

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SE A ANALIZAR LA CONVENIENCIA, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE ESTABLECER LOS ARANCELES SUGERIDOS A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ PROVENIENTES DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA, PARA POSTERIORMENTE PROPONER AL EJECUTIVO FEDERAL LAS MODIFICACIONES ARANCELARIAS RESPECTIVAS, A CARGO DEL DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL SALIM ALLE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El que suscribe, Miguel Ángel Salim Alle, diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral I, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo por la que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía para que, en el ámbito de sus atribuciones legales, analice la conveniencia, viabilidad y oportunidad de establecer los aranceles sugeridos a las importaciones del sector automotriz provenientes de la República Popular China, para posteriormente proponer al Ejecutivo federal las modificaciones arancelarias respectivas.

Exposición de Motivos

I. Contexto

De acuerdo con el Anuario Estadístico 2024 de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (en adelante, AMDA) en 2023, a nivel mundial, se comercializaron 88 millones 525 mil 840 unidades de vehículos, de los cuales 34 por ciento fue vendido en China (30 millones 93 mil 698 unidades) 18 por ciento por Estados Unidos de América (16 millones 125 mil 139 unidades) casi 6 por ciento por India (5 millones 79 mil 765 unidades) 5 por ciento por Japón (4 millones 774 mil 721 unidades) y 3.5 por ciento por Alemania; cabe señalar que México ocupa el lugar 12 a nivel mundial.

Los vehículos a que se hace referencia se dividen en los seis segmentos siguientes:

- Usos múltiples
- Camiones ligeros
- Subcompactos
- De lujo
- Compactos
- Deportivos

Atendiendo a esta clasificación, la participación de cada segmento en las ventas mundiales es la siguiente:

- 55.4% Usos múltiples;
- 11% Compactos;
- 13.5% Subcompactos;
- 6.3% Camiones ligeros; y
- 13.4%; De lujo;
- 0.3% Deportivos.

Tratándose del mercado mexicano, la AMDA señala que la comercialización de vehículos nuevos genera 163 mil empleos de manera directa y permitió recaudar 22 mil 150 millones de pesos por concepto de Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, en 2023.

En México, la venta de vehículos ligeros alcanzó 1 millón 363 mil 719 unidades, de las cuales 39 por ciento corresponde al segmento de usos múltiples; 20.5 por ciento a subcompactos; 20 por ciento a compactos y 17 por ciento a camiones ligeros, mientras que en los segmentos de vehículos de lujo y deportivos fue de 2.5 y de 0.5 por ciento, respectivamente.

Del total de vehículos señalados anteriormente, 66.5 por ciento es de origen importado (906 mil 220 unidades) y 33.5 por ciento de origen nacional (457 mil 499 unidades), tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1. Ventas de unidades por país de origen en México en 2023.

País de origen	Unidades totales	Porcentaje
México	457,499	33.5%
China	275,888	20.2%
Brasil	120,727	8.8%
Estados Unidos de América	107,028	7.8%
Resto del mundo	98,556	7.2%
Japón	82,263	6.0%
India	76,552	5.6%
Tailandia	59,933	4.3%
Indonesia	33,064	2.4%
Alemania	26,968	1.9%
España	25,785	1.8%

Fuente: Elaboración propia con datos AMDA.

En este sentido, considerando las cifras disponibles al cierre de 2023, **podemos observar que poco más de una quinta parte del mercado mexicano está dominado por vehículos cuyo origen es de China.** Esta situación contrasta con los datos de diez años atrás (2013) en que principalmente se importaban unidades de los Estados Unidos de América.

Tabla 2. Ventas de unidades por país de origen en México en 2013.

País de origen	Unidades totales	Porcentaje
México	524,286	49.2%
Estados Unidos de América	139,109	13.0%
Resto del mundo	126,496	11.8%
Japón	84,726	7.9%
Brasil	53,647	5.0%
India	51,201	4.8%
España	31,462	2.9%
Alemania	31,074	2.9%
Tailandia	18,224	1.7%
Indonesia	4,873	0.4%
China	0	0.0%

Fuente: Elaboración propia con datos AMDA.

A principios de enero de 2025, el periódico *El Economista* reportó que China redujo su ritmo de crecimiento en la comercialización de vehículos importados en México, principalmente por los reclamos de los clientes en cuanto a satisfacción con las marcas, pero también en virtud de las tensiones comerciales entre Estados Unidos de América y China.

