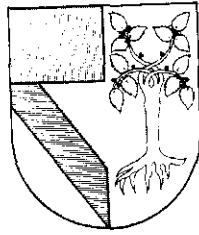


308908

4
2ed.



UNIVERSIDAD PANAMERICANA

ESCUELA DE CONTADURÍA

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**"DICTÁMEN DE VALOR AGREGADO NACIONAL
DE LA INDUSTRIA TERMINAL AUTOMOTRIZ"**

TRABAJO QUE COMO RESULTADO DEL SEMINARIO
DE INVESTIGACION PRESENTA COMO TESIS

GERARDO LAMBERTO CABRIADA ARZOLA

PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN CONTADURÍA

**C.P. ROSALINDA FLORES GARCÍA
DIRECTOR DE LA TESIS**

MÉXICO, D.F. A 21 DE NOVIEMBRE DE 1998



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

INTRODUCCION

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

1.1 Antecedentes del Valor Agregado Nacional en México	1
1.1.1 Decreto del 16 de junio de 1977	2
1.1.2 Decreto del 15 de septiembre de 1983	22
1.2 El Cálculo del Valor Agregado Nacional como requisito legal por parte de las autoridades nacionales	48
1.3 Empresas que requieren cálculo de Valor Agregado Nacional	56
1.4 Papel del Contador Público en el cálculo del Valor Agregado Nacional	58

CAPÍTULO 2 EL VALOR AGREGADO NACIONAL DE LA INDUSTRIA TERMINAL AUTOMOTRIZ

2.1 Determinación del Valor Agregado Nacional	60
2.2 Requisitos mínimos para a Industria Terminal Automotriz en materia del Valor Agregado Nacional	65
2.3 Caso práctico	67
2.3.1. Introducción	67
2.3.2. Desarrollo	68
2.4 Efectos y repercusiones	70

CAPÍTULO 3 SALDO EN BALANZA COMERCIAL

3.1 Generalidades	76
3.2 Cálculo del Saldo en Balanza Comercial	79
3.3 Caso Práctico	85

3.4 Efectos y Repercusiones	88
CAPITULO 4 DICTAMEN DE VALOR AGREGADO NACIONAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	
4.1 Generalidades de los dictámenes (Boletín 4040 N.A.G.A.)	91
4.2 Caso Práctico	93
CONCLUSIONES	105
BIBLIOGRAFÍA	107

INTRODUCCIÓN

La presente tesis, pretende hacer una semblanza de la aplicación del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1989 y que posteriormente fuera reformado y adicionado de acuerdo a lo establecido en el Diario Oficial de la Federación del 31 de mayo de 1995. Con esta publicación, el gobierno federal a través de las secretarías de Comercio y Fomento Industrial y de Hacienda y Crédito Público, pretende hacer más productiva la industria automotriz, al mismo tiempo que se inicia un proceso de apertura comercial a los mercados internacionales.

Toda la información que se genera de las obligaciones estipuladas en dicho decreto, es de carácter contable, además de que existen lineamientos que señalan a los Contadores Públicos, como los únicos autorizados para la realización de determinados procedimientos.

A continuación se presentará una explicación de los lineamientos principales del Decreto en cuestión, además de expresar algunos puntos que se observan en la práctica profesional. En vista de que la terminología es en cierto punto especializada, se presentarán ejemplos para poder mostrar de una manera sencilla, la mecánica de los cálculos aquí expuestos.

1.- GENERALIDADES

1.1 ANTECEDENTES DEL VALOR AGREGADO NACIONAL EN MÉXICO.

A partir del 23 de agosto de 1962, se instrumentó una política en México con la cual se deseaba cumplir con los objetivos de reducir el déficit comercial externo, sustituyendo importaciones, además de estimular el establecimiento de nuevas empresas mexicanas de autopartes. Para este efecto se emitió un decreto por el Ejecutivo Federal, en el cual se exigía a las empresas terminales de automóviles un 60% de integración nacional de costo directo de fabricación. Además de lo anterior se les prohibió la importación de motores ensamblados y conjuntos mecánicos para el ensamble de vehículos. Paralelamente a estos lineamientos se inició el proceso de sustitución de importaciones con lo cual se llegaba a una de las metas de la política económica de esos tiempos, que consistía en el establecimiento de nuevas empresas en el país para fabricar partes automotrices y así cumplir con el 60% de integración nacional en los vehículos producidos en México.

El decreto de 1962 se mantuvo vigente durante 10 años hasta que el 23 de octubre de 1972 se publicó otro decreto por el cual se establecía la obligación de cumplir con un Grado de Integración Nacional (GIN) mínimo. Este decreto contemplaba los siguientes objetivos:

- * Desarrollar la Industria Automotriz.
- * Aumentar la exportaciones y reducir las importaciones de productos automotrices.

- * Fortalecer la participación mayoritaria de capital mexicano en la industria de autopartes.

Este nuevo decreto complementó al anterior con nuevos instrumentos para fomento de la industria automotriz como a continuación se enlistan:

- * La incorporación obligatoria de componentes nacionales con precios no mayores al 25% del precio internacional.
- * Producción de motores en México, con el compromiso de exportar el 60% de la producción total.
- * Establecimiento del requisito de compensación de divisas creciente.
- * Obligación de que la Industria Nacional de Autopartes deba ser mayoritariamente de capital nacional.
- * Creación de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, misma que más adelante, dentro de este trabajo, se explicará.

Cinco años después de este decreto se publicó uno nuevo el 16 de junio de 1977, que continuó la misma tendencia de las publicaciones oficiales que le anteceden. A continuación se presenta dicho decreto:

1.1.1 DECRETO DEL 16 DE JUNIO DE 1977.

“Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

JOSÉ LÓPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el

artículo 89 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 1o., 8o., 13 y 17 de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 5o. y 12 de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera; 21, 31 fracción IV, 32 fracciones I, XVII y XVIII, 33 fracciones X, XII y XX, 34 fracciones I, II, IV, V, VI y VII y 36 fracción XXIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o. fracción XVII inciso 5) subinciso E) y 2o. fracción II de la Ley de Ingresos de la Federación; 14 del Presupuesto de Egresos de la Federación, y 1o. y 3o. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 Constitucional y

CONSIDERANDO

Que durante los últimos 15 años se ha seguido una política de protección, fomento y estímulo de la industria automotriz y que ésta ha alcanzado, en términos generales, los niveles de desarrollo que se fijaron en las disposiciones hasta hoy vigentes.

Que es necesario logra en esta industria niveles internacionales de productividad, para consolidar los logros alcanzados.

Que se requiere que las empresas de la industria automotriz racionalicen el uso de divisas de acuerdo con la prioridad de esta rama industrial y las exportaciones que realicen.

Que es necesario que esta industria se convierta a mediano plazo en generadora neta de divisas, con el fin de contribuir al equilibrio de la balanza de pagos del país.

Que el grado de integración nacional de los vehículos se ha visto afectado por el cambio de paridad de nuestra moneda.

Que es indispensable aprovechar nuestro mercado interno y las máximas posibilidades para fabricar artículos manufacturados y así generar mayor empleo.

Que en la zona fronteriza y en el perímetro y zonas libres del país se acentúa la necesidad de sustituir importaciones por bienes fabricados localmente, con los beneficios económicos de ocupación de recursos humanos y materiales de la nación.

Que es necesario racionalizar, aún más, la fabricación de automóviles, camiones y tractores agrícolas, para aprovechar eficientemente nuestros recursos y aumentar la productividad de esta rama.

Que es necesario reconocer, apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados por las empresas mayoritariamente mexicanas.

Que es conveniente dictar las disposiciones que aprovechen las coyunturas nacionales e internacionales, previendo el sano desarrollo de las actividades industriales y de la economía en su conjunto, he tenido a bien expedir el siguiente.

**DECRETO PARA EL FOMENTO DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ**

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1o. El presente Decreto tiene por objeto fomentar la industria automotriz nacional para acelerar su crecimiento, consolidar los avances logrados y convertirla a mediano plazo en generadora neta de divisas.

ARTÍCULO 2o. Para los efectos de este Decreto, se entenderá:

I. Por automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas;

II. Por camión, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas;

III. Por tractocamión, el vehículo automotor de 2 ó 3 ejes, destinado al transporte de efectos mediante el arrastre en un remolque, plataforma o cualquier otro tipo de carrocería;

IV. Por autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada, destinado al transporte de más de 10 personas;

V. Por tractor agrícola, el vehículo automotor empleado en faenas agrícolas;

VI. Por industria terminal, los fabricantes nacionales de automóviles, camiones, tractocamiones, autobuses integrales o tractores, que realizan el ensamble final de estos vehículos utilizando componentes de producción nacional, tanto propios como de la industria de autopartes, complementados con componentes de importación.

VII. Por industria de autopartes, los fabricantes nacionales de componentes y sus partes que se utilicen en el ensamble de vehículos o en el mercado de repuesto, así como los fabricantes nacionales de remolques, plataformas o cualquier otro tipo de carrocería;

VIII. Por componentes automotrices, las partes o conjuntos integrantes de un vehículo automotor, sean éstos de producción nacional o importados;

IX. Por presupuesto de divisas, el monto anual de las mismas que podrán ejercer las empresas de la industria terminal para la importación de material de ensamble y de repuesto, de vehículos nuevos y de herramental para ensamble, así como para los pagos del contenido importado de los componentes nacionales, de regalías al extranjero por uso de patentes y marcas, conocimientos técnicos y administrativos, ingeniería básica y de detalle y cualquier otro gasto en divisas;

X. Por Secretaría, la de Patrimonio y Fomento Industrial, y

XI. Por Comisión, la Intersecretaral de la Industria Automotriz.

ARTÍCULO 3o. A partir del año modelo 1978, la Secretaría, con base en las resoluciones de la Comisión, fijará un presupuesto anual de divisas para la industria automotriz, tomando en cuenta los objetivos fijados para este sector y la situación de la balanza de pagos.

La Secretaría asignará ese presupuesto de divisas a las empresas de la industria terminal en base a una cuota inicial autorizada y a las exportaciones netas que realicen.

ARTÍCULO 4o. La cuota inicial autorizada a que se refiere el artículo anterior, se calculará considerando la balanza de divisas histórica de cada empresa, así como la participación mexicana en su capital y el grado de integración nacional de los vehículos, según la fórmula que establezca la Comisión.

ARTÍCULO 5o. Para el cómputo de divisas generadas por exportaciones, la Secretaría reconocerá el 100% de las divisas netas que se generen por la exportación de vehículos, herramental y componentes automotrices, así como de implementos agrícolas para el caso de fabricantes de tractores. Se tomará como generación neta de divisas el valor de venta de los productos menos su contenido importado.

Las ventas de automóviles nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres de la República, se considerarán como exportaciones para fines del presupuesto de divisas.

ARTÍCULO 6o. Las empresas de la industria terminal deberán generar por lo menos 50% de las divisas netas necesarias para su presupuesto de divisas, con la exportación de componentes fabricados por empresas de la industria de autopartes que cumplan con un programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

El 50% restante podrá ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices fabricados en planta propia o por empresas que no cuenten con programa de fabricación aprobado por la Secretaría. En caso de componentes fabricados por empresas maquiladoras que operen al amparo del Reglamento del párrafo tercero del artículo 321 del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, sus exportaciones sólo podrán contar hasta el 20% de las divisas netas necesarias para el presupuesto de divisas de la industria terminal.

ARTÍCULO 7o. Los grados mínimos de integración nacional que deberán tener los vehículos automotores, serán los siguientes:

Categoría	Porcentaje Mínimo de Integración Nacional
Automóviles	50%
Camiones	65%
Tractocamiones y Autobuses Integrales	70%
Tractores Agrícolas	65%

Los grados de integración nacional de los vehículos se calcularán por modelo y en base a la fórmula costo-partes.

ARTÍCULO 8o. El grado de integración nacional recomendado es aquel que la Secretaría considera que las plantas de la industria terminal pueden llegar a analizar en sus modelos. Estos grados de integración recomendados por tipo de vehículo son los siguientes:

Año Modelo	1978	1979	1980	1981 en adelante
Automóviles	55%	65%	70%	75%
Camiones	70%	75%	80%	85%
Tractocamiones y Autobuses Integrales	75%	80%	85%	90%
Tractores Agrícolas	70%	75%	80%	85%

ARTÍCULO 9o. Para efectos del presupuesto de divisas de las empresas, el contenido importado de los vehículos se efectuará por el diferencial entre los grados de integración nacional recomendado y real, conforme a las reglas que expida la Comisión.

ARTÍCULO 10. El uso de divisas por concepto de transferencia de tecnología y otros gastos indirectos se determinará en base a los porcentajes que señale la Comisión, aplicados al precio de venta neto de los vehículos.

ARTÍCULO 11. Para los fines de este Decreto, los componentes automotrices se clasifican en:

- I. Nacionales de incorporación obligatoria;
- II. De fabricación nacional, y
- III. Complementarios de importación.

ARTÍCULO 12. Los componentes nacionales, de Incorporación obligatoria y los de fabricación nacional, serán aquéllos que aparezcan en los listados que para el efecto publicará la Secretaría con base en las resoluciones de la Comisión y que satisfagan las normas establecidas por esa dependencia, o en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas por la misma.

ARTÍCULO 13. Para determinar el contenido nacional de los vehículos, fabricados por la industria terminal, sólo se tomarán en cuenta los componentes automotrices producidos conforme a programas de fabricación aprobados por la Secretaría.

ARTÍCULO 14. Las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de autopartes. Sin embargo la Secretaría podrá autorizarles la fabricación de componentes adicionales a los que ya producen o tengan aprobados para producir, cuando a su juicio sea benéfico para la economía del país y el desarrollo de la industria nacional y se cumplan además, los requisitos que fije al respecto la Comisión.

ARTÍCULO 15. Para que un componente clasificado como nacional de incorporación obligatoria pueda ser sustituido por uno de importación, se requerirá la formulación de un Convenio con la Secretaría bajo las siguientes bases:

I. Que las partes interesadas presenten ante la Secretaría la solicitud correspondiente, indicando las razones y consecuencias de la sustitución, así como los compromisos que estén dispuestas a adquirir;

II. Que cumplan con las condiciones que en base a su solicitud les fije la Secretaría.

Estos Convenios obligan a las partes que los suscriban. Serán de aplicación general para todas las empresas del sector que se adhieran a los mismos y cumplan con los requisitos establecidos.

ARTÍCULO 16. Las empresas de la industria terminal deberán presentar a la Secretaría para su aprobación, durante el segundo trimestre del año calendario, los modelos que pretendan producir durante el siguiente año automotriz, incluyendo el cómputo del contenido nacional por modelo, de acuerdo a la fórmula costo-partes, los equipos opcionales y el valor del contenido importado.

Las empresas de la industria terminal podrán importar componentes para el ensamble de los modelos autorizados por la Secretaría, al

amparo de permisos abiertos de importación que expida la Secretaría de Comercio, en los casos que éstos se requieran.

ARTÍCULO 17. Sólo las empresas de participación mayoritaria mexicana podrán ser autorizadas directamente por la Secretaría para producir líneas de vehículos diferentes a las ya aprobadas.

ARTÍCULO 18. La Secretaría podrá verificar, cuando lo estime conveniente, la información proporcionada por las empresas de la industria terminal en relación con cada uno de los modelos y líneas que tengan aprobados.

ARTÍCULO 19. para los fines de este Decreto, los equipos con cargo extra se clasifican en opcionales comunes y opcionales de lujo. Opcionales comunes son los que brindan mayor comodidad, mejoran las especificaciones de los vehículos adaptándolos a determinadas condiciones de operación, o bien que su consumo sea generalizado. Opcionales de lujo son los que no proporcionan una ventaja técnica a los vehículos y sólo permiten al usuario hacer distintiva la unidad.

La Secretaría dictaminará sobre la clasificación de estos equipos en cada caso.

