

INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY GENERAL DE FOMENTO, PROTECCIÓN Y DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y SU CADENA DE VALOR, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS CÉSAR AUGUSTO RENDÓN GARCÍA, FEDERICO DÖRING CASAR Y LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN.

Los que suscriben, diputados federales **César Augusto Rendón García, Federico Döring Casar** y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN) en la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la **Ley General de Fomento, Protección y Desarrollo de la Industria Automotriz y su Cadena de Valor**, al tenor de lo siguiente:

Exposición de Motivos

La industria automotriz es uno de los sectores estratégicos más importantes para la economía mexicana, debido a su impacto en la generación de empleo, inversión, exportaciones y desarrollo tecnológico. México se ha consolidado como una de las principales potencias manufactureras a nivel mundial, ocupando el séptimo lugar en producción de vehículos y el cuarto lugar en exportación de automóviles a nivel global.

I. Importancia Económica del Sector Automotriz en México

El sector automotriz aporta aproximadamente el 4 por ciento del producto interno bruto (PIB) nacional y cerca del 20 por ciento del PIB manufacturero. En términos de comercio exterior, representa una de las principales fuentes de divisas para el país, con exportaciones que en 2024 alcanzaron los 95 mil millones de dólares y un superávit comercial superior a los 52 mil millones de dólares.

La industria automotriz y su cadena de valor generan más de 980 mil empleos directos y alrededor de 4.9 millones de empleos indirectos, lo que la convierte en un motor clave del empleo formal en México. Un alto porcentaje de estos empleos son de alto valor agregado, debido a la especialización y tecnificación que exige el sector. Esto se traduce en salarios competitivos y oportunidades de desarrollo profesional en áreas como manufactura avanzada, ingeniería, investigación y desarrollo.

II. Distribución del Valor en la Industria Automotriz

La industria automotriz además de abarcar la producción y ensamblaje de vehículos, involucra una extensa cadena de valor compuesta por sectores clave como:

Manufactura: Representa cerca del 60 por ciento del total del valor agregado del sector y comprende la producción de autopartes, componentes y ensambles finales.

Logística y transporte: Constituyen aproximadamente el 15 por ciento de la cadena de valor, considerando las actividades de almacenamiento, distribución y exportación.

Desarrollo tecnológico e innovación: Representa alrededor del 10 por ciento, incluyendo investigación en electromovilidad, eficiencia energética y automatización.

Servicios de postventa y comercialización: Comprende el 15 por ciento restante, integrando la venta de unidades, financiamiento y mantenimiento.

III. Representaciones Empresariales del Sector Automotriz

Dado el peso estratégico de esta industria, existen diversas asociaciones que representan los intereses del sector:

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA): Representa a los fabricantes de vehículos ligeros en México.

Industria Nacional de Autopartes (INA): Agrupa a las empresas dedicadas a la manufactura de componentes y autopartes.

Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (Index): Representa a las empresas manufactureras de exportación, incluyendo plantas automotrices.

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA): Enfocada en la comercialización y distribución de vehículos nuevos y usados en el país.

Clústeres Automotrices Regionales: Grupos industriales que promueven la integración de proveedores locales en estados como Guanajuato, Nuevo León y Coahuila.

IV. Amenazas al Sector: Nearshoring y Medidas Proteccionistas

IV. 1. Impacto del Nearshoring en la Industria Nacional

El fenómeno del nearshoring ha generado oportunidades y riesgos para la industria automotriz en México. Si bien la relocalización de empresas extranjeras puede fortalecer la cadena de suministro, también existe el riesgo de que la introducción masiva de proveedores con menores costos laborales abarate artificialmente el mercado y desplace a fabricantes nacionales.

Esto podría traducirse en:

- Presión a la baja en los salarios del sector automotriz en México, afectando la calidad del empleo.

- Mayor dependencia de empresas extranjeras, reduciendo la participación de proveedores nacionales.

- Pérdida de inversión en manufactura local, si los insumos importados desplazan a la producción nacional.

Para mitigar estos efectos, esta Ley busca fomentar la integración de proveedores mexicanos en la cadena de valor automotriz, a través de incentivos estratégicos y programas de fomento.

IV. 2. Riesgo de Aranceles por parte de Estados Unidos

México ha atraído grandes inversiones extranjeras debido a su ubicación estratégica, costos laborales competitivos y acuerdos comerciales como el T-MEC, que facilita el comercio de productos manufacturados del sector automotriz.

