

318509

7
29.



UNIVERSIDAD INTERCONTINENTAL

ESCUELA DE DERECHO

Con estudios incorporados a la
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

1982 - 1987

" REGIMEN JURIDICO DE LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ EN MEXICO "

T E S I S

Que para obtener el Titulo de
LICENCIADO EN DERECHO

Presenta la Señorita:

ADRIANA GARCIA PALACIOS

Asesor de Tesis:
LIC. MAURICIO JALIFE DAHER

MEXICO, D. F. 1990

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



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 está 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.

INDICE

INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO	
1.1. ORIGEN	1
1.2. EVOLUCION	1
1.3. SITUACION ACTUAL:	6
CAPITULO II	
2. ESTRUCTURA Y CARACTERISTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	
2.1. AMBITO INTERNACIONAL	12
2.2. EN MEXICO	19
CAPITULO III	
3. LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES Y LA INDUSTRIA EN MEXICO	
INTRODUCCION:	23
3.1. CONTRIBUCIONES CLASICAS	26
3.2. ESTUDIOS SOBRE MEXICO	30
3.3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y COMERCIO EXTERIOR:	
INTRODUCCION	32
3.3.1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO	33
3.3.1.1. PRESENCIA EXTRANJERA EN LA INDUSTRIA	34
3.3.1.2. LA TRANSNACIONALIZACION EN LA INDUSTRIA	34
3.3.1.2.1. PROBLEMAS PLANTEADOS POR LA	
TRANSNACIONALIZACION	35
3.3.1.3. EL PATRON DE OPERACION TRANSNACIONAL	36
3.3.1.3.1. MERCADO INTERNO Y COMERCIO EXTERIOR	36
3.3.1.3.2. ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR: LA RAMA	
TERMINAL Y LA DE AUTOPARTES	38
3.3.1.3.3. ACTIVIDAD LOCAL Y COMERCIO EXTERIOR	39
3.3.1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA POLITICA	
GUBERNAMENTAL	41
CAPITULO IV	
4. PRINCIPALES DISPOSICIONES QUE REGULAN A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.	
INTRODUCCION	42
4.1. PRECEPTOS CONSTITUCIONALES APLICABLES	44
OTRAS DISPOSICIONES	
- REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DEL ARTICULO 28	
CONSTITUCIONAL	69

-LEY SOBRE ATRIBUCIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA	74
- REGLAMENTO DE LOS ARTICULOS 2, 3, 4, 8, 11, 13, 14 Y DEL 16 AL 20 DE LA LEY SOBRE ATRIBUCIONES AL EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA.	77
-LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 131 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR	80
-LEY PARA PROMOVER LA INVERSION MEXICANA Y REGULAR LA INVERSION EXTRANJERA	87
-REGLAMENTO DEL REGISTRO NACIONAL DE INVERSIONES EXTRANJERAS	91
-LEY SOBRE EL CONTROL Y REGISTRO DE LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y EL USO Y EXPLOTACION DE PATENTES Y MARCAS	94
-REGLAMENTO DE LA LEY SOBRE EL CONTROL Y REGISTRO DE LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y EL USO Y EXPLOTACION DE PATENTES Y MARCAS.	97
-LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS	107
-LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS	112
-LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	116
-REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	122
-LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA	125
-LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULO	127
-DECRETO QUE ADICIONA Y REGLAMENTA EL ARTICULO 29 BIS DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCION AL CONSUMIDOR	130
-DECRETO QUE REGULA LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES A LA FRANJA FRONTERIZA Y ZONAS LIBRES DEL NORTE DEL PAIS	132
-DECRETO QUE DISPONE EL OTORGAMIENTO DE ESTIMULOS A LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS EN EL PAIS	135
-DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA LA CONCURRENCIA DE MANUFACTURAS NACIONALES A LA FRANJA FRONTERIZA DEL NORTE Y LAS ZONAS LIBRES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Y PARCIAL DE SONORA Y BAJA CALIFORNIA SUR	138

-DECRETO QUE ESTABLECE RENDIMIENTOS MINIMOS DE COMBUSTIBLE PARA AUTOMOVILES	142
-DECRETO POR EL QUE SE DECLARA COMPRENDIDAS EN EL ARTICULO I DE LA LEY SOBRE ATRIBUCIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA LAS MERCANCIAS QUE SE INDICAN	146
-DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	149
-DECRETO QUE AUTORIZA, PREVIO EL PAGO DE IMPUESTOS Y RECARGOS, LA INSCRIPCION DEFINITIVA DE AUTOMOVILES Y CAMIONES QUE FUERON IMPORTADOS NUEVOS Y EN FRANQUICIA A LA FRANJA FRONTERIZA NORTE O A LAS ZONAS LIBRES DEL PAIS	154
-DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS PARA LA INDUSTRIA DE LAS FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS LIBRES DEL PAIS, ASI COMO EL MUNICIPIO DE TAPACHULA, CHIS.	156
-DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR LA INVESTIGACION, EL DESARROLLO Y LA COMERCIALIZACION DE TECNOLOGIA NACIONAL	160
-DECRETO QUE OTORGA EXENCIONES A LOS AUTOMOVILES COMPACTOS DE CONSUMO POPULAR	170
-DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA SECTORIAL DE MEDIANO PLAZO DENOMINADO "PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION INDUSTRIAL Y DEL COMERCIO EXTERIOR 1990-1994"	174
-DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA SECTORIAL DE MEDIANO PLAZO DENOMINADO "PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DEL ABASTO 1990-1994"	176
-ACUERDO QUE PERMITE LA INTERNACION DE VEHICULOS RESIDENTES DE FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS LIBRES AL RESTO DEL PAIS, CON GARANTIA DEL INTERES FISCAL A TRAVES DEL SECUESTRO ADMINISTRATIVO	178
-ACUERDO QUE FIJA LAS BASES MINIMAS DE CONTRATACION ENTRE EMPRESAS DISTRIBUIDORAS Y CONSUMIDORES PARA LA COMPRAVENTA DE	

VEHICULOS AUTOMOTORES	180
-ACUERDO QUE DETERMINA EL DESTINO DE LOS VEHICULOS QUE HAYAN PASADO A PROPIEDAD DEL FISCO FEDERAL	183
-ACUERDO QUE PROHIBE LA IMPORTACION DEFINITIVA DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES CONSIDERADOS COMO DE LUJO, LOS DEPORTIVOS Y LOS DENOMINADOS VAN, QUE SEAN DISTINTOS A LOS DE PRODUCCION NACIONAL	185
-ACUERDO POR EL QUE SE OTORGA SUBSIDIO A LAS INVERSIONES NUEVAS EN FAVOR DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	187
-ACUERDO QUE ESTABLECE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES PRIORITARIAS	191
CONCLUSIONES	196
BIBLIOGRAFIA GENERAL	199
OTRAS REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	202

INTRODUCCION

El problema fundamental que la presente tesis implica, es el de la dispersión existente sobre el tema, aunado al hecho, de que la misma suele presentar contradicciones.

Por lo anterior, la labor de interpretación y sistematización de la información, ha constituido uno de los puntos centrales del presente trabajo.

El enorme ámbito económico que en su desempeño abarca la industria automotriz en nuestro país, se traduce en la existencia de un marco jurídico compuesto de normas que forman parte de muy variadas ramas. Amén del Derecho Económico en sentido estricto y del Derecho Administrativo en un sentido más amplio; el Derecho Fiscal; el Derecho Laboral; el Derecho Aduanal; el Derecho Internacional Privado y el Derecho Constitucional, contienen importantes disposiciones que regulan distintos aspectos de la actividad industrial, quedando comprendido, desde luego la de la industria automotriz.

El abanico de disposiciones legales relacionadas con la industria automotriz nos presenta el primer obstáculo metodológico, el cual consiste en adoptar un parámetro que permita construir las bases para el análisis del marco jurídico.

Este parámetro es accesible únicamente a través del enfoque general del problema desde su perspectiva legal y económica.

La elección del tema obedece a la importancia que representa la industria automotriz en el presente de México, como un sector sobre el cual gira el desarrollo con la consecuente necesidad de un marco jurídico acorde a las posibilidades de esta industria y a los objetivos de la política económica del país.

El análisis del marco jurídico de la industria automotriz, solamente se realiza a partir de las conclusiones a las que llegamos, conforme a la situación en que se encuentra actualmente, pues la única manera de determinar si dicho marco legal obedece a una orientación definida de política económica, es a partir de su confrontación con la realidad.

Partiendo de este supuesto, la mayor parte de la presente tesis está dirigida a indagar acerca de los aspectos trascendentales de la industria automotriz en México y a la consideración de la misma desde distintas perspectivas, como planteamiento fundamental del problema materia de este estudio.

El estudio y diseño del marco jurídico, constituyen el complemento de la investigación, el cual surge como resultado del contraste entre ambos, y que se manifiestan en las conclusiones que se aportan.

Sobre estos lineamientos, resulta claro que la hipótesis de trabajo se propone como el análisis crítico de las normas legales que rigen a la industria automotriz en México, suponiéndolo un marco congruente, orientado, completo y adecuado a los requerimientos empresariales.

Es evidente que como tesis de Derecho, la misma esté proyectada hacia el estudio de normas jurídicas, pero es innegable que el propio trabajo ha demandado la introducción de consideraciones interdisciplinarias, principalmente de carácter económico y político.

En forma colateral al problema planteado en esta tesis, el análisis de temas tales como subdesarrollo, industrialización, empresas transnacionales e inversión extranjera, son abordados en forma complementaria y orientados hacia la industria automotriz en México y el marco jurídico que la regula.

El problema relativo a la dispersión de información, tanto en el aspecto legal como en el económico, obliga a recurrir a todas las fuentes posibles, tales como periódicos, revistas y entrevistas, además de las fuentes tradicionales, en busca de lineamientos que faciliten la interpretación de la información existente.

Asimismo, la actualidad del tema obliga a que el trabajo de investigación sea dinámico, en el sentido de que tanto la industria automotriz como las normas respectivas, se encuentran sujetas a un permanente proceso de cambio.

A reserva de analizarlo amplia y detalladamente en el desarrollo de esta tesis, situaciones como las que actualmente viven las plantas automotrices en nuestro país, las han orillado a tomar medidas drásticas, tales como el recorte de personal, huelgas, cierre de operaciones, etc., por lo que evaluar la injerencia que representan las normas jurídicas en este tipo de situaciones, es uno de los aspectos más significativos de la labor aquí desarrollada.

La industria automotriz, actualmente tiene una gran importancia tanto a nivel nacional como internacional, ya que es uno de los sectores más representativos de las empresas transnacionales. Gracias a éstas últimas, se da una interrelación entre los países industrializados y semindustrializados, como es el caso de México.

Esa interrelación se da a nivel económico, de transferencia de tecnología, de intercambio comercial, de piezas y componentes y de maquinaria.

En el sentido económico, al depender las empresas filiales de las matrices, los altibajos que suceden a uno afecta a los demás que dependen de ella. Uno de los aspectos más representativos, es el alto grado inflacionario que existe actualmente a nivel mundial, aumentando el costo de mano de obra, de materia prima y maquinaria, entre otras cosas.

Una de las ventajas que tienen los países más industrializados se refiere a la transferencia de tecnología, quienes por tener mejor nivel económico, pueden adquirir o producir maquinaria más sofisticada.

La situación en que se encuentra México, en comparación con otros países, facilita la inversión extranjera, especialmente de Estados Unidos, quien invierte su capital a través de empresas transnacionales, obteniendo beneficios tanto para ellos como para el país. Tal es el caso de las empresas manufactureras localizadas en las zonas fronterizas incluyendo al estado de Yucatán, que son las únicas en las que existe inversión extranjera al cien por ciento.

Uno de los aspectos más favorables para invertir en México, se refiere a la mano de obra, la cual es más barata que en otros países lo que permite bajar los costos de producción, y generar mayores fuentes de trabajo y mejores niveles de vida.

Las ensambladoras automotrices de México, han logrado el intercambio comercial con otros países, principalmente con los Estados Unidos, en el sentido de que los vehículos son armados con componentes nacionales y extranjeros. Una pequeña parte de la producción es para consumo nacional y el resto se exporta, generando así divisas al país.

Respecto a la política gubernamental, ésta fomenta las exportaciones de los vehículos ensamblados en México y de componentes hacia el exterior.

Lo anterior provoca una situación contradictoria en cuanto a la política gubernamental se refiere, puesto que los automóviles que se ensamblan en México, con una mano de obra barata y con accesorios más especializados, como en el caso del anticontaminante que se les incluye, y que se exportan a Estados Unidos, se venden a menor precio que los hechos en México para el consumo nacional.

Otro aspecto importante, es que en México la producción para el consumo nacional es menor que para la exportación, por lo que las Asociaciones de Automóviles quieren aumentar la producción para México.

La legislación que regula la industria automotriz, prohíbe la importación de vehículos terminados, en virtud de que afectaría a la industria nacional. Sin embargo, ésta lograría una mayor competencia entre los fabricantes nacionales y los extranjeros, teniendo que mejorar aquéllos su calidad y así se evitaría el proteccionismo a la industria, mismo que ocasiona graves problemas a la economía del país.

En cuanto a la problemática con que se encuentra la industria automotriz en México, una de las más graves, es en relación a los sindicatos de trabajadores, ya que son tan grandes y fuertes, que al momento de estallar la huelga, ponen en peligro a las compañías.

Otro aspecto importante que aqueja a dicha industria, se refiere a que son empresas transnacionales y dependen de las decisiones que se tomen en las matrices, impidiendo así que se desarrolle ese sector en nuestro país o que actúen de manera

individual sin depender de aquellas. Asimismo, evita que se desarrollen nuevos modelos de automóviles o que se desarrollen nuevas técnicas.

Las políticas gubernamentales que han sido aplicadas a través de un par de décadas, por los representantes del ramo, en parte, han sido en base a las estrategias de las empresas transnacionales, en virtud de que México, como país anfitrión, tiene primero que satisfacer las necesidades de aquéllas, teniendo como consecuencia, un déficit en el abasto interno, ya que por la mayor parte de la producción automotriz tiene que ser exportada. México se convierte así, en una operación manufacturera.

Relacionado con el aspecto anterior, México está obligado a importar componentes, los cuales son básicos para ensamblar y terminar el producto, y a utilizar una mínima parte de fabricación nacional. Esto se consideró como una limitante, puesto que se está dependiendo del exterior en una industria tan importante como lo es la automotriz.

