

Mazazo de precios

Muchos autos sufrirán fuerte aumento de valor, tras cambios al impuesto que aplicó el Gobierno

Gobierno ya tiene definida cuál será la nueva base mínima imponible del impuesto interno que regirá en la industria automotriz para el período septiembre-noviembre, un incremento tan leve que pone en riesgo varios autos y SUVs.



En esta nueva etapa, según informaron fuentes del sector a iProfesional, los vehículos con un precio mayor a los \$2,2 millones quedarán afectados por la primera escala de este impuesto, que es del 20%, pero que en la práctica, por acumulación de gravámenes, resulta del 25%.

¿Qué implica esto? Que los autos que tengan un precio de lista de 2,2 millones de pesos, automáticamente pasarán a valer un 25% más. Es decir, se encarecerían unos \$500.000, a modo de ejemplo.

En paralelo, hay una segunda escala del impuesto, que nominalmente es del 35%, pero que en los hechos representa un incremento del precio al público del 50%. Esto afecta a vehículos que coticen por encima de los u\$s48.000. Es decir que, como mínimo, pasarían a valer u\$s72.000.

La actualización, que se esperaba que fuera mayor, se dio por un cambio en la implementación de la fórmula para calcular la actualización en los impuestos, que pasaron de tomar como base el Índice de Precios al Consumidor (IPC) a utilizar el Índice de Precios Mayoristas (IPIM), que registró una inflación del 6,42% durante el segundo del año y que no tiene en cuenta la fuerte devaluación del peso frente al dólar.

La nueva escala preocupa mucho al sector ya que una gran cantidad de modelos quedarán alcanzados por el gravamen, teniendo en cuenta dos factores claves: por un lado, que el precio de los autos subió mucho en los últimos tiempos, producto de la inflación; y por el otro, que el dólar también sigue subiendo, moneda que manda en este mercado donde más de la mitad de los autos que se venden son de origen importado.

Efecto esperado: caos de precios

El problema que ya anticipan las automotrices es que se incrementarán las especulaciones con los precios de todos los autos, ya que se agrandan las brechas entre los vehículos afectados y

aquellos que quedan fuera del impuesto, y también se necesitan poner barreras artificiales (es decir perder rentabilidad) a fin de que muchos modelos no tengan que sumar el impuesto.

Esta realidad se da en medio de un mercado donde, para acceder a cualquier auto 0km del segmento más chico y de entrada de gama, hay que contar con \$1 millón.

La consecuencia es que casi todas las versiones de modelos del segmento de autos de pasajeros mediano, así como los SUV chicos más equipados, cerca de los 2 millones de pesos. Es decir, al borde del abismo.

En paralelo, respecto de la segunda escala, se prevé un encarecimiento de buena parte de los modelos de marcas como Audi, Mercedes Benz y BMW. En tanto que también sufrirán los modelos tope de gama de marcas asiáticas como Kia y Hyundai.

Modelos afectados

Esta situación no es la primera vez que se vive en el país. Desde que en 2014 el impuesto se implementó como una medida para contrarrestar la salida de dólares, la posibilidad de saltar o no esa barrera que dispone el gravamen fue la preocupación de las marcas.

Mauricio Macri, durante su gobierno entre 2015 y 2019, prometió eliminar la medida, pero sin embargo nunca cumplió con la promesa y siguió siendo aplicada en una sola escala.

Con Alberto Fernández regresaron los dos niveles de incremento y también volvió el fantasma de una base mínima imponible tan baja que muchos autos, incluso de fabricación nacional, quedan como versiones al borde del abismo.

Modelos afectados

El gran dilema que vive hoy el mercado automotor, es que no solo los autos importados y premium, como se pensó en un principio, pasarían a estar alcanzados por el impuesto interno, sino que autos medianos de marcas masivas, SUV del segmento chico tope de gama, y decenas de modelos generalistas también podrían verse afectados.

El caso más representativo es lo que sucede con el segmento mediano. Por ejemplo el Chevrolet Cruze fabricado en la planta de Alvear, provincia de Santa Fe, tiene la versión tope de gama en \$1.939.900. Es decir, cualquier cambio de precio que quieran realizar, dejará a la versión Premier alcanzada por la primera escala del impuesto.

Otro de los modelos que queda bajo la misma presión es el Volkswagen Vento, que en agosto ya se publica en una única versión que tiene un precio de \$2.800.000, quedando también dentro de los autos que contemplan el impuesto interno. Es decir que su precio aumentaría.

Sin embargo, aparecen otros modelos más chicos con problemas de no excederse en el precio. Por ejemplo, el nuevo Virtus GTS, el deportivo de la gama, tiene un valor de 1.941.000 pesos. En la misma línea, el Polo GTS, tiene un precio de 1.930.000 pesos.