El 80 por ciento de las exportaciones automotrices de México se dirigen a Estados Unidos, lo que expone a la industria a medidas proteccionistas. En años recientes, la amenaza de imponer aranceles del 25 por ciento a los vehículos y autopartes importados desde México ha generado incertidumbre en los inversionistas y ha puesto en riesgo la competitividad del sector.

Si estos aranceles se implementaran, los efectos podrían ser devastadores. Algunas de las consecuencias previsibles son:

- Caída en las exportaciones, reduciendo la producción y provocando cierres de plantas ensambladoras y proveedoras.

- Pérdida de empleos, afectando a cientos de miles de trabajadores en todo el país.
- Reducción de la inversión extranjera directa, desviando capitales hacia otros países con condiciones comerciales más estables.

Para enfrentar este riesgo, el objetivo de la presente Ley es establecer mecanismos de protección que incluyen un Mecanismo de Compensación ante Modificaciones Arancelarias, que garantizará estabilidad en los costos de producción y competitividad del sector.

V. La necesidad de una Ley General de Fomento, Protección y Desarrollo de la Industria Automotriz y su Cadena de Valor

Dado el impacto económico y social de la industria automotriz, resulta imprescindible contar con un marco normativo que garantice su fomento, protección y desarrollo. Actualmente, el sector opera bajo diversas disposiciones regulatorias dispersas, lo que limita la capacidad de generar una política pública integral para su fortalecimiento.

Esta Ley busca consolidar un esquema de desarrollo estructurado mediante:

1. Fomento a la inversión y la innovación, incentivando el crecimiento de la cadena de valor automotriz en México.
2. Protección frente a amenazas externas, estableciendo medidas para mitigar riesgos derivados de prácticas desleales, competencia desleal o cambios en el comercio internacional.
3. Desarrollo del talento y el empleo, asegurando la capacitación y la generación de oportunidades laborales en sectores de alto valor agregado.
4. Fortalecimiento de proveedores nacionales, promoviendo la integración de fabricantes mexicanos en la cadena de producción automotriz.
5. Sustentabilidad y electromovilidad, impulsando la transición hacia tecnologías limpias y eficientes.
6. La creación de este marco jurídico garantizará que México continúe siendo un actor clave en la industria automotriz global, asegurando el crecimiento sostenido del sector y protegiendo su impacto positivo en la economía nacional.

Por lo anteriormente expuesto los que suscriben junto con las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, sometemos a consideración de esta honorable asamblea el siguiente el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se expide la Ley General de Fomento, Protección y Desarrollo de la Industria Automotriz y su Cadena de Valor

Artículo Único. Se expide la Ley General de Fomento, Protección y Desarrollo de la Industria Automotriz y su Cadena de Valor, para quedar como sigue:

Ley General de Fomento, Protección y Desarrollo de la Industria Automotriz y su Cadena de Valor

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto fomentar, proteger y desarrollar la industria automotriz y su cadena de valor en México, garantizando su competitividad, sostenibilidad, sustentabilidad e integración en la economía nacional e internacional. Para tal efecto, se fundamenta en los artículos 25 y 73, fracciones XXIX-E y XXIX-F de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 2. Las disposiciones de esta Ley son aplicables en todo el territorio nacional y comprenden todas las actividades relacionadas con la industria automotriz, incluyendo la fabricación, ensamblaje, manufactura, proveeduría, investigación, comercialización y desarrollo e investigación tecnológicos.

Artículo 3. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Industria Automotriz: Conjunto de actividades económicas relacionadas con el diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de vehículos automotores y sus componentes.

II. Cadena de Valor Automotriz: Conjunto de procesos y actores que participan en la producción, proveeduría, manufactura, logística, importación, exportación, comercialización y distribución de bienes y servicios relacionados con la industria automotriz. Incluye proveedores de materias primas, fabricantes de autopartes, ensambladores, transportistas, distribuidores y empresas de postventa.

III. Innovación Tecnológica: Introducción de nuevas tecnologías o procesos de manufactura que contribuyan a la modernización y eficiencia del sector.

IV. Electromovilidad: Desarrollo y producción de vehículos con tecnologías de energía limpia.

V. Sustentabilidad: Desarrollo de actividades productivas que satisfacen las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades, asegurando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social.