ARTÍCULO 20. La instalación de equipo con cargo extra en los vehículos se autorizará conforme a las siguientes proporciones:

I. Hasta en el 60% de la producción de vehículos, cuando se trate de equipos opcionales comunes, y

II. Hasta en el 20% de la producción de vehículos, para el caso de equipos opcionales de lujo.

Esta relación se deberá cumplir en forma trimestral en la producción de cada uno de los modelos autorizados. La Secretaría podrá verificar, cuando lo juzgue conveniente, el cumplimiento de esta disposición.

ARTÍCULO 21. Las empresas de la industria terminal que deseen producir más de un tipo de motor, deberán exportar anualmente, como mínimo, el 60% del volumen de la producción del motor adicional.

ARTÍCULO 22. La incorporación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrán hacerla empresas de participación mayoritaria mexicana.

ARTÍCULO 23. La Secretaría de Comercio podrá permitir la importación de automóviles, camiones y tractores nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres de la República, únicamente a las empresas de la industria terminal. Estas importaciones serán con cargo al presupuesto de divisas de cada empresa.

Los vehículos que se importen conforme al párrafo anterior, deberán ser iguales a los producidos en el país.

ARTÍCULO 24. La Secretaría de Comercio, con base en la política de precios que determine la Comisión, aplicará el tratamiento que corresponda a los vehículos que comprende este Decreto.

ARTÍCULO 25. Previa resolución favorable de la Comisión, la Secretaría de Comercio sólo podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la importación al interior de la República, de automóviles nuevos con equipos especiales no fabricados en el país. Estas importaciones serán con cargo al presupuesto de divisas de las empresas antes citadas.

Industria de Autopartes

ARTÍCULO 26. Conforme a lo dispuesto por la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, las empresas de la industria de autopartes deberán mantener una estructura de capital en la que el 60% del mismo, como mínimo, sea propiedad de inversionistas mexicanos.

ARTÍCULO 27. El capital social de las empresas de la industria de autopartes se dividirá en acciones series "A" y "B". Las acciones serie "A" serán nominativas y representarán cuando menos el 60% del capital social y deberán cumplir con las reglas que señale la Comisión.

ARTÍCULO 28. La Secretaría formulará los programas de integración de los componentes de fabricación nacional que considere deben incorporarse en forma obligatoria en los vehículos fabricados para el

mercado interno; para tal efecto, escuchará la opinión de la industria terminal.

ARTÍCULO 29. Para que los componentes que producen las empresas de la industria de autopartes puedan ser incluidos en los listados a que se refiere el artículo 12, éstos deberán alcanzar una integración nacional mínima del 80% según la fórmula costo-directo, en la cual se incluirá el monto de sus exportaciones directas.

ARTÍCULO 30. Para el cálculo del grado de integración nacional de los vehículos de la industria terminal, los componentes fabricados por la industria de autopartes se clasificarán y contabilizarán de acuerdo con la siguiente tabla:

Categoría	Grado de Integración Nacional más Exportaciones	Contabilidad Neta
A	Más de 100%	100%
B	De 80 a 99%	80%
C	De 60 a 79%	60%
D	Menos de 60%	0%

Conforme a la tabla anterior, el grado mínimo de integración nacional más exportaciones para la industria de autopartes será del 60% para los años 1978 y 1979. Para 1980 el mínimo será del 80%, por lo que a partir de ese año, la contabilidad neta para la categoría "C" será 0.

La Secretaría expedirá certificados de clasificación de acuerdo con la tabla anterior. Las empresas de la industria de autopartes deberán calcular trimestralmente su grado de integración; en caso de cambiar de categoría, deberán notificarlo a la Secretaría en un plazo no mayor de un mes.

ARTÍCULO 31. Las exportaciones utilizadas por la industria de autopartes para su clasificación en la tabla del artículo anterior, no podrán ser contabilizadas por las empresas de la industria terminal para su presupuesto de divisas.

ARTÍCULO 32. La fabricación e importación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrá hacerse por empresas de participación mayoritaria mexicana y con programa de fabricación aprobado por la Secretaría.

ARTÍCULO 33. Los componentes automotrices fabricados por la industria de autopartes deberán cumplir con las normas establecidas por la Secretaría, o en su defecto con las especificaciones internacionales que la misma apruebe.

ARTÍCULO 34. Las partes y materias primas de importación aprobadas por la Secretaría en los programas de fabricación de componentes automotrices, podrán ser internadas al país al amparo de permisos anuales de importación que expida la Secretaría de Comercio, en los casos en que éstos se requieran.

Estímulos Fiscales

ARTÍCULO 35. Para hacerse acreedores a los estímulos fiscales que establecen este Decreto y las disposiciones legales vigentes, las empresas de la industria terminal deberán mantener un saldo equilibrado entre importaciones y exportaciones en su presupuesto de divisas y cumplir con los porcentajes mínimos de integración nacional por modelo que se señalan en el artículo 7o. de este Decreto.

ARTÍCULO 36. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales vigentes, concederá a las empresas de las industrias terminal y de autopartes la reducción hasta del 100% del impuesto general de importación de la maquinaria y equipo no producidos en el país destinados a la fabricación de componentes o de vehículos, así como de los componentes complementarios de importación, excepto los opcionales de lujo.

A las empresas de la industria terminal les podrá conceder además la reducción hasta del 100% de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.

ARTÍCULO 37. La Secretaría de Comercio, con base en las resoluciones de la Comisión y en las disposiciones legales vigentes, podrá conceder a los fabricantes finales de componentes y a las empresas de la industria terminal, la devolución hasta del 100% de los

impuestos indirectos causados por los componentes y vehículos exportados.

ARTÍCULO 38. Las empresas de la industria terminal y de autopartes, pagarán una cuota equivalente al 4% del valor de las reducciones de impuestos obtenidos, por concepto de los servicios de inspección y vigilancia que conjuntamente realizarán las Secretarías de Patrimonio y Fomento Industrial y de Hacienda y Crédito Público. Los pagos se efectuarán en la forma y términos que señale la Comisión.

Comisión Intersecretarial

ARTÍCULO 39. Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz como organismo de carácter técnico y consultivo del Ejecutivo Federal, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y a la aplicación de este Decreto.

ARTÍCULO 40. La Comisión estará formada por dos representantes de cada una de las siguientes Secretarías: Patrimonio y Fomento Industrial, Hacienda y Crédito Público y Comercio. Dicha Comisión será presidida por la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

El Presidente de la Comisión tendrá la representación de la misma y se coordinará con otras comisiones creadas por el Ejecutivo Federal, para el mejor desempeño de sus atribuciones.

ARTÍCULO 41. La Comisión funcionará válidamente con la asistencia mínima de un representante de cada una de las Secretarías que la componen y sus resoluciones serán aprobadas por mayoría de votos.

ARTÍCULO 42. La Comisión sesionará con la frecuencia que ella misma determine o cuando la convoque su Presidente a iniciativa propia o a petición de cualesquiera de sus miembros.

ARTÍCULO 43. Los Acuerdos derivados de las resoluciones de la Comisión serán instrumentados por las Secretarías correspondientes.

ARTÍCULO 44. La Comisión consultará para el mejor ejercicio de sus atribuciones, cuando lo juzgue conveniente, la opinión de las cámaras y asociaciones representativas de las industrias terminal y de autopartes, así como de concesionarios del autotransporte.

ARTÍCULO 45. Para el desempeño de sus funciones, la Comisión contará con un Secretario Técnico, que será el Subdirector de la Industria Automotriz, de la Dirección General de Fomento Industrial, de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial quien se auxiliará del personal técnico y administrativo necesario.

ARTÍCULO 46. La Comisión expedirá las reglas y disposiciones administrativas que considere convenientes para la mejor aplicación e interpretación de este Decreto.

Sanciones

ARTÍCULO 47. En caso de no cumplir con los porcentajes señalados en el artículo 20, se sancionará a las empresas con una multa equivalente al 20% del precio de venta al público, sin que exceda de \$50,000.00 por cada unidad que provoque este incumplimiento.

ARTÍCULO 48. Las empresas de la industria terminal que produzcan más de un tipo de motor y no cumplan con lo establecido en el artículo 21 de este Decreto, serán sancionadas con multa hasta del 50% del costo unitario del motor, sin que exceda de \$50,000.00, por cada unidad producida fuera de lo estipulado.

ARTÍCULO 49. Las empresas de la industria terminal que fabriquen autopartes sin autorización previa de la Secretaría, serán sancionadas con una multa hasta de \$50,000.00 y el cierre de la línea correspondiente, en su caso.

ARTÍCULO 50. Las empresas de la industria de autopartes que no hagan la notificación a que se refiere el artículo 30 del presente Decreto, dentro del plazo establecido en el mismo, serán sancionadas con una multa hasta de \$50,000.00.

ARTÍCULO 51. Las sanciones a que se refiere este capítulo serán impuestas por la Secretaría previa audiencia del interesado.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el siguiente día de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se liberan los precios al distribuidor y al público de los automóviles, mediante la fijación de una modalidad especial consistente en excluirlos del cumplimiento de los requisitos de los artículos 8o., 9o., 10, 14, 18 y 19 del Decreto que regula los precios de diversas mercancías del 2 de octubre de 1974, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3o. fracción V, 7o. fracción V y 17 del mismo Decreto.

La modalidad especial fijada en el párrafo anterior podrá ser modificada por la Secretaría de Comercio, previa opinión de la Comisión.

ARTÍCULO TERCERO. Para los efectos del artículo 16, las empresas de la industria terminal deberán presentar para aprobación de la Secretaría, los modelos que pretendan producir para 1978, antes del 31 de agosto de 1977.

ARTÍCULO CUARTO. Para el año modelo 1978, la Comisión recomendará los estímulos fiscales que puedan otorgarse a las empresas de la industria terminal, aún cuando no cumplan con los grados mínimos de integración nacional fijados en el artículo 7o.

ARTÍCULO QUINTO. Se derogan el Decreto que Fija las Bases para el Desarrollo de la Industria Automotriz y el Acuerdo que reglamenta las disposiciones del mismo publicados en el "Diario Oficial" de la Federación de 24 de octubre de 1972, así como las demás disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los dieciséis días del mes de junio de mil novecientos setenta y siete.- José López Portillo.- Rúbrica.- El Secretario de Patrimonio y Fomento Industrial, José Andrés Oteyza.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Julio Rodolfo Moctezuma.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio, Fernando Solana.- Rúbrica.- El Secretario de Programación y Presupuesto, Carlos Tello.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Emilio Mújica.- Rúbrica.”¹

De esta publicación se obtuvieron los pasos para realizar un cuarto decreto el 15 de septiembre de 1983, que a continuación se presenta:

1.1.2. DECRETO DEL 15 DE SEPTIEMBRE DE 1983.

“Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos. - Presidencia de la República.

MIGUEL DE LA MADRID H., Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en el ejercicio de la facultad que me

¹ Diario Oficial de la Federación , 17 jul. 1977

confiere el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 21, 31 fracción V y XVI y 34 fracciones I, IV, V, VII, XII, XIII, XIX, XXI y XXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 12 y 15 de la Ley Orgánica del Artículo 28 Constitucional en Materia de Monopolios; 1o., 2o., 8o., 9o., 11, 13, 15, 16 y 19 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 50. de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 5o. de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.

CONSIDERANDO

Que desde hace varios años el Gobierno Federal inició una política de fomento al desarrollo e integración de la industria automotriz terminal y de autopartes, que ha permitido estructurar una importante planta industrial que constituye una fuente significativa de empleo.

Que para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y a los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, es necesario racionalizar la industria automotriz a fin de que contribuya más eficazmente a los objetivos y prioridades nacionales.

Que para tal fin es indispensable que la industria automotriz deje de ser una carga para la balanza comercial del país y en lo sucesivo genere todas las divisas necesarias para su operación.

Que es necesario que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resulten accesibles al consumidor nacional y susceptibles de exportarse, en particular, los vehículos terminados con alto valor agregado.

Que para lograr los objetivos de balanza de pagos y de competitividad es necesario emprender cambios estructurales en la industria tendientes a racionalizar la producción de vehículos, el número de líneas y modelos, estandarizar algunas partes y componentes y obtener, en general, los beneficios que ofrecen las economías de escala.

Que es importante consolidar la integración de componentes nacionales alcanzada a la fecha en la producción de vehículos e incrementarla mediante una sustitución eficiente de importaciones fortaleciendo así a la industria nacional de autopartes.

Que se debe contar con un sistema de transporte y una oferta de vehículos más acorde a las necesidades del país, para lo cual es preciso fomentar el desarrollo tecnológico y la producción de unidades de interés social y de aquellas destinadas al transporte colectivo de personas y al de mercancías.

Que se requiere aprovechar el mercado interno y externo para fabricar productos automotrices que permitan generar un mayor volumen de empleos en esta rama industrial y obtener un efecto multiplicador que impacte en otros sectores.

Que se hace necesario evitar la importación ilegal de vehículos y de componentes, prohibir las importaciones de vehículos nuevos y racionalizar las de vehículos usados en la franja fronteriza y zonas libres del norte del país, sustituyéndolos por bienes fabricados nacionalmente.

Que es preciso racionalizar el consumo de gasolina y diesel de los vehículos en consonancia con la Política sobre uso de los energéticos, así como disminuir la contaminación ambiental que provocan.

Que se requiere reestructurar la política fiscal aplicada al sector automotriz y eliminar subsidios innecesarios e injustificados socialmente.

Que es conveniente coordinar a las dependencias del Gobierno Federal en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como apoyar y fortalecer los esfuerzos realizados, por las empresas mayoritarias mexicanas, particularmente a través de la planeación concertada, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO PARA LA RACIONALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ

CAPÍTULO I

Objetivo y Definiciones

ARTÍCULO 1o.-El presente Decreto tiene por objeto regular el desarrollo de la industria automotriz para consolidar los avances logrados, adecuar su producción a las necesidades del país, lograr una balanza de pagos equilibrada y, en general, establecer los mecanismos para que se alcancen los objetivos que en el mismo se propone.

Para tal finalidad la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial autorizará los vehículos y motores que habrán de producirse por cada año modelo, precisando las líneas y modelos de los automóviles y las características de los otros vehículos.

ARTÍCULO 20.-Para los efectos de este Decreto, se entenderá:

I.-Por Secretaría, la de Comercio y Fomento Industrial.

II.-Por Comisión, la Intersecretarial de la Industria Automotriz.

III.-Por automóvil, el vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas.

IV.-Por camión comercial, el vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 3,000 kilogramos.

V.-Por camión ligero, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 3,001 a 5,000 kilogramos.

VI.-Por camión mediano, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de 5,001 a 9,000 kilogramos.

VII.-Por camión pesado, el vehículo automotor con chasis para el transporte de efectos o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 9,001 kilogramos.

VIII.-Por tractocamión, el vehículo auto motor de 2 ó 3 ejes, destinado al transporte de efectos, ya sea mediante el arrastre de remolques, semirremolques o con equipo integrado.

IX.-Por autobús integral, el vehículo automotor sin chasis y con carrocería integrada destinado al transporte de más de 10 personas.

X.-Por peso bruto vehicular, el peso real del vehículo expresado en kilogramos, sumado al de máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de gasolina lleno.

XI.-Por línea, los automóviles que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz.

XII.-Por plataforma delantera, la base que soporta a la carrocería de un automóvil, comprendida desde los soportes del motor delantero hasta el punto medio de la longitud total del vehículo. Para unidades con motor trasero se considerará la plataforma completa.

XIII.-Por carrocería básica, el conjunto de piezas metálicas o de plástico, que configuran externamente a un vehículo y de la que derivan los diversos modelos.

XIV.-Por tren motriz, el conjunto de componentes mecánicos que autopropulsan un vehículo integrado por motor, caja de velocidades manual o automática, flecha y eje tractivo o en su caso, transeje manual o automático, sistema de suspensión y frenos.