En dicha nota incluso se refirió que el secretario de Economía, Marcelo Ebrard, manifestó en su participación en el “Seminario de perspectivas económicas 2025” organizado por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, que la marca que más vehículos importaba desde China hacia México era General Motors.

También se menciona en dicha nota que desde 2018 la marca que más vehículos ensamblados en China vende en territorio mexicano es General Motors, a través de la sustitución de productos mexicanos por chinos; por ejemplo, las marcas Aveo y Ónix que originalmente se ensamblaban en México comenzaron a importarse desde China; de la misma manera, se dejó de comercializar la marca Trax como SUV producida en México para dar paso a las marcas Groove y Captiva, también chinas, todos los cuales son producidos por SAIC Motors.

Aunado a ello, a nuestro país han llegado muchas marcas chinas, tales como MG Motor, Chirey, Omoda, Changan, Great Wall Motor, Jetour, BYD, Geely, Zeekr, GAC, Bestune o Dongfeng.

II. Panorama internacional

Desde diciembre de 2024, el periódico New York Times reportó que no existía duda de que los fabricantes de automóviles chinos quisieran utilizar a México como una rampa de acceso a Estados Unidos de América y que, inicialmente “las plantas servirían a América Latina, como parte de una campaña de los fabricantes chinos de automóviles para erosionar el dominio de los fabricantes japoneses, estadounidenses y europeos en lugares como Brasil y Tailandia”.

En este sentido debe considerarse que, en mayo de 2024, durante la administración del presidente Joseph R. Biden, el representante comercial de Estados Unidos de América (USTR por sus siglas en inglés) publicó un comunicado en el que consideró que China incurría en prácticas comerciales desleales relacionadas con transferencia forzada de tecnología, propiedad intelectual y subsidios industriales, por lo que se anunció que se incrementarían los aranceles a diversos productos chinos, entre ellos, de 25 por ciento a 100 por ciento el arancel aplicable a los vehículos eléctricos, mientras que el arancel aplicable a las baterías de iones de litio para vehículos eléctricos aumentaría de 7.5 a 25 por ciento y las baterías de iones de litio que no son para vehículos eléctricos aumentaría de 7.5 a 25 por ciento para aplicarse en 2026; de igual manera se incrementaría el arancel sobre las partes de baterías de 7.5 a 25 por ciento.

El 13 de septiembre de 2024, antes de la elección de noviembre en la que triunfó Donald J. Trump, el gobierno de los Estados Unidos de América informó que el USTR había finalizado la revisión a los aranceles aplicables a los productos chinos confirmándose la aplicación del arancel de 100 por ciento a vehículos eléctricos chinos y de 25 por ciento al acero y aluminio, entre otros.

Aun siendo candidato presidencial, el 24 de septiembre de 2024, en un evento de campaña en Georgia, Donald J. Trump prometió que evitaría que las empresas estadounidenses trasladaran sus operaciones al extranjero y que buscaría que Estados Unidos de América pudieran quedarse con las fábricas y empleos de otros países mediante la imposición de aranceles significativos para impulsar la manufactura automotriz. Añadió que, de ser elegido, impondría un arancel de 100 por ciento a los automóviles importados desde México, incluyendo aquellos producidos por fabricantes chinos en territorio mexicano.

El 1 de febrero de 2025, el presidente Donald J. Trump estableció un arancel adicional de 25 por ciento en las importaciones procedentes de Canadá, México y China, considerando que estos países debían comprometerse a detener la inmigración ilegal y parar el tráfico de drogas como el fentanilo.

El 2 de abril de 2025, el presidente Donald J. Trump hizo público el incremento e imposición de aranceles a sus socios comerciales en todo el mundo; en la hoja informativa preparada por la Casa Blanca se señaló como “regla de oro” que el acceso al mercado estadounidense debía considerarse como un privilegio y no como un derecho.

En ese acto, se anunció la imposición de un arancel de 46 por ciento para los productos de importación de Vietnam; 34 por ciento a los productos de China; 32 por ciento en el caso de Taiwán; 30 por ciento para Pakistán; 27 por ciento para la India; 20 por ciento para la Unión Europea; 18 por ciento para Filipinas, entre otros.