VI. Innovación Tecnológica: Introducción de nuevos productos, procesos o mejoras significativas en los existentes, que aporten avances en eficiencia, calidad, seguridad o impacto ambiental en la industria automotriz.

Artículo 4. Son sujetos de esta Ley todas las personas físicas o morales que, de manera individual o colectiva, realicen actividades dentro del Marco de la ley, vinculadas con la industria automotriz y su cadena productiva y de proveeduría en territorio nacional, incluyendo:

I. Fabricantes de vehículos automotores.

II. Productores de autopartes y componentes.

III. Proveedores de servicios logísticos, tecnológicos y de innovación.

IV. Centros de investigación y desarrollo enfocados en la industria automotriz.

Capítulo II Planeación y Programación para el Fortalecimiento de la Industria Automotriz

Artículo 5. Las secretarías de Economía, Hacienda y Crédito Público, y Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación y de Trabajo y Previsión Social, elaborarán el Programa Especial para el Fomento de la Industria Automotriz, conforme lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley de Planeación.

El programa deberá elaborarse con un enfoque de prospectiva, por lo que deberá contener consideraciones y proyecciones de por lo menos veinte años, para efectos de inversiones, estímulos, y en general, las políticas públicas necesarias para el fortalecimiento de la industria automotriz.

Para su entrada en vigor, el Programa deberá contar con la aprobación del Consejo.

Artículo 6. Corresponderá a la Secretaría de Economía en coordinación la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación y las demás dependencias de la administración pública que considere en el ámbito de sus atribuciones, implementar las acciones que se deriven del Programa referido en el artículo anterior, para fomentar y fortalecer la industria automotriz, su desarrollo, crecimiento e inversión priorizando:

- I. Innovación tecnológica y digitalización.
- II. Electromovilidad y sustentabilidad ambiental.
- III. Integración de proveedores nacionales.
- IV. Desarrollo de clústeres industriales regionales.
- V. Facilidades y desregulación administrativa para las inversiones, diligencias y procesos de investigación entre inversores, fusiones o adquisiciones encaminadas a fortalecer la inversión y el nearshoring.

Artículo 7. Corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con las dependencias de la administración pública que considere, establecer y promover esquemas de apoyo fiscal y financiero para:

- I. Inversión en infraestructura productiva.
- II. Modernización tecnológica y capacitación de personal.
- III. Financiamiento preferencial para empresas que prioricen insumos nacionales.
- IV. Diseño y operación de instrumentos financieros que garanticen la estabilidad económica del sector ante factores externos como aranceles o crisis de suministro.
- V. La implementación de previsiones presupuestales necesarias para los mecanismos de fomento y protección del sector.
- VI. Establecer políticas de apoyo y protección aplicables a políticas arancelarias excesivos que afecten el sector y su cadena de valor.
- VII. Implementar programas temporales de acreditación de impuesto sobre la renta, contra pago de aranceles, en casos de incrementos excesivos;
- VIII. Considerar, establecer e implementar las previsiones presupuestales, operativas y reglamentarias para establecer fondos emergentes y generar programas temporales de apoyo financiero al sector para proteger la operación, inversiones y empleos en casos de contingencias en materia arancelaria que ponga en riesgo la estabilidad financiera y operativa del sector y sus cadenas de valor.

Artículo 7. Corresponde a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social en coordinación con las dependencias de la administración pública que corresponda, velar y vigilar por los derechos laborales de los trabajadores de la industria automotriz y su cadena de valor.

Capítulo III Consejo Nacional de la Industria Automotriz

Artículo 9. Se establece el Consejo Nacional de la Industria Automotriz como un órgano de vinculación, consulta y coordinación entre el sector automotriz y el Gobierno Federal.

Artículo 10. El Consejo estará conformado por:

- I. La persona titular de la Secretaría de Economía;
- II. La persona titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- III. La persona titular de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación;
- IV. La persona titular de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social;
- V. Un representante de cada una de las entidades federativas en los que la industria automotriz represente una de las actividades económicas preponderantes;

- VI. Un representante de las Comisiones Legislativas de Hacienda y Crédito Público, Economía, Trabajo y Previsión Social de la Cámara de Diputados y sus homólogos en el Senado de la República;
- VII. Un representante de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz;
- VIII. Un representante de la Industria Nacional de Autopartes;
- IX. Un representante del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación;
- X. Un representante de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, y
- XI. Tres representantes de instituciones académicas y centros de innovación, designados por la persona titular de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación.