CAPITULO I

I. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO

I.1. ORIGEN:

México, entre otros países, ha sido quien ha llevado a cabo la mayoría de las exportaciones automotrices de los países semindustrializados.

El desarrollo de la industria, puede considerarse como resultado de la interacción entre las políticas gubernamentales de promoción y las estrategias internacionales. En la mayoría de los países, las operaciones de ensamblaje, habían sido establecidas en el periodo entre las dos guerras ⁽¹⁾, pero la transición del ensamblaje a la fabricación, se llevó a cabo en el periodo que va de 1955 a 1965. Esta fué una época de creciente rivalidad por los nuevos mercados entre el capital estadounidense y el europeo. Sin embargo, para finales de la década de los cincuenta, era obvio que el fracaso para emprender la fabricación en importantes mercados potenciales, conduciría al gobierno a llevar a cabo sus planes con la ayuda de las transnacionales.

La industria automotriz en México, se desarrolló en la década de los sesenta, con una fuerte participación del capital europeo, a través de la inversión directa, y con acuerdos de licencias. Tanto la Volkswagen, como la Renault, operaron en el país.

I.2. EVOLUCION:

Se le otorgaron altos niveles de protección arancelaria a la industria y fueron impuestas varias restricciones a las importaciones de vehículos ensamblados. La competencia para controlar el mercado local, normalmente daba como resultado que un gran número de empresas que entraban a dicha industria con la consecuente fragmentación del mercado, y niveles más bajos de concentración que los encontrados en aquellos más grandes donde la industria ya estaba bien establecida.

(1) Ford y General Motors, establecieron sus plantas de ensamble en México, en las décadas de los veinte y de los treinta.

Como consecuencia de lo anterior, en relación con el mercado y al pequeño tamaño del total de la producción, las ganancias para las empresas individuales fueron bajas y los costos más altos, en comparación con los países desarrollados. La producción se destinaba así, exclusivamente al mercado interno y la integración de las subsidiarias locales en las operaciones de las compañías matrices, era únicamente como mercado para las refacciones y componentes importados.

Esta situación se ha modificado sustancialmente en la década de los setenta, como resultado de la reestructuración del capital que ha acompañado la crisis en la industria automotriz internacional. Esto se puede ver de manera más clara en aquellos países semindustrializados, en los cuales la fabricación de vehículos se desarrolló sobre una base de sustitución de importaciones y que han surgido en la última década como importantes exportadores de refacciones y vehículos. Mientras en las décadas de los cincuenta y setenta, las plantas de fabricación de automóviles y componentes, establecidas en los países subdesarrollados, fueron establecidas con la idea del mercado interno, en la década de los setenta, la tendencia fué contruir cada vez más plantas para producir, considerando los mercados mundiales.

Recientemente, las corporaciones transnacionales automotrices estadounidenses y la Volkswagen, han emprendido nuevas e importantes inversiones en las plantas de motores en México, de las cuales gran proporción de la producción, también será exportada.

En contraste con las plantas establecidas en las décadas de los cincuenta y los sesenta, las cuales se ubicaban muy por debajo de la escala óptima mínima de producción para la industria y que utilizaban técnicas obsoletas, incluyendo el uso extensivo de maquinaria de segunda mano, la nueva generación de plantas se acreca a las escalas eficientes y tienden a utilizar las más modernas técnicas de producción.

Las nuevas plantas de motores establecidas en México, tienen una capacidad de producción de 270,000 a 400,000 motores por año, en comparación con los cálculos de las escalas mínimas de eficiencia de 300,000 para un tipo de motor.

El establecimiento de plantas orientadas a la exportación, ha sido bien acogido y alentado por los gobiernos de los países semindustrializados que lo vieron como una manera de superar los problemas de los déficits en la balanza de pagos y los altos costos de producción, que caracterizaron a la fase de sustitución de importaciones

del desarrollo de la industria. Para poder expandir las exportaciones automotrices, las compañías transnacionales han buscado reducir los requerimientos de contenido local impuestos por los gobiernos.

En México, la compañía Ford cabildó activamente antes de una nueva legislación de la industria automotriz en 1977, a favor de mayores exportaciones que en el contenido local, para mejorar la posición de la balanza de pagos de la industria.

Este tipo de arreglos es particularmente atractivo, especialmente para Ford y General Motors, y no es sorprendente que hayan sido los proponentes más activos. No obstante la internacionalización de la industria durante la década de los setenta, las dos firmas aún tienen el despliegue más amplio de operaciones internacionales, dándoles mayor alcance y flexibilidad en relación con sus competidores. Además, la escala de sus operaciones mundiales, hace posible que resuelvan los requerimientos de exportación con un mínimo de perturbación en sus operaciones dentro de su propio país. La relocalización de la producción de una pocas relaciones o componentes para el mercado de Estados Unidos, permite que satisfagan los compromisos de exportación que pueden parecer grandes, especialmente en comparación con una industria automotriz de un país industrializado.⁽²⁾

Desde la perspectiva de los primeros años de la década de los ochenta, los autores han expresado duda acerca de la continua viabilidad de la acumulación de capital, dinámica que ha caracterizado a los países semindustrializados durante las dos últimas décadas.

En lo que respecta a la industria automotriz, es posible señalar una serie de tendencias contradictorias, algunas de las cuales conducirían a una mayor internacionalización del capital en la industria y a mayores oportunidades para los países semindustrializados, mientras que otras (las tendencias de nacionalización), probablemente limiten una mayor expansión. Dada la importancia del mercado interno como factor que impulsa la producción para los internacionales, las perspectivas de una futura demanda en los países semindustrializados, son claramente decisivas.

(2) Minian, Isaac. *Transnacionalización y Periferia Semindustrializada II*. Ed. CIDE, Mayo 1984, pp.44-48.

La tendencia a una producción verdaderamente internacional para un mercado mundial que implique la venta de modelos cada vez más similares en diferentes países, y el desarrollo del concepto de "automóvil mundial" basado en componentes internacionales estandarizados, que ha caracterizado la exteriorización del capital en la industria automotriz desde principios de la década de los setenta, es probable que continúe en el futuro previsible. Esto aumentará aún más el margen para la integración de los países semindustrializados en las estrategias de producción global de las compañías transnacionales. Por lo tanto, dos de los factores claves -la creciente de la demanda interna y la producción cada vez mayor hacia el exterior- que han hecho posible la exportación significativa de autos en la década de los setenta, continuarán operando en los decenios siguientes.

Sin embargo, existen algunos factores contrarrestantes que probablemente limiten el grado de crecimiento futuro de las exportaciones. Los crecientes sentimientos proteccionistas en los países tradicionalmente productores, es uno de esos factores (3). Ya que muchas de las exportaciones de los productos automotrices de los países semindustrializados son canalizadas a través de las compañías transnacionales, ésta clase de presiones son particularmente importantes.

Hasta la crisis de la década de los setenta, la industria a nivel mundial, había estado tecnológicamente estática, en especial, en lo que se refiere a la producción y los productos. La tendencia hacia automóviles más ligeros y eficientes, y hacia la automatización de la producción en los años recientes, ha cambiado rápidamente el panorama.

El crecimiento de las exportaciones ha sido posible, en parte, debido a la intensa competencia entre compañías transnacionales estadounidenses, europeas y japonesas por los mercados mundiales. Muchos analistas predicen que el número de grandes empresas en la industria internacional, probablemente se vea reducido a solamente seis en el futuro previsible. El desarrollo de una estructura oligopólica estable, altamente concentrada, podría conducir a una reducción en el grado de competencia en la industria internacional y a una mayor colusión entre los fabricantes, para resistir las presiones gubernamentales de ampliar las exportaciones.

(3) En Estados Unidos, el Sindicato de Trabajadores Automotrices ha estado presionando para obtener una legislación de contenido local, para limitar el grado al que las firmas pueden obtener refacciones y componentes del exterior. Esto es algo que ha caracterizado a la industria en los países en desarrollo, pero que es una idea nueva.

Respecto de las perspectivas futuras, se considera probable que los países semindustrializados se conviertan en exportadores netos de productos automotrices. Puede ser fácil conseguir que las compañías internacionales incrementen sus exportaciones, pero más difícil lograr un balance comercial sustancialmente positivo (lo cual requiere que otra subsidiaria presente un déficit). Aunque es especulativo, en esta etapa se puede sugerir que conforme las naciones desarrolladas se mueven hacia excedentes en su balanza comercial automotriz, la tasa y crecimiento de las exportaciones podría disminuir.

A menudo se ha observado que el éxito al exportar bienes manufacturados, ha estado asociado con rápidas tasas de crecimiento industrial. Normalmente, se supone que las exportaciones de manufacturas son la causa del crecimiento. En la industria automotriz, un grande y creciente mercado interno parece ser la condición necesaria para la exitosa expansión de las exportaciones.

A cierto nivel de ingreso per cápita, la expansión del mercado interno para automóviles es facilitado por desigualdad de ingresos. Solo los grupos con altos ingresos, se encuentran en posibilidad de adquirir autos; así, el mercado efectivo se expande más rápidamente cuando el ingreso per cápita de estos grupos está incrementándose con mayor velocidad.

Sin duda, la expansión de la industria automotriz en los países semindustrializados ha contribuido al desarrollo de la clase trabajadora industrial. A pesar de la naturaleza relativamente intensiva del capital de la producción, el número absoluto de personas empleadas es particularmente significativo, si se incluye también la industria de las partes. Sin embargo, esto es solamente el aspecto cuantitativo de la cuestión, ya que también existe un aspecto cualitativo.

Finalmente, es importante preguntarse si el crecimiento de la industria automotriz está o no generando una capacidad tecnológica local en el sector en cuestión. Evidentemente, se ha desarrollado la habilidad para realizar ciertas modificaciones a los modelos existentes introducidos por las compañías transnacionales. Sin embargo, dicha capacidad está limitada de dos formas bajo éstas circunstancias. Primero, se desarrolla dentro de las subsidiarias de las compañías transnacionales y, por tanto, es apropiado más bien dentro de su red global que dentro de la economía local y, segundo, está basada en la modificación de la tecnología internacional existente. Lo pequeño de tales productores en comparación con los estándares de las

operaciones mundiales de las transnacionales, significa que sus gastos de investigación y desarrollo son a una escala demasiado pequeña para mantenerse a la par de los desarrollados a nivel internacional y, es probable que continúen requiriendo vínculos con los productores de empresas internacionales, a fin de sacar modelos más modernos ⁽⁴⁾.

1.3. SITUACION ACTUAL:

Las circunstancias económicas poco favorables para el sano crecimiento de la industria automotriz, provocaron que durante 1985 y 1986, cerca de 40 mil trabajadores (casi la mitad de los empleados), perdieran su fuente laboral y, de la capacidad instalada de las empresas del ramo sólo funciona el 60 por ciento.

Información de AMIA ⁽⁵⁾ y de las diversas empresas automotrices del país, señalan que a lo anterior se añade la contracción del mercado interno, la cual repercutió drásticamente para que las ventas cayeran 34 por ciento.

Con la severa disminución del poder adquisitivo y con la reducción cada vez mayor del círculo de compradores, las empresas automotrices tuvieron en 1986 un año similar a 1983, periodo considerado por muchos como "el peor de la industria automotriz".

El sector automotriz realizó en su ejercicio anterior a 1986 diversas acciones tendientes a encontrar soluciones que le permitieran sobrevivir a la crisis. Las pérdidas al final del año mencionado, ascendían en su conjunto a casi 2 mil millones de pesos.

La crisis cobró su primera víctima. La firma Renault-Jeep se retiró del mercado nacional ante la drástica caída del mercado.

(4) *Mintion, Isaac, op. cit. pp. 55-59.*

(5) *Asociación Mexicana de la Industria Automotriz.*

No obstante las dificultades, algunas empresas del ramo, apoyadas en ambiciosos planes de exportación, crecieron en 1986. Volkswagen y Nissan se convirtieron en esa época en las mejores vendedoras del país.

Según la AMIA, en 1986 la empresa que mayores ventas tuvo fué Volkswagen; después le siguió Nissan, Chrysler, Ford, General Motors y por último Renault (hasta antes que se retirara del mercado).

El volúmen reportado significa una severa caída, lo cual coloca a este sector en una situación inferior a la de 1983. Esto además, representa un retroceso en las ventas vistas desde parámetros similares a los de 1972. Desde entonces no se había registrado un volúmen similar al de 1986.

Una evaluación del Centro de Información y Estudios Nacionales (CIEN) advierte que la contracción que enfrenta la industria automotriz no es nueva, ya que no obstante que en 1984 y 1985 se auguró una mejoría para el sector, lo cierto es que tal recuperación fué débil y desigual.

Los especialistas de CIEN consideraron que los problemas en la industria nacional del automóvil, cobraron impulso ante el incesante incremento de los precios de los mismos y por las altas tasas de interés que deprimieron la demanda e inhibieron las posibilidades de adquisición de autos mediante financiamiento.

En el transcurso de los últimos años, las empresas automotrices terminales pudieron resarcir los efectos de la crisis a través de estímulos fiscales que otorgó el gobierno federal y, que consistieron en la depreciación de los activos en 50 por ciento y mediante la reposición de vehículos realizados en el último trimestre de 1986.

Un balance de lo ocurrido en la industria automotriz en 1986, indica lo siguiente:

- » *A principios del año y a consecuencia de la caída de sus ventas durante 1985, la empresa Renault-Jeep suspende temporalmente sus labores en la planta de Ciudad Sahagún, Hidalgo.*

- » *Renault-Jeep hace un nuevo intento en la primera quincena de marzo por conservar un lugar en el mercado nacional. Abre nuevamente su planta en Ciudad Sahagún. Sin embargo, su situación es crítica.*
- » *La Secofi autorizó, en mayo, a los fabricantes de autos y camiones con motor de gasolina adoptar el sistema de registro de precios.*
- » *Renault anunció un nuevo cierre de su planta en Hidalgo.*
- » *La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, otorgó un permiso a Volkswagen y a Renault-Jeep para seguir el sistema de autocontrol aduanero (depósito industrial).*
- » *Ford Chihuahua anunció la producción de su motor de medio millón, con lo cual colocó en Estados Unidos el 90 por ciento de su producción total.*
- » *Nissan adquirió en junio, 43 millones de dólares de la deuda externa mexicana e incrementó el capital de su filial en México.*
- » *En agosto, Renault-Jeep anuncia su retiro del mercado. Dejó de producir sus automóviles y sólo se dedica a fabricar la Wagoneer y motores.*
- » *Chrysler adquirió 110 millones de dólares de deuda pública externa mexicana, para así incrementar su inversión en la planta de México.*
- » *El Presidente Miguel de la Madrid inauguró la planta Ford en Hermosillo, Sonora.*
- » *La Jeep Renault anunció en diciembre el cierre definitivo de su planta de Vallejo, lugar en el que fabricaba la camioneta Wagoneer.*

Además de los cambios de directivos y de las compras de deuda externa realizados por Nissan y Chrysler en 1986, no se registró ningún hecho relevante en cuanto a lograr nuevas metas en ventas o a aumentar el número de personal por la creciente demanda. Lo verdaderamente nuevo, fué la iniciación de la actividad exportadora de varias empresas en busca de nuevos y mejores mercados.