Entre los sedanes medianos, otra marca con modelos de producción nacional son Citroën y Peugeot, con el C4 Lounge y el 408. En el grupo PSA, que engloba a las dos compañías, desde que en 2014 se incrementó este impuesto se decidió no afectar los modelos producidos en el país, y por ahora seguirá en la misma línea. Los precios de estos autos rondan el \$1.840.000, y se mantendrán en esa escala para evitar el impacto.

Quien tendrá que rever los valores es Toyota con el Corolla, un auto fabricado en Brasil, con alta demanda en el mercado local y con precios que también están cercados por el impuesto.

En el segmento de los SUV, el que más crece en ventas y donde participan mayor cantidad de jugadores, también es donde las marcas empiezan a mirar de reojo los modelos o versiones que podrían ser alcanzados por la medida.

En el caso de los SUV medianos, la mayoría, en todas sus versiones, será alcanzado por esta medida.

Haciendo un repaso por lo más chicos, se observa que los precios promedio arrancan en \$1.400.000, llegando las versiones tope de gama a casi los 2 millones de pesos.

Por ejemplo el más vendido del mercado, el Volkswagen T-Cross, arranca en \$1.422.000 y se extiende en la versión Hero hasta \$1.941.000. En el caso de su oferta mediana, el Tiguan Allspace, se ofrece en una única versión a 3.146.000 pesos. En este caso, los cálculos se harán para que no lo golpee el segundo escalón del gravamen.

El Chevrolet Tracker, otro de los SUV que llegó recientemente renovado al mercado, queda al borde del abismo. Se ofrece desde \$1.453.000 hasta 1.939.000 pesos.

En el caso del SUV mediano, Equinox, se ve perfectamente como el modelo ya fue afectado por el impuesto en algunas versiones y eso hace a la brecha de precios. La versión más económica tiene un precio de \$1.939.900 y la full ya cuesta 3.511.900 pesos.

En el caso de Ford, la Ecosport, arranca en un valor de \$1.497.000, mientras que la tope de gama sale \$1.941.000. En ambos casos, cuenta con una rebaja que promedia los \$100.000. de todas formas, su versión deportiva Storm, queda al borde del impuesto si siguen subiendo los precios y no se mantiene la bonificación.

En cuanto al segundo modelo de la lista, el Territory, que se lanzó en el mercado hace pocas semanas, ya supera el límite establecido y llegó con el impuesto. El valor de entrada de gama es de 3.220.000 pesos. Kuga, que completa la gama de SUV, también está afectado por el impuesto con un precio de 3.751.000 pesos.

En el caso de Toyota, todos los SUV que ofrece superan los \$2 millones. Arrancando por la CH-R, sale 3.225.000 pesos; La RAV4 arranca en 3.572.400; y SW4, de producción nacional, arranca en \$3.749.000

Estos son solo algunos ejemplos de la cantidad de modelos que están en riesgo. Así, las marcas ya se preparan para una nueva etapa donde una fina barrera determinará qué productos quedan alcanzados por el impuesto y cuáles logran sortear la medida y quedar lejos de ese incremento de precios.

Las consecuencias son numerosas:

-Algunos modelos tope de gama de marcas generalistas que están al borde de la primera escala, posiblemente no suban de precio para no recibir el mazazo del impuesto.

-Pero esto, lejos de ser favorable para los consumidores, se podría traducir en faltantes de stock o, directamente, en menos oferta en el mercado, como ya ocurrió en otras oportunidades, cuando se discontinuaron modelos completos o determinadas versiones por el gravamen.

-En el caso de las marcas de más alta gama, implicaría perderse el "efecto dólar blue". Si bien no es un buen año para ninguna empresa, la brecha cambiaría sirvió como un amortiguador en medio de la crisis e impulsó algunas operaciones. Sin embargo, la suba de precios licuaría los beneficios.

Créditos blandos, la otra cara

Mientras el impuesto interno ya desvela a las marcas y tratan de ajustar la suba de precios para que no caigan más modelos en las garras del impuesto, el Gobierno analiza nuevos planes para impulsar la venta de autos.

Si bien todavía no fueron definidas las medidas, se evalúa la posibilidad de lanzar créditos blandos, que tengan plazos a 36 meses y con bajas tasas de interés. Sería un renacer del ProCreAuto, que tuvo vigencia en 2014, cuando el impuesto interno también impactaba en la industria.

La medida está en estudio igual que sucede con el sector de las motos, que podrían lanzar financiamientos accesibles.

Mientras tanto, las automotrices se la rebuscan con financiamientos propios, planes de ahorro y bonificaciones, a fin de sostener un mercado que quedó golpeado por la pandemia y que hoy sufre la inflación y devaluación, las cuales siguen impactando en los precios de los 0km.

(IProfesional)