

# PUNTOS DE REFERENCIA

CENTRO DE ESTUDIOS PUBLICOS

Número 13

Noviembre 1987

## PROPOSICIONES DE CAMBIO EN EL ESTATUTO AUTOMOTRIZ

- Proyecciones econométricas del mercado automotriz permiten estimar que de mantenerse el actual Estatuto se venderán 20.547 autos en 1987 y luego 38.000 automóviles en promedio durante 1988 - 1991. Se gastarán US\$ 71 millones durante 1987 y después 182 MMUS\$ en promedio para los siguientes años.
- Las normas de la legislación vigente implican un subsidio a las dos empresas armadoras nacionales por US\$ 7,6 millones en promedio durante 1987 - 1991. Esto lleva a una pérdida para la sociedad de US\$ 1,5 millón en promedio. Los subsidios y por ende el costo social involucrado desaparecen en 1996.
- Eliminar el principal impuesto al consumo de vehículos, el Impuesto a la Cilindrada, permitiría vender 23.000 autos más que con las actuales disposiciones legales durante 1987. Para 1988 - 91 en promedio se consumirán 4.800 autos.  
El mayor gasto en dinero alcanza a US\$ 159 millones en 1987 y a US\$ 24,5 millones en promedio (1988 - 1991).  
La presencia de este impuesto implica una pérdida social de US\$ 5,13 millones en promedio durante 1987 - 1991.
- La ley prohíbe la internación de vehículos usados. En caso de permitirse esto último, el parque automotriz aumentaría en 34.200 unidades para el primer año de aplicación y en 21.460 en promedio anual entre los 4 años siguientes por sobre lo estimado sin la medida. Esto va acompañado de una mayor recaudación y de un más grande gasto en divisas.  
Se requiere de US\$ MM 130 adicionales el primer año y US\$ MM 23 promedio anual para los siguientes.

PUNTOS DE REFERENCIA es editado por el Centro de Estudios Públicos. Cada artículo es responsabilidad de su autor y no refleja necesariamente la opinión del CEP. Esta institución es una fundación de Derecho Privado, sin fines de lucro, cuyo objetivo es el análisis y difusión de los valores, principios e instituciones que sirven de base a una sociedad libre.

1 El sector automotriz ha sufrido un tratamiento especial respecto de los demás sectores por muchos años. Luego de numerosos cambios el Estatuto hoy vigente fue promulgado en 1985 y modificado un año después. El nuevo Estatuto tiende a eliminar gradualmente el trato preferencial hacia el sector.

2 El Estatuto vigente contempla:

a La importación de autos nuevos y la importación de piezas quedan sujetas al arancel común de 20%. Cualquier variación del régimen arancelario afectará al sector automotriz como a cualquier sector transable.

b Existen dos impuestos al consumo. El "impuesto a la Cilindrada", cuya tasa crece con el tamaño del motor del vehículo, y el impuesto adicional. Este último alcanza a un 85% del valor aduanero que exceda de US\$ 8.000.

3 Respecto de la producción nacional:

a Los autos considerados armados en el país, esto es, cuyo porcentaje de integración nacional es a lo menos 13%, tienen derecho a un crédito tributario decreciente hasta 1996. El crédito es originado tanto por la exportación como por la utilización en la producción nacional de componentes chilenos.

b Las empresas nacionales gozan de rebajas en los impuestos al consumo según una escala que decrece hasta desaparecer en 1996.

4 Todas las estimaciones son econométricas, utilizando el conocido enfoque de flujo de servicios. Para ello construimos una oferta y una demanda considerando datos de 1964 a 1986.

Supusimos que el PGB crece un 5% en 1987 y un 4% en los años siguientes.

A su vez, el precio de los autos se estima que será un 12% mayor para 1987 y un 10% para los años siguientes, ambas cifras respecto de 1986. Las proyecciones abarcan el período 1987 - 1997. Finalmente, todas las cifras monetarias son a diciembre de 1986\*.