Otro de los programas que hay en el sector automotriz, es el de reestructurarlo para poder salir de la crisis.

Por el contrario, si no se ha avanzado más rápidamente en este sector, es porque el entorno nacional ha sido sumamente difícil, pues ha mantenido el mercado permanentemente deprimido y con altibajos frecuentes, mismos que no permiten una adecuada planeación de las empresas para el mediano y largo plazos y han conducido a posponer proyectos importantes.

Después de 25 años de haberse iniciado en México la producción de vehículos, se puede afirmar que en esta industria ya ha pasado la etapa difícil, y está entrando en una etapa de madurez industrial.

En la década de los ochentas, se llevó a cabo un estudio sobre la competitividad de la industria de autopartes, para poder definir las medidas y los recursos necesarios que permitan reconvertir o readaptar este sector a las nuevas condiciones de nuestra política comercial y engranarnos a la competencia internacional.

"Nissan Mexicana, está buscando ampliar su volumen de exportación con unidades completas y trasejes. También se ha estructurado una estrategia de mercadotecnia a gran escala para que esta empresa automotriz amplíe su mercado a nivel nacional y en Latinoamérica"⁽⁶⁾.

Los automóviles medianos tienen una mayor aceptación entre los consumidores en virtud de su precio, calidad y rendimiento. Asimismo, se aumentará drásticamente la exportación hacia Puerto Rico y Panamá, y con vehículos completos, trasejes y motores hacia Estados Unidos y Japón.

Este es el momento adecuado para vender en el mercado internacional, puesto que Estados Unidos, concretamente, requiere de una fuente de abastecimiento, como lo es México. El mercado estadounidense demanda autopartes que pueden surtir sin ningún problema, las automotrices mexicanas. Sin embargo, la gran inversión que están haciendo las compañías japonesas en los Estados Unidos, los convierten en

(6) Según informes del Presidente del Consejo de Administración Nissan.

unos competidores importantes, puesto que fabrican autos compactos de buena calidad y a menor precio.

En lo que respecta a Ford Motor Company, anunció que serán introducidos a Estados Unidos, inicialmente en San Diego, California, los primeros autos pequeños de fabricación mexicana.

En una nota de la publicación "Los Angeles Times", fechada en San Diego, California, se señala además que el Mercury Tracer, fabricado en Hermosillo, Sonora, es considerado por funcionarios de la compañía Ford, con sede en Detroit, como una "pieza de arte". Por otro lado, en esa misma publicación se destaca que además de impulsar la línea estadounidense, producción Ford, esa misma marca de vehículo ayudará a satisfacer los requerimientos del "contenido local" mexicano que limita considerablemente la exportación de autos fabricados en Estados Unidos hacia México. Asimismo, añade que la compañía antes mencionada, recibirá créditos por los automóviles subcompactos fabricados en México que sean exportados a Estados Unidos, y así será capaz de aumentar las exportaciones ⁽⁷⁾.

A lo largo de los últimos seis años, la industria automovilística mexicana logró unirse al proceso de globalización, es decir, a la manufactura de componentes de un mismo artículo, e incluso distintas fases de su ensamble, en países diferentes. Sin embargo, al iniciarse 1990, se han expresado dudas respecto de que las empresas puedan continuar la internacionalización emprendida. En primer lugar, y como se mencionó anteriormente, por la creciente penetración de compañías no norteamericanas, particularmente asiáticas, en el mercado norteamericano, que rebasa ya el 30 por ciento y se apoya cada vez más en la producción de plantas extranjeras establecidas en los Estados Unidos. De continuar esta tendencia -apuntan los pesimistas-, los fabricantes estadounidenses verán contraerse su mercado local incluso si -como parece seguro- no se produce una recesión en 1990. En segundo lugar, por la declinación de las importaciones de vehículos en Estados Unidos, que se inició en 1985 y se ha agudizado en los últimos años. Estas serían malas noticias para la industria mexicana, ya que el grueso de sus exportaciones se dirige a Norteamérica, aparada por marcas de allá.

Sin embargo, las tendencias adversas en el mercado de EUA probablemente nos afecten menos de lo que se piensa a primera vista. Si se analizan las compras que

(7) *El Financiero*, marzo 20 de 1987.

hace Estados Unidos de éstos productos a sus principales proveedores no desarrollados, se observa que las efectuadas en México son las únicas que no han dejado de crecer. Esta diferencia no obedece solamente a que resulta más conveniente a los fabricantes norteamericanos apoyarse en su proveedor más próximo, sino que también es consecuencia de la ventaja en la calidad y productividad de la plantas mexicanas orientadas a la exportación. Para algunos expertos, las características de estas plantas pueden extenderse incluso a las más viejas (las ubicadas en el centro), que podrían destinarse al ensamble de modelos de lujo dirigidos a sectores "exclusivos" de EUA, en la medida que se avanza hacia la liberación del mercado nacional. Un paso en esa dirección se dió en diciembre de 1989, con la promulgación de un Decreto que, por primera vez en casi tres décadas, abre la posibilidad de importar automóviles terminados fuera del país para su comercialización interna. De acuerdo con el nuevo ordenamiento, a partir del modelo 1991 las empresas automovilísticas establecidas aquí, podrán destinar hasta el 40 por ciento de su superávit de divisas a la importación de esos productos y, además, venderse entre ellas cualquier porción no utilizada de su capacidad. También se introducen disposiciones que estimulan la eficiencia de los productores locales y limitan la posibilidad de que la protección comercial en ese ramo dé lugar a precios excesivos en el mercado interno, en perjuicio del consumidor nacional; otorga facultades a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para expedir permisos de importación cuando el costo de determinado modelo fabricado en México, antes de impuestos, exceda al del importado.

La industria automovilística nacional, cuenta con un amplio potencial para crecer dentro del proceso de globalización, siempre que en un futuro próximo se eliminen las barreras comerciales que aún la aísla. Un estudio a nivel mundial señala que durante los próximos años, los flujos del comercio internacional serán cada vez menos "transoceánicos", es decir, entre el Este Asiático, Norteamérica y Europa, y cada vez más "Norte-Sur" dentro de cada uno de los tres grandes mercados automovilísticos (8). Este cambio se deriva de una decisión estratégica de las principales empresas participantes, la cual es cada día más visible independientemente de su origen, tienden a establecer plantas en todos los bloques multinacionales, la Comunidad Económica Europea, el mercado común Estados Unidos-Canadá y, eventualmente, la costa asiática del Pacífico. Solamente operando dentro de cada uno de ellos, las empresas podrán participar de las preferencias comerciales que se otorgan a los países que los conforman (9).

(8) *International Motor Vehicle Program, MIT, Cambridge, Mass. E.U.I.*

(9) *Exámen de la Situación Económica de México, Banamex Vol. I.XVI No. 770, Enero de 1990, pp. 30-34.*

CAPITULO II

2. ESTRUCTURA Y CARACTERISTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

2.1. AMBITO INTERNACIONAL:

En 1961, los consumidores de automóviles podían elegir entre 13 marcas y 117 modelos, de cuando menos 19 empresas transnacionales diferentes, cuyos productos se vendían en el país, y esto, para un mercado de menos de 40 mil unidades al año. Un gran número de estos automóviles se ensamblaban en México, ya que sus componentes ingresaban al país totalmente desarmados. La Ford estableció en 1926, la primera planta ensambladora y en 1961, eran por lo menos 11 las ensambladoras que operaban, atraídas por las reducciones arancelarias que exigían para las importaciones de partes automotrices, a diferencia de los autos ensamblados⁽¹⁰⁾. Sin embargo, en ninguna de estas plantas se realizaba una fabricación importante de automóviles, fuera del simple ensamble. En 1962, el gobierno de México publicó un Decreto por el que se exigía un mínimo del 60 por ciento de contenido local, fueron 13 las compañías que solicitaron autorización para iniciar la fabricación en serie dentro del país. Ante las economías de escala en la industria en cuestión, las operaciones de fabricación en un mercado tan pequeño y fragmentario, no podían ser altamente ineficientes.

En los primeros años de la industria automotriz, prácticamente eran cientos las compañías que fabricaban autos en Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania y otros países industrializados. La línea de ensamble y otro tipo de economías de producción aunados al grado substancial de riesgo en la industria, contribuyeron, por tanto, a promover un aumento constante en la concentración en dicho sector. En Estados Unidos, el número de fabricantes se redujo de 9 a 4 durante las dos décadas que siguieron a la Segunda Guerra Mundial. En Europa, se ha seguido un proceso de concentración similar, orientado hacia una situación en la que "cada uno de los mayores países productores cuenta con una empresa nacional que domina

(10). Algunas de estas plantas ensamblaban los autos de más de una compañía extranjera, Willys, por ejemplo, ensamblaba Datsun y la Automotriz Internacional, hacía lo mismo con Jaguar y Volvo.

en el mercado y compite con un cierto número de subsidiarias extranjeras". En Japón, desde la espectacular expansión de su industria del automóvil -que se inició a fines de los años cincuenta- el gobierno ha estado promoviendo la concentración de ese sector en empresas más grandes.

En 1969, las dos compañías principales (General Motors y Ford) representaban más del 40 por ciento del total mundial de ventas y las 9 firmas mayores, más del 83 por ciento ⁽¹¹⁾.

La concentración se ha marcado aún más, en los principales países productores: los cuatro fabricantes más importantes instalados en Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Italia y Japón representaban más del 90 por ciento de la producción total de automóviles en cada país, aunque desde luego, existe una lista de cuatro firmas en cada uno.

Los cambios habidos en la conformación de la competencia entre los principales productores de automóviles, han sido tanto la causa como la consecuencia de esta creciente concertación en la industria internacional. Antes de la Segunda Guerra Mundial y hasta entrados los cincuentas, el patrón prevaleciente era que los principales fabricantes gozaban de un mercado bien protegido en su país de origen y competían internacionalmente sólo en el aspecto de la exportación de vehículos ensamblados hacia los países menos desarrollados. Las firmas estadounidenses, cuyo mercado no estaba muy bien protegido y que realizaban operaciones de ensamble y fabricación en el extranjero, constituían una gran excepción a esta regla. Sin embargo, desde mediados de los cincuentas, se ha incrementado el alcance y el nivel de la competencia internacional.

Se ha observado una interpretación considerable en los mercados de los principales países productores, que en principio facilitó la Comunidad Económica Europea pero que se ha manifestado con mayor intensidad en Estados Unidos por la invasión de automóviles pequeños de fabricación tanto europea como japonesa. Al mismo tiempo, las operaciones de ensamble y fabricación de las compañías más grandes, han mostrado un aumento importante.

(11) Las nueve firmas principales, por orden, eran: General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Fiat, Toyota, Renault, British Leyland y Nissan.

Los países menos desarrollados del mundo, incluyendo América Latina, se han convertido en destinatarios importantes de la cada vez mayor competencia internacional. Aunque estos países únicamente representan una fracción del total de las ventas mundiales de automóviles, son las zonas que han mostrado aumentos más acelerados, tanto de producción como de ventas. Inicialmente, las principales firmas automotrices, importaban vehículos ensamblados hacia los países latinoamericanos; ya estas ventas estaban estimuladas por la búsqueda de mayores volúmenes de producción y, por tanto, menores costos por unidad. Posteriormente, se dio comienzo a las operaciones de ensamble local, las cuales correspondían tanto al interés de las empresas, como a las políticas gubernamentales. Por un lado, las firmas estaban interesadas en el ensamble local, debido a que representaban grandes ahorros en los costos de transporte; y por el otro, los gobiernos fomentaban el ensamble local, a través de reducciones arancelarias para partes automotrices, cumpliendo de esa manera con las normas de la sustitución de importaciones. Sin embargo, los incentivos arancelarios posteriores no pudieron estimular un mayor empleo de las partes fabricadas en el país. Aún así, cuando los diversos gobiernos latinoamericanos, incorporaron en sus leyes, la determinación del uso de partes de fabricación nacional, como condición para que las compañías extranjeras se quedaran (o ingresaran) en el mercado, éstas respondieron en forma rápida y simultánea. La explicación de ello, es el patrón de competencia oligopólica internacional que había surgido en la industria.

Como ha demostrado Frederic Knickerbocker, la inversión extranjera directa en oligopolios competitivos e iniciadores de un producto, tiende a conformarse en un patrón de imitación: "las compañías rivales en una industria compuesta por unas cuantas empresas grandes, limitan recíprocamente sus movimientos, actuando todas en forma similar". Las empresas se enfrascan en esa reacción oligopolística de competencia de actividades, porque ello representa una estrategia para minimizar riesgos. Cuando una empresa realiza una inversión, las demás defienden sus posiciones invirtiendo en algo similar. A la larga, este patrón, intenta conservar el equilibrio competitivo entre los miembros del oligopolio.

Este patrón de reacción oligopólica, se ha manifestado claramente por el comportamiento de las inversiones que han realizado las empresas transnacionales en el ramo automotriz en América Latina durante los últimos veinte años, con la salvedad de que fueron los gobiernos los que dieron los pasos iniciales. Uno tras otro, los gobernantes latinoamericanos instituyeron requisitos mínimos de contenido local en los productos. En cada caso, gran número de fabricantes se mostraron dispuestos a realizar las inversiones necesarias para cumplir con tal requisito. Cuando Brasil impuso sus reglamentos en 1956, once firmas comenzaron sus operaciones de

fabricación; en 1959, al anunciar el gobierno argentino su decisión, fueron 22 las empresas que realizaron las inversiones conducentes; en Chile, fueron 20; en Venezuela 16; en Perú 13. En México, el único de estos países que intentó limitar el número de empresas fabricantes del ramo, fueron 13 las compañías que presentaron solicitudes, de las cuales sólo se aprobaron 10.