XV.-Por motor, el conjunto de componentes mecánicos que transforman el combustible en energía cinética para autopropulsar un vehículo que se identifica por su disposición y distancia entre los centros de los cilindros, tipo de combustible, número y volumen de desplazamiento de los pistones, etc. Podrá ser considerado como el mismo tipo de motor el que se encuentra comprendido dentro de una tolerancia de 300 centímetros cúbicos en relación con el volumen de desplazamiento de los pistones.

XVI.-Por modelo, todas aquellas versiones de la carrocería básica con dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea.

XVII.-Por unidad austera, el automóvil que no incluye ningún equipo opcional.

XVIII.-Por año modelo, el período comprendido entre el 1o. de noviembre de un año y el 31 de octubre del siguiente.

XIX.-Por componentes automotrices, todas las partes o conjuntos destinados a integrarse en vehículos automotrices, sean éstos de producción nacional o importados.

XX.-Por industria terminal, el conjunto de las empresas establecidas en el país, fabricantes de automóviles, camiones, tractocamiones y autobuses integrales, que realizan el ensamble final de estos vehículos.

XXI.-Por industria de autopartes, las empresas establecidas en el país, cuya facturación anual de componentes destinados a uso automotriz, ya sea como equipo original o de repuesto, sea mayor del 50 por ciento en relación a sus ventas totales, así como los fabricantes de remolques, semirremolques o cualquier tipo de carrocería.

CAPÍTULO II

Industria Terminal

ARTÍCULO 3o.-Para el modelo de 1984, la Secretaría, previa opinión de la Comisión, sólo podrá autorizar a las empresas de la industria

terminal la fabricación hasta de tres líneas de automóviles sin que la producción total de modelos sea superior a siete.

Para los años modelo 1985 y 1986, dichas empresas sólo podrán producir hasta dos líneas de automóviles sin que la producción total de modelos sea superior a cinco.

A partir del año modelo 1987, las empresas de la industria terminal tendrán derecho a producir una línea de automóvil hasta con cinco modelos.

ARTÍCULO 4o.-La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de líneas adicionales a las mencionadas en el artículo anterior, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

I.-La fabricación de la línea adicional sea cuando menos autosuficiente en divisas y se exporten más del 50 por ciento de los automóviles a producir, o su equivalente en divisas generadas por la exportación de componentes automotrices para el ensamble de vehículos de la misma línea.

II.-Se cumpla con los demás requisitos que fije la Comisión en lo referente a volúmenes mínimos de producción, precios, avances tecnológicos, tiempo de existencia de las unidades en el mercado internacional y otros que se estimen pertinentes.

En caso de que no se cumplan las condiciones anteriores, se dejará insubsistente la autorización y respecto de los vehículos producidos deberán pagarse los impuestos de importación y otros aplicables como si correspondieran a vehículos importados.

ARTÍCULO 5o.-Los grados mínimos de integración nacional que deberán tener los vehículos, serán los siguientes:

GRADO DE INTEGRACION

Vehículos	1984	1985	1986	1987 en adelante
Automóviles	50%	50%	55%	60%
Camiones Comerciales y ligeros	65%	70%	70%	70%
Camiones medianos y pesados	65%	70%	75%	80%
Tractocamiones	70%	90%	90%	90%
Autobuses integrales	70%	90%	90%	90%

Los grados de integración nacional de los vehículos se calcularán por modelo y en base a la fórmula costo-partes.

Respecto de los vehículos que no cumplan con el grado mínimo de integración, se cubrirán los impuestos de importación correspondientes a vehículos importados, salvo que la Secretaría previa opinión de la Comisión, haya autorizado la disminución temporal de la integración por causas graves que afecten a las empresas y no imputables a éstas.

ARTÍCULO 6o.-Para determinar el contenido nacional de los vehículos fabricados por la industria terminal, sólo se tomarán en

cuenta las materias primas y los componentes automotrices producidos en el país por empresas registradas ante la Secretaría. En aquellos casos en que no se requiera el registro, la Secretaría, podrá expedir constancia de proveedor o autorizar a las empresas de la industria terminal a que contabilicen dentro del grado de integración nacional, sus compras a esos proveedores.

ARTÍCULO 7o.-La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de nuevas líneas de automóviles con grados de integración nacional inferiores a los señalados en el ARTÍCULO 5o., cuando dichos automóviles se destinen principalmente a la exportación y se cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 4o. del presente Decreto.

ARTÍCULO 8o.-La Secretaría, para autorizar a las empresas de la industria terminal la producción de camiones, tractocamiones y autobuses integrales, tomará en cuenta que sean vehículos apropiados a las necesidades nacionales, así como el monto de sus exportaciones y las economías de escala que alcancen.

ARTÍCULO 9o.-En los automóviles y en los camiones comerciales destinados al mercado nacional, las empresas de la industria terminal no podrán incorporar motores de gasolina de ocho cilindros a partir del primero de noviembre de 1984 y del primero de noviembre de 1985, respectivamente.

A partir del primero de noviembre de 1985, las empresas de la industria terminal no podrán incorporar motores de gasolina en camiones pesados destinados al mercado nacional.

Los motores de gasolina incorporados en los vehículos que fabricados en México, deberán cumplir con lo dispuesto en el Decreto que Establece Rendimientos Mínimos de Combustible para Automóviles, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 1981.

ARTÍCULO 10.-Las empresas de la industria terminal que incorporen motores diesel, en camiones de todos sus tipos, tractocamiones y autobuses integrales, deberán mantener una estructura de capital en donde el 51 por ciento, como mínimo, esté en poder de inversionistas mexicanos.

ARTÍCULO 11.-Salvo los que ya producen o tengan autorizados por la Secretaría para producir, las empresas de la industria terminal no podrán fabricar componentes que produzca la industria de autopartes. En caso de que esta última no pueda cumplir con los requerimientos de la demanda, la Secretaría previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a empresas de la industria terminal la fabricación de componentes automotrices adicionales a los que ya producen o tengan aprobados para producir, cuando sea benéfico para la economía del país y para el desarrollo de la industria nacional, siempre que se comprometan a lograr escalas internacionales de producción, a destinar

la mayor parte de la producción autorizada a la exportación y a cumplir los otros requisitos que fije la Secretaría.

ARTÍCULO 12.-Las empresas de la industria terminal deberán entregar a sus distribuidores el número y tipo de camiones que determine la Secretaría, por cada año modelo, sin carrocería alguna.

ARTÍCULO 13.-A partir del año modelo 1985, las empresas de la industria terminal fabricarán, cuando menos, un 25 por ciento de unidades austeras, respecto de su producción total de automóviles. Dichas unidades deberán corresponder al total producido de uno o más modelos. Estos automóviles serán vendidos por la red de distribuidores sin incorporarles equipo opcional alguno. La Secretaría, previa opinión de la Comisión, determinará las piezas y equipos que se considerarán como opcionales.

CAPÍTULO III

Presupuesto de Divisas

ARTÍCULO 14.-Las empresas de la industria terminal deberán generar las divisas netas necesarias para todas sus importaciones y pagos al exterior. El presupuesto de divisas que determine la Secretaría para cada empresa, atendiendo la recomendación de la Comisión, deberá ser equilibrado, por lo menos, por cada año modelo.

Las empresas fabricantes de camiones con motor diesel, tractocamiones y autobuses integrales, compensarán sus importaciones

y pagos al exterior durante los años modelo 1984, 1985 y 1986 en la proporción que establezca la Secretaría. Para los años modelo 1987 y subsecuentes se estará a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo.

ARTÍCULO 15.-Para el cómputo de las divisas generadas, la Secretaría reconocerá el ciento por ciento de las divisas netas que se obtengan por la exportación de vehículos, herramientas y componentes automotrices, así como el capital proveniente del exterior destinado a incrementar el capital social de las empresas y los financiamientos externos en moneda extranjera destinados a la adquisición de maquinaria y equipo para la producción.

Respecto al financiamiento externo destinado a la Importación de material de ensamble y refacciones, independientemente de su monto total anual, sólo podrá acreditarse en el presupuesto de divisas hasta un máximo del 20 por ciento de las divisas totales requeridas en el presupuesto anual de cada empresa.

El pago de los financiamientos externos y sus intereses deberá efectuarse con divisas generadas por exportaciones de las propias empresas, conforme a las condiciones que determine la Secretaría y de acuerdo a las políticas que en la materia señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Para los efectos de este Decreto, se considera como generación neta de divisas el valor de las divisas extranjeras que ingresen al país como pago efectivo por productos exportados, menos el valor de las materias

primas, partes, componentes y otros insumos importados que se les incorporen a dichos productos.

ARTÍCULO 16.-Las empresas de la industria terminal deberán generar, como mínimo, el 50 por ciento de las divisas netas necesarias para cubrir su presupuesto de divisas con la exportación de componentes automotrices fabricados exclusivamente por empresas de la industria de autopartes que se encuentren registradas ante la Secretaría. También se podrá contabilizar dentro de este porcentaje el valor de los materiales, partes y componentes automotrices nacionales incorporados en vehículos, motores y productos automotrices exportados por las propias empresas terminales.

Dentro del 50 por ciento restante, sólo podrá incluirse hasta un 20 por ciento de componentes automotrices producidos por empresas maquiladoras, cuyo capital social corresponda a empresas de la industria terminal, a sus matrices o a empresas filiales. El porcentaje faltante podrá ser obtenido con exportaciones de vehículos y componentes automotrices.

ARTÍCULO 17.-Para el cómputo de la salida de divisas, se considerará el total de las importaciones y pagos al exterior que realicen las empresas de la industria terminal, así como el monto de las importaciones de la industria de autopartes requeridas para la producción de componentes automotrices destinados al ensamble de vehículos y refacciones de equipo original.

ARTÍCULO 18.-Las empresas de la industria terminal deberán presentar a la Secretaría, dentro de los 10 días hábiles siguientes a cada trimestre del año modelo, la información correspondiente al presupuesto de divisas y al grado de integración nacional en las formas que apruebe dicha Dependencia.

CAPÍTULO IV

Industria de Autopartes

ARTÍCULO 19.-Las empresas de la industria de autopartes deberán mantener la estructura de capital prevista en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Por consiguiente, cuando menos el 60 por ciento del capital social deberá ser propiedad de personas físicas mexicanas o de empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Las empresas de la industria de autopartes deberán registrarse en la Secretaría. El registro sólo se otorgará cuando se cumpla lo dispuesto en el presente Decreto.

ARTÍCULO 20.-Las empresas de la industria de autopartes deberán mantener, para cada Línea de producto, un grado de integración nacional mínimo en los términos siguientes:

Año Modelo	Grado de Integración
1984	50%
1985	50%
1986	55%
1987 en adelante	60%

En todo caso, considerando todas las líneas de productos y el monto de las exportaciones directas, el grado de integración nacional mínimo por empresa deberá ser de 80 por ciento.

Cuando por causas imputables a la empresa ésta no cumpla con el grado mínimo de integración nacional, la Secretaría, de acuerdo con los criterios que establezca la Comisión, le cancelará el registro que le hubiese otorgado y no se considerarán permisos de importación, sin perjuicio de la sanción económica que proceda por la infracción.

ARTÍCULO 21.-La fabricación de motores diesel para camiones, tractocamiones y autobuses integrales, sólo podrá realizarse por empresas de participación mayoritaria mexicana y con registro ante la Secretaría.

ARTÍCULO 22.-Para los fines de este Decreto, los componentes automotrices se clasifican en:

A) Nacionales de incorporación obligatoria;

B) De fabricación nacional, y

C) Complementarios de importación.

ARTÍCULO 23.-Serán considerados como componentes nacionales de incorporación obligatoria y de fabricación nacional, aquellos que aparezcan en los listados que publicará la Secretaría en el "Diario Oficial" de la Federación, los cuales se formularán con base en las determinaciones de la Comisión.

CAPÍTULO V

Comisión Intersecretarial

ARTÍCULO 24.-Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz como un organismo de carácter técnico y consultivo, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como respecto a la importación y exportación de dichos bienes y, en general, de la aplicación de este Decreto.

ARTÍCULO 25.-La Comisión se integrará con los siguientes Subsecretarios: de Hacienda y Crédito Público y de Inspección Fiscal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; de Comercio Exterior y de Fomento Industrial de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Al último de los Subsecretarios mencionados le corresponderá presidir la Comisión. Los Subsecretarios de la Secretaría u otras Secretarías que tengan competencia en los asuntos a tratarse, serán invitados a participar en las reuniones de la Comisión.

Las ausencias en las sesiones de cualesquiera de los Subsecretarios serán suplidas por el Director General que éstos designen.

ARTÍCULO 26.-La Comisión contará con un Secretario Técnico que será designado por la Secretaría, quien se auxiliará del personal técnico y administrativo necesario.

También podrá la Comisión crear las Subcomisiones necesarias que se integrarán y funcionarán en la forma que la propia Comisión determine.

ARTÍCULO 27.-La Comisión sesionará con la frecuencia que ella misma determine o cuando la convoque su Presidente a iniciativa propia o a petición de cualesquiera de sus miembros.

Los acuerdos de la Comisión serán válidos si en la sesión en que se aprobaron estuvieron presentes, como mínimo, un representante de dos de las Secretarías que la integran.

ARTÍCULO 28.-Los acuerdos adoptados por la Comisión serán comunicados a las Secretarías correspondientes, para que dicten las medidas tendientes a su cumplimiento.

ARTÍCULO 29.-Las Secretarías integrantes de la Comisión deberán expedir, previa opinión de ésta las reglas y disposiciones

administrativas necesarias para la mejor aplicación e interpretación de este Decreto.

CAPÍTULO VI

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 30.-La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá otorgar plazos para cumplir con los montos y porcentajes a que se refiere este Decreto, siempre que se presenten condiciones que impliquen cambios significativos en la situación económica del país que afecten a toda la industria terminal y de autopartes. Dichos plazos se otorgarán invariablemente mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO 31.-La Secretaría, previa opinión de la Comisión, establecerá políticas y mecanismos de precios orientados a que la calidad y precio de los vehículos y de sus componentes alcancen y mantengan niveles competitivos con los internacionales, procurando el beneficio del consumidor nacional y las necesidades de reinversión de la industria.

ARTÍCULO 32.-Los vehículos automotores y sus componentes fabricados por las empresas de la industria terminal y de autopartes, deberán cumplir con las normas de calidad, seguridad, rendimiento de combustible y control de la contaminación ambiental que estén en vigor.

La Secretaría, en coordinación con las Dependencias competentes, verificará las especificaciones de los vehículos y componentes automotrices de fabricación nacional y efectuará pruebas de carácter técnico a componentes y vehículos.

ARTÍCULO 33.-La Secretaría, escuchando la opinión de las empresas de la industria terminal y de autopartes, establecerá políticas y mecanismos dirigidos a promover selectivamente la estandarización de las materias primas y los componentes automotrices que se requieran en la producción de vehículos.

ARTÍCULO 34.-La Secretaría, escuchando la opinión de la Comisión, establecerá un sistema de licitaciones para la fabricación nacional de los vehículos y componentes automotrices que se consideren necesarios para satisfacer apropiadamente y en forma eficiente las necesidades específicas de transporte del mercado nacional.

ARTÍCULO 35.-La Secretaría no autorizará la instalación de nuevas plantas y empresas de la industria terminal y de autopartes en los municipios comprendidos en la Zona III, a que se refiere el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1979.

ARTÍCULO 36.-La Secretaría, previa opinión de la Comisión, establecerá criterios de política dirigidos a racionalizar la importación y comercialización de refacciones automotrices. En ningún caso autorizará la importación de vehículos nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres del país.

ARTÍCULO 37.-Las empresas de la industria terminal y de autopartes deberán participar en un sistema de planeación concertada, para lo cual tendrán que programar su producción y darla a conocer con la debida anticipación a sus proveedores.