5 Consistente con el estatuto descrito en los puntos anteriores, proyectamos las importaciones, la producción nacional, el gasto en divisas y el parque automotriz resultante (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1  
Proyecciones del Sector Automotriz

Año	Ventas (Imp.+ PN.)	Importaciones	Producción Nacional	Gasto en Dólares US\$ de 1986	Parque Automotriz Unidades Efectivas
1987	20.547	13.826	6.721	71.537.088	600.707
1988	42.735	36.994	5.791	188.969.560	631.427
1989	37.106	32.309	4.797	165.260.535	655.905
1990	39.663	35.222	4.441	180.160.530	682.450
1991	42.389	38.109	4.280	194.927.535	711.190

6 Calculamos que los subsidios a la producción nacional alcanzan en promedio a US\$ MM 7,6 para el período 1987 - 1991. Este subsidio significa que se producen internamente unidades cuyo costo en recursos supera con creces el costo de importarlas. Esta pérdida social es en promedio de MM US\$ 1,5 para los mismos años. (Ver Cuadro N° 2).

7 Los consumidores tienen una pérdida en bienestar al consumir menos autos y a mayores precios producto de la existencia del impuesto a la cilindrada. Parte de esta pérdida es compensada por la recaudación tributaria. El resto es

\* Para el detalle de la metodología y las proyecciones ver CEP 1987, Documento de Trabajo N° 91, Braun y Fontaine: "Proposiciones de Cambio en el Estatuto Automotriz".

un costo neto para la sociedad, por la suma de US\$ MM 5,13 como promedio para 1987 - 1991. (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2

Gastos Sociales del Estatuto

Año	Subsidio a la Producción Nacional US\$ ' 86	Costo Social Subsidio Producción Nacional	Costo Social Impuesto a la Cilindrada
1987	15.051.276	3.637.970	14.797.769
1988	10.367.333	2.193.951	3.142.067
1989	5.398.063	819.781	2.742.361
1990	4.164.547	516.137	2.947.746
1991	3.209.709	352.433	3.153.934

8 La ley prohíbe la importación de autos usados. Estudiamos la posibilidad de derogar esta disposición suponiendo que la modificación al Estatuto se pone en práctica en 1987. Aun cuando la ley prohíbe esta transacción, establece que para el cálculo de los impuestos de internación se toma como valor aduanero el precio del vehículo nuevo depreciado en un 10% por año de uso. Esto implica un valor aduanero mayor que el costo verdadero del vehículo en el extranjero. La alternativa de tomar el costo real como valor aduanero genera un gasto en dólares tan grande que hemos preferido describir sólo la primera alternativa<sup>1</sup>.

9 Como consecuencia de la posibilidad de importar autos, los precios de los vehículos usados descenderán a niveles compatibles con los internacionales. Hemos estimado que los actuales dueños transferirán alrededor de US\$ 80 millones a los nuevos propietarios.

1 Para un análisis más detallado de ambos casos ver "J. Braun y B. Fontaine", op. cit.

10 Definimos 3 escenarios para establecer el grado de sustitución entre los autos nuevos y usados.

El primer escenario considera que el 50% de los autos vendidos son usados y el otro cincuenta nuevos.

En este caso, el parque automotriz se incrementa en 20.000 autos en promedio más que si se mantiene el Estatuto tal cual. Esto va acompañado de un mayor gasto en divisas de US\$ 40 millones (promedio 1987 - 1991).

11 El caso medio está representado por un 70% de autos nuevos y 30% de autos usados. El promedio de aumento en el número de vehículos en circulación alcanza a 10.000 autos nuevos y usados. El mayor gasto en dólares suma 44 millones de US\$ también en promedio.

12 El último escenario considerado estima que el 90% de los autos vendidos serán nuevos. Habría entonces en promedio 4.000 autos por año sobre lo estimado sin la medida. Sería necesario financiar US\$ 35 millones en promedio adicional en importaciones.

13 El Cuadro N° 3 compara el efecto durante los dos primeros años de eliminar el impuesto a la cilindrada versus permitir la importación de autos usados.

Resulta claro que si el objetivo es aumentar el número de vehículos en el país es más barato en término de divisas y de recaudación tributaria permitir la importación de autos usados.

El escollo más fuerte a la aplicabilidad de eliminar la prohibición radica en la restricción de divisas para financiar importaciones. Una alternativa viable sería aumentar los impuestos a los autos nuevos. Eso forzaría a una mayor sustitución de autos nuevos por usados y frenaría el gasto

en dólares. No perjudicaría el objetivo de tener más autos a disposición de los chilenos.

Cuadro N° 3

Años 1987 - 1988

	Aumento Parque Automotriz (Unidades Efectivas) (2)	Gasto en M US\$ 1986	Recaudación Miles (US\$ de 1986)
Situación actual	8.707	30.720	71.537
Situación sin impuesto a la cilindrada	32.437	35.276	230.594
Situación importando autos usados (autos usados son 50% de las ventas)	54.244	46.281	220.338
Situación importando autos usados (autos usados son 10% de las ventas)	32.763	32.861	182.196

2 Neto de depreciación.

14 El presente estudio subestima el gasto que para el país significa eliminar las restricciones a importar autos usados. Esto último ya que no considera el mayor consumo de combustible, el riesgo que sufre el consumidor ante la posibilidad de que el auto usado esté malo, el mayor gasto en repuestos, carreteras, calles, etc. Un mayor parque automotriz puede generar agudos problemas de tránsito y de contaminación, lo que implica costos sociales.

Se debe tener presente que nuestras estimaciones proponen abrir el debate sobre el tema. Nuestras cifras buscan indicar los órdenes de magnitud

# PUNTOS DE REFERENCIA

CENTRO DE ESTUDIOS PÚBLICOS

7

involucrados en el problema.

Número 14  
Diciembre 1987

15 Los cuantiosos beneficios de la medida en consideración se concentran en los sectores medio y bajo que no han tenido acceso a los vehículos. En todo caso, se produce un aumento general en el bienestar social además de la progresividad de la medida.

Los Fondos de Pensiones han crecido aceleradamente, alcanzando el año 1986 una cifra del orden de los US\$ 2.378 millones, un 12,5% del PDB. Entre 1987 y el año 2.000 habrá que cubrir un déficit de pensiones previsionales, un volumen anual promedio de US\$ 430 millones.

JUAN BRAUN LLONA\*  
BERNARDO FONTAINE TALAVERA\*

A futuro se espera una importante demanda por instrumentos financieros de parte de las AFP. La normativa actual e importantes restricciones de oferta se traducen en un espacio de posibilidades de inversión reducido, de forma tal que en 5 años se espera el aumento de agotamiento de los límites a la inversión.

La autoridad y el sector privado deben destinar importantes esfuerzos para asegurar el suministro de papeles elegibles por al menos otros 30 años, momento en el que se espera que los fondos estabilicen su crecimiento. De esta forma urge aumentar las posibilidades de inversión de los Fondos de Pensiones. Para lograrlo se pueden "securitizar" los activos reales de la economía, aumentar el porcentaje accionario de cada empresa y de cada emisión de bonos que puede ser adquirido por una AFP, elevar el número de empresas admisibles como emisores de títulos e introducir nuevos instrumentos en el mercado de capitales.

La expansión de las posibilidades de inversión tiene costos asociados a la menor liquidez, dificultad de valoración y control de los nuevos instrumentos financieros, pero de otra manera será difícil velar por los retornos de los recursos de los afiliados que permitan pensiones satisfactorias.

\* Estudiantes de 5° año Facultad de Economía de la Universidad Católica.