup> Ídem

alargaron significativamente los tiempos de entrega en puertos. El índice global de precios de envíos de carga marítima se incrementó de manera sustancial en 2021, pasando de un costo promedio de 2 mil dólares a inicios de 2020 a superar los 10 mil dólares en su momento más elevado en septiembre de 2021.<sup>3</sup>

- El índice de precios de materias primas se disparó, cerrando 2021 con un incremento promedio de 79.1% en **energéticos** y un 30.2% en **no energéticos**. Se espera en 2022 que los precios en la energía incrementen más de 2% antes de que puedan retroceder hacia 2023 una vez que la oferta se pueda reestablecer.<sup>4</sup>
- Los **precios al consumidor** en diversas economías resintieron los efectos: México: +7.4% Estados Unidos: +7.0% Brasil: +10.2% Alemania: +5.2%<sup>5</sup>
- Se ha observado una tendencia al alza de **tasas de interés** en diversas economías: México: 5.50% Estados Unidos: 0.08% Brasil: +9.25% Zona Euro: 0%<sup>6</sup>

La recuperación en 2021 se dio a diversos ritmos y bajo distintas estructuras de especialización económica, sin embargo, de acuerdo con los reportes de instituciones internacionales se espera que solo algunos países regresen a los niveles de producción (PIB) observados previos a la pandemia en 2022, principalmente en economías avanzadas, mientras que países emergentes y en desarrollo podrían hacerlo hacia 2024 o posteriormente.

Esta situación trae consigo diversos retos económicos y sociales, sobre todo ante el surgimiento a finales de 2021 de la nueva variante Ómicron, que ha presentado una mayor transmisibilidad, aunque con menor riesgo de enfermedad grave para la población vacunada. En este sentido, la CEPAL<sup>7</sup> destaca la desigual distribución y asimetría entre los países

---

<sup>3</sup> FMI Blog. Parisa Kamali. Ver <https://content.govdelivery.com/accounts/USIMF/bulletins/3057f56>

<sup>4</sup> Commodity Markets Outlook. Octubre 2021. Banco Mundial. Precios energeticos incluyen carbón, petróleo y gas natural. No energéticos: agricultura, fertilizantes, minerales y metales.

<sup>5</sup> Datos Macro Expansión. Ver <https://datosmacro.expansion.com/ipc-paises>

<sup>6</sup> Banco de México, FED, Datos Macro Expansión.

<sup>7</sup> Informe Covid19 CEPAL-OPS. Ver

[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47301/1/S2100594\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47301/1/S2100594_es.pdf)

desarrollados y países en desarrollo en términos del avance en vacunación, con solo el 30% de la población en la región latinoamericana y del caribe con un esquema completo de vacunación, lo que representa un riesgo relevante.

Así, el crecimiento económico a nivel global y por región se espera se modere en 2022. A nivel global se espera un avance de 4.9%, esto es un punto porcentual por debajo de lo registrado en 2021. Mientras que, las economías avanzadas se espera que crezcan 4.5% y las economías emergentes y en desarrollo un 5.1%. En el caso de la economía estadounidense se prevé que se tenga un desempeño positivo de 5.2% en 2022, mientras que en nuestro país se anticipa un avance de 4.0%, de acuerdo con las últimas estimaciones del FMI, aún cuando diversos analistas privados anticipan que la economía nacional tendrá un incremento cercano a 2%. Sin embargo, los elementos de riesgo comunes como el desempeño inflacionario, la continuidad de las disrupciones logísticas, así como el desempeño de la pandemia, presionarán con alta probabilidad dichas expectativas en los próximos meses.

### Resumen de resultados del sector automotor en México



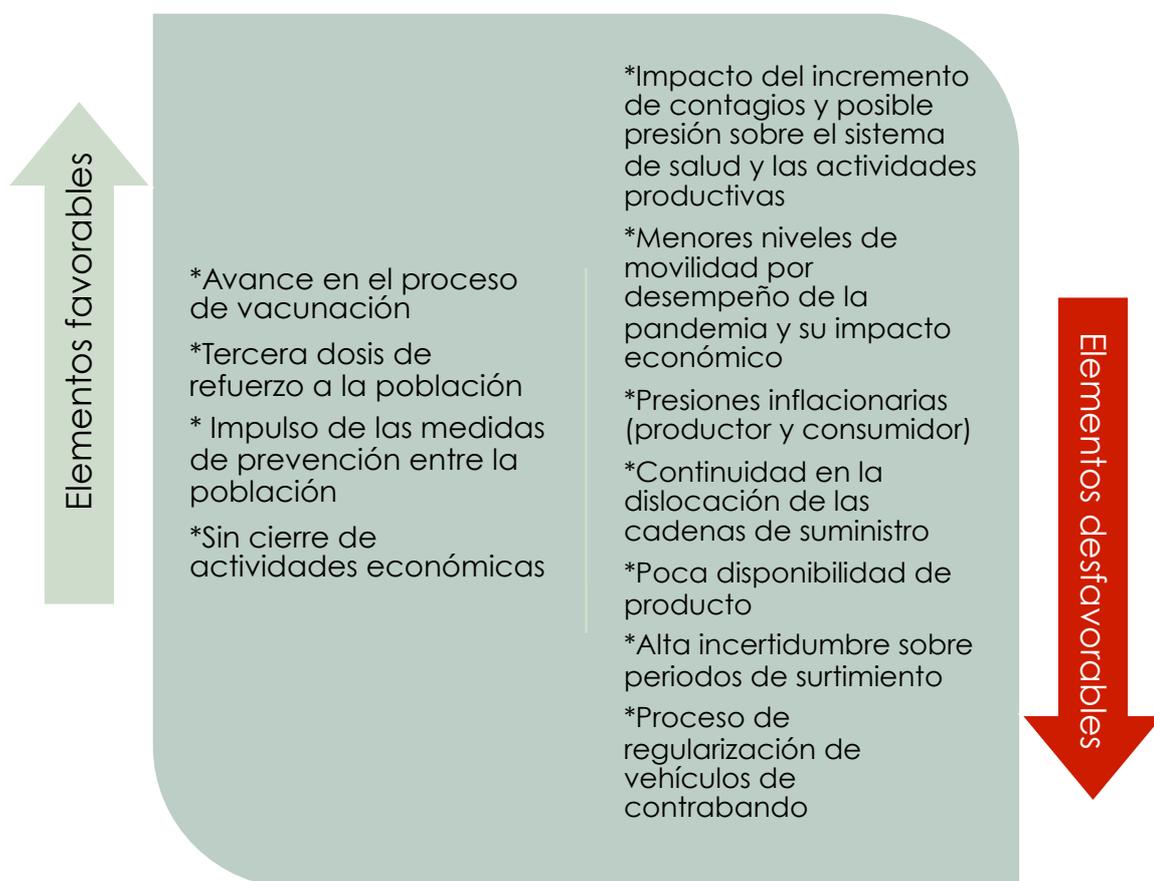
Fuente AMDA con base en información de INEGI, JATO, ClearMechanic, AMIA.

## Impacto estimado por desabasto en semiconductores en 2021



Fuente: AMDA con información de INA (IHS Markit) y diferencial con estimación AMDA para mercado interno

## Retos y balance de riesgos para el mercado automotor



## II. Temas prioritarios

### **Regularización de vehículos de contrabando.**

Transcurridos tres meses de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del **ACUERDO por el que se instruyen diversas acciones a las dependencias que se indican, en relación a la importación definitiva de vehículos usados** ordenado por el Presidente de la República aún no existe el Programa de Regularización contemplado en dicho Acuerdo.

Hasta el momento las secretarías de Hacienda y Crédito Público, de Economía y de Seguridad y Protección Ciudadana, así como el Servicio de Administración Tributaria no han concluido su tarea.

Sobre el particular, hemos mantenido comunicación con la Secretaría de Gobernación y la Secretaría de Economía a efecto de que se cumpla el compromiso realizado por los titulares de dichas dependencias y por el propio Presidente de la República, en cuanto que el sector automotor será tomado en cuenta en la elaboración del Programa de Regularización.

El Acuerdo contempla a las personas físicas que residen en la región fronteriza norte, que comprende los estados de Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, y en el estado de Baja California Sur, para llevar a cabo la regularización de los vehículos automotores usados, de procedencia extranjera, que se encuentren en dichos estados.

No obstante, en actos políticos el Presidente Andrés Manuel López Obrador se comprometió a extender el beneficio de la regularización de los vehículos para residentes de los estados de Michoacán y Nayarit.

AMDA ha continuado la labor de informar a través de los medios de comunicación de los efectos nocivos de la regularización del contrabando, el beneficio a las redes criminales que originan el contrabando y la corrupción gubernamental vigente que lo tolera.

En el segundo semestre del año 2021 desde que el Presidente declaró su intención de regularizar los vehículos ilegales se ha incrementado la introducción, comercialización y circulación de los mismos. Por esta razón es necesario que el Programa se implemente bajo criterios que disminuyan la afectación para nuestro sector.

Continuaremos las gestiones con el gobierno federal.

### **Modificación al Código Fiscal de la Ciudad de México**

El 30 de diciembre del año pasado se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el **Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Código Fiscal de la Ciudad de México**, en donde se establece a partir de su artículo 160 que las personas físicas y las morales, tenedoras o usuarias de los vehículos, a que se refiere el mismo, siempre que la Ciudad de México expida las placas de circulación a dichos vehículos en su jurisdicción territorial, están obligadas al pago del impuesto sobre tenencia.

Con dicho decreto se deroga la **fracción IV del párrafo cuarto** que establece a los responsables solidarios del pago del impuesto, siendo dicha fracción la siguiente:

1. *El importador, fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado, o comerciante de los vehículos nuevos y usados a que se refiere el presente Capítulo, que omita realizar los trámites previstos en el párrafo quinto del presente artículo, hasta por el monto del impuesto que se hubiese dejado de pagar.*

Quedando el párrafo como sigue:

Son responsables solidarios del pago del impuesto:

1. Quienes por cualquier título, adquieran la propiedad, tenencia o uso del vehículo, hasta por el monto del impuesto que, en su caso, existiera;

2. Quienes reciban en consignación o comisión, para su enajenación, los vehículos a que se refiere este Capítulo, hasta por el monto del impuesto que se hubiese dejado de pagar;

III. Los servidores públicos que en ejercicio de sus funciones, autoricen altas, bajas, cambio de placas o cambio de propietario, sin cerciorarse del pago del impuesto, relativo a los últimos cinco ejercicios fiscales y el ejercicio en el que se realice el trámite respectivo o los ejercicios que tenga obligación de pagar de acuerdo a la fecha de alta en la Ciudad de México, cuando esta fecha sea menor a cinco años;

Se agrega la **fracción III al artículo 464**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 464.- Las infracciones relacionadas con los padrones de contribuyentes, darán lugar a la imposición de una multa de \$521.00 a \$911.00, en los siguientes casos:

(...)

III. No obtener las placas de circulación ante las autoridades competentes, de conformidad con el párrafo primero del artículo 160, del presente Código.

Con referencia a este tema es importante resaltar que desde que en diciembre del 2019 el Gobierno de la Ciudad propuso al Congreso local la modificación del Código Fiscal para hacer responsable solidario del cumplimiento del alta vehicular y del pago del Impuesto Sobre Tenencia al vendedor del vehículo, hicimos patente nuestra oposición en atención a que consideramos que se vulneraba los derechos de los distribuidores y que el efecto de dicha medida inhibiría la venta de vehículos en la ciudad, afectando con ello la recaudación fiscal, los negocios de nuestros asociados y generando problemas mayores en el orden social, por ejemplo en la distorsión del padrón vehicular.

El endurecimiento fiscal para inhibir que residentes de la ciudad de México emplacaran en otras entidades no cumplió su objetivo y a lo

largo de dos años se comprobó que el escenario que en su momento presentamos se cumplió.

En este periodo gestionamos ante el Gobierno de la Ciudad la modificación que finalmente se autorizó.

Propusimos que en lugar de acciones punitivas estableciéramos un marco de colaboración en la que el sector privado promueva prácticas responsables de los ofertantes de vehículos y de los clientes respecto del debido cumplimiento de las obligaciones fiscales.

A su vez el Gobierno de la Ciudad de México modernizará sus procesos de control vehicular, confiando en la ciudadanía y facilitando el cumplimiento.

En breve signaremos con la Dra. Claudia Sheimbaum Pardo el Convenio referido y en consecuencia promoveremos entre nuestros asociados de la Ciudad de México el uso del Sistema de Control Vehicular, así como acciones permanentes de capacitación al personal y de difusión entre los clientes.

### **III. Actividades**

#### **Reuniones**

Se llevaron a cabo tres reuniones con el Lic. Roberto Carlos Hernández, Tesorero CDMX

#### **Circulares emitidas**

Se emitieron 9 circulares sobre temas fiscales como: Resolución Miscelánea Fiscal, Carta Porte, ISAN y CFDI en la CDMX.

**Coordinación  
Jurídica**

Se atendieron 38 consultas por correo principalmente en materias de PLD y carta porte.

Se canalizaron y se dio seguimiento a diversas consultas sobre temas fiscales tales como: Complemento carta porte, emisión y cancelación de CFDI, ISAN, ISR.

Se realizaron dos consultas al INAI respecto a vehículos ilegales.

Se asoció a Lexus Polanco de manera individual.

**I.A.C.A.**

Se impartieron dos cursos: "Ley Federal para la Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita" y "Tablas dinámicas en Microsoft Excel".

**Bolsa de**

Se realizó la encuesta de sueldos y salarios con la

**Trabajo**

participación de 272 agencias en el rango de vehículos ligeros y 66 en pesados.

Se facturaron \$33,756 por servicios varios.

**CFDI**

Se realizaron 14 pedidos de papel seguridad 17,100 folios

Se regularizaron 7,428 registros.

**Placas de traslado**

Se asignaron 14 juego de placas nuevas, facturando \$156,163, así como \$56,180 correspondientes a 20 juegos en reposición.

## RESUMEN EN MATERIA DE NORMALIZACIÓN

En materia de normalización en estas semanas se han producido resultados de largos procesos de elaboración y negociaciones:

**NOM-044-SEMARNAT-2017** de Emisiones de motores y vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kg

DOF 26 de noviembre de 2021

*Contenido:*

Las fechas de vigencia de los límites máximos permisibles para motores y vehículos automotores nuevos producidos a partir del 1 de enero de 2019 y hasta el 31 de diciembre de 2024, permaneciendo con ello la convivencia de las tecnologías EPA 07 y EURO V con EPA 10 y EURO VI.

Derivado de un compromiso de la SICT de movilizar su área de normalización y de una intensiva dinámica de trabajo vía remota, la Secretaría ha sacado adelante proyectos que tenía en desarrollo desde varios años atrás, todos ellos comprometidos con la seguridad vial. Las Normas trabajadas establecen estándares mínimos, facilitando un piso parejo que pretende evitar las fabricaciones artesanales y con ello tener un mejor mercado.

**NOM-014-SCT-2-2021** de Especificaciones Técnicas de Defensas Traseras para Vehículos con PBVD superior a 4,536 Kg

DOF 17 de diciembre de 2021

*Contenido:*

Establece especificaciones dimensionales y de resistencia estructural de las defensas traseras para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg.; así como a los remolques y semirremolques con peso bruto vehicular superior a 4 536 kg e inferior a 14 000 kg.

La norma es aplicable a los fabricantes de defensas y carroceros. Originalmente se había planeado que fuera verificada en piso de venta y

logramos desterrar ese tema por completo; ahora los Distribuidores que ofrezcan la instalación y/o reparación de la defensa de acuerdo a la NOM lo podrán hacer con el manual y certificado que emitirá el fabricante de defensas

#### **PUBLICACIONES PRÓXIMAS:**

**NOM-035-SCT-2-2021** de Remolques, semirremolques y convertidores - especificaciones de seguridad y métodos de prueba

DOF 15 de diciembre 2021 – Publicación de Respuesta a Comentarios, se espera publicación de NOM definitiva en próximos días

#### *Contenido:*

Actualización de la versión de 2010 haciéndola más exigente. La norma es de gran importancia para temas de la NOM-012-SCT y las regulaciones de vehículos doblemente articulados o fulles. Proporciona elementos exigibles para alejar a los remolques y dollys de la fabricación empírica.

**NOM-015-SCT2/2021** de Condiciones de Estiba y Sujeción de Carga a cumplir por Vehículos de Autotransporte de Carga

DOF 6 de enero 2022 – Publicación de Respuesta a Comentarios, se espera publicación de NOM definitiva en próximas semanas

#### *Contenido:*

Establece los requerimientos técnicos para la sujeción de la carga, de tal forma que se prevenga el movimiento y caída de la misma. Incluye responsabilidades a quienes sujetan la carga previo a ser transportada, así como revisiones periódicas del estado de la sujeción al transportista.

#### **Asociaciones Estatales**

AMDA Hidalgo asumió fue electo como Presidente de la Asociación el Lic. Valerio Charolet Islas.

Lamentamos profundamente el fallecimiento de la Sra. Alicia Cabrera, quien se desempeñó como Directora de UCAN durante largo tiempo.

Años en los que con su gran personalidad y entusiasmo se ganó el respeto, cariño y amistad de muchas personas que formamos parte de AMDA.

Asimismo, ofrecemos nuestras condolencias al Lic. Juan Pablo Arriaga Presidente de AMDA Michoacán, por el fallecimiento de su señora esposa, Rosalva Rafaela Chao Gómez. Descansen en Paz.

### **Menciones de AMDA en medios de comunicación**

Entre el 20 de noviembre de 2021 y el 14 de enero de 2022 los resultados del monitoreo de la presencia de AMDA en medios de comunicación fueron los siguientes:

Se contabilizaron un total de 888 impactos sobre la AMDA.

En total, el equivalente económico por las menciones AMDA en medios se estimó en 82 millones 12 mil 497 pesos.

Los temas principales fueron la crisis de semiconductores y la inflación en los precios de los vehículos que impactaron en el inventario y en el cierre de ventas de 2021, además de la falta de reglas para la regularización de vehículos ilegales anunciada por el Presidente desde octubre.

MEDIO	IMPACTOS	DURACION	INVERSION
Internet	412	N/A	N/A
Periódicos	301	N/A	\$14,924,229
Radio	125	10 hrs. 35 min.	\$58,261,470
Revistas	9	N/A	\$820,936
Televisión	41	2 hrs. 20 min.	\$8,005,862
TOTAL	888	12 hrs. 55 min.	\$82,012,497

N/A: No aplica

Atentamente,

Guillermo Rosales Zárate

Presidente Ejecutivo