En virtud del Tratado México-Estados Unidos-Canadá (en adelante, T-MEC) ni a Canadá ni a México le fueron impuestos estos aranceles llamados “recíprocos”, incluso, los productos que cumplan con las reglas de origen del T-MEC no estarían sujetos a ningún arancel. No obstante, dado que el presidente Trump también confirmó la imposición de gravámenes de

25 por ciento a los automóviles y autopartes fabricados en el extranjero, así como al acero y aluminio, esos aranceles sí serían aplicables para México.

Hay que recordar que esos últimos aranceles de 25 por ciento están relacionados con el tráfico de fentanilo y los temas de migración que Estados Unidos de América considera que están pendientes y que, en el caso de que se resuelvan esos temas, se enfrentarían a un arancel disminuido del 12 por ciento.

Aunado a lo anterior, para el caso del arancel de 25 por ciento sobre automóviles y autopartes hay que considerar que, de acuerdo con datos de la AMDA, un automóvil exportado desde México tiene en promedio un contenido de valor estadounidense de 40 por ciento, lo que implicaría pagar un arancel de 15 por ciento.

Cabe destacar que, de acuerdo con el análisis “México frente al nuevo panorama arancelario” elaborado por Econosignal de Deloitte, 40 por ciento de las importaciones de autopartes que realizan los Estados Unidos de América proviene de México, así como 75 por ciento de las importaciones de vehículos de carga y 21 por ciento de los vehículos de pasajeros.

Desde el lado mexicano, las exportaciones de autopartes, camiones y vehículos representan una tercera parte del total de las exportaciones mexicanas a los Estados Unidos de América; en el documento mencionado, se señala que 99 por ciento de camiones, autobuses y vehículos diversos se exporta en cumplimiento a las reglas de origen del T-MEC; mientras que en el caso de los vehículos de pasajeros es 82.5 por ciento y de 65.2 por ciento en las autopartes.

Ahora bien, cuando se analiza a detalle el valor agregado en México en la industria automotriz, se observa lo siguiente:

Tabla 3. Principales 3 países de donde se importa el valor agregado en México

Producto	Porcentaje de importación	Principales países de donde se importa
Autopartes	63%	<ul style="list-style-type: none">• EE. UU. (53.4%)• China (12.4%)• Alemania (7.8%)
Camiones, autobuses y vehículos diversos	49%	<ul style="list-style-type: none">• China (52.7%)• EE. UU. (37.3%)• Alemania (5.7%)
Vehículos de pasajeros	49%	<ul style="list-style-type: none">• China (26.0%)• EE. UU. (25.4%)• Japón (11.1%)

Fuente: Econosignal, 2025.

III. Justificación de la propuesta

Los datos presentados reflejan una transformación significativa en la estructura del mercado automotriz mexicano, donde la penetración de vehículos de origen chino ha escalado de manera acelerada, afectando la participación de productos fabricados en

México y poniendo en riesgo la sostenibilidad de miles de empleos nacionales, así como la recaudación fiscal asociada.

La estrategia de las armadoras chinas de utilizar a México como plataforma de acceso al mercado norteamericano, combinada con subsidios industriales y prácticas comerciales consideradas desleales, genera distorsiones que impactan negativamente a la cadena de valor automotriz mexicana. Además, la sustitución de modelos ensamblados localmente por versiones importadas desde China no sólo desplaza la producción interna, sino que compromete la competitividad de la industria nacional frente a productos cuyo precio no refleja condiciones de mercado equitativas.

En este contexto, y considerando que países como Estados Unidos ya han adoptado medidas similares bajo argumentos de seguridad económica y prácticas desleales, resulta oportuno que México evalúe mecanismos defensivos –como la imposición de aranceles– que no sólo compensen las distorsiones derivadas del comercio con China, sino que también contribuyan a preservar el empleo, el contenido nacional y la soberanía industrial.

La adopción de aranceles específicos a vehículos importados de China debe entenderse no como una medida proteccionista, sino como una herramienta legítima de política comercial para restablecer condiciones de competencia justa, alinear incentivos de inversión local y asegurar que México siga siendo un actor estratégico en la industria automotriz regional bajo el marco del T-MEC.

Esta propuesta se alinea con los objetivos del “Plan México”, que establece como prioridades nacionales la sustitución de importaciones industriales, el aumento del contenido nacional en sectores estratégicos como el automotriz, y el fortalecimiento del mercado interno; además, el Plan México traza metas específicas para que los autos más vendidos en el país sean producidos en México, incluyendo el desarrollo de modelos eléctricos como el vehículo Olinia.