Artículo 11. El Consejo será presidido por el titular de la Secretaría de Economía, y contará con una Secretaría Técnica encargada de la coordinación de los trabajos y la implementación de acuerdos.

El Consejo se reunirá de manera ordinaria cada tres meses y podrá sesionar de forma extraordinaria a solicitud de al menos la mitad más uno de sus integrantes.

Artículo 12. Son atribuciones del Consejo las siguientes:

- I. Aprobar el Programa Especial de la Industria Automotriz a que se refiere el artículo 5 de este ordenamiento.
- II. Proponer estrategias, políticas públicas, acciones y mecanismos, para el fortalecimiento y protección de la industria automotriz y su cadena de valor.
- III. Evaluar el impacto de las políticas gubernamentales en el sector y sugerir mejoras.
- IV. Fomentar la integración de proveedores nacionales en la cadena de valor.
- V. Promover la investigación, innovación y desarrollo tecnológico.
- VI. Actuar como órgano consultivo ante cambios en la política comercial y fiscal.
- VII. Promover, fomentar y difundir la cultura de la transparencia, el acceso a la información pública y la rendición de cuentas.
- VIII. Coordinar, coadyuvar e informar al poder legislativo federal en materia de transparencia, sobre resultados, acuerdos, diagnósticos de las políticas públicas, acciones, estrategias y mecanismos para el fortalecimiento y protección de la industria automotriz y su cadena de valor.

Artículo 13. Las personas titulares de las entidades federativas señaladas en el artículo 9 de esta Ley, dentro de sus facultades y atribuciones desarrollarán, impulsarán e implementarán en coordinación con las respectivas autoridades municipales, los acuerdos que determine el Consejo.

Artículo 14. El Congreso de la Unión y las legislaturas de las entidades federativas, dentro del marco de sus facultades y atribuciones, impulsarán adecuaciones normativas que deriven el cumplimiento de los acuerdos que determine el Consejo.

Transitorios

Primero. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Con independencia de lo dispuesto en el artículo 5 de la presente ley, la persona titular del Ejecutivo Federal deberá remitir al Consejo, en el plazo de diez días posteriores a la entrada en vigor de la presente ley, el "Programa Nacional de Ayuda Emergente para la Protección de los Empleos Directos e Indirectos de la Industria Automotriz". El Consejo

contará con cinco días naturales para emitir una opinión del Programa, e inmediatamente después, éste deberá ser publicado en el Diario Oficial de la Federación.

El Programa estará vigente hasta que el Gobierno Federal tenga la certeza jurídica de que otros países no impondrán aranceles por la exportación de productos de la industria automotriz fabricados en territorio nacional.

Para efectos de la consecución de los objetivos del Programa, durante su vigencia la Secretaría de Hacienda y Crédito Público suspenderá el cobro del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos.

Tercero. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Economía y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, coordinará la implementación de los programas, fondos y acciones que deriven de la implementación de esta Ley. La Secretaría de Hacienda deberá garantizar la suficiencia presupuestal para la ejecución de las estrategias de fomento, financiamiento y estabilización de costos en la industria automotriz, mientras que la Secretaría de Economía diseñará e instrumentará las políticas sectoriales correspondientes.

Cuarto. Las dependencias de la administración pública involucradas, deberán emitir en un plazo máximo de treinta días las disposiciones reglamentarias, administrativas y presupuestales necesarias para la implementación de la presente ley.

Quinto. Para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 9 de la presente Ley, el Consejo deberá instalarse en el plazo de cinco días posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

Los tres gobernadores que designe la persona titular del Ejecutivo, deberán ser emanados de tres partidos políticos distintos.

Los grupos parlamentarios de las Cámaras del Congreso de la Unión deberán designar a sus representantes ante el Consejo en la siguiente sesión ordinaria de la respectiva cámara o en su caso, de la Comisión Permanente.

Sexto. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá establecer los mecanismos de financiamiento y ajustes presupuestales para garantizar la operatividad de los esquemas de apoyo y fondos emergentes contemplados en esta Ley, asegurando su viabilidad en el corto, mediano y largo plazo.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de abril de 2025.

Diputados César Augusto Rendón García y Federico Döring Casar (rúbricas)