ARTÍCULO 38.-Con el objeto de promover el sistema de planeación concertada que permita llegar a compromisos mutuos que favorezcan un desarrollo más equilibrado del sector automotriz y establecer un canal de comunicación permanente. se crea la Comisión Consultiva del Sector Automotriz, integrada por los representantes de la industria terminal, de autopartes y de los distribuidores de vehículos, así como por los demás que la Comisión designe, fungiendo como Presidente el Subsecretario de Fomento Industrial, o quien éste designe.

CAPÍTULO VII

Vigilancia, Sanciones y Recursos

ARTÍCULO 39.-La Secretaría podrá ordenar, con las formalidades establecidas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, la práctica de inspección a las empresas de la industria terminal y de autopartes, así como a los distribuidores de vehículos y componentes automotrices, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este Ordenamiento. También podrá requerir, cuando lo considere conveniente, se le aporten los datos y elementos que se soliciten.

ARTÍCULO 40.-El incumplimiento a lo dispuesto en el artículo 13 de este Decreto se sancionará con multa, por cada vehículo, equivalente a cinco veces el valor del equipo opcional que se le hubiere incorporado, la que se impondrá a la empresa de la industria terminal o al distribuidor correspondiente que hubiese cometido la infracción.

ARTÍCULO 41.-Las demás infracciones a este Decreto se sancionarán en los términos de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica. Las multas se impondrán por cada vehículo en relación con el cual se cometa la infracción.

ARTÍCULO 42.-Las personas afectadas por las resoluciones que se dicten con base en este Decreto podrán solicitar ante la Secretaría, dentro del plazo de 15 días hábiles siguientes a su notificación, la reconsideración de las mismas, con las formalidades previstas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo en Materia Económica, conforme a la cual se regirá dicho recurso.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Con el fin de apoyar los programas de inversión de la industria terminal, las importaciones de maquinaria y equipo destinado a cumplir con los objetivos de este Decreto, que se

realicen hasta el 31 de octubre de 1985, no se contabilizarán en el presupuesto de divisas de la empresa de que se trata, siempre y cuando:

I.-Se financie con recursos monetarios de procedencia extranjera, con plazo de amortización mayor de 10 años, con un mínimo de 3 años de gracia y tasas de interés no mayores a las establecidas en el Convenio de Berna.

II.-Se trate de maquinaria y equipo nuevo. De no ser esto posible o conveniente, la Secretaría, previa opinión de la Comisión, resolverá lo que proceda.

III.-Antes de que concluya el plazo de gracia se presente un programa de capitalización que incremente el capital en relación al pasivo de la empresa, tomando en cuenta los criterios que determine la Comisión.

Si al 31 de octubre de 1985 ya se encuentran terminadas las obras civiles y las instalaciones que alojarán la maquinaria y equipo a importar, se podrá conceder un plazo adicional hasta de 12 meses.

ARTÍCULO TERCERO.- Los convenios firmados entre las empresas de la industria terminal y la Secretaría de Patrimonio y fomento Industrial, con respecto a los adeudos de divisas correspondientes a los años modelo 1980 y 1981, deberán cumplirse en sus términos. Los pagos para amortizarlos y los intereses respectivos se manejarán en una cuenta especial en el Banco de México.

Las empresas que hayan obtenido un saldo negativo en sus presupuestos de divisas durante el año modelo 1982 o lo obtengan respecto del de 1983, deberán efectuar los pagos e intereses respectivos en la misma cuenta especial. La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá determinar los plazos y otras modalidades para que las empresas cubran, en su caso, los déficits del presupuesto de divisas correspondientes a 1982 y 1983.

ARTÍCULO CUARTO.- La Secretaría, previa opinión de la Comisión, podrá autorizar a las empresas de la industria terminal, durante los años modelo 1984 y 1985, a contabilizar las divisas netas generadas por exportaciones de productos no automotrices hasta en un 20 por ciento del total de las divisas necesarias para su presupuesto de divisas, siempre y cuando el IMCE compruebe que se trata de exportaciones adicionales a los volúmenes que tradicionalmente ha registrado el país.

El porcentaje aludido podrá obtenerse con la exportación de productos no automotrices de prioridad "A" y "B", que fijará la Secretaría, previa opinión del Instituto Mexicano de Comercio Exterior. Las divisas netas generadas por la exportación de productos de prioridad "A" se contabilizarán en un ciento por ciento y en un cincuenta por ciento de las correspondientes a la prioridad "B".

Las empresas de la industria terminal deberán utilizar las divisas obtenidas por estas exportaciones para el pago, en primer término de los anticipos de divisas otorgados respecto de los años modelo 1980 y 1981.

ARTÍCULO QUINTO.- Para el año modelo 1984, las empresas de la industria terminal tendrán obligación de producir un mínimo de 20 por ciento de unidades austeras respecto de la producción total de automóviles.

ARTÍCULO SEXTO.- Se derogan el Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz y el Acuerdo que establece las Reglas de Aplicación del Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz, publicados en el Diario Oficial de la Federación, los días 20 de junio y 19 de octubre de 1977, así como las demás disposiciones que se opongán a lo establecido en el presente Decreto.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal a los trece días del mes de septiembre de mil novecientos ochenta y tres.- Miguel de la Madrid Hurtado.- Rúbrica. - El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Jesús Silva Herzog.- Rúbrica. - El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, Héctor Hernández Cervantes.- Rúbrica.”²

Los dos decretos anteriormente expuestos sirvieron de base para la legislación automotriz actual. Quedó de manifiesto la necesidad del gobierno federal para fijarse objetivos claros sobre el futuro de esta rama industrial a nivel nacional. Fueron objetivos de dichos decretos, el definir que la industria automotriz dejaría de ser una carga para la balanza de divisas del país, así como el poder lograr escalas eficientes de operación. Asimismo se siguió en forma muy importante la meta de sustituir importaciones.

² Diario Oficial de la Federación, 15 de septiembre 1983.

Los decretos antes citados no mencionan la necesidad de validar las cifras presentadas a las autoridades por contador público; sin embargo en las próximas publicaciones del ejecutivo federal sí se contemplan dictámenes de contador público previo a la entrega de información a las autoridades. Esta será la base para poder plantear la tesis de este trabajo, identificar la importancia del contador público en la elaboración de reportes para la industria automotriz.

1.2 EL CÁLCULO DEL VALOR AGREGADO NACIONAL COMO REQUISITO LEGAL POR PARTE DE LAS AUTORIDADES NACIONALES

El día 8 de diciembre de 1989, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial promulgó el Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz, y se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1989. Posteriormente fue modificado mediante publicación del Diario Oficial de la Federación del 31 de mayo de 1995. En este decreto se señalan las obligaciones que hasta la fecha se tienen por parte de los integrantes de la industria automotriz, de manera que puedan operar en forma correcta dentro del territorio nacional. A manera de facilitar la comprensión y manejo del tema, en lo subsecuente, se le denominará Secretaría a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Dentro de los objetivos que este decreto plantea podemos mencionar los siguientes:

- * Modernizar el sector automotriz, con el objeto de que sea competitivo a nivel internacional.
- * Fomentar el consumo nacional y las exportaciones en cuanto a la fabricación de vehículos y componentes a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios.

- * Mantener un ritmo de inversiones dentro de esta industria.
- * Generar empleos y fortalecer el mercado doméstico.
- * Economizar el consumo de combustibles con objeto de promover la disminución de la contaminación ambiental.

Es preciso hacer una clasificación de los términos que se manejan dentro del decreto con el objeto de hacerlos comprensibles desde un principio. Es importante mencionar que en capítulos subsecuentes se manejarán los siguientes términos simplificados,

- * Secretaría, a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial;
- * Comisión, a la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz. Esta se conforma de la SECOFI y la SHCP. Tiene por objeto realizar consultas de carácter técnico, así como de revisión en el cumplimiento de las disposiciones establecidas dentro del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz.
- * Industria automotriz, al conjunto de empresas que conforman la industria terminal y la industria de autopartes. Esto es, las empresas ensambladoras y sus proveedores con registro ante la Secretaría.
- * Industria terminal, al conjunto de las empresas establecidas en el país, que fabriquen o que realicen el ensamble final de los vehículos automotores que se listan a continuación:
 - a) Automóvil, entendiéndose como tal al vehículo automotor para el transporte hasta de 10 personas;
 - b) Automóvil compacto de consumo popular, entendiéndose como tal al que se refiere el Decreto que establece exenciones a los autos compactos

de consumo popular publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1989;

- c) Camión comercial, entendiéndose como tal al vehículo automotor con o sin chasis para el transporte de mercancías o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de hasta 2,727 kilogramos
 - d) Camión ligero, entendiéndose como tal al vehículo automotor con chasis para el transporte de mercancías o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 2,727 y hasta 7,272 kilogramos, y
 - e) Camión mediano, entendiéndose como tal al vehículo automotor con chasis para el transporte de mercancías o de más de 10 personas, con peso bruto vehicular de más de 7,272 y hasta 8,864 kilogramos."
- * Empresa de la industria de autopartes, es el conjunto de empresas que operan en el país, que tienen una facturación anual por fabricación de partes y componentes destinados como equipo original a la industria terminal establecida en el país, excluyendo exportaciones, mayor al 60 por ciento de sus ventas totales. Su estructura de capital debe ser mayoritariamente mexicana, el contenido nacional de sus productos debe ser cuando menos de un 20 por ciento y debe estar registrada ante la Secretaría.

Con respecto a este punto es conveniente mencionar que: "La Secretaría podrá otorgar el registro a las empresas en las que, no obstante no cumplan con lo establecido para las ventas, obtengan un valor agregado nacional cuando menos del 20% de sus ventas totales y cuenten con la estructura de

capital contemplada en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y su Reglamento.”³

- * Peso bruto vehicular, al peso real del vehículo expresado en kilogramos, sumado al de su máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de combustible lleno;
- * Proveedor nacional, al conjunto de empresas que proveen a la industria automotriz de las partes y componentes clasificados en las ramas 26,40,41,42,43 y 57 de la matriz insumo-producto edición 1980, publicada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, autorizadas por la Secretaría. Los productos que vendan a la industria terminal deberán tener un valor agregado nacional de cuando menos 20 por ciento y sus accionistas no deben ser directa o indirectamente empresas de la industria terminal o accionistas de empresas de la industria terminal.

También se consideran proveedores nacionales, aquellas empresas maquiladoras independientes que lo soliciten y cumplan con los requisitos mencionados anteriormente.

- * Maquiladora, a las empresas que cuentan con registro de industria maquiladora de exportación, en los términos de las disposiciones administrativas aplicables.
- * Año-modelo, es el período entre el 1o. de enero hasta el 31 de diciembre.

³ Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz, SECOFI, 11 de diciembre de 1989, p.p. 6600

- * Partes y componentes automotrices, a todas las partes o conjuntos destinados a integrarse en vehículos automotores.
- * Decreto, es el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz.
- * Reglas de Aplicación, se refieren a las publicadas en el Acuerdo de 29 de noviembre de 1990, que determina reglas para la aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y que posteriormente fueron complementadas en el Acuerdo publicado el 20 de enero de 1997.
- * "El valor agregado nacional de las partes y componentes es la diferencia entre la facturación total por ventas de partes y componentes por proveedores nacionales e industria de autopartes a las empresas de la industria terminal, excluyendo refacciones, menos las importaciones incorporadas a los productos objeto de estas ventas. Asimismo, se sumarán las exportaciones de productos automotrices de la industria de autopartes y de proveedores nacionales promovidas por las empresas de la industria terminal y se restará el contenido importado de dichas exportaciones."⁴
- * Factor "A", es el valor de contenido nacional de las partes y componentes facturados por la industria de autopartes y los proveedores nacionales a las empresas de la industria terminal.

⁴ Idem, p.p. 6602

Para efectos de este trabajo, se pondrá especial atención a lo referente a la Industria Terminal, de la cual podemos mencionar que, sus empresas podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos cuando dispongan de saldos positivos en balanza comercial que más adelante se explicará. Además debe mencionarse que estas empresas no pueden mantener saldos negativos en balanza comercial para cada año-modelo de su operación.

De las partes que intervienen en la Industria Automotriz, hay tres tipos de empresa que deben realizar un cálculo del Valor Agregado Nacional de sus productos. Estas tres empresas son:

Industria Terminal

Industria de Autopartes

Proveedor Nacional

Estas dos últimas deben reportar su Factor "A" de Valor Agregado Nacional a la Industria Terminal, con objeto de que ésta última pueda hacer su cálculo correspondiente. Relacionado con esto último señala el Decreto:

"...el valor agregado nacional de las partes y componentes producidos por éstas, que las empresas de la industria terminal incorporen en la fabricación en el país de partes y componentes y de vehículos, no podrá ser inferior al 34% (en 1994), del valor agregado nacional de sus productos..."⁵

Tanto la industria de autopartes, como los proveedores nacionales deben entregar a la industria terminal, un dictamen hecho por contador público independiente, sobre el valor agregado nacional de los productos fabricados y vendidos por ellos. Generalmente, estas cartas son entregadas antes de finalizar el mes de febrero de cada

⁵ Idem, p.p. 6602

año, de modo que la industria terminal pueda hacer sus cálculos y dictaminarse antes de terminar el mes de marzo. Además, la Secretaría establece que para poder renovar sus registros cada año, la industria automotriz, deberá presentar un dictamen por las operaciones reales del primer cuatrimestre del año-modelo, y una proyección por los ocho meses restantes.

En la siguiente página se presenta un cuadro comparativo donde se reflejan los cambios más relevantes que se han presentado a través de los 5 decretos en cuanto a objetivos e instrumentación que propone el Ejecutivo Federal.

CUADRO COMPARATIVO DE DECRETOS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

	23 de Agosto de 1962	23 de Octubre de 1972	16 de Junio de 1977	15 de Septiembre de 1983	8 de Diciembre de 1989
<u>Objetivos</u>	Reducir el déficit comercial externo.	Desarrollar la industria automotriz.	Lograr niveles internacionales de productividad.	Que la industria deje de ser definitivamente una carga para la balanza de divisas del país.	Modernizar el sector automotriz a niveles internacionales.
	Estimular creación de nuevas empresas mexicanas.	Aumentar exportaciones y reducir importación de productos automotrices.	Convertir a la industria automotriz en superavitaria.	Lograr una sustitución eficiente de importaciones.	Generar empleos y fortalecer el mercado doméstico.
		Fortalecer participación mayoritaria de capital mexicano en la industria de autopartes.	Fomentar y acelerar el crecimiento de la industria automotriz.	Dar un uso racionalizado en el combustible.	Mantener un ritmo de inversiones dentro de la industria automotriz.
			Ganar mercado fronterizo y en zonas libres del país para la industria automotriz mexicana.	Eliminar los subsidios innecesarios.	Economizar el consumo de combustibles y disminuir la contaminación ambiental.
<u>Instrumentación</u>	La industria terminal debe tener un 60% de integración nacional.	Incorporación de componentes nacionales con precios no mayores a 25% de precio internacional.	Se establece para cada industria automotriz un presupuesto de divisas.	Se exige presupuesto de divisas equilibrado donde las divisas requeridas sean generadas por la misma industria.	Se reglamenta la cesión y enajenación de divisas para ser usadas por la industria que las haya promovido.
	Está prohibido importar motores ensamblados.	Se exige producir motores en México y exportar 60% de dicha producción.	Las exportaciones de la industria terminal deben contener 50% de integración nacional.	Se autoriza una línea adicional cuando se exporte el 50% de la producción total de la misma.	Se permite aumento de saldo en balanza comercial por uso de maquinaria nueva de origen nacional.
	Inicia la sustitución de importaciones.	Racionalización de modelos por empresa terminal a 7 modelos.	Se establecen sanciones por no cumplimiento.	Se restringe la producción a una línea y 5 modelos.	No hay límite para modelos y líneas de producción.
		Se establece que la Industria Nacional de Autopartes debe ser mayoritariamente de capital nacional.	Se fija una integración nacional de 50% en automóviles y 65% en equipo pesado.	Solamente la industria de capital mexicano mayoritario puede producir vehículos pesados.	
		Se crea la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.		Se reglamenta el rendimiento de combustible.	