La incipiente estructura de la industria automotriz internacional, estableció un punto de partida importante, que condicionó el tipo de política a la que México podía aspirar. Hemos de hacer incapié en tres puntos. Primero, el monopolio que poseían las empresas transnacionales del sector en cuestión sobre la tecnología correspondiente, hacía virtualmente imposible que México desarrollara una industria propia sin que ellas tuvieran participación en una u otra forma. Este monopolio técnico les dio a las empresas una posición importante para negociar los términos de su estancia en el país.

En segundo lugar, deberá notarse que el patrón de la competencia oligopolística entre las firmas, fortaleció mucho el poder de negociación del gobierno mexicano con éstas últimas. El oligopolio automotriz era demasiado grande e inestable para proceder en forma unitaria. Como lo describe Knickerbocker, "cuando uno de los miembros de un club propone una moción, los demás desean seguirlos; y al darse cuenta de ello, el país anfitrión queda en posición de elevar sus condiciones". El autor califica el patrón de la reacción oligopolística como la "carta ganadora del país anfitrión".

Finalmente debe reconocerse que las firmas que componen el oligopolio, pueden plegarse con uniformidad al patrón de "seguimiento", lo que de ninguna manera significa que todas estas empresas tengan estrategias corporativas o actitudes idénticas hacia la diversidad de legislaciones que imperan en los países anfitriones. En América Latina, por ejemplo, la Ford y la General Motors, han demostrado que su firme negativa de aceptar participación de capital local en sus subsidiarias. En cambio, Chrysler se ha mostrado muy conforme en emprender operaciones conjuntas, y Renault ha suscrito diversos convenios de licencia con empresas en las que no tiene participación en el capital. Tales divergencias en las estrategias de las compañías, significan que una política gubernamental a la que se oponía resueltamente una empresa, fue bien recibida por otras; lo cual también aumenta el poder de negociación del gobierno anfitrión⁽¹²⁾.

(12) B. de Marquez, Viviane. *Dinámica de la Empresa Mexicana: Perspectivas Políticas, Económicas y Sociales*, Colegio de México, 1979, México, pp. 152-156.

La producción de vehículos en los países semindustrializados se incrementó de manera rápida, de virtualmente cero en 1950 a más de 3.5 millones en 1980. Su participación en la producción mundial de vehículos aumentó de forma sostenida a 2.4 por ciento en 1960, 5.3 por ciento en 1970, alcanzando el 9.5 por ciento en 1980.

En parte, esta expansión refleja la tasa de crecimiento más rápida de la demanda en los países semindustrializados y el cambio de confiar en los vehículos importados o ensamblados localmente a fabricarlos. Es por consiguiente, importante preguntarse qué tanto han ido acompañados los cambios en la distribución de la capacidad manufacturera por los cambios en las exportaciones mundiales. La participación de los países semindustrializados en el comercio mundial de productos automotrices casi se duplica entre 1973 y 1979, pero aún respondía por sólo 3.1 por ciento del valor de las exportaciones internacionales.

En algunos casos, una proporción significativa de las exportaciones de la industria, corresponde al papel "subimperialista" de estas economías dentro de regiones particulares. Tal vez se obtiene un indicador mejor de la manera en la que los países semindustrializados están integrados a una verdadera división internacional del trabajo y se refleja en la importación de productos automotrices.

Aunque la expansión internacional de los países semindustrializados, a menudo se atribuye a la disponibilidad de mano de obra barata, evidentemente esto no es factor primordial en el caso de la industria automotriz. En primer lugar, tomada en conjunto, la industria automotriz es intensiva en capital. Utiliza más de cinco veces el capital físico por trabajador, que la industria del vestido y más del 50 por ciento que los aparatos domésticos. Consecuentemente, los costos de mano de obra son relativamente una pequeña proporción de los costos totales. Segundo, se ha notado que los salarios que pagan los principales exportadores automotrices en los países menos desarrollados, se han incrementado tan rápido, como en los principales centros de producción europea desde 1968; por tanto, paradójicamente, la ventaja del costo de mano de obra de los países semindustrializados en comparación con Europa, no fué incrementado durante el periodo del crecimiento sustancial de las exportaciones.

La importancia relativamente limitada de las consideraciones de los bajos salarios y costos de mano de obra, puede ser ilustrada por dos decisiones importantes de inversión realizadas por Ford Motor Company. La primera fué la decisión de colocar

una nueva planta automotriz en Valencia, España. En un estudio realizado a principios de los años setenta, Ford comparó los costos para producir un automóvil en cuatro distintas localidades de Europa. Aunque los salarios en España eran solamente el 40 por ciento del nivel pagado en Saarlois (Alemania Occidental), el hecho de que la eficiencia era menor en 10 por ciento y los costos de material, el ubicarla en España significaba poca ventaja en términos de costos directos. La principal fuente del costo más bajo en la producción española, fué un subsidio a la exportación del 13 por ciento del valor de las exportaciones, pagado por el gobierno de ese país.

Un segundo ejemplo, es la reciente decisión tomada por Ford de construir una planta de motores en México para exportar hacia Estados Unidos. Cuando se toman en cuenta solamente los costos de producción y flete, el costo de los motores producidos en México que llegan a Detroit, es sólo marginalmente más barato que las dos alternativas consideradas, la producción en Estados Unidos o la compra de motores japoneses. Por tanto, a pesar de que los salarios son sustancialmente más bajos en México; ésta no es una importante ventaja en el costo. En cambio en Japón, sólo se requieren 3.5 horas de trabajo para producir 40 motores a un costo de 40 dólares, equivalente a menos del 5 por ciento de los costos totales. México obtiene una decisiva ventaja en el costo, de un tercio por encima de Estados Unidos o Japón, sólo como resultado de los subsidios y concesiones financieras ofrecidos por el gobierno mexicano. Sin estos incentivos, hubiera tenido poco sentido para la administración de la Ford el aceptar el riesgo de líneas de abastecimiento más largas, políticas gubernamentales mexicanas menos seguras, y la inevitable crítica por parte de los políticos estadounidenses y los líderes sindicales.

Ambos ejemplos, ilustran la importancia decisiva de la política estatal en el crecimiento de las exportaciones automotrices de los países semindustrializados. Esto incluye no sólo un subsidio directo a las exportaciones, fijado como un porcentaje del valor de las mismas, sino también, y tal vez más importante, otras formas de incentivos que vinculan el acceso al mercado interno con el desempeño de las exportaciones. En el caso de México, Ford calculó que como las crecientes exportaciones dieron origen al derecho de hacer importaciones adicionales, se elevaron sus ganancias en 37 centavos para cada dólar exportado. Esto se compara con un subsidio directo a la exportación en la forma de reducciones fiscales de solamente 8 centavos por dólar exportado.

Otro importante aspecto de las decisiones de ubicación de las compañías transnacionales automotrices en la década pasada, se refiere a esfuerzos realizados para socializar una gran parte de los costos de sus nuevas inversiones de capital. La crisis en la industria automotriz internacional, desde 1973 ha conducido tanto a la menguante rentabilidad para las principales compañías transnacionales como a la necesidad de mantener una tasa alta de acumulación de capital para reorientar la producción, de acuerdo a las nuevas condiciones del mercado mundial, por ejemplo, la inversión en motores ahorradores de combustible y la introducción de vehículos más ligeros y pequeños. Enfrentados a inadecuados recursos internos y grandes proyectos de inversión, las transnacionales a menudo han puesto a los gobiernos, unos contra otros para reducir el costo de inversión de la compañía. Esto ha afectado no sólo a los países semindustrializados, sino también a los países capitalistas avanzados. Por consiguiente, el creciente voluntarismo y habilidad de los Estados para conceder grandes dádivas a las transnacionales, ha llegado a ser un factor decisivo en la determinación de la ubicación de la nueva inversión.

Desde el punto de vista del capital, el crecimiento de las exportaciones automotrices por parte de los países semindustrializados, es una consecuencia de la lucha por el acceso privilegiado a los mercados protegidos y la exigencia de socializar los costos de producción; no así la búsqueda de mano de obra barata. No es una coincidencia que las economías que han desarrollado exportaciones automotrices significativas, sean también aquellas con sustanciales mercados existentes o grandes mercados potenciales. Tal mercado es necesario a fin de subsidiar las exportaciones y hacer que valga la pena para que las transnacionales ubiquen sus actividades de producción. También es importante notar que el Estado ha desempeñado un papel extremadamente activo en la creación de estas condiciones en los países semindustrializados. Aunque este camino hacia estrategias de desarrollo más abiertas en algunos países semindustrializados desde mediados de la década de los setenta, está destacado en la mayoría de la literatura, no debe confundirse con una política de "dejar hacer". Por lo tanto, el crecimiento de las exportaciones automotrices no puede ser explicado en términos de cambios autónomos en ventaja comparativa, sino como resultado de la acción recíproca de cambiantes condiciones competitivas en la industria internacional, y los intentos de los Estados para aprovecharse de la competencia internacional⁽¹³⁾.

(13) *Miniani, Isaac, op.cit. pp. 48-53.*

2.2. EN MÉXICO:

Desde la época de los cincuentas, la industria automovilística en México, ya se había afianzado por lo que toca al ensamble local. Las reducciones para las importaciones de juegos completos de partes sueltas (frente a las importaciones de vehículos ensamblados), estaban vigentes desde 1925, es decir, mucho antes de que se adoptara el régimen de sustitución de importaciones, como política deliberada para la industrialización del país. Cuando se hizo tal elección conscientemente, al final de la Segunda Guerra Mundial, se ofrecieron otros incentivos arancelarios para el ensamble local y se impuso un sistema de cuotas de importación junto con un esquema de control de precios. A fines de esa década, el gobierno comenzó a proyectar una lista obligatoria de productos de origen nacional que deberían ser incorporados en los autos armados en México, pero el porcentaje total del contenido local que requería esa lista era bastante bajo.

Cuando asumió el poder el Lic. Adolfo López Mateos en diciembre de 1958, la estructura de la industria era la siguiente: en México operaban 12 plantas ensambladoras y 19 compañías importaban vehículos. General Motors, Ford y Fábricas Auto-Mex (fabricantes de los automóviles Chrysler), eran hasta entonces las firmas más importantes en el mercado. Las importaciones (y en algunos casos los ensambles) de autos europeos y japoneses apenas estaban adquiriendo cierto auge. Ford y General Motors eran subsidiarias extranjeras al 100 por ciento. Desde su fundación en 1938, el capital de las fábricas Auto-Mex había sido propiedad totalmente de la familia Aseárraga, pero en 1959 Chrysler adquirió la tercera parte de las acciones ⁽¹⁴⁾. Las otras ensambladoras eran en general, más pequeñas, de capital 100 por ciento mexicano, y operaban bajo licencia de fabricantes extranjeros. Una de ellas, Diesel Nacional (DINA) era totalmente del gobierno y tenía licencia para ensamblar los Fiat.

Las doce plantas ensambladoras, empleaban un total aproximado de 16,000 personas. También existía en México una pequeña industria abastecedora de partes, que se había creado muy recientemente (a la que dió origen la escasez de partes importadas durante la guerra) que fabricaba algunos de los componentes menores de los automóviles, tanto de refacción como para el equipo original.

(14) A principios de los sesenta, Chrysler adquirió el resto de las acciones, aumentando su participación al 99.1 por ciento.

Estando constituida de esta manera, la industria automotriz presentaba muchos problemas. Por un lado, la importación de juegos completos de partes sueltas y vehículos ensamblados, constituía un porcentaje muy alto en las cifras nacionales de importación, que durante los años cincuenta y sesenta representó constantemente más del 100 por ciento. Aunque el país aún no encaraba problemas serios de balanza de pagos, el incremento constante en el volumen de las importaciones relacionadas con esta industria era considerable. La propiedad extranjera de dos de las tres compañías más fuertes (con las consiguientes salidas de utilidades) y la orientación que éstas tenían hacia la creación de automóviles grandes y costosos, eran factores que acrecentaban el problema.

El gran número de compañías que operaban en el mercado, así como la creciente fragmentación del mismo, conforme fueron apareciendo los autos europeos y japoneses (disminuyendo gradualmente la dominación de los Tres Grandes Norteamericanos), presentaron otra serie de problemas. El gran número de marcas y modelos (diferenciación de productos, etc.) significaban operaciones de fabricación, como las que se presentaban en México, se realizaban en volúmenes bajos de producción que originaban mayores costos. Además, la fragmentación del mercado obstaculizaba el desarrollo de las instalaciones adecuadas para dar servicio y refacciones a todo el país. Finalmente los escasos recursos de un país en desarrollo, se estaban empleando para producir una gran cantidad de autos lujosos, cuando podían producirse menos marcas y modelos más económicos y en forma más eficiente (15).

Considerándolo desde el punto de vista de las políticas de sustitución de importaciones implantadas por el gobierno, la industria automotriz era problemática en muchos otros aspectos, muchos de ellos, relativos a las contribuciones potenciales para el desarrollo industrial que esta rama de la industria NO estaba realizando, al no superar la etapa del gobierno la de desalentar la interacción vertical de los ensambladores; la fabricación de las partes, se reservaba a las compañías de propiedad nacional que se esperaba establecer.

(15) Las compañías automovilísticas transnacionales, han sido acusadas a menudo de introducir artículos de lujo innecesarios en países subdesarrollados, cuyos recursos pueden ser mejor utilizados en otras áreas. Las empresas transnacionales automovilísticas, introdujeron en México modelos grandes, costosos y cuyas líneas cambiaban con rapidez. La raíz de tales ventas fue que en el país existía una gran demanda por los mismos y nulo como consecuencia, tanto la existencia de una gran desigualdad en la estructura social (en la que se apreciaba mayor potencial económico en las capas superiores), como una política de sustitución de importaciones, que, naturalmente, favorecía los bienes de consumo (como los autos lujosos) descuidados por estas clases.

Sin embargo, si se hubiera forzado a la industria de terminación⁽¹⁶⁾, a incorporar un mayor porcentaje de partes de fabricación nacional, lo cual hubiere producido muchos de los efectos deseados. Se habría dado mucho auge a la industria abastecedora, tanto para las firmas existentes como para las nuevas que se hubiesen tenido que establecer. Por lo tanto también se habrían creado muchos empleos. Mediante los efectos de eslabonamiento hacia atrás, se estimularía a un larga serie de productores de los insumos necesarios: pintura, cristales, acero, hule, plástico, etc. Pocas fueron las industrias que se dedicaban a la producción de insumos básicos, y por lo mismo, también eran pocas las que podían dar impulso al desarrollo industrial. Entonces, simplemente, por el desarrollo de una serie de fabricación de automóviles en México, muchas de estas industrias habrían alcanzado, un tamaño regular y el suficiente grado de sofisticación técnica para hacer posible la fabricación nacional de otros productos.