Aunado a lo anterior, también debe considerarse que México no tiene actualmente un tratado de libre comercio con China y que, en tal virtud, en el documento “Plan México. Fortaleciendo la economía y el bienestar” que fue dado a conocer por la Presidenta Claudia Sheinbaum en la conferencia de prensa del 3 de abril de 2025, claramente se señala que se debe buscar el fortalecimiento del mercado interno, así como aumentar la producción nacional **y disminuir las importaciones de países con los que no tenemos tratado**, tal como se muestra en la siguiente imagen:

- 1 Fortalecimiento del mercado interno y el salario
- 2 Aumentar la soberanía alimentaria
- 3 Aumentar la soberanía energética
- 4 Aumentar la producción nacional y disminuir importaciones de países con los que no tenemos tratado
- 5 Fortalecer los Programas de Bienestar

A mayor abundamiento, en dicho documento claramente se señala que se busca fortalecer y ampliar la fabricación nacional para el mercado interno de vehículos, robusteciendo innovación, investigación y desarrollo, así como eficiencia energética, para lo cual **se busca aumentar en 10 por ciento la producción en México para el consumo nacional y elevar en 15 por ciento el contenido nacional de toda la cadena.**

6 Fortalecer y ampliar la fabricación nacional para el mercado interno de vehículos, robusteciendo innovación, investigación y desarrollo, así como eficiencia energética

Gobierno de México

Que los autos **más vendidos** en México **sean producidos** en México.

- Aumentar en **10%** la producción en México para consumo nacional.
- Elevar **15%** el contenido nacional en toda la cadena.

Decreto 16 de mayo

Olinia

2027	inicio de producción
2027	10,000 unidades producidas
2028	25,000 unidades producidas

Dado que el documento ‘Plan México. Fortaleciendo la economía y el bienestar’ expresa como objetivo que los autos más vendidos en México sean producidos localmente, la imposición de aranceles a vehículos importados desde China es una medida congruente y necesaria para lograr dicho propósito.

En este sentido, la propuesta de imposición de aranceles a los automóviles de origen chino no solo responde a una lógica de defensa económica, sino que es coherente con una visión de desarrollo productivo soberano, con innovación nacional, mayor integración regional y beneficios directos para el empleo y la economía mexicana.

En tal virtud, considerando que Estados Unidos de América estableció un arancel del 25 por ciento a todos los vehículos y autopartes importados dentro de los cuales se consideran las exportaciones mexicanas relacionada con la industria automotriz, se considera óptimo que México imponga los aranceles siguientes a los productos provenientes de la República Popular China:

- De 25 por ciento tratándose de autos completos totalmente fabricados en China;
- Del 25 por ciento tratándose de baterías de ion-litio y de componentes de alto valor;
- De 15 a 20 por ciento tratándose de autopartes básicas con producción nacional existente; y
- De 5 a 10 por ciento tratándose de autopartes sin sustituto nacional o esenciales para la producción automotriz.

Para tales efectos, es importante señalar que de acuerdo con el artículo 3o., fracción I y 5o., fracción I, de la Ley de Comercio Exterior, es facultad de la Secretaría de Economía estudiar, proyectar y proponer al Ejecutivo Federal modificaciones arancelarias, y que, conforme lo establece el segundo párrafo del artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 4o., fracción I, de la Ley de Comercio Exterior, corresponderá al Ejecutivo federal crear o aumentar aranceles.

Por tal motivo, pongo a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo con el objetivo de exhortar respetuosamente a la Secretaría de Economía que, con la intención de estudiar, proyectar y proponer al Ejecutivo Federal las modificaciones arancelarias, pueda analizar la conveniencia, viabilidad y oportunidad de establecer aranceles a las importaciones del sector automotriz provenientes de la República Popular China.

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía para que, en el ámbito de sus atribuciones legales, analice la conveniencia, viabilidad y oportunidad de establecer los aranceles sugeridos a las importaciones del sector automotriz provenientes de la República Popular China, para posteriormente proponer al Ejecutivo federal las modificaciones arancelarias respectivas.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de abril de 2025.

Diputado Miguel Ángel Salim Alle (rúbrica)

Sil