1.3 EMPRESAS QUE REQUIEREN CÁLCULO DE VALOR AGREGADO NACIONAL

Como se señaló anteriormente, son esencialmente tres las empresas que están obligadas a hacer el cálculo del valor agregado nacional de sus productos:

- * Empresas de la Industria Terminal
- * Empresas de la Industria de Autopartes
- * Proveedores Nacionales

Las empresas de la industria de autopartes, lo mismo que los proveedores nacionales deben hacer un cálculo de su Factor "A" de valor agregado nacional. Esto significa que deben identificar qué porcentaje de sus productos, y especialmente los que comercializan con la industria terminal, es de origen nacional y qué porcentaje es de origen extranjero.

El decreto en su capítulo VI, señala disposiciones de carácter general, donde se observan obligaciones para la Industria Automotriz y que al respecto señala lo siguiente:

"Art. 21.- Cada empresa de la industria terminal deberá informar a la Secretaría, los precios al público de los vehículos que enajene."¹

Cuando los precios al público fijados por alguna empresa de la industria terminal, antes de impuestos internos, rebasen los correspondientes precios internacionales al público para vehículos equivalentes, conforme a las reglas de comparación que fije la Comisión, la Secretaría podrá autorizar la importación de éstos sin

¹Idem, p.p. 6604

necesidad de cumplir con las condiciones que este Decreto establece al efecto.

Con esto, la Secretaría pretende que la competencia internacional de producción de automóviles nuevos sea equitativa con la nacional. Además esto puede servir como un indicador del desarrollo económico del país, en tanto se vaya renovando la planta automotriz que circula por la nación.

"Art 23.- Salvo lo dispuesto en los artículos 14 y 21, sólo las empresas de la industria terminal y de acuerdo a los requisitos y condiciones que se establecen en este Decreto podrán importar vehículos nuevos."² Este artículo se refiere a la zona fronteriza del norte del país y una parte del Estado de Sonora, donde se pueden importar automóviles nuevos, siempre y cuando circulen dentro de esa misma zona.

"Art. 27.- Las empresas de la industria automotriz deberán de presentar a la Secretaría durante el sexto mes siguiente al de inicio de cada año-modelo, un dictamen previo sobre sus saldos en balanza comercial y el valor agregado nacional de sus productos a fin de que, de común acuerdo con la Secretaría se determine si podrán continuar llevando a cabo importaciones de las referidas en este Decreto o si es menester llevar a cabo ajustes a fin de evitar violaciones a las disposiciones del mismo".³

² Idem, p.p. 6604

³ Idem, p.p. 6605

Esta es una medida preventiva que la Secretaría toma para poder evitar una abundante importación de vehículos, que no estén sustentados con exportaciones de los productos nacionales. Así se protege a la Balanza Comercial del país, por lo que a la industria automotriz se refiere.

1.4 PAPEL DEL CONTADOR PÚBLICO EN EL CÁLCULO DEL VALOR AGREGADO NACIONAL

El propio artículo 27 del Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz, señala el principal papel que debe desempeñar el Contador Público frente al Valor Agregado Nacional, y éste es:

"El saldo en balanza comercial y el valor agregado nacional a que se refiere este Decreto, deberán estar dictaminados por despacho de auditores públicos, autorizado por la Secretaría, dentro de los 3 meses siguientes a la terminación de cada año-modelo."⁴

Adicionalmente, es importante subrayar que la intervención del Contador Público no sólo es necesaria por emitir un dictamen, sino que en el cálculo es también indispensable, ya que la información para el cálculo del valor agregado nacional, será tomada de la contabilidad de la empresa en cuestión. Se deben hacer análisis e interpretaciones de rubros contables, como son ventas, costos de producción, recursos generados por exportaciones, etc.

⁴ Idem, p.p. 6605

Además, se requiere hacer una interpretación del decreto en forma adecuada y es el Contador Público quien puede llevarla a cabo. Por las razones antes expuestas, considero que es el Contador Público, la persona idónea para realizar las funciones de cálculo, revisión y dictaminación del Valor Agregado Nacional.

2.- EL VALOR AGREGADO NACIONAL DE LA INDUSTRIA TERMINAL

2.1 DETERMINACIÓN DEL VALOR AGREGADO NACIONAL

Durante los primeros diez años a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (T.L.C.A.N.), México podrá mantener prohibiciones o restricciones a la importación de los productos automotores, situación que se establece en las siguientes fracciones arancelarias:

Fracción Arancelaria	Descripción
8703.10.99	Otros vehículos especiales.
8407.34.99	Motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, excepto para motocicletas.

Estas fracciones arancelarias están tomadas de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación. México no podrá prohibir o restringir la importación de los productos automotores establecidos en las fracciones 8407.34.02 y 8407.34.99 a las empresas de la industria terminal que cumplan con las disposiciones del Decreto Automotriz y las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, señalados dentro del Anexo 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Para determinar el valor agregado nacional (VAN) de la industria automotriz terminal, tendrá que desarrollarse las siguientes fórmulas:

$$\text{VAN} = \frac{\text{VANp}}{\text{VANt}}$$

Siendo:

VAN = Valor Agregado Nacional de la Industria Terminal Automotriz.

VANp = Valor Agregado Nacional de Proveedores.

VANt = Valor Agregado Nacional Total.

Donde el valor agregado nacional de las partes y componentes que las empresas de la industria terminal deberán incorporar en la fabricación en el país de partes, componentes y vehículos, no podrá ser inferior a los porcentajes que a continuación se señalan para cada uno de los siguientes años:

AÑO	VAN
1994	mayor o igual a 34%
1995	34%
1996	34%
1997	34%
1998	34%
1999	33%
2000	32%
2001	31%
2002	30%
2003	29%

Para llevar a cabo el cálculo del VAN_p, es necesario tomar en cuenta la siguiente fórmula:

$$VAN_p = \sum_{j=1}^n [A_j(VP_j)] + \sum_{i=1}^m TP_i$$

Siendo:

A_j(VP_j)= El valor agregado nacional incorporado en las autopartes que la empresa de la industria terminal adquiere de proveedores nacionales y de empresas de la industria de autopartes, excluyendo refacciones, más

TP_i = Las divisas por concepto de exportaciones de autopartes, producidas por proveedores nacionales e industrias de autopartes promovidas por empresas de la industria terminal.

Para el cálculo del VAN_t, se tomará en cuenta a su vez, la siguiente fórmula:

$$VAN_t = VTV_d + S$$

donde:

VTV_d = El Valor total de las ventas anuales de la industria terminal dirigidas al mercado doméstico.

S = El valor de su saldo en balanza comercial siempre y cuando sea mayor que cero, calculado conforme a los puntos siguientes:

Dicho saldo se determinará de la siguiente manera:

$$S = X + TP - ID - IP$$

Siendo:

- S** = saldo en balanza comercial
- X** = valor de la facturación por concepto de exportaciones directas de productos automotrices, efectuadas por la empresa de la industria terminal.
- TP** = suma de las divisas netas provenientes de exportaciones de productos automotrices por proveedores nacionales o industria de autopartes, promovidas por la empresa de la industria terminal (Exportaciones promovidas menos el contenido importado).
- ID** = valor total de las importaciones directas, temporales y definitivas incorporadas a los productos automotrices que la empresa terminal fabrique, valuadas antes de derechos e impuestos exceptuando refacciones.
- IP** = valor total de las importaciones incorporadas en las partes y componentes automotrices que la empresa adquiera de la empresa de la industria de autopartes y proveedores nacionales y utilice en la fabricación de productos automotrices exceptuando refacciones.

Para efectos del cálculo de ID, se utilizará la siguiente fórmula:

$$ID = I_{did} + U(I_{Dad}) + I_{Dx}$$

Siendo:

ID_{did} = valor de las importaciones directas de insumos y materias primas que realice la empresa de la industria terminal, para ser incorporadas en los productos dirigidos al mercado doméstico, excluyendo refacciones.

ID_{dad} = valor de las importaciones de partes y componentes automotrices que realice la empresa de la industria terminal, para ser incorporadas en los productos dirigidos al mercado doméstico, excluyendo refacciones.

ID_x = valor de las importaciones de insumos y materias primas y de partes y componentes automotrices que realice la empresa de la industria terminal para ser incorporadas en los productos dirigidos al mercado de exportación, excluyendo refacciones.

Asimismo para calcular IP se utilizará la siguiente fórmula:

$$IP = \sum_{j=1}^n [(I_{Dadpj})U + I_{Daxpj} + I_{Dipj} + IP_{pj}]$$

Siendo:

IDadpj = valor de las importaciones directas y definitivas de autopartes que utilice el proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporadas en “VP”.

IDaxpj = valor de las importaciones directas y temporales, de autopartes que utilice el proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en “VP”.

IDipj= valor de las importaciones directas, temporales y definitivas de insumos y materias primas que utilice el proveedor nacional o la empresa de la industria de autopartes en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en “VP”.

IPpj = valor del contenido importado de los insumos que adquiere el proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes, de sus propios proveedores, que coincidan con la clasificación mencionada en la fracción VII del art. 2o. del decreto, que se utilicen en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en “VP”.

2.2 REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA INDUSTRIA TERMINAL AUTOMOTRIZ EN MATERIA DEL VALOR AGREGADO NACIONAL

Para poder determinar correctamente el valor agregado nacional, la industria terminal debe cuidar ciertos puntos, que a continuación se mencionan:

* Se debe determinar el saldo acumulado en balanza comercial de la industria terminal el cual es el resultado de la suma de los últimos cinco años a los que el decreto les fue aplicable

* Se debe determinar si se utilizará un saldo acumulado de la balanza comercial.

Para este punto haremos mención a que si el saldo en balanza comercial del año modelo en curso es negativo, se podrán utilizar los saldos netos acumulados para cubrir el déficit.

Si la empresa presenta en el año modelo saldo en balanza comercial positivo, podrá utilizarlo de acuerdo a las siguientes condiciones:

*Determinar el valor de las exportaciones netas del año modelo en que se hubiese alcanzado el más alto de los cinco años anteriores.

*En caso de que el valor total mayor de las ventas de exportaciones netas del año modelo X sea mayor al del año modelo actual, no podrán utilizar el saldo neto acumulado.

*En el supuesto que el importe más alto de exportaciones netas de los cinco años anteriores no rebase el valor de las exportaciones netas actuales, podrán incorporar en SFt el diferencial que resulte. SFt es el superávit en balanza comercial.

Conforme al artículo 12 del decreto, las empresas de la industria terminal con saldos positivos en balanza comercial, podrán utilizar dichos saldos hasta que se agoten para importar vehículos nuevos conforme a lo siguiente:

*Por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos, la empresa deberá restar de sus saldos, las siguientes cantidades:

AÑO	Cantidad a restar del saldo
1991	2.50 pesos o unidades monetarias
1992	2.00 pesos o unidades monetarias
1993	2.00 pesos o unidades monetarias
1994	1.75 pesos o unidades monetarias

*El número de vehículos que la empresa de la industria terminal puede importar en México, no tendrá ninguna restricción en relación con el número total de vehículos que dicha empresa vende en México, (a partir de enero de 1994).

2.3 CASO PRÁCTICO

2.3.1. INTRODUCCIÓN

En el sector de la industria terminal se encuentran las siguientes empresas, mismas que deben presentar a la SECOFI, la información del Valor Agregado Nacional:

Audi México, S.A. de C.V.

BMW de México, S.A. de C.V.

Chrysler de México, S.A.
Ford Motor Company, S.A. de C.V.
General Motors de México, S.A. de C.V.
Honda de México, S.A. de C.V.
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.
Volkswagen de México, S.A. de C.V.
Mercedes-Benz de México, S.A. de C.V.

Debido a que estas empresas cuentan con producción para el mercado nacional, así como importaciones tanto de vehículos ensamblados como de vehículos para ensamblar, se deben apegar al Decreto, por lo que deben cumplir con los lineamientos que en el presente trabajo se ejemplifican. Contando con la información anterior, se podrá determinar el valor agregado que las empresas incluyen a los vehículos vendidos en territorio nacional, así como los beneficios que trae la exportación de los mismos y de otros productos utilizados para la fabricación de automóviles.

2.3.2. DESARROLLO

Para poder ejemplificar mejor este tema, realizaremos un cálculo con el cual se determine el Valor Agregado Nacional de la empresa BST Motors en el año-modelo 1995. Supongamos que esta empresa tuvo las siguientes operaciones:

- *El valor agregado nacional, que los proveedores de BST Motors, reportan a través de dictamen por contador público independiente, reportan un total de \$1,500.
- *La empresa BST Motors, se allegó de la cesión de divisas por parte de 5 proveedores nacionales, con lo que obtuvo un total de \$1,700.

*Las ventas totales de BST Motors, durante 1995 fueron de \$7,000; de las cuales \$6,000 fueron para el mercado doméstico y el resto para exportación.

*BST Motors, realizó compras de importación incorporadas a sus automóviles vendidos por un total de \$1,500. De acuerdo con los dictámenes de sus proveedores, las importaciones indirectas ascienden a \$950.

Teniendo esta información, podemos empezar por hacer el cálculo de las diferentes variables. Empezaremos por calcular VAN_p.

$$\text{VAN}_p = A_j(\text{VP}_j) + \text{TP}_i$$

$$\text{VAN}_p = 1,500 + 1,700$$

$$\text{VAN}_p = 3,200$$

A continuación haremos la determinación de VAN_t. Para ello es necesario conocer primero S:

$$S = X + \text{TP} - \text{ID} - \text{IP}$$

$$S = 1,000 + 1,700 - 1,500 - 950$$

$$S = 250$$

Ahora sí podemos conocer VAN_t:

$$\text{VAN}_t = \text{VTV} + S$$

$$VANt = 6,000 + 250$$

$$VANt = 6,250$$

Conociendo las dos variables principales, podemos llegar a determinar el VAN que en este caso, se calcula así:

$$VAN = VANp / VANt$$

$$VAN = 3,200 / 6,250$$

$$VAN = 0.512$$

Aquí nos damos cuenta, de que la empresa puede seguir operando en México, ya que sus cálculos, después de ser auditados por contador público independiente, muestran que su Valor Agregado Nacional es de 51.2%.

2.4 EFECTOS Y REPERCUSIONES

El Decreto Automotriz tuvo en su origen el objetivo de incrementar la planta productiva de la industria automotriz en México. Con la política macroeconómica del sexenio 1988-1994, se buscaron fórmulas para activar el crecimiento económico y es por ello que se pueden identificar beneficios a nivel macroeconómico como se mencionan a continuación.

Primeramente, se busca que al tener un valor agregado nacional de por lo menos el 34% para 1995, exista en ese porcentaje mínimo la inclusión de materiales nacionales. Esto nos trae como consecuencia que la planta productiva nacional se active y sea necesaria la producción de materiales que sirvan como equipo original de los automóviles fabricados en México. Los primeros resultados los reportan las empresas de la industria de autopartes y los proveedores nacionales. Posteriormente, las empresas que surtan productos a éstas dos últimas también deberán cubrir un porcentaje mínimo de material nacional, de manera que la reacción sea en cadena y así se produzcan más materiales nacionales. Cada día se busca incluir un mayor porcentaje de contenido nacional en los automóviles mexicanos.

El hecho de que las empresas nacionales reporten adecuadamente su Factor "A", primeramente a los Proveedores Nacionales y a las empresas de la Industria de Autopartes y éstos a la Industria Terminal, significa que los indicadores nacionales de la segunda rama industrial más importante del país, son mucho más confiables.