Los problemas que la estructura de la industria automotriz mexicana representaba para el país, a menudo no lo fueron para las transnacionales (por lo menos a corto plazo). De hecho, lo que frecuentemente se consideraba como irracional para la estrategia del desarrollo de México en el ámbito internacional, para las firmas transnacionales era natural, crecían correcto, ingresar en el mercado mexicano, a pesar de que en él ya operaban muchísimas otras compañías; la búsqueda de menores costos unitarios a través de mayores volúmenes de producción en las plantas que tenían establecidas en su país de origen, les hacía considerar sensato el hecho de tratar de venderlos en cualquier mercado que los aceptara. Dentro del mercado mexicano, las grandes compañías estadounidenses consideraron correcto seguir con sus estrategias globales de diferenciación de productos (y consecuentemente, con los frecuentes cambios de marcas y modelos); dado que ya producían las partes para todos estos modelos, nada perdían con enviar los juegos completos de partes sueltas para su ensamble (a muy bajo costo) en México y, por el contrario, ganaban la posibilidad de aumentar las ventas si los diferentes modelos atraían a nuevos compradores⁽¹⁷⁾.

Finalmente, con algunas excepciones, la incorporación de partes fabricadas en México en grados importantes, era irracional por muchas razones; mientras más partes nacionales se introdujeran, menos beneficios podían lograr las empresas transnacionales de los menores costos unitarios para las producciones realizadas en las casas matrices. La adquisición de componentes de los abastecedores mexicanos,

(16) Productores de vehículos terminados.

(17) Por lo tanto, Ford no sólo importaba los juegos de partes sueltas de Estados Unidos, sino también de Francia, Inglaterra y Alemania.

significaban menor control sobre las utilidades (obtenidas de las transferencias entre compañías) y la calidad de los mismos, y mientras mayor contenido y fabricación locales existieran, menos ventajas tendrían para competir mediante la diversificación de productos, pues la producción de pocos automóviles y muchos modelos representaría mayores costos. Por lo tanto, dada la conformación de la competencia internacional en la industria automotriz, era sumamente improbable que estas empresas transnacionales reaccionaran ante la introducción de partes fabricadas en territorio nacional o ante una menor diferenciación de producción. Tales cambios exigían que el gobierno adoptara medidas decisivas⁽¹⁸⁾.

(18) B. de Marquez Viviani, *op. cit.*, pp. 156-161.

CAPITULO III

3. LAS EMPRESAS TRANSNACIONALES Y LA INDUSTRIA EN MEXICO

INTRODUCCION:

En los capítulos precedentes se observó la evolución que la industria automotriz ha tenido a nivel nacional e internacional. El crecimiento desbocado que este sector presenta históricamente, le ha llevado a ocupar uno de los lugares dentro de las economías de los países tecnológicamente adelantados.

En virtud de que la investigación realizada en esta tesis es de tipo documental, el escalón del tema, que necesariamente debe incluirse -en el camino hacia la crítica de la regulación jurídica- es el consistente en determinar el peso que las empresas transnacionales de la rama automotriz han tenido en la economía mexicana.

El tratamiento de este capítulo es metodológicamente trascendental, ya que nos permite arribar a las conclusiones relativas a la forma en que la influencia de los intereses económicos de este sector, han insidido en la normativa jurídica o, en su caso, las vías de Derecho que el Estado ha instrumentado para controlar y regular a los poderosos agentes económicos que detentan esta hegemonía.

Durante más de 10 años, las empresas transnacionales han tenido ingerencia en la estructura productiva de muchos países, al igual que en la composición y dirección de flujos de comercio e inversión mundiales. Como consecuencia, ha surgido una gran interdependencia entre naciones industrializadas y semindustrializadas.

Gracias a su organización y control centralizados, las empresas transnacionales gozan de mayor flexibilidad en cuanto a capital y tecnología, facilitando así su poder de mercado y la posesión y explotación de ventajas monopolísticas u oligopólicas.

Sin embargo, el grado de autonomía de estas empresas es limitado, dependen de la dinámica del proceso económico, de las condiciones macroeconómicas de los mercados, no obstante que su capacidad de planeación corporativa y sus estrategias globales a veces les permitan un radio de acción mas amplio a corto plazo. Es decir, las transnacionales son quienes ponen las condiciones en cuanto al manejo, estrategias a realizar, utilización de la materia prima y en general, a quiénes se les debe vender la mercancía fabricada. En el caso específico de la industria automotriz, está manejada desde el exterior, debiendo México, someterse a sus imposiciones a cambio de utilizar mano de obra e infraestructura nacional, y teniendo que soportar el hecho que haya fuga de capital hacia el exterior.

Uno de lo mayores obstáculos para comprender mejor el fenómeno transnacional, es la falta de información. Estados Unidos es de los pocos países que se preocupan por elaborar y publicar informes estadísticos sobre los aspectos importantes de estas empresas. En México, en julio de 1982, el Banco de México publicó por primera vez datos sobre importaciones y exportaciones del conjunto de empresas con capital extranjero para los años 1976 a 1979.

Estudiaremos en el presente trabajo, el fenómeno de las empresas transnacionales en México, referido a 2 temas principales: los flujos de comercio y los de tecnología. Ambos tienen una fuerte implicación en las políticas gubernamentales.

Las transnacionales forman un grupo heterogéneo de empresas, en cuanto a su poder de mercado, sus ventajas oligopólicas, sus motivaciones y su comportamiento. Además tienen diferencias importantes entre ellas.

Dos de las ventajas más trascendentales de las empresas transnacionales son:

- a) La mercadotecnia, la cual es mayor en las ramas productoras de bienes de consumo "no duraderos".
- b) La tecnología de proceso, en las productoras de bienes "duraderos" y de capital.

La naturaleza de las transacciones externas de la empresa con el exterior, varía entre las ramas industriales, dependiendo del tipo de ventaja que prevalece. Pero,

cualquiera que sea el sector en que opera, la transnacional, diferencia sus productos, pues así es como su ventaja oligopólica o monopólica se plasma en el mercado. También le permite establecerse en otros países y mantener su supremacía frente a los competidores.

En cuanto a la industria automotriz, el énfasis es sobre la "tecnología de proceso". El diseño de productos, las adaptaciones y modificaciones de los modelos de automóviles, los nuevos componentes y la ingeniería; partes de laboratorios centrales de investigación y desarrollo de la corporación para transferirse a sus filiales extranjeras.

Las economías de escala, se facilitan por la gran cantidad de componentes que intervienen en el producto final, al descomponerse el proceso productivo, originando una mayor complementariedad en la esfera de la producción entre empresas matrices y filiales. De ahí surgen flujos intensos de comercio exterior, principalmente de componentes, que contribuyen a integrar una industria local con el exterior.

Dado lo anterior, las empresas matrices son quienes mayor beneficio obtienen de ese flujo comercial con el exterior, puesto que al colocar sus filiales en los países subdesarrollados y aprovechar su mano de obra barata entre otras cosas, ponen a éstos en desventaja, además de provocar un flujo de capital hacia el país de origen.

Las transnacionales han desempeñado tanto un papel activo en el comercio Este-Oeste, como en el fortalecimiento de las relaciones económicas entre los países socialistas y el mundo occidental industrializado. Esta apertura incluye acuerdos de cooperación industrial y coinversiones o acuerdos de trueque. La banca internacional, ha tenido gran injerencia en el financiamiento de estos proyectos; y la tecnología, el comercio y el financiamiento se relacionan entre sí.

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en México, en 1970 la participación extranjera transnacional se estimó aproximadamente en el 35 por ciento de la producción total.

En 1975, la Organización de las Naciones Unidas estableció la Comisión y el Centro de Empresas Transnacionales. Su finalidad es estudiar el fenómeno de la

transnacionalización, profundizar en su conocimiento y fomentar el acuerdo entre las distintas partes interesadas por las operaciones de estas empresas, principalmente los gobiernos y los organismos internacionales.

La Comisión de Empresas Transnacionales, en 1976 decidió formar un grupo intergubernamental.

En 1981, La OCDE aprobó un Código para dichas empresas, donde se establece normas mínimas de comportamiento y respeto hacia los gobiernos de sus países anfitriones y de éstos hacia las empresas.

Se considera a dicho Código, como una ventaja para los países anfitriones en cuanto a que están protegidos en cuanto a los abusos y desigualdades que se provocan; sin embargo, no puede haber un control sobre las empresas, puesto que para lo que una es un beneficio, para la contraparte es una desventaja.

Las contribuciones teóricas y empíricas y, los pronunciamientos políticos son numerosos. Los archivos bibliográficos sobre empresas transnacionales registran más de 4,500 aportaciones. Destacaremos brevemente las más relevantes en cuanto a problemas planteados, posiciones tomadas y a los distintos hallazgos.

3.1. CONTRIBUCIONES CLASICAS:

Los principales autores sobre las transnacionales son:

- A) Stephen Hymer ⁽¹⁹⁾, quién desarrollo el concepto de las ventajas que tienen las empresas transnacionales de poseer una invención patentada o un producto diferenciado, como condición para invertir en el extranjero. Dicha ventaja le permite aumentar sus utilidades cuando produce en otros países y capturar rentas oligopólicas adicionales que provienen de sus mayores ventas. Este concepto fué apoyado por otros

(19) Hymer, Stephen. "The Multinational Corporation and the Law of Uneven Development", en J. Bhagwati, Economics and the World Order, Macmillan, 1972, Londres.

autores y, sirvió de base para explicar el comportamiento individual de las mismas.

En 1972, examinó la "Ley del Desarrollo Desigual" y sostiene que la descentralización de las decisiones de la empresa, confina a los países en desarrollo a menores niveles de actividad e ingreso. Tanto el ingreso, como los signos de "status", la autoridad y los patrones de consumo, surgen de las grandes ciudades, perpetuando así la desigualdad y la dependencia. Esto, en relación con la industria automotriz, al ser un sector que no obstante tener gran relevancia para la economía del país, la toma de decisiones viene del extranjero así como del capital; perpetuando así la interdependencia internacional.

Hymer sostiene que las transnacionales tienen que contribuir a resolver varias limitaciones para seguir expandiéndose:

1. Romper la limitación de la balanza de pagos de los países; es decir, evitar que impongan condiciones sobre las exportaciones e importaciones.
2. Financiar programas gubernamentales para la capacitación de mano de obra; ya que éste es un factor primordial para mejorar la economía de un país, puesto que al haber personal con cierto nivel de conocimientos, habrá mayores fuentes de trabajo y se evitaría así el desempleo.
3. Resolver los problemas urbanos de alimentación, con la finalidad de que rinda más el personal en cuanto a trabajo físico y mental.
4. Mantener bajo control a los grupos sociales excluidos del progreso general.

B) Charles Kindleberger ⁽²⁰⁾, habla sobre las razones de las empresas de invertir en el extranjero. Según él, los países más desarrollados pueden tener una mejor tecnología, patentes, acceso a mercados, capacidad empresarial o economías derivadas de la integración; y como no desea compartir eso con nadie, hace inversiones en el extranjero, y poder obtener utilidades monopolísticas u oligopólicas.

(20) Kindleberger, Charles. *American Business Abroad. Six Lectures on Direct Investment*, New Haven, Yale University Press, 1973.

Nuestra opinión es diferente, puesto que las naciones desarrolladas muchas veces desean aprovechar las facilidades que puedan obtener de los demás países, como lo es la mano de obra barata, materia prima, infraestructura preexistente, etc., por lo que logran un mejor rendimiento para su capital, generan divisas y promueven al mismo tiempo su tecnología.

- C) En el año de 1966, Raymond Vernon⁽²¹⁾ además de ocuparse de la actitud latinoamericana hacia la inversión estadounidense, se refirió a problemas políticos asociados con la incierta forma de distribución de los beneficios entre empresas y países anfitriones. Sin embargo, ésto causó controversia entre algunos autores, alegando que Vernon estaba a favor de las transnacionales.

Otra de sus teorías más difundidas, fué la del "Ciclo de Vida" del producto. Vernon dice que la inversión extranjera directa, es el resultado de actividades de investigación y desarrollo de las empresas en los países que tienen alto ingreso per cápita. Esta innovación le otorga a la firma facilidades para exportar el producto. Pero al mismo tiempo que otros conocen la innovación, la explotación continua de la ventaja, se debe hacer a través de la inversión directa de la transnacional y no por medio de exportaciones. Finalmente, la innovación pasa al dominio de empresas de otros países y los flujos de comercio revierten su dirección.

El mismo Vernon aceptó que este modelo no fué de mucha utilidad, aunque estimuló la investigación sobre la inversión y el comercio exterior.

Otra contribución de Vernon, fué la de diferenciar los factores que influyen en la localización geográfica de las empresas, tanto transnacionales como nacionales. En cuanto a las primeras en industrias oligopólicas maduras (petrolera), la localización geográfica no se puede explicar por los costos de producción relativos. Este razonamiento apoyó el hecho de que el comercio exterior de las transnacionales tampoco se determina necesariamente por costos relativos. Expresamos nuestro desacuerdo, puesto que en el caso particular de la industria automotriz, las ensambladoras están puestas estratégicamente en aquellos puntos donde la mano de obra es barata, en comparación con los países de origen.

(21) Vernon, Raymond. *How Latin America Views the U.S. Investor*, Praeger, 1969, Nueva York.

D) Michael Brooks y Lee Remmers ⁽²²⁾, fueron los primeros en hablar de aspectos financieros y de alta dirección, los cuales desempeñan un papel importante en el funcionamiento de las empresas transnacionales.

También tratan sobre patrones de organización; las relaciones entre matriz y subsidiaria; conflictos con el país anfitrión y las prácticas financieras de las empresas. Todo estos aspectos son de gran relevancia para poder estudiar la problemática que pueda existir entre ambas partes y ver la manera de solucionar dichas discrepancias.

E) Richard Caves ⁽²³⁾ combina la economía y la organización industrial. Menciona que la inversión extranjera directa se encuentra en la estructura del mercado de las industrias en donde se originan las transnacionales y dependen del grado de monopolio que prevalece en ellas. También distingue las maneras de operar las transnacionales en el extranjero:

1. Las inversiones directas horizontales que producen el mismo bien, tanto en el extranjero como en el mercado de origen.
2. Las inversiones directas verticales, donde se produce en el extranjero sólo una parte del bien, en mayor o menor grado de elaboración, de lo que se produce en el país de origen. Tal es el caso de la industria automotriz, donde se importan piezas del país para el ensamble y la elaboración de vehículos.
3. La diversificación del conglomerado, que consiste en agregar nuevas líneas de productos, pero solamente en el extranjero. En México, se fabrican vehículos con piezas que son solamente para el consumo nacional, y aquellos que son para exportación, contienen elementos distintos para poder cumplir con los requisitos que se necesiten.

Para aquellas pequeñas empresas con pocos recursos e información, y que se quieran establecer en el extranjero, tienen la alternativa de otorgar licencias a alguna otra empresa para utilizar sus patentes.

(22) Brooke, M. Z. y Lee H. Remmers. *The Strategy of Multinational Enterprise: Organization and Finance*. Longman, 1970, Londres.

(23) Caves, Richard E., "International Corporations: The Industrial Economics of Foreign Investment", *Económica*, Vol. 38, 1971, Londres.

3.2. ESTUDIOS SOBRE MEXICO:

- A) Uno de los pioneros en investigar sobre la inversión extranjera directa en México, fué José Luis Ceceña ⁽²⁴⁾, quien hizo un recuento histórico y distinguió varias etapas en el desenvolvimiento de la inversión en el país.

Ricardo Méndez Silva llama inversión directa, "al desplazamiento del capital por personas privadas, para emprender negocios en el exterior". En esta clase de inversión, hay un control del inversionista sobre la marcha del negocio.

Menciona también que las inversiones directas clásicas, están orientadas a industrias o actividades extractivas y cuyo fin es exportar a los países industrializados y poder acaparar fuentes de producción y materias primas para beneficiar el crecimiento industrial del lugar donde proceden las inversiones.

- B) Asimismo, Bernardo Sépulveda y Antonio Chumacero ⁽²⁵⁾ realizaron varias estadísticas sobre la inversión extranjera en México. Se basaron en libros y en informes del Banco de México y obtuvieron datos importantes sobre el valor y la distribución sectorial del capital extranjero, así como las primeras estimaciones sobre la participación foránea en la formación del dinero, en la producción, el empleo, salarios, orígenes de los fondos de tales empresas y la estructura de sus pasivos. Esos datos se basaron en 1,915 empresas, de las cuales el 57 por ciento fueron manufactureras.

La falta de restricciones respecto de las ramas manufactureras donde podían invertir, las facilidades fiscales, las pocas limitaciones en cuanto a la técnica que utilizan, la existencia de un mercado cautivo, y la posibilidad de ingresar sus capitales a una tasa de cambio libre y estable; hicieron que el desarrollo industrial transnacional en México fuera más favorable.

(24) Ceceña, José Luis. "Las Inversiones Directas en México", *Investigación Económica*, Vol.25, 1965, México.

(25) Sépulveda, B. y Antonio Chumacero. *La Inversión Extranjera en México*, Ed. Fondo de Cultura Económica, 1973, México.

La inversión realizada por los distintos países, difirió tanto en el monto como en el tipo de actividad que desarrollaron. Sin embargo, de todas las inversiones extranjeras en México, el 77 por ciento correspondió a empresas estadounidenses, quienes eran más constantes, extensas, cuantiosas y las que despertaron mayor recelo.

- C) En el año de 1979, Rhys Jenkins ⁽²⁶⁾ hizo una comparación entre los niveles de comercio exterior de las transnacionales y de las empresas nacionales en México, tomando los datos de una encuesta hecha en 1974 por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior y que comprendió 658 empresas. De ahí concluyó que existen pocas con una alta concentración de comercio, dando como resultado que el sector manufacturero, las empresas mexicanas exportan más que las transnacionales, en proporción a sus ventas totales, con excepción de las ramas de bienes de capital. Jenkins a su vez, encontró que las transnacionales son mayores importadoras.

En cuanto a la industria transnacional automotriz en varios países latinoamericanos, este autor enfatiza el grave problema que representa la fragmentación de los mercados en un gran número de productores, desde el inicio de la industria en cada país. Menciona que la industria pasó de manos nacionales a extranjeras y pone como ejemplo los casos de Argentina, Brasil y México.

Jenkins menciona también el alto nivel de endeudamiento de las empresas automotrices en México, e indicó que la relación deuda-capital contable, ha ido aumentando en los últimos años.

- D) Douglas Bennett y Kenneth Sharpe ⁽²⁷⁾ indican que hacia 1976, se observó en el gobierno mexicano que los requerimientos del equilibrio de divisas del Decreto Automotriz de 1972 no se cumplían, y que se tomaron las directrices para enfatizar

(26) Jenkins, Rhys O., "The Export Performance of Multinational Corporations in Mexican Industry", *Journal of Development Studies*, Vol. 15, 1979, Londres.

(27) Bennett, Douglas y Kenneth Sharpe, "Transnational Corporations and the Political Economy of Export Promotion: the Case of Mexican Automobile Industry", 1979. Publicado en español por E. Fajnzylber, *Industrialización e Internacionalización en América Latina*, Ed. Fondo de Cultura Económica, 1981, México.

el aumento de contenido nacional, más que el de las exportaciones. Sin embargo, en la administración del Presidente López Portillo, se volvió a enfatizar en las exportaciones, lo cual según ambos autores fué un error debido a 4 razones:

1. Las exportaciones en esta industria tienen una demanda muy rígida, ya que dependen de la voluntad de las casas matrices para adquirir componentes como único mercado, por su alta diferenciación. No estamos de acuerdo, en virtud de que durante los 3 últimos sexenios, se le ha dado mayor impulso a las exportaciones de vehículos, siendo una de las principales fuentes generadoras de divisas y uno de los sectores más importantes para la economía nacional.
2. Porque se creó una dependencia en cuanto a la decisión de qué partes y componentes se producen y comercian. En este aspecto tiene razón, ya que la industria automotriz, al ser transnacional, depende de las disposiciones que se dictan en su país de origen. Sin embargo, es una importante fuente de trabajo y de divisas.
3. Porque al fallar en sus cumplimientos de compromisos de exportación, las sanciones impuestas por el Estado son difíciles de llevar a cabo. Actualmente, se le ha dado un importante impulso a dicho sector, por lo que no existe ningún problema en cuanto a llenar los requisitos que se piden para lograr su venta al exterior.
4. Porque es una estrategia de exportación, es injusta la distribución entre productores nacionales y transnacionales, ya que éstos últimos, pueden aumentar más sus ventas al exterior.

3.3. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y COMERCIO EXTERIOR:

INTRODUCCION.

Un caso típico de participación transnacional en México, es la industria automotriz, donde la capacidad de negociación y organización corporativa son determinantes, al igual que el enorme crecimiento del mercado automovilístico que registra el país.

Existen tres factores importantes:

1. Las empresas transnacionales norteamericanas disponen de un paquete tecnológico, al igual que las europeas y recientemente, las japonesas. Sin embargo, los países en desarrollo no gozan de este privilegio, el cual incluye diseño, producción, mercadotecnia y capacidad de planeación corporativa a nivel mundial. Esto último, ha hecho posible la fabricación de automóviles en países subdesarrollados, teniendo como consecuencia la especialización relativa de las plantas ensambladoras y que aumente el comercio exterior de componentes, que ayudan a la reducción de costos y estimulan aún más la diversificación geográfica de la industria.
2. Esta industria está sujeta a los ciclos económicos en los países centrales, provocando fuertes fluctuaciones en las utilidades y su capacidad de expansión. Por lo tanto, la periferia es vulnerable a la actividad de éstos, en la medida en que su sector automotriz tiene mayores vínculos con el exterior.
3. La industria automotriz ha sido sometida a una legislación específica para fomentarla y regularla, surgiendo controversia entre los estados anfitriones y las empresas; pero ha sido resuelta mediante la capacidad de negociación de cada parte, lo cual incluye conocimientos y capacidad técnica, información, alternativas de inversión en otros países y decisión política para utilizar los instrumentos disponibles.

De lo anterior se deduce que a pesar de que la industria automotriz tiene muchos altibajos causados por problemas económicos, políticos o de cualquier otra índole, sigue siendo uno de los sectores con mayor potencial a nivel mundial, teniendo una gran ingerencia en otras ramas como lo son: la petrolera, hulera, vidriera, textil, entre otras.

3.3.1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO:

Esta industria consiste en el ensamble de vehículos automotores y en la fabricación de partes. Es una de las actividades manufactureras más importantes, y su principal objetivo es la producción de la rama terminal ensambladora de vehículos y posteriormente la de autopartes.

3.3.1.1. PRESENCIA EXTRANJERA EN LA INDUSTRIA:

La industria terminal de automóviles consta de siete empresas, de las cuales seis son totalmente controladas por extranjeros: Chrysler, Ford, General Motors, Renault (recientemente desaparecida del mercado mexicano), Nissan y Volkswagen; y Vehículos Automotores de México - VAM - quien tiene el 40 por ciento de inversión extranjera.

La inversión extranjera es mínima en las empresas de producción de autopartes.

Tanto la industria terminal como la de autopartes, son filiales o subsidiarias de transnacionales norteamericanas. Las principales características de la industria automotriz a nivel mundial son: su proceso de internacionalización de la producción y especialización, junto con una intensificación del comercio exterior y de un control corporativo centralizado. A esto se le conoce como la "transnacionalización de la industria".

3.3.1.2 LA TRANSNACIONALIZACION EN LA INDUSTRIA:

Esta situación ha provocado un aumento en el consumo de automóviles a nivel mundial, especialmente en la periferia de los centros productores tradicionales, aunado al aumento de la inversión extranjera directa. Se siguen realizando en los países industrializados, las operaciones importantes de la industria: el diseño y la prueba de nuevos modelos, la investigación y el desarrollo, los planes maestros de mercadotecnia y la planeación y control financiero globales.

Por tanto, la industria automotriz es el mejor ejemplo del proceso de transnacionalización que caracteriza a otras ramas de las manufacturas. Algunos países en desarrollo han obligado a las filiales automotrices, a incorporar partes locales a los vehículos, ante lo cual, las empresas tuvieron gran capacidad de adaptación. A mediano plazo, esto contribuyó a fortalecer la especialización internacional de las compañías que organizan a sus filiales en la producción de modelos automotrices y componentes que los mercados internos respectivos pueden absorber. Igualmente, la protección acordada y las economías de escala les permiten producir grandes volúmenes y así exportar preferentemente a las filiales hermanas y a su casa matriz.

Esto da como resultado la generación de divisas que aprovechan los países anfitriones. Por otra parte, el esquema de especialización al que están sujetas las filiales y el suministro de tecnología extranjera de la matriz al resto del sistema transnacional, permite a ésta ligar su producción a la fabricación y las importaciones de componentes que realizan sus subsidiarias. De ésta manera, se consolida en un sólo paquete, el suministro de tecnología, la producción para un mercado global y el comercio exterior, principalmente de componentes.

3.3.1.2.1. PROBLEMAS PLANTEADOS POR LA TRANSNACIONALIZACION:

A pesar de la especialización y el intenso comercio internacional de las transnacionales automotrices, tienen relación con los estados anfitriones, en cuanto a que quieren participación en los mercados mundiales de manufacturas, de ahí surgen varios aspectos dignos de análisis:

1. El crecimiento del mercado interno de vehículos, ha originado importaciones relevantes de partes y componentes, las cuales tienen una gran ingerencia para la balanza de pagos del país, aunque tales empresas hayan reducido la proporción del contenido importado en el costo de los vehículos.
2. Las transnacionales automotrices, producen solamente los modelos que se venden en el mercado nacional, y frecuentemente fabrican variedades de cuyo número resulta excesivo para el tamaño de mercado. Con tales variedades, las empresas pueden aumentar sus precios y obtener rentas adicionales. Sin embargo, mientras más variaciones haya, menores serán las escalas de producción y mayores los costos unitarios, teniendo como resultado una especialización imperfecta.
3. Lo anterior ha producido una gran fragmentación de los mercados de automóviles y de componentes, que no permiten racionalizar a la industria, la cual se debería facilitar al aumentar el número de compradores. Igualmente, permitiría que los fabricantes de vehículos y componentes, se especializaran en partes que pudieran fabricar en grandes volúmenes, en forma eficiente y con bajos costos. De lo contrario, si hay alguna variación, aunque sea mínima, requiere de alteración en la líneas de producción que significan costos mayores, por el tiempo muerto de las máquinas. La falta de racionalización en la industria terminal, afecta también a la de autopartes, la cual fabrica por y para aquélla.

4. El hecho de generar exportaciones, significa un signo de eficiencia y competitividad; sin embargo, en la industria automotriz implica necesariamente mayores importaciones. De acuerdo a la legislación que regula a esta industria, las exportaciones permiten que las empresas tengan un cierto volumen de producción, sin necesidad de incrementar el contenido nacional. Una vez que la empresa cumple con este requisito, la generación de exportaciones le permite alcanzar una mayor proporción del mercado nacional, gracias al aumento de producción.
5. Sin embargo, lo que se exporta, más que los vehículos, son los componentes. Asimismo, se importan piezas para integrarlas a automóviles que se venden en México. Así, todo el comercio exterior automotriz fluctúa según las condiciones de la industria, tanto doméstica como externa.

3.3.1.3. EL PATRON DE OPERACION TRANSNACIONAL:

Los datos utilizados para este análisis, son cifras anuales compiladas y procesadas por el Centro de Ecodesarrollo, en base a exportaciones, importaciones, ventas y capital de todas las empresas automotrices con capital extranjero. Asimismo, se complementó con datos publicados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y por la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP).

Las empresas objeto de este estudio, representaron en 1970 el 64 por ciento de la producción total de la industria. En la rama terminal esas empresas representan cerca del total de la producción, pero su participación disminuye en la rama de autopartes, la cual cuenta en su mayoría con capital nacional.

3.3.1.3.1 MERCADO INTERNO Y COMERCIO EXTERIOR:

La exportación automotriz es una de las más importantes en México. En 1980 y 1981, realizó entre el 12 y el 13 por ciento de las exportaciones e importaciones totales del sector manufacturero, respectivamente.

Sin embargo, los saldos son alarmantes y se agravan rápidamente. En 1977, el déficit del comercio exterior automotriz equivalió a menos de un tercio del déficit total del país; pero en 1980, representó el 47 por ciento y el 1981, más de la mitad.

De tal déficit, las empresas transnacionales participan con un 90 por ciento, aunque el de las terminales se compensa con un superávit pequeño, el cual ha ido en descenso en los últimos años, en cuanto a los productores de autopartes se refiere.

Debido a que dicha industria es parte de un complejo transnacional, tanto su expansión como su comercio exterior son parte de él, e igualmente depende de las políticas económicas del gobierno mexicano y del país de origen de la inversión.

En el ensamble y exportaciones de vehículos y algunos de sus componentes (motores, muelles, cajas de velocidad y otras partes), se utilizan los mismos modelos y productos que en el mercado interno. Esto explica que el tamaño del mercado nacional sea fundamentalmente el que posibilite las exportaciones.

Las economías de escala de industria, han sido posibles sobre todo por el crecimiento del mercado interno, pero dicha escala es aún insuficiente para producir con costos unitarios comparables a los existentes en los países originarios de las empresas.

Las exportaciones automotrices se representan inicialmente en el caso de la Volkswagen (VW), que exporta principalmente a la República Federal Alemana; la Chrysler que lo hace prácticamente a todo el mundo. Por otro lado, la Ford, destaca por la exportación de motores.

La implicación principal de la especialización relativa es que la subsidiaria mexicana de la firma transnacional, fabrica tipos de vehículos y partes que generalmente no se producen en el país de origen de la transnacional. Ej: El caso de la Volkswagen y la Ford.

Sin embargo, la especialización también implica la existencia de componentes que la subsidiaria mexicana no puede fabricar; por eso importan y alimentan las líneas de

ensamble en las plantas terminales. Aunque al crecer el mercado interno parecería posible fabricar localmente algunos de sus productos y así sustituir las importaciones, esto no siempre sucede debido a varias razones:

1. La corporación que una de sus subsidiarias surta algún componente al resto de las empresas transnacionales.
2. Ante la presencia de otros fabricantes que tienen acceso al mismo mercado, la empresa se ve obligada a introducir cambios frecuentes en los modelos de vehículos y en sus componentes, donde casi nunca participa la subsidiaria. De este modo, las importaciones de componentes contienen cambios permanentes, que la transnacional introduce para mantener y acrecentar su posición en el mercado.

Puesto que las empresas basan en la posesión de la tecnología una gran parte de su capacidad para obtener rentas en los mercados, es necesario que éstas mantengan bajo su propio control la producción de los componentes claves.

Como consecuencia, el funcionamiento de la industria se refleja en la producción de modelos que absorbe el mercado interno, utilizando una determinada proporción de partes y componentes importados y envía otra al exterior. Así, las empresas transnacionales complementan entre sí la producción de distintas plantas en el mundo bajo el control de la casa matriz.

3.3.1.3.2. ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR: LA RAMA TERMINAL Y LA DE AUTOPARTES:

Las dos ramas componentes de la industria automotriz están vinculadas a los mercados externos. La terminal es la importadora fuerte del sector. En 1977, fué la única que resultó ser una importadora neta.

La rama de autopartes está menos controlada por extranjeros, debido al límite establecido por la ley del 40 por ciento de participación en el capital de sus empresas. También se debe a que algunos fabricantes nacionales pueden cubrir una parte de la demanda de los componentes.

Las razones de la orientación exportadora de esta rama, depende de la estrategia corporativa seguida por la rama terminal, principalmente, la norteamericana. Al principio, promovieron el acceso de las autopartes producidas en México a los mercados de las plantas terminales en Estados Unidos. Asimismo, coadyuvaron a que hubiera una inversión extranjera directa en nuestro país, dentro de ésta línea, por parte de las transnacionales estadounidenses.

La rama de autopartes, constituye un apéndice de la terminal, debido a la gran integración vertical que hay entre matrices y subsidiarias, y entre plantas terminales y de autopartes, especialmente, entre México y Estados Unidos.

Por estar más orientadas hacia la exportación, las empresas de autopartes, parecen tener un mayor grado de especialización en pocos productos, lo que les permite alargar sus corridas de producción. Igualmente, por su poco poder de mercado, como proveedores de las terminales automotrices y por fabricar para el mercado de repuestos, tienden a operar bajo condiciones relativamente más competitivas que las que existen en la rama terminal, por ello, su capacidad exportadora se ha reducido. Además, su contribución al conjunto de la industria es reducida.

3.3.1.3. ACTIVIDAD LOCAL Y COMERCIO EXTERIOR:

Las importadoras de la industria automotriz se determinan principalmente por el volumen de ventas en el mercado nacional. Las exportaciones se destinan a las ventas locales, las cuales influyen en el excedente exportable y, por la demanda externa. Las ventas, determinan la producción e importación en cuanto al mercado local.

En el año de 1977, cuando se liberaron los precios de los automóviles, las ventas locales influyeron significativamente sobre el volumen de utilidades generadas; siendo éstas la fuente principal de financiamiento de las nuevas inversiones de las transnacionales.

El aumento de las ventas locales hace que las exportaciones disminuyan, volviendo a aumentar cuando el mercado interno disminuye.

En cuanto a la demanda externa, sobre todo en los países industrializados, cualquier fluctuación en el ingreso, causa una reducción en el nivel de actividad de la industria automotriz, y consecuentemente en sus compras de componentes. En el caso de México, se reducirían las exportaciones.

Igualmente, al crecer el mercado interno, disminuyen los excedentes exportables. Por tanto, se concluye que la industria automotriz es limitada en cuanto a la capacidad de producir, para atender al mismo tiempo el mercado local y el exterior, sobre todo cuando el primero crece con rapidez.

Otro factor importante del comercio exterior es la política gubernamental. Si es eficaz, sus efectos se reflejan en el volumen y la composición de la producción de la industria. Sin embargo, existen algunos factores que causan efectos. Ej. La estrategia corporativa de las empresas, las tarifas, los controles y los precios del comercio exterior.

La mayor parte del comercio exterior de las transnacionales se realiza dentro de la corporación. La misma empresa se considera importadora en el país "A" y como exportadora en el país "B"; sin embargo, la competencia o los niveles de precios relativos entre ambos países pueden ser irrelevantes para las operaciones de la corporación.

Los componentes que importa la industria automotriz como resultado único de su mayor nivel de exportación, se combinan con valor agregado localmente. De aquí se deriva que cada dólar más de exportaciones, implica un aumento en el valor agregado localmente, aunque no por el mismo monto de la exportación. Esto da como resultado que las importaciones se eleven en aproximadamente 33 centavos por cada dólar de exportación adicional. Pero además, dichas importaciones se elevan otros 28 centavos más por cada dólar de aumento de actividad local; dando como resultado que las ventas locales y las de exportación fomenten las importaciones, independientes el uno del otro.

Asimismo, existe una correspondencia entre la capacidad para exportar de las empresas y, su penetración en el mercado local, pero ambas están correlacionadas con el nivel de las importaciones. Esto se debe en parte, por la capacidad de adaptarse a la política gubernamental de exportar, mejorando así su posición en el mercado.

Igualmente, aumentan los volúmenes de importación ocasionando la concentración del comercio exterior a nivel de empresa.

En un plano distinto se colocan las empresas de autopartes. Hay casos en los que sus exportaciones son considerables, como es el caso de los productores de cajas de velocidad y de muelles de acero.

Uno de los logros de la política gubernamental fue el desarrollo de las exportaciones de autopartes (1977). Sin embargo, no tuvo mayores consecuencias, debido al déficit de comercio exterior.

3.3.1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA POLÍTICA GUBERNAMENTAL:

La política hacia el sector automotriz no haya sido rigurosamente consistente. Originalmente en los años sesentas se sostenía que el mercado nacional era estrecho para el número de fabricantes que operaban en México y sus diferentes modelos de vehículos y que, por lo tanto, la entrada al mismo debía regularse.

En 1972 se introdujo un cambio a esta política. La sustitución de importaciones en la industria automotriz perdió la importancia que ocupaba en los sesentas, para compartirlo con el fomento de las exportaciones.

En 1977 hubo 2 cambios abruptos en la política hacia la industria. El 1o fue la libertad de precios. El 2o fue la introducción de un decreto para forzar la exportación de la industria y supuestamente la sustitución de importaciones.

Las políticas adoptadas en los últimos años consistieron fundamentalmente en permitir el crecimiento de la industria terminal bajo un esquema de integración vertical con el exterior, para hacerla más exportadora de componentes y, naturalmente, más importadora.

Sin embargo, dicha política no constituye un cambio, sino una confirmación de políticas anteriores en las que subyace la creencia errónea de que el déficit de comercio exterior puede corregirse por esta vía. Además, reitera el principio equivocado de que las exportaciones en sí mismas son un objetivo de política más que un resultado de la misma. Es solo a partir de 1977, que la estrategia exportadora cobró mayor fuerza.

CAPITULO IV

4. PRINCIPALES DISPOSICIONES QUE REGULAN A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO.

INTRODUCCION:

En los capítulos precedentes, se ha intentado aportar los más tangibles elementos de valoración del papel y de la presencia de la industria automotriz en México.

En el capítulo inicial, se ha considerado la evolución de la industria automotriz, desde sus inicios hasta nuestros días.

En el segundo capítulo, se presentan datos que nos permiten comparar, desde un enfoque internacional, la evolución de la industria en los distintos países en contraste con la del nuestro.

Este marco general, permite apreciar el desarrollo e impacto de las empresas transnacionales, las cuales han tenido la custodia absoluta del desarrollo de esta industria en el país, de cara a los objetivos que a corto y mediano plazo se enfrentan.

Asimismo, se han reunido todos los elementos indispensables, para poder tener una visión justa, correcta y objetiva de lo que la industria automotriz en México es, ha sido y lo que debería ser para responder a las expectativas de desarrollo y satisfacción de necesidades en nuestro país; ya que se ha comprobado con toda precisión que como factor del desarrollo, dicho sector es probablemente el que mayor importancia tiene, o el de más peso, es decir, que por sí solo, revela la importancia indiscutible que las normas jurídicas desarrollan en la posible evolución de una rama tan importante como ésta. Por tanto, el marco jurídico debe responder a las expectativas que se tienen al respecto.

En el presente capítulo, basados en la información y apreciaciones hasta ahora formuladas, se realiza una conformación y análisis del marco jurídico de la industria automotriz.

Las dimensiones que involucra una industria de esta naturaleza, repercuten prácticamente en todos los campos del Derecho. Por este sólo hecho, la simple conformación de un marco jurídico que consista en la enumeración de los distintos ordenamientos que en forma directa o indirecta inciden en este tema, es una labor acuciosa de sistematización de alta escuela.

En este orden de ideas, nuestras apreciaciones se limitan -sin que por ello sean superficiales- al análisis del ensamble que las normas jurídicas, en relación con la industria automotriz, presentan.

De la contradicción, conflicto y superposición de las propias normas, derivaremos muchos de los juicios que revelan la realidad de la normativa jurídica, que es materia de este estudio.

Independientemente de estas consideraciones, que atienden principalmente al aspecto de la congruencia de las normas jurídicas entre sí, agregaremos la evaluación que en sentido global, procedan de la confrontación de éste marco jurídico con la realidad económica preexistente en México, a la par de las políticas vigentes.

El primer reto metodológico de la presente investigación, se tradujo en la estructuración de un marco jurídico capaz de jerarquizar la normativa relativa a la industria automotriz, con un carácter pragmático.

La primera idea, consistente en agrupar las normas jurídicas atendiendo a la materia -en la forma clásica- originaba el aislamiento de los conceptos que en la realidad son coincidentes, en secciones absolutamente desmembradas entre sí. Por otro lado, adoptar como criterio de sistematización el de la proximidad temática de las normas al fenómeno, conducía a ignorar algunas otras disposiciones que por ser de contenido general, presentan enorme relevancia.

Todo lo anterior, nos condujo finalmente, a la sistematización de la normativa aplicable a dicha industria, bajo los cánones del modelo piramidal de Kelsen, ya que ello permite visualizar el conjunto sobre las bases deductivas, de partir de las normas generales de mayor jerarquía, a las particulares de menor.

De este modo el modelo de marco jurídico que se propone se soporta sobre el análisis inicial de los preceptos constitucionales rectores, para luego considerar las leyes ordinarias, reglamentos, decretos y acuerdos circulares.

4.1. PRECEPTOS CONSTITUCIONALES APLICABLES.

ARTICULO 5: Indiscutiblemente, el precepto que tiene un mayor significado para el ejercicio de la libertad de trabajo en nuestro país, esta contenido en este artículo, en el cual se determina la libertad para ejercer la profesión, industria, comercio o trabajo siempre y cuando sean lícitos.

Por el contrario, la ilicitud en aquello que contraviene a las buenas costumbres, teniendo un contenido inmoral; o es aquello que va en contra del orden público, ostentándose como una inadecuación entre un hecho o un objeto y una ley.

Asimismo, el artículo menciona que el Estado prohíbe cualquier contrato, pacto o convenio que cause el menoscabo o pérdida de la libertad humana, así como aquel convenio donde la persona renuncie a ejercer determinada profesión, industria o comercio.

El contrato de trabajo, sólo obligará a prestar el servicio convenido por el tiempo que fije la ley, sin que exceda de un año y no podrá extenderse la renuncia, pérdida o menoscabo de cualquiera de los derechos políticos y civiles. Su incumplimiento causará responsabilidad civil al trabajador, sin que en ningún caso se ejerza coacción sobre su persona.

En relación con el párrafo anterior, hay una limitación a la libertad de trabajo, en el sentido que el trabajador no podrá renunciar antes de determinado tiempo, es decir, hasta que se termine el contrato, incurriendo en responsabilidad civil.

De acuerdo con el concepto de licitud como limitación al ejercicio de la libertad de cualquier actividad contenida en nuestra Constitución, es sumamente importante establecer que reiteradamente diversas regulaciones condicionantes del desarrollo de la industria automotriz en México, han sido calificadas como violatorias de esta máxima garantía jurídica.

Uno de los aspectos que se intenta esclarecer a lo largo de este capítulo, es precisamente el de contar con una referencia objetiva, para valorar el grado hasta el cual el condicionamiento impuesto por una ley secundaria o un Decreto, desborda este derecho constitucional en su caso, hasta donde es permisible limitar, en función de otras garantías fundamentales que atienden preferentemente al bienestar social.

ARTICULO 25: El presente concepto es importante, ya que contiene diversas declaraciones sobre la política del Estado en materia económica. De esta manera, le corresponde al gobierno la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo, y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege la Constitución.

De lo anterior se deduce, que el poder público que se desarrolla a través de las funciones legislativa y administrativa principalmente, debe tener tales objetivos.

A su vez, el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, regulando y fomentando las actividades que demande el interés general, dentro de un marco de libertades. Es decir, que los objetivos del Estado se traducen en la rectoría económica del país, la cual se convierte en la regulación y fomento de las actividades que demanda el interés general. Sin embargo, el límite de la intervención del Estado, es en cuanto a las libertades de los gobernantes, las cuales son distintas de la economía, quedando esta última subordinada a la función rectora del gobierno.

Para que haya un desarrollo económico nacional, intervendrán tanto el sector público, como el privado y el social; sin menoscabo de otras formas de actividad.

El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas señaladas en el artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, el cual trata sobre la prestación del servicio público de la banca y crédito.

Asimismo, la concurrencia de los tres sectores se reafirma al mencionar, que el sector público podrá participar por sí mismo o con el social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias de desarrollo. Esta disposición corrobora la función rectora del Estado en materia económica, ya que abre la posibilidad de que legislativamente se determinen las áreas prioritarias de desarrollo, según la discreción y el arbitrio de los órganos estatales, encargados de la función y colaboración legislativas, como son el Congreso de la Unión y el Presidente de la República. Gracias a ello, el ámbito económico en favor de los gobernados, puede provocar que el Estado realice actividades distintas de las que forman los monopolio estatales a que se refiere el Art. 28 Constitucional.

El Estado tiene la obligación de apoyar e impulsar a las empresas de orden social y privado de la economía, sujeténdolas a las modalidades que diete el interés público y al uso, en beneficio de la Nación, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

Finalmente, se confirma la posibilidad de ampliar la rectoría económica del Estado, facilitando, alentando y protegiendo las actividades que realicen los sectores social y privado.

Lo que este precepto pretende, es marcar la nueva tendencia del ejercicio de la actividad pública y política en nuestro país, es decir, se termina la economía entendida como una actividad privada, convirtiéndose en una mixta, la cual existe en México desde 1917, en su sentido jurídico, pero la inclusión de este artículo desde hace aproximadamente ocho años, es lo que marca el nivel Constitucional, que la economía se puede desarrollar por la concurrencia de distintos sectores, y es la que en rigor, facilita que el Estado pueda establecer los lineamientos de la rectoría de una determinada rama industrial; por eso es tan importante, y por ello hay que estudiar dicho artículo a la luz de las diferentes legislaciones que se basan en ella, para determinar si no representa un exceso, esa facultad del Estado para dirigir la economía nacional.

Resulta tan amplio, que dentro de estos conceptos puede caber prácticamente cualquier intervención del Estado, por lo que debe determinarse hasta que punto se justifica la inclusión de un precepto tan inexacto por ser tan amplio, que en un momento dado podría justificar cualquier actuación del Estado.

ARTICULO 26: El citado precepto alude a la planeación democrática del desarrollo nacional, en la que pueden participar los diversos sectores sociales, siempre y cuando las aspiraciones y demandas de la sociedad, para incorporarlos al plan y a los programas de desarrollo, al que se sujetarán obligatoriamente la Administración Pública Federal, es decir, los órganos centralizados del poder y las entidades paraestatales.

En términos del citado precepto, los fines del proyecto nacional contenidos en la Constitución, determinarán los objetivos de la planeación, la cual será democrática. Mediante participación de los diversos sectores sociales, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlos al plan y los programas de desarrollo.

El concepto de democracia, citado anteriormente, ha sido expresado doctrinal, legislativa y jurisprudencialmente a través de diferentes matices. Según Aristóteles y Santo Tomás de Aquino, democracia significa el "arte de gobernar para el bien común". Dentro de la idea de bien común se conjuntan todas las clases o grupos económico-sociales de la colectividad, pueblo o nación que constituyen el elemento humano del Estado. Por tanto, la planeación democrática debe formularse y desarrollarse legislativa y administrativamente "para todos los sectores que forman la sociedad". De acuerdo al sentido aristotélico, si sólo se dirigiese a los sectores mayoritarios de la población excluyendo a la minoría, sería una planeación demagógica o populista. Y por el contrario, si sólo se refiriese a la minoría detentora de los medios de producción y de comercio, sería una plutocracia (plutocracia = del griego "ploutos", riqueza. Preponderancia de la clase rica en el gobierno).

El presente artículo dispone, que en la legislación que expida el Congreso de la Unión sobre procedimientos de participación y consulta popular, en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y de los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo coordine mediante convenios con los gobiernos de las

entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución.

En general, dicha legislación debe respetar los derechos públicos subjetivos de los gobernadores, derivados de las garantías constitucionales, en especial los que se refieren a las libertades distintas de la económica y de la seguridad jurídica.

En relación con este precepto, se realizará un análisis de los distintos planes de desarrollo realizados durante los gobiernos del Lic. Miguel de la Madrid H. y del Lic. Carlos Salinas de Gortari, así como de los Pactos que han surgido a través de sus gobiernos y sus consecuencias; puntos importantes y diferencias en cuanto al sexenio de de la Madrid y lo que ha sido hasta ahora el de Salinas de Gortari y lo que se espera del mismo.

ADMINISTRACION DEL LIC. MIGUEL DE LA MADRID HURTADO: **PLANES Y PROGRAMAS**

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (1983-1988):

Su principal objetivo es, promover el sector industrial, modernizando el aparato productivo con la ayuda de la economía mundial, apoyando además al comercio exterior, al financiamiento externo, la inversión extranjera y la transferencia de tecnología.

Para lograr lo anterior, el Plan establece un conjunto de lineamientos para elevar la aportación de los recursos tecnológicos, administrativos y financieros del exterior, que se requieren para el desarrollo del país.

Asimismo, cuando sea conveniente, estos recursos externos se obtendrán en forma separada, mediante esquemas de cooperación económica, organismos multilaterales de desarrollo o mercados internacionales de capital. Sin embargo, se utilizará la

inversión extranjera directa; para lo cual se estableció en el año de 1973, la legislación en materia de inversión extranjera y transferencia de tecnología ⁽²⁸⁾.

II. PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO INDUSTRIAL Y COMERCIO EXTERIOR (1984-1988):

El presente proyecto se integró como un Programa Sectorial de Mediano Plazo, tomando en cuenta la opinión de los Sectores público, social y privado; a través de los Foros de Consulta celebrados en distintas ciudades del país.

Su principal objetivo es, lograr que México se consolide como potencia industrial intermedia en los distintos campos de la actividad productiva manufacturera, para desarrollar al máximo sus potencialidades. Para ello la actuación coordinada del sector industrial paraestatal, la empresa privada, el sector social y la inversión extranjera logrará cambiar la estructura industrial y el comercio exterior ⁽²⁹⁾.

EL LEGADO DEL LIC. MIGUEL DE LA MADRID HURTADO:

La administración de MMH desde que asumió el poder en diciembre de 1982, reportando sus movimientos políticos y evaluando su impacto sobre el gobierno mexicano, la economía y el sistema político; fué analizado a través de sus 6 años, para sacar conclusiones.

En el aspecto económico, de la Madrid heredó un país al borde de la bancarrota, que llevaron a una serie de renegociaciones de la deuda, lo cual permitió que México reconstruyera sus reservas monetarias. Recuperó la política fiscal que había sido deficiente en la última década, cambiando los gastos federales y moviendo el balance gubernamental de deficitario a superavitario. Aunque la deuda siga siendo un grave problema para el país, de la Madrid logró controlarla.

(28) *Inversión Extranjera. Marco Jurídico y su Aplicación., Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, 1984, México, p. 11.*

(29) *Inversión Extranjera. Marco Jurídico y su Aplicación., op. cit. p. 31.*

En el sector privado, su administración otorgó cierta seguridad a aquellas compañías endeudadas, a través del sistema Ficorca, dándoles oportunidad para que puedan renegociar sus deudas y reorientaran su producción del mercado interno al externo. Al mismo tiempo, de la Madrid abrió la economía, ingresando el país al GATT en 1986, y en 1987 incrementó las importaciones a través de la reducción de tarifas arancelarias. Asimismo, reestructuró un programa para disminuir el papel del sector público en la economía.

Sin embargo, también hubo alza de costos. La restricción fiscal, gracias a la deuda pública y a la caída del petróleo, desalentaron la actividad económica. Una agresiva política de devaluación, aunque hubiese sido positiva para soportar las exportaciones no petroleras; también condujo a una inflación con cifras exorbitantes, cercanas al 100 por ciento durante el sexenio. Tampoco el programa económico de reestructuración se ha movido tan lejos o tan rápido como se pretendió. En el aspecto comercial e industrial, notamos que algunas de las ventas paraestatales fueron incompletas al final del sexenio, en el sentido de que todavía faltaron muchas por vender.

Aún así, MMH describió al Pacto de Solidaridad Económico mucho más exitoso de lo que él esperaba, a pesar de no haber dado soluciones a corto plazo como él hubiera querido, en cuanto a la fuerte carga económica que existe.

Por otro lado, la crítica de la administración de de la Madrid cae principalmente en dos categorías. La primera, es que los de izquierda, quienes consideran al legado económico como mero "entreguismo" a las potencias mundiales. Opinan que debió haber repudiado la deuda externa para que haya libre financiación para el desarrollo económico y haber mantenido el comercio proteccionista y las restricciones a las inversiones, en lugar de arriesgar una pérdida de soberanía. También lo critican por haber permitido la privatización y liquidación de cientos de paraestatales.

A pesar de que el PAN es el partido dominante de derechas, las críticas más conservadoras vienen de los intelectuales tales como Octavio Paz y Enrique Krauze. Sostienen que MMH no ha ido demasiado lejos ni lo suficientemente rápido en la reestructuración de los sistemas tanto económicos como políticos del país. Una reforma económica auténtica requeriría de una acción decisiva para terminar con la hegemonía de los sindicatos más grandes. Asimismo, habría que romper con los

monopolios corporativos, específicamente las alianzas entre el financiamiento y la industria, que han sido fortalecidas desde la nacionalización de la banca en 1982.

El Lic. de la Madrid estuvo consciente de que México no estaba preparado para absorber una súbita transformación económica e industrial.

Con el surgimiento del Pacto de Solidaridad Económica en 1988, surgieron distintos comentarios por parte de economistas, concluyendo que habría una recesión que afectaría la actividad económica. Sin embargo, fué una medida necesaria para evitar la hiperinflación; se redujo el gasto público; las compañías domésticas, aisladas de la competencia extranjera por barreras proteccionistas, de repente se vieron forzadas a competir en términos más igualitarios cuando se liberó el comercio permitiendo las importaciones. Finalmente, la caída del salario real, se convirtió en un detrimento en el poder adquisitivo del consumidor, ocasionando graves problemas a aquellas compañías altamente dependientes del mercado doméstico⁽³⁰⁾.

La injerencia que tuvo el PSE en el sector automotriz fué muy positiva, ya que tuvo que ver con el aceleramiento de dicha rama. Una de las razones principales fué la incertidumbre que surgía cada vez que terminaba una etapa del Pacto, y la gente para proteger su patrimonio ahorra para adquirir un bien duradero y poder revenderlo posteriormente, es decir, empezó a comprar automóviles.

Asimismo, contribuyó la congelación de precios acordada en el Pacto, y los planes de financiamiento para el consumidor.

En cuanto a los fabricantes, tuvieron que sacrificar sus ganancias al bajar los precios de los automóviles.

Las ventas al exterior también se incrementaron, aunque en menor grado que las internas. Sin embargo, hay que aclarar que no todas las ventas se refieren a vehículos terminados, puesto que también se colocan fuera de México motores y refacciones.

(30) *Financial Times, México Service*, Vol. VIII, N. 24, December 1, 1988, pp. 7-10.

En general, México podrá ser un gran competidor con buenos precios y tarifas, si reduce impuestos y continúa con la apertura comercial; con confianza en el futuro del peso y la expansión de la industria. Si sigue la absorción de costos del sector industrial, sería un beneficio para la industria automotriz, ya que el vehículo sigue siendo un instrumento de inversión.

ADMINISTRACION DEL LIC. CARLOS SALINAS DE GORTARI: **PLANES Y PROGRAMAS**

El legado que dejó el Lic. Miguel de la Madrid fue de renovación de la economía mexicana y del sistema político; y a la administración del Lic. Salinas (CSG) se le denomina de "modernización" y cambio.

La "modernización" la logrará a través de 3 acuerdos nacionales, que son:

1. Democracia.- Su reconocimiento de la crisis sugiere un mejoramiento en el proceso electoral, renovación en el sistema partidista, y modernización de prácticas políticas.
2. Recuperación económica.- Indicó que la inversión desempeñaría un papel central, así como la inversión privada es vital para la recuperación. Existe también la necesidad de continuar con la expansión de exportaciones no-petroleras.

Asimismo, indicó que se reducirían las tasas de impuestos tanto personales como corporativas.

En términos generales, CSG describió una política económica para 1989 como una fase de transición, buscando asegurar una estabilidad financiera, y establecer los medios a través de la renegociación de la deuda, para financiar el futuro de la expansión económica.

3. Mejoramiento del bienestar popular.- Específicamente, lo que el Lic. Salinas quiere lograr es:

- » *Eradicación de la pobreza*
- » *Garantizar la seguridad pública*
- » *Proveer los servicios básicos en toda la República, y*
- » *Mejorar la calidad de vida en la Ciudad de México.*

Este programa social, responde a las principales quejas de los mexicanos: pobreza, crimen, falta de servicios básicos y contaminación en la Ciudad de México.

En su discurso inicial, CSG develó planes para la creación de un programa dedicado a los estratos marginados de la sociedad, llamado el "Programa Nacional para la Seguridad Social", cuyo encargado de supervisarlos es el Director del Banco Central, Lic. Carlos Tello.

Por otro lado, la primera iniciativa política del Lic. Carlos Salinas, fué el 12 de diciembre de 1988, con el anuncio de que el gobierno había alcanzado un acuerdo en el control de precios, antes de que terminara el año ⁽³¹⁾.

I. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO (1989-1994):

A casi un año de haberse constituido el Pacto de Solidaridad Económica (PSE), se establece otro Acuerdo que entró en vigor el 1 de enero de 1989 llamado, Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico (PECE), y cuya duración inicial sería de seis meses (tentativamente). Sus lineamientos generales son:-

1. Incremento de los precios y tarifas del sector público.- Dichos aumentos se calculan entre el 20 y el 50 por ciento. Sería una ventaja que éstos no repercutieran en alzas de los precios comerciales e industriales, aunque los empresarios prometan absorber dichas alzas. Sin embargo, el Pacto establece que no habrá incremento en los precios de productos de primera necesidad, evitando dañar el poder adquisitivo del salario.

(31) *Financial Times, Mexico Service*, Vol. VIII, N° 25, December 15, 1988, pp. 4-7.

2. Alza en los precios que presentan rezagos.- Conforme a las cifras de inflación esperadas, