

Nota Informativa IMCO

Créditos fiscales a los autos eléctricos en Estados Unidos: otra controversia entre los socios del T-MEC

El congreso de los Estados Unidos evalúa la propuesta legislativa de ampliar el subsidio para la compra de autos eléctricos con el objetivo de ofrecer descuentos a los consumidores que incentiven el uso de energía limpia y la electrificación. El subsidio va desde 7 mil 500 hasta 12 mil 500 dólares y será mayor si se cumplen las condiciones de ensamblaje en ese país, con un cierto porcentaje de componentes estadounidenses y mano de obra sindicalizada.

El proyecto ya fue aprobado, con modificaciones, por la Cámara de Representantes de Estados Unidos y será revisado por el Senado de dicho país en las próximas semanas. Sólo después de su aprobación por la cámara alta podrá ser implementado.

Los gobiernos de México y Canadá se han pronunciado en contra de dicha iniciativa mediante cartas dirigidas a senadores estadounidenses por considerarla **contraria a los compromisos establecidos en acuerdos internacionales, proteccionista y potencialmente nociva para la industria automotriz en sus países y a nivel regional.**

¿En qué consiste la propuesta?

La propuesta que se discute consiste en mantener el monto base de 4 mil dólares en crédito fiscal, como existe desde 2009, con la posibilidad de agregar 3 mil 500 dólares si el paquete de baterías del auto eléctrico incluye al menos 40 kilovatios-hora de capacidad. En el caso de los autos híbridos enchufables, el tanque de gasolina no puede exceder los 2.5 galones (7.6 litros). Esto es aplicable para los autos puestos en servicio antes de 2027. Adicionalmente, se propone aumentar 4,500 dólares al crédito para autos adquiridos después de ese año, si es que son ensamblados en Estados Unidos, empleando trabajadores sindicalizados, y otros 500 dólares si los autos usan una batería fabricada en dicho país¹.

La disposición de otorgar un incentivo fiscal mayor cuando los vehículos satisfagan condiciones de contenido nacional son contrarias a las reglas de valor de contenido regional, estipuladas en el capítulo 4 del T-MEC. Dichas reglas establecen que para que los vehículos y camiones ligeros puedan acceder a un trato libre de aranceles, el 75% del valor del producto final sea de contenido regional -esto es, producido en América del Norte- y que las autopartes esenciales (motores, transmisiones, carrocería y chasis, y sistemas de suspensión, entre otras) también deben ser consideradas originarias (es decir, deben cumplir por sí mismas con un mínimo de 75% de valor de contenido regional). El propósito de su establecimiento fue reducir los costos a los productores automotrices para impulsar la producción y aumentar el nivel de integración industrial en la región.

Contrario a la visión del acuerdo comercial, el establecimiento de requisitos de contenido nacional es una medida que daría ventaja a Estados Unidos, discriminando así los productos elaborados en México y

¹ Sean Szymkowski (24/11/2021) "EV tax credits: \$12,500 on the line as Biden's bill heads to Senate". CNET. Disponible en <https://www.cnet.com/roadshow/news/ev-tax-credit-biden-bill-senate/>

Canadá. El subsidio comprometería la libre competencia en el mercado automotriz de la región, además de ser contraria al objetivo de una mayor integración regional en esta industria.

Una integración continua y eficiente es estratégica para el crecimiento de la región. Más de 30% de las exportaciones que México hace a Estados Unidos consisten de bienes automotrices, mientras que 22% de las exportaciones canadienses a Estados Unidos lo son.

El desacuerdo respecto a los créditos fiscales para automóviles eléctricos e híbridos se suma a otras discrepancias, como la interpretación distinta entre Estados Unidos, México y Canadá sobre las [reglas de origen](#) para calcular el valor de contenido regional de los automóviles, o la reforma constitucional en materia energética propuesta por el presidente Andres Manuel López Obrador con la que se busca revertir la apertura del sector eléctrico en México.

Estas controversias tienen el potencial de convertirse en conflictos mayores para la implementación del T-MEC y poner en riesgo el objetivo planteado por los líderes de los tres países de elevar la competitividad de la región en el mercado internacional. Para evitarlo, **es necesario mantener un diálogo que priorice la cooperación regional y que garantice que el sector automotriz norteamericano aproveche las oportunidades que el T-MEC proporciona para el crecimiento, la innovación y la competitividad.**

El IMCO es un centro de investigación apartidista y sin fines de lucro dedicado a enriquecer con evidencia la toma de decisiones públicas para avanzar hacia un México justo e incluyente.

Para entrevistas favor de comunicarse con
Paola Gurrola | prensa@imco.org.mx | Cel. (55) 7907 6656