Uno de los beneficios que reporta el cumplir adecuadamente con los requisitos mínimos del Valor Agregado Nacional es que se debe mantener un saldo positivo en la Balanza Comercial (S). Esto significa, que cada año, la empresa debe conseguir tener un superávit entre los productos que exporta directamente y los que promueve para ser exportados, frente a las importaciones realizadas para la fabricación de los automóviles vendidos durante el período. Hay que recordar que para la "S" se toman en cuenta las exportaciones directas y las que promovió la industria terminal para las demás empresas de la industria automotriz. Uno de los medios más utilizados para que la "S" sea positiva, es que la Industria Terminal se allegue de "divisas cedidas" por sus proveedores, originadas por la exportación de productos hacia la casa matriz ó subsidiarias en el mundo de la misma Industria Terminal. Aquí se ve claramente un apoyo hacia las pequeñas y

medianas empresas para comercializar sus productos en el exterior, ampliando sus mercados y provocando la entrada de divisas al país.

El hecho de mantener una política de precios mínimos para automóviles compactos, refleja la necesidad de renovar las unidades que circulan en el país, haciendo así posible un desarrollo tangible de la población mexicana. Esto a la vez obliga a la industria terminal a producir automóviles que puedan competir con los mercados internacionales y a ser capaz de mantener una competencia firme ante la apertura comercial del país.

Existen asociaciones de industriales, tales como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA) y la Industria Nacional de Autopartes, A.C. (INA) que utilizan la información derivada de los decretos expuestos en esta tesis, para mostrar al público en general, los resultados que periódicamente reporta esta importante rama productiva del país. Asimismo, se presentan comparaciones a nivel internacional, de lo cual se puede retomar la importancia de legislar especialmente a las empresas automotrices. Una de estas comparaciones la hace la INA, que en su publicación del bimestre julio-agosto de 1996 presenta un artículo llamado "Propuestas de Política Industrial y Comercio Exterior en el Sector Automotriz" donde enfatiza la necesidad de seguir al pie de la letra la legislación automotriz vigente:

"...A nivel mundial, la importancia de la industria automotriz para cada país se refleja en que aquellos que han logrado desarrollarla localmente, lo han hecho en base a una regulación que asegure la integración de partes, componentes, tecnología, diseño e ingeniería en el propio país, de forma que la multiplicación económica y el valor agregado nacional sean lo más altos posibles... En la última década del siglo XX China inicia su industria automotriz y establece como condiciones: la inversión nacional, el desarrollo de

ingeniería, diseño y, por supuesto, un contenido local creciente, a todas aquellas empresas que deseen participar en el mercado chino. De esta forma, sin desconocer los procesos de globalización , pero sí tomando ventaja de ellos, este país ha decidido desarrollar una industria automotriz local, pues reconoce que como lo anuncian los expertos, la industria automotriz será una de las principales fuentes de desarrollo en el siglo XXI y un determinante de quienes serán los países ganadores en términos económicos.”¹

La misma INA promueve acciones en conjunto con sus agremiados para beneficio de esta rama industrial, fungiendo como intercesor ante la SECOFI. Derivado de algunos de los análisis de México frente al ámbito internacional en cuanto a la industria automotriz, la Industria Nacional de Autopartes ha propuesto algunos puntos para poder desarrollar más ampliamente el sector automotriz del país, y lo dejó publicado en su revista bimestral con las siguientes propuestas:

“...2.- Aplicar rigurosamente la legislación automotriz mexicana en toda su letra y atendiendo fundamentalmente al espíritu por el que fue creada, este hecho por sí mismo permitiría un incremento notable en las escalas de producción de la industria de autopartes y su incorporación efectiva a los mercados de exportación.”²

“...5.- Fundamental transparencia en el manejo de la información ya que permite el conocimiento por parte de todos los interesados de la evolución de variables críticas que ayudan a la planeación misma de las empresas. La transparencia en la información sobre la integración y sus tendencias, de cada una de las empresas armadoras, así como la información sobre el comercio exterior de estas, es decir sus exportaciones e importaciones, permitirán que la cadena de proveeduría planee su estrategia de desarrollo

¹ Imagina, No. 8, Año 2, 1996, Industria Nacional de Autopartes, 4 p.p.

² Ibidem, 10 p.p.

en la dirección adecuada y dará una señal clara a inversionistas nacionales y extranjeros respecto a la legalidad con la que se maneja el marco legislativo de la industria automotriz en México.”³

“...7.- Y finalmente, revisar los acuerdos comerciales suscritos tratando de hacerlos más congruentes en términos del desarrollo industrial regional y de la legislación automotriz mexicana, y para que se minimice la de por sí complicada operación de los mismos. Los nuevos acuerdos que se hallan de negociar, deben enfocarse claramente a la ampliación de mercados de exportación para las empresas establecidas en México, destacando su capacidad actual de abastecerlos.”⁴

Dentro de los puntos antes expuestos, podemos apreciar la gran responsabilidad que tiene el contador público para con esta industria, ya que el realizar un dictamen en materia de Factor “A” reviste de seriedad los datos que se entregan a las autoridades y a las asociaciones civiles que proporcionan información tanto a inversionistas como al público en general.

A pesar de que la aplicación del Decreto Automotriz presenta beneficios en el ámbito macroeconómico, también se pueden observar algunos malestares en la esfera microeconómica.

Por mencionar ciertos inconvenientes, diremos que el Decreto tiene algunas lagunas que tienen que ser resueltas a través de consultas a las autoridades.

³ Ibidem, 10 p.p.

⁴ Ibidem, 10 p.p.

Uno de esos problemas es, no se explica el criterio de aplicación para aquellos productos fabricados con materiales adquiridos en años anteriores y vendidos en el año modelo auditado. No se sabe qué Factor "A" debe utilizarse para las importaciones indirectas.

También podemos mencionar aquellas empresas con registro como Proveedor Nacional que no hayan realizado ventas en el mercado nacional y por ende no tengan la obligación de expedir un dictamen de Factor "A"; no contemplan los pasos a seguir para renovar su registro. No existe por escrito un procedimiento para que los Proveedores Nacionales que no hayan renovado su registro en un año modelo anterior, puedan renovarlo para el período que se pretende auditar.

Se han observado diferencias de criterio en las mismas autoridades con respecto a la aplicación del porcentaje de Factor "A" que debe aplicarse para las importaciones indirectas cuando provengan de proveedores que no estén registrados ante la Secretaría. En ocasiones se menciona que debe aplicarse el 30% para aquellas empresas que desconozcan su Factor "A", en otras ocasiones se menciona que se aplicará el 100% como importación para las empresas que no tengan registro ante la Secretaría, sin embargo nada de esto consta por escrito.

No existe por escrito reglamentación de aquellas empresas que venden sus productos a Proveedores Nacionales y no a la industria terminal en cuanto a su obligación para obtener su registro ante la Secretaría.

3.- SALDO EN BALANZA COMERCIAL

3.1 GENERALIDADES

El saldo en balanza comercial únicamente aplica en el ámbito de las empresas de la industria terminal, ya que el Decreto menciona que las empresas de la industria terminal podrán complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional a través de vehículos nuevos si tienen un saldo en balanza comercial positiva.

La balanza comercial para las empresas de la industria terminal está definida en el capítulo IV del Decreto y menciona lo siguiente:

"La balanza comercial de cada empresa de la industria terminal para cada año-modelo, es el resultado de restar al valor total de las divisas obtenidas por la exportación de sus productos automotrices y por las exportaciones de partes y componentes promovidas por dicha empresa, el valor total, en divisas, de las importaciones de materias primas, partes y componentes exceptuando refacciones, que realice la propia empresa, así como el contenido importado de las partes y componentes que dicha empresa adquiera de la industria de autopartes y de otros proveedores para la producción de partes y componentes destinados a su ensamble como equipo original de sus vehículos y para la

fabricación de partes y componentes y el contenido importado de las exportaciones promovidas por dicha empresa."¹

Esto trae como consecuencia, que las plantas armadoras de automóviles establecidas en territorio nacional, se verán obligadas a tener un cálculo especial en sus registros contables, de manera que se vean posibilidades a vender automóviles importados nuevos. Es por ello que no fue sino hasta 1990, cuando en México se empezaron a comercializar automóviles importados como los lujosos y los deportivos.

Para el caso de las empresas maquiladoras que sean directa o indirectamente subsidiarias de empresas de la industria terminal, ellas pueden ceder sus divisas promovidas por la industria terminal en un monto no mayor al 20% de las mismas, siempre que sean equipo original para los automóviles y que se dirijan a las subsidiarias o a la matriz internacional de la industria terminal.

Es en 1992, cuando se permite que el saldo en balanza comercial se incremente por acumular saldos positivos no utilizados en años anteriores. De esta forma, se pueden tener estrategias de venta a la espera de modelos novedosos y que pueden entrar al país en forma holgada.

Actualmente, la industria terminal se allega de cuantiosas divisas, tanto por la cesión de las mismas a cargo de sus proveedores nacionales, como por la enajenación o transferencia que la industria de autopartes realiza. Además si entre la industria terminal se requiere enajenar divisas, esto es completamente permisible.

¹ Idem, p.p. 6602

Otro medio de aumentar este saldo, es a través del incremento en la capacidad productiva generado por la industria terminal con activos fijos de origen nacional. Con una autorización de la Secretaría se podrá contabilizar hasta un 30% del valor de dichos activos en la balanza comercial.

Existen restricciones para el uso de los saldos positivos en la balanza comercial. Una de ellas es la forma de reducir ese saldo para importar automóviles. Se puede hablar de tres etapas principalmente. En la primera que fue durante el año modelo 1991, se debía restar por cada peso o unidad monetaria de importación de vehículos nuevos 2.5 pesos o unidades monetarias. En 1992 y 1993, se redujo a razón de 2 pesos o unidades monetarias. A partir de 1994 y en adelante se restarán 1.75 pesos o unidades monetarias. Esto se hizo con el objeto de evitar que se importaran automóviles en demasía a comparación de la producción nacional. Más adelante en el desarrollo de este trabajo, a esta unidad monetaria se le denominará "U".

Otra restricción para el uso de la balanza comercial es que para los años modelo 1991 y 1992 no podría exceder de 15% del número total de vehículos vendidos en México por dicha empresa. Para 1993 el porcentaje sería del 20%. A partir de 1994 no existirá ninguna restricción con respecto a la producción nacional. Si no se agota el saldo positivo por estas dos restricciones, se podrá transferir el excedente al ejercicio siguiente o enajenar sus derechos entre otras empresas de la industria terminal.

El cálculo del saldo en balanza comercial se da para la generalidad del país. Sin embargo existe una zona conocida como la franja fronteriza norte del país y zonas libres de Baja California, Baja California Sur y parcial de Sonora donde es permitido importar automóviles nuevos para que circulen dentro de esa zona territorial. Para ello, los importadores deben ser distribuidores de vehículos nuevos y deben cuidar que las

importaciones no excedan del valor que resulte de restar el valor de las importaciones incorporadas en los vehículos nuevos de fabricación nacional a las ventas de dichos vehículos nuevos.

Cualquier automóvil nuevo e importado deberá contar con un certificado expedido por el fabricante, en el que conste que la unidad cumple con las especificaciones técnicas nacionales.

3.2 CÁLCULO DEL SALDO EN BALANZA COMERCIAL

Para que la empresa de la industria terminal conozca el valor de los automóviles nuevos que se le permite importar cada año, las reglas de aplicación señalan la siguiente fórmula :

$$VIP = \frac{BCA}{U}$$

Siendo:

VIP = Es el valor de las importaciones potenciales de vehículos por año-modelo para las empresas de la industria terminal. El numerador siempre deberá ser mayor o igual a cero, mientras que "Y" será menor o igual a "S"; de lo contrario se estará sujeto a sanciones económicas por el equivalente al 50% del exceso ó déficit, según corresponda.

**ESTA COPIA NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

BCA = El numerador de esta fórmula es lo que se conoce como Balanza Comercial Ampliada y está compuesto de las siguientes variables:

$$S + T + W + 0.3I + SFt - Y$$

Siendo:

S = Es el saldo en balanza comercial de la empresa de la industria terminal, como se explicó al inicio del capítulo.

T = Significan las transferencias de saldos en balanza comercial entre empresas de la industria terminal. Existen dos casos para considerar en "T":

i) Puede ser un superávit de balanza comercial entre la empresa en cuestión y otras empresas de la industria terminal,

ii) Pueden ser divisas cedidas o enajenadas a la empresa de la industria terminal por parte de las empresas de la industria de autopartes por concepto de exportaciones de autopartes, excluyendo el valor del contenido importado en las mismas, así como las divisas obtenidas por exportaciones de autopartes promovidas por la empresa de la industria terminal.

En los casos en los que se enajenan saldos de balanza comercial a otras empresas, T será menor que cero. En los casos en que se obtengan o reciban transferencias de divisas, T será mayor que cero.

W = Significa las transferencias de divisas de las maquiladoras a la empresa de la industria terminal por concepto de sus exportaciones de productos automotores, excluyendo el valor del contenido importado de las mismas, siempre que tales

maquiladoras no sean proveedores nacionales, y que cumplan al menos con una de las siguientes condiciones:

* que la empresa de la industria terminal sea, directa o indirectamente accionista mayoritario de la maquiladora;

* que la empresa de la industria terminal y la maquiladora tengan un accionista mayoritario en común;

* que la empresa de la industria terminal sea un promotor de exportaciones de productos automotores de dicha maquiladora.

Como se mencionó anteriormente, se podrá contabilizar hasta un 20% del valor necesario para compensar importaciones de partes y componentes destinados al mercado nacional, calculado de la siguiente manera:

$$W = 0.20(IDd + IPd) \quad \text{ó} \quad W = M$$

M = es el saldo en balanza comercial de los productos automotrices que procese la maquiladora. Es el valor de exportación menos el contenido importado directa e indirectamente.

Retomando el punto de "W", se utilizará la primer fórmula cuando M sea mayor que 0.20 (IDd + IPd). Se utilizará la segunda fórmula cuando M sea menor que 0.20 (IDd + IPd).

IDd= Es el valor de las importaciones realizadas por la industria terminal excluyendo las refacciones.

IPd = Es el valor de las importaciones de partes y componentes incluidas en las compras realizadas por la empresa de la industria terminal a sus proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, excluyendo también las refacciones.

I = Es el valor de las inversiones en activos fijos de origen nacional mencionados anteriormente, y dirigidos a aumentar la planta productiva de la empresa. Excluyen maquinaria y equipo de procedencia extranjera, no importando que éstos sean adquiridos en México.

SFt = Significa el superávit de balanza comercial de la empresa de la industria terminal acumulado en años anteriores, transferido al año en curso.

Para considerar este apartado en la fórmula, se tienen dos opciones:

i) Se puede considerar a SFt igual a VIP del año-modelo anterior disminuido por las importaciones efectuadas en el año-modelo correspondiente y multiplicadas por la unidad monetaria "U".

ii) Se puede transferir hasta el equivalente en pesos mexicanos de 150 millones de dólares estadounidenses, ajustados anualmente por la inflación. Para actualizar esta cantidad de dólares, se debe tomar un factor de ajuste que resultará de dividir:

El deflactor de precios implícito del Producto Interno Bruto de Estados Unidos, o con base en cualquier otro índice publicado por el *Council of Economic Advisors* en sus *Economic Indicators* que lo sustituya,

correspondiente al mes de que se trate, entre el deflactor de precios del PIB norteamericano del 1o. de enero de 1994.

Una vez que se conozca la cifra ajustada, la cantidad que resulte será redondeada al millón de dólares más cercano.

Y = Es el factor de ajuste conforme al párrafo 15 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Primeramente debemos tomar en cuenta las siguientes variables:

VR = valor de referencia

VB = valor base

INPP = Índice Nacional de Precios al Productor de vehículos, refacciones y otros materiales de transporte.

Para aquellas empresas de la industria terminal con producción anterior a 1992, se deberá tomar en cuenta a "Y" como sigue:

$Y = VR \text{ ó } VANt$ El mayor del año que se trate menos

$VANp$ del año que se trate entre el porcentaje del párrafo 7 del TLCAN. Este párrafo menciona que se utilizará el cociente de dividir $VANp$ 1992 / $VANt$ 1992 si es menor que 0.34, de lo contrario se utilizará 34%.

VR para 1994 a 1997 será igual a VB más el porcentaje no mayor a 65% calculado sobre la diferencia entre sus ventas totales en México, tanto de autos nacionales como importados y su VB.

VB es el promedio del valor de producción en México para su venta en México en los años modelo 1991 y 1992 ajustados por la inflación acumulada.

El factor de ajuste será el INPP del año que corresponda entre el INPP de 1992.

Para aquellas empresas de la industria terminal con producción posterior a 1992 se tomará en cuenta lo siguiente:

Y será igual al VANt del año correspondiente menos VANp entre 34% para los años modelos de 1994 a 1997.

En el caso de que las sustracciones anteriores resultaran negativas, el valor de "Y" será cero.

Si queremos calcular el saldo transferible de balanza comercial al año siguiente se deberá apegar a la siguiente fórmula:

$$SFT = (VIP - B) U$$

donde,

VIP= Es el valor de las importaciones potenciales del año-modelo anterior.

B = Es el valor de las importaciones de vehículos efectuadas durante el año-modelo correspondiente.

U = Es la unidad monetaria, que a partir de 1994 es de 1.75.

Únicamente para el cálculo del saldo en balanza comercial, las importaciones directas e indirectas que la Industria Terminal incorpore en su producción en México en el año correspondiente no podrán ser mayores a los porcentaje siguientes en el año correspondiente:

Año	Porcentajes de importación
1994	80.00%
1995	77.20%
1996	74.40%
1997	71.60%
1998	68.90%
1999	66.10%
2000	63.30%
2001	60.50%
2002	57.70%
2003	55.00%

3.3 CASO PRÁCTICO

A manera de ejemplificar el cálculo del saldo en balanza comercial, realizaremos el siguiente caso.

Supongamos que la empresa BST Motors ha efectuado operaciones en México desde 1990. Su saldo en balanza comercial al final del ejercicio de 1994 es de \$400. Durante 1995 tuvo las siguientes operaciones:

- * Exportaciones directas a su casa matriz en Canadá por \$1,000.

- * Los productos tuvieron materiales importados directamente por un total de \$300. Los indirectamente importados y después de obtener cartas de sus proveedores, se conoce que ascienden a \$210.

- * Obtuvo cesión de divisas netas de 3 proveedores nacionales, lo cual reportó un total de \$750. No se allegó de divisas por parte de ninguna empresa maquiladora, ni de la industria de autopartes.

- * Realizó transferencia de su superávit en balanza comercial por el año-modelo de 1994, equivalente a \$100.

- * Adquirió una máquina para aplicación de películas protectoras de la lámina con un valor de \$2,000. Así mismo, obtuvo autorización de la Secretaría para contabilizar esta operación en su saldo de balanza comercial.

- * Su VIP del año anterior fue de \$150 y realizó importaciones por \$70.

- * En 1992 entre VR y VANt, es mayor VANt y éste equivale a \$250, mientras que el VANp es de \$180. Para 1995, el VANt es de \$300 y el VANp es de \$200.

Primeramente, realizamos los cálculos del saldo en balanza comercial que son:

$$S = X + TP - ID - IP$$

$$S = 1,000 + 750 - 300 - 210$$

$$S = 1,240$$

A continuación está el cálculo del valor de importaciones potenciales:

$$VIP = S + T + W + 0.3I + SFt - Y$$

para lo que:

$$Y = 300 - (200(0.34)) \quad \text{Usamos 0.34 ya que } 180/250 = 0.72$$

$$Y = 232$$

$$VIP = 1,240 + 100 + 0 + 0.3(2,000) + ((150-70)1.75) - 232$$

$$VIP = 1,848$$

Finalmente, realizaremos el cálculo del saldo transferible al año-modelo siguiente:

$$SFT = (VIP - B) U$$

$$\text{SFT} = (1,648 - 70) 1.75$$

$$\text{SFT} = 2,761.50$$

3.4 EFECTOS Y REPERCUSIONES

El Saldo en Balanza Comercial está directamente ligado con el valor de los permisos para importaciones potenciales de automóviles nuevos que SECOFI otorga cada año a las empresas de la Industria Terminal. A mayor Saldo en Balanza Comercial, se tendrá un mayor valor de importaciones potenciales. Intrínsecamente, y debido a los mismos cálculos de "S", cuando ésta es positiva, se tienen más exportaciones que importaciones. Esto significa que durante un período determinado se han logrado recibir divisas del exterior y se cuenta con una planta productiva que tiende a los mercados internacionales.

Al observar detenidamente el valor de las importaciones potenciales para un período determinado, a partir de 1994, no se podrán importar automóviles nuevos a razón de 1.75 por unidad monetaria generada de exportaciones. Significa que por cada dólar con setenta y cinco centavos que ingresan en México por concepto de exportaciones, sólo puede haber un dólar hacia el exterior por concepto de importación de vehículos nuevos.

El hecho de importar automóviles nuevos a México, cumple con las expectativas de un nicho de mercado muy específico, tal es el caso del mercado que demanda automóviles de lujo o deportivos. Sin embargo, éstos se ven compensados con

automóviles compactos o económicos que actualmente ayudan a renovar la planta vehicular del país. Además, estos automóviles compactos son los que se exportan a diferentes partes del mundo y están manteniendo un superávit en la Balanza Comercial de la Industria Terminal.

Las medidas coercitivas de SECOFI, en cuanto a mantener un saldo positivo en Balanza Comercial, se reflejan en la negativa que la autoridad impone a estas empresas para efectuar importaciones hasta que sea posible regularizar su situación deficitaria. Así, se está previniendo la importación excesiva de productos al país.

México, en las negociaciones del TLCAN, se sujeta a permitir una entrada cada vez mayor de autos nuevos, sin embargo, al mantenerse el cálculo de la balanza comercial, también se fomenta la exportación, tanto de los ensambladores como de sus proveedores. Esto trae como consecuencia que los proveedores nacionales sean promovidos para que se comercialicen sus productos en forma global alrededor del mundo, atrayendo divisas frescas al país. También obliga a los productores nacionales a alcanzar estándares de producción mundialmente competitivos, lo que provoca un desarrollo económico notable o un estancamiento igualmente significativo.

Con esta medida, las autoridades están concientes de que solamente entrarán automóviles importados en la medida que se pueda fomentar la generación de divisas gracias a que los mexicanos exporten sus productos.

En la práctica se observan ciertos problemas tales como la no explicación de determinados conceptos para la aplicación adecuada del Decreto Automotriz.

Uno de estos defectos, es que no se indica claramente la forma de calcular el valor de contenido importado de las compras nacionales en la cesión de divisas, no se sabe con certeza si debe hacerse un cálculo con base en la fórmula del Factor "A" o si debe considerarse la importación indirecta al 100% de su realización.

Además, en últimas fechas, sólo se ha otorgado autorización a un reducido grupo de organismos para realizar la certificación de las divisas de los proveedores nacionales, industria maquiladora y empresas de la industria de autopartes. Esto trae como consecuencia un retardo muy prolongado para la oportuna presentación de los dictámenes de Valor Agregado Nacional en la fecha límite establecida en el Decreto.

Otro punto a discutir con la autoridad, es el relativo a las divisas generadas en años anteriores, pero no auditadas previamente. No se especifica si debe incluirse este valor dentro de las Exportaciones promovidas (Tp) ó si deben afectar directamente al saldo acumulado (Sft). Tampoco se especifica si una empresa de autopartes puede ceder bajo su registro, las divisas generadas por exportaciones promovidas a la industria de autotransporte, hacia las empresas de la industria automotriz.

También falta hacer una mención específica de las sanciones a las que se hacen acreedoras las empresas que no cumplan con los lineamientos del Decreto, y específicamente las sanciones monetarias.

4.- DICTAMEN DE VALOR AGREGADO NACIONAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

4.1 GENERALIDADES DE LOS DICTÁMENES (BOLETIN 4040 N.A.G.A.).

El Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, señala que todos los informes que se deriven de éste, deberán estar debidamente auditados por Contador Público independiente y debidamente autorizados por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Además, dicho contador deberá contar con un número de registro ante la Administración General de Auditoría Fiscal Federal (A.G.A.F.F.), mismo que deberá constar en cada uno de los reportes que se entreguen a las autoridades correspondientes.

Siguiendo los lineamientos del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C., todos los dictámenes que se elaboren para efectos de este decreto, deberán seguir la normatividad establecida en las Normas y Procedimientos de Auditoría, publicadas por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Es precisamente en el boletín 4040 "Otras Opiniones del Auditor" donde se puede observar la reglamentación para emitir una opinión relativa a trabajos especiales para la industria automotriz.

Específicamente nos referimos al párrafo 72 del boletín antes mencionado que establece una obligación al apego de las Normas y Procedimientos de Auditoría, mismo que dice:

"Opiniones emitidas para cumplir con disposiciones legales y reglamentarias:

En ocasiones, algunos organismos gubernamentales tienen establecidas ciertas formas para la presentación de información requerida de algunas empresas, como por ejemplo para otorgamiento de subsidios u otros fines. En estas formas, frecuentemente se requiere la opinión del auditor externo de la compañía en relación con la veracidad de los datos asentados, señalándose la reducción con que el auditor deberá presentar su opinión. Algunas de estas formas de requerimientos de la opinión son inaceptables conforme a las normas de auditoría, como por ejemplo cuando se le pide al auditor que realice afirmaciones que no están relacionadas con la función o responsabilidad de este profesional.

Algunas de las formas de reporte pueden ser aceptables mediante la inserción de las palabras o frases necesarias; otras, pueden requerir de una completa modificación para ser aceptables. Cuando la empresa presenta información requerida por las autoridades en formas impresas, en las que adicionalmente se requiere una opinión del auditor externo que no se apega a las normas de la profesión, el auditor deberá presentar su opinión en un informe por separado, en las formas establecidas en los pronunciamientos normativos para las opiniones sobre información específica de los estados financieros.”¹

Adicionalmente, el propio boletín hace mención de un punto muy importante para el desarrollo de su trabajo en el ramo automotriz. En el párrafo 76 del boletín 4040 se menciona lo siguiente:

“Dadas las características y diversidad de trabajos que pueden dar lugar a la emisión de una opinión especial, no es factible establecer guías que cubran todas y cada una de las posibilidades que se pueden presentar. Por lo tanto, cuando el auditor tenga que emitir una opinión sobre aspectos diferentes a los cubiertos en este boletín o que combinen

¹ Normas y Procedimientos de Auditoría Generalmente Aceptados, Instituto Mexicano de Contadores Públicos, p.p. 4040-16

dos o más de los casos antes tratados, su juicio y criterio profesional aplicado considerando los diversos pronunciamientos normativos vigentes, debe ser la base para definir el tipo de opinión que debe emitir según corresponda.”²

4.2 CASO PRÁCTICO

A continuación se presentan los dictámenes que se elaboran para el cumplimiento del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. Primeramente se presenta el Dictamen de Valor Agregado Nacional de la Industria Automotriz:

A 27 de febrero de 1996.

BST Motors, S. A. de C. V. :

He examinado el Valor Agregado Nacional y el Saldo de la Balanza Comercial de los automóviles fabricados y vendidos por BST Motors, S.A. de C.V. por el periodo del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995, de acuerdo con el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, Sus Reformas y Adiciones y el Acuerdo que Determina Reglas de Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz publicados en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1989, 31 de mayo de 1995 y el 30 de noviembre de 1990, respectivamente, así como a las disposiciones contenidas en el Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 1993.

La determinación del Valor Agregado Nacional y el Saldo de la Balanza Comercial de los automóviles fabricados y vendidos, es responsabilidad de BST Motors, S.A. de C.V., por lo que mi responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre si dicha determinación se efectuó de conformidad con la reglamentación mencionada en el párrafo anterior.

² Ibidem, p.p. 4040-16

Mi examen, realizado con base en pruebas selectivas, se efectuó como sigue:

- Verifiqué que BST Motors, S.A. de C.V. cuenta con su registro como Industria Automotriz Terminal expedido por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial vigente por el período revisado, con número IAT - 95- 192.
- Verifiqué las facturas correspondientes de los automóviles fabricados y vendidos por BST Motors, S.A. de C.V. contra los listados diarios de ventas.
- Verifiqué el precio de venta de los automóviles contra las cotizaciones de precios correspondientes.
- Las cifras presentadas como divisas netas cedidas o transferidas (“TP”) por proveedores nacionales, industria de autopartes y maquiladoras con registro como proveedor nacional se obtuvieron de las cartas proporcionadas por estos, para el periodo sujeto a revisión.
- Verifiqué que las importaciones directas de partes y componentes realizadas por la compañía correspondieran a insumos incorporados en automóviles que vendió durante el período sujeto a revisión.
- Verifiqué que las divisas netas enajenadas (“T”) por la industria de autopartes están auditadas por un organismo autorizado por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
- Verifiqué que las divisas netas cedidas (“W”) por empresas de la industria maquiladora están auditadas por un organismo de certificación autorizado por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
- Verifiqué las facturas de las inversiones realizadas en activos fijos nacionales, así como la correcta aplicación del 30% de dichas inversiones.
- Verifiqué las facturas y pedimentos de importación de los automóviles adquiridos por BST Motors, S.A. de C.V.
- Verifiqué el cálculo del Valor Agregado Nacional conforme al artículo 7º. del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, de los automóviles fabricados y vendidos por BST Motors, S.A. de C.V.
- Verifiqué que el Saldo de la Balanza Comercial de BST Motors, S.A. de C.V. fuera positivo, según lo establece el Anexo 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Como resultado de la aplicación de los procedimientos antes mencionados, en mi opinión, bajo protesta de decir verdad, declaro que el Valor Agregado Nacional y el Saldo de la Balanza Comercial de los automóviles fabricados y vendidos por BST Motors, S.A. de C.V. por el período del 1o de enero al 31 de diciembre de 1995 presentado en el cuadro anexo, es razonablemente correcto, en virtud de que se revisó de conformidad con los lineamientos expresados en el Capítulo Y Artículo 2º, Capítulo II, Capítulo IV, Capítulo VI Artículos 23º, 25º, 26º, 27º y 28º, Capítulo VII Artículos 29º y 30º y Artículo 9º Transitorio del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y en las Reglas primera, segunda, tercera, octava, novena, décima cuarta, décima quinta, décima sexta, décima séptima, décima octava, décima novena, vigésima, vigésima primera, vigésima segunda, vigésima octava, vigésima novena, trigésima primera y trigésima segunda del Acuerdo que Determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, sus Reformas y Adiciones y del Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y además, existe la documentación contable y legal pertinente para poder verificarla.

Los procedimientos antes citados fueron aplicados en relación al Valor Agregado Nacional y al Saldo de la Balanza Comercial y no a los estados financieros tomados en su conjunto, por lo que no expreso opinión alguna sobre tales estados financieros a la fecha señalada.

Este informe se emite para uso exclusivo de BST Motors, S.A. de C.V., para fines de su presentación ante las autoridades competentes, en relación al Valor Agregado Nacional y Saldo de la Balanza Comercial.

C.P.

Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Registro número ante la Secretaría de
Comercio y Fomento Industrial, con el oficio 1090
del 8 de marzo de 1995.

BST Motors, S.A. de C.V.

Determinación del Valor Agregado Nacional y Saldo de la Balanza Comercial de los automóviles fabricados y vendidos por el período comprendido del 1° de enero al 31 de diciembre de 1995

Concepto	Enero - Diciembre 1995 Cifras Reales Dólares Americanos
I- (X + TP) EXPORTACIONES	2,000,000
(X) Exportaciones brutas de la empresa	0
Automóviles	0
Componentes (incluye motores)	0
(TP) Exportaciones Promovidas Netas	2,000,000
II- (ID + IP) IMPORTACIONES	5,000,000
(ID) Importaciones Directas	5,000,000
Temporales	0
Definitivas	5,000,000
(IP) Importaciones Indirectas	0
Temporales	0
Definitivas	0
III- BALANZA COMERCIAL (S)	1,000,000
IV. BALANZA COMERCIAL (S) TLC	870,000
(T) Exportaciones indirectas no promovidas (Divisas Enajenadas)	
(W) Maquiladoras	
(I) 30% de activos fijos nacionales	
(SFT) Saldo año anterior	
V.- (SA) BALANZA COMERCIAL AMPLIADA DECRETO	
Saldos Pre-decreto	
VI.- (SA) BALANZA COMERCIAL AMPLIADA	
VII.- (SA) BALANZA COMERCIAL AMPLIADA TLC	
(U) Compensación por importación de vehículos	
Valor importado (B)	
Sobrecompensación	
VIII.- SALDO TOTAL	
IX.- SALDO TRANSFERIBLE AL AÑO SIGUIENTE	
Factor Y (cero si Y es negativo)	
Volumen (unidades)	
Producción de vehículos	
Importación de vehículos	

BST Motors, S.A. de C.V.

Determinación del Valor Agregado Nacional y Saldo de la Balanza Comercial de los automóviles fabricados y vendidos por el período comprendido del 1° de enero al 31 de diciembre de 1995.

Concepto		Enero - Diciembre 1995 Cifras Reales Dólares Americanos
A.- (VP + TP) TOTAL VENTAS		
(VP) Ventas a la Industria Terminal de Proveedores Nacionales e Industria de Autopartes		
(TP) Exportaciones Promovidas Brutas de Proveedores Nacionales e Industria de Autopartes		
B- (IP + TP) TOTAL IMPORTACIONES		
(IP) Importaciones Indirectas de Proveedores Nacionales e Industria de Autopartes		
(TP) Importaciones contenidas en las exportaciones promovidas		
VAN _p = (VTV + S) VAN DE LA INDUSTRIA TERMINAL		
(VAN _p / VAN _t) * 100 = VALOR AGREGADO NACIONAL		
% DE VAN REQUERIDO		34%
Cálculo del Factor Y (cero si Y es negativo)		

A 27 de febrero de 1996.

C.P.

Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Registro número ante la Secretaría de
Comercio y Fomento Industrial, con el oficio 1090
del 8 de marzo de 1995.

A continuación se presenta el dictamen de Factor "A" de Valor Agregado Nacional que deben entregar los Proveedores Nacionales y las Empresas de la Industria de Autopartes:

A 9 de febrero de 1996.

A los señores accionistas de
RB, S.A. de C.V.

He examinado el Factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional de las partes y componentes automotrices facturadas por RB, S.A. de C.V., a BST Motors, S.A. de C.V., excluyendo refacciones, según se detalla en el cuadro anexo, por el periodo comprendido del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995, mismo que fue preparado bajo la responsabilidad de la administración de la compañía, por lo que mi responsabilidad consiste en expresar una opinión con base en mi revisión.

Mi examen fue realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, las cuales requieren que la auditoría sea planeada y realizada de tal manera que permita tener una seguridad de que el factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional no contiene errores importantes y que está determinado de acuerdo a las disposiciones legales aplicables. La auditoría consistió en el examen con base en pruebas selectivas, de las cifras que sirvieron de base para el cálculo del citado factor, asimismo, incluyó la valuación de los principios de contabilidad utilizados y de las estimaciones significativas efectuadas por la administración. Considero que mi examen proporciona una base razonable para sustentar mi opinión.

Mi examen consistió en la aplicación, entre otros, de los siguientes procedimientos:

- Verifiqué que RB S.A. de C.V., cuenta con su registro como proveedor nacional expedido por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial vigente por el periodo revisado, con número IAN-95-1902.
- Concilié los listados mensuales y verifiqué en forma selectiva el valor de la facturación de las partes y componentes automotrices realizadas a BST Motors, S.A. de C.V. excluyendo refacciones, contra los registros contables de la compañía por el periodo señalado.

RB, S.A. de C.V.

2.

- Analicé el valor de las importaciones directas temporales y definitivas de materias primas, partes y componentes automotrices incorporados en los productos que se mencionan en el punto anterior, para lo cual comprobé selectivamente:
 - Que el valor de estas importaciones estuviera amparado con facturas de compra y pedimentos de importación correspondientes.
 - Que el tipo de cambio aplicado para la conversión a moneda nacional, sea adecuado.
- Analicé el valor del contenido importado de los insumos que la compañía adquiere de sus proveedores en México para fabricar las partes y componentes automotrices fabricados y vendidos por RB, S.A. de C.V. a BST Motors, S.A. de C.V., para lo cual comprobé selectivamente:
 - Que las compras efectuadas a proveedores en México estuvieran amparadas con facturas que cumplan con los requisitos fiscales mencionados en el Código Fiscal de la Federación.
 - Que los insumos adquiridos de sus proveedores en México, correspondan a los señalados en el Artículo 2º Fracción VII del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y, en su caso, con base a la utilización del 30% como Factor de Valor Agregado Nacional conforme a la Regla Décima Segunda del Acuerdo que Determina las Reglas para la Aplicación del Decreto.
 - Que sus proveedores en México, le hubieran entregado el Factor "A" de Valor Agregado Nacional de sus productos y, en su caso, con base a la utilización del 0.5 conforme a la Regla Décima Tercera del Acuerdo que Determina las Reglas de Aplicación del Decreto.

Como resultado de la aplicación de los procedimientos antes mencionados, en mi opinión, bajo protesta de decir verdad, declaro que el Factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional de las partes y componentes automotrices facturados por RB, S.A. de C.V. a BST Motors, S.A. de C.V. según se detalla en el cuadro anexo, correspondiente al periodo comprendido del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995, en todos los aspectos importantes se determinó razonablemente de conformidad con los lineamientos expresados en el artículo 7º del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y en las reglas décima, décima primera, décima segunda, décima tercera, décima cuarta y trigésima del Acuerdo que Determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y los párrafos segundo, tercero y cuarto del Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de

RB, S.A. de C.V.

3.

América del Norte y además, existe la documentación contable y legal pertinente para poder verificarla.

Los procedimientos antes citados fueron aplicados en relación al Factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional y no a los estados financieros tomados en su conjunto, por lo que no expreso opinión alguna sobre tales estados financieros a la fecha señalada.

Este informe se emite para uso exclusivo de RB, S.A. de C.V. y de BST Motors, S.A. de C.V. para fines de su presentación ante las autoridades competentes, en relación a la determinación del Factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional.

C.P.

Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Autorización ante la Secretaría de Comercio y
Fomento Industrial, con el oficio del 29 de julio de 1994.

RB, S.A. de C.V.

Determinación del Factor "A" que representa el Valor Agregado Nacional de las partes y componentes automotrices facturados por RB, S.A. de C.V. a BST Motors, S.A. de C.V., por el periodo comprendido del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995.
(Nuevos Pesos)

$$A = \frac{VP - \frac{Idp}{VP} - Ipp}{VP}$$
$$0.8313 = \frac{87,582,292 - \frac{14,737,054}{87,582,292} - 37,506}{87,582,292}$$

A = Factor "A"

VP = Valor de la facturación de partes y componentes automotrices que coinciden con la clasificación mencionada en la Fracción VII del Artículo 2° del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, que RB, S.A. de C.V. vendió a BST Motors, S.A. de C.V., excluyendo refacciones.

IDp = Valor de las importaciones directas, temporales y definitivas de materias primas que utilizó RB, S.A. de C.V. en la fabricación de partes y componentes incorporados en VP.

IPp = Valor del contenido importado de los insumos que adquirió RB, S.A. de C.V. de sus proveedores en territorio nacional, que coinciden con la clasificación mencionada en la fracción VII del Artículo 2° del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, que se utilizaron en la fabricación de partes y componentes automotrices incorporados en VP.

México, D.F. a 9 de febrero de 1995.

C.P.

Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Autorización ante la Secretaría de Comercio y

Fomento Industrial, con el oficio del 29 de julio de 1994.

También debe realizarse un dictamen para las divisas que los Proveedores Nacionales, Empresas de la Industria de Autopartes y Maquiladoras pretendan ceder a las empresas de la Industria Terminal. A continuación de muestra un formato de dictamen de cesión de divisas a la Industria Terminal:

A 20 de enero de 1996.

A los Señores Accionistas de
RB, S.A. de C.V.

He examinado el monto de las divisas netas que se pretenden ceder a BST Motors, S.A. de C.V. por exportaciones promovidas de partes y componentes automotrices facturadas por RB, S.A. de C.V. a BST Motor Co., por el período comprendido del 1o. enero al 31 de diciembre de 1995, de acuerdo con el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y el Acuerdo que Determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1989 y el 30 de noviembre de 1990, respectivamente, así como a las disposiciones contenidas en el Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 1993.

Mi examen, efectuado con base en pruebas selectivas, se realizó como sigue:

- * Verifiqué que RB, S.A. de C.V. cuenta con su registro como proveedor nacional expedido por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial vigente por el período revisado, con número IAN-95.
- * Verifiqué el contrato celebrado entre RB, S.A. de C.V. y BST Motors, S.A. de C.V., para la promoción de exportaciones que se dirijan a la casa matriz de BST Motors, S.A. de C.V., sus subsidiarias, filiales o a sus concesionarios autorizados.
- * Verifiqué el Control Interno desde el momento de la toma del pedido hasta el cobro del producto.
- * Verifiqué que la factura cumpla con requisitos fiscales mencionados en el Código Fiscal de la Federación.
- * Verifiqué la valuación de las facturas, considerando que el tipo de cambio sea el correcto; y así se cotejó su correcto y oportuno registro contable.

- * Verifiqué el valor de la facturación por las exportaciones cedidas de las partes y componentes automotrices contra los listados diarios de ventas y los correspondientes a la cesión de divisas netas.
- * Verifiqué la cantidad y el costo de las importaciones directas, tanto temporales como definitivas de las materias primas, incorporadas en la fabricación de las partes y componentes automotrices vendidas a BST Motor Co., por las que se pretende ceder el monto de las divisas netas, contra la composición del costo de materiales, las facturas de los proveedores y el factor de gastos de importación correspondientes.

Como resultado de la aplicación de los procedimientos antes mencionados, en mi opinión, bajo protesta de decir verdad, declaro que el monto de las divisas netas que se pretenden ceder por exportaciones de partes y componentes automotrices por RB, S.A. de C.V. promovidas por BST Motors, S.A. de C.V., por el período comprendido del 1o. de noviembre de 1993 al 31 de diciembre de 1994, es razonablemente correcto, en virtud que se revisó que, de conformidad con los lineamientos expresados en los Artículos 2º y 25º del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y en las reglas primera fracción II y IV, tercera, novena, décima cuarta, décima sexta y vigésima segunda del Acuerdo que Determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz y del Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y además, existe la documentación contable y legal pertinente para poder verificarla.

Los procedimientos antes citados fueron aplicados en relación al monto de las divisas netas que se pretenden ceder provenientes de exportaciones de partes y componentes automotrices de RB, S.A. de C.V., promovidas por BST Motors, S.A. de C.V., y no a los estados financieros tomados en su conjunto, por lo que no expreso opinión alguna sobre tales estados financieros a la fecha señalada.

Este informe se emite para uso exclusivo de RB, S.A. de C.V. y de BST Motors, S.A. de C.V. para fines de su presentación ante las autoridades competentes, en relación al monto de las divisas netas que se pretenden ceder provenientes de exportaciones de partes y componentes automotrices de RB, S.A. de C.V., promovidas por BST Motors, S.A. de C.V.

C.P.
Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Registro número ante la Secretaría
de Comercio y Fomento Industrial, con el oficio 1097
del 8 de marzo de 1995.

RB, S.A. de C.V.

Determinación del monto de Divisas Netas que RB, S.A. de C.V. pretende ceder a BST Motors, S.A. de C.V. por exportaciones promovidas de partes y componentes automotrices facturadas a BST Motor Co., por el período comprendido del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995.
(Dólares Americanos)

CONCEPTO	MONTO Dóls.	PORCENTAJE
Exportaciones Promovidas	9,312,239.00	100.00%
Contenido Importado	6,705,348.00	72.00%
Divisas Netas	2,606,891.00	28.00%

Exportaciones Promovidas = Valor de las exportaciones promovidas de las partes y componentes automotrices fabricados por RB, S.A. de C.V. y facturadas a BST Motor Co., del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1995.

Contenido Importado = Valor de las importaciones directas, temporales y definitivas de materias primas que utilizó RB, S.A. de C.V. en la fabricación de las partes y componentes automotrices incorporados en las exportaciones promovidas

Divisas Netas = Valor obtenido que se pretende ceder a BST Motors, S.A. de C.V., resultante de restar al valor de las exportaciones promovidas su contenido importado.

México, D.F. a 20 de enero de 1996.

C.P.
Registro número en la Administración
General de Auditoría Fiscal Federal.

Registro número ante la Secretaría
de Comercio y Fomento Industrial, con el oficio 1097
del 8 de marzo de 1995.

CONCLUSIONES

Las autoridades de comercio y las hacendarias, han querido implementar un programa a largo plazo, en el cual se vean reflejados apoyos y beneficios para México ante la apertura comercial. Es por ello que se implementó el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz desde 1989. En éste se prevé la desventaja que tienen las empresas nacionales frente a las empresas internacionales en el ramo automotriz, que hoy por hoy es una de las más importantes a nivel mundial.

La forma como se instrumentó una estrategia para apertura comercial, inició desde la punta de la pirámide automotriz, que es la Industria Terminal. De ahí se segregan responsabilidades para la entrega de información a los proveedores que pueden estar clasificados como Proveedores Nacionales, Empresas de la Industria de Autopartes y Maquiladoras.

Existe un problema muy grande al presentar lagunas dentro del Decreto ya que como se explica en los efectos y repercusiones, no se conocen algunos puntos que son fundamentales para que los trámites ante las autoridades sean expeditos. Es por ello que las empresas se han visto en la necesidad de hacer consultas a nivel personal ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, con objeto de poder cumplir adecuadamente con sus obligaciones.

Se han visto además, efectos macroeconómicos muy importantes, ya que la relación de envío de información que hacen proveedores y clientes ha originado contactos a nivel internacional muy buenos para promover exportaciones. El resultado a nivel microeconómico es empero un poco contrario ya que para cumplir con lo estipulado en el Decreto, se requiere contratar servicios de auditoría adicionales, se necesita orientar al

personal de las empresas para que se dediquen de tiempo completo a una sola función que es determinar correctamente el V.A.N., etc.

De aquí se desprende que pueda haber en un futuro una modificación a la regulación de la industria automotriz para brindar la oportunidad a este ramo industrial de cumplir en una manera sencilla con las obligaciones que la autoridad le establezca, tal como lo mencionó la INA en sus Propuestas de Política Industrial y Comercio Exterior en el Sector Automotriz, de las cuales se hizo una semblanza en el capítulo 2.

Asimismo, el contador público debe acompañar cualquier cambio que involucre a la legislación automotriz vigente, ya que se requiere información fidedigna para poder reflejar el desarrollo o estancamiento del sector automotor. Con la elaboración de dictámenes de contador público especiales, se promueve una certidumbre en la información que las empresas relacionadas presentan a las autoridades.

BIBLIOGRAFÍA

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

"Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz"

México, D.F., Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre de 1989.

Secretaría de Relaciones Exteriores

"Tratado de Libre Comercio de América del Norte"

México, D.F. Diario Oficial de la Federación del 20 de enero de 1993.

Anexo 300-A.2

Instituto Mexicano de Contadores Públicos

"Normas y Procedimientos de Auditoría"

México, D.F. Edición 1994, p.p. 4040-1, 4040-16

Industria Nacional de Autopartes

"Imagina, Imagen de la Industria Nacional de Autopartes"

México, D.F. No. 8 Julio - Agosto 1996, p.p. 4 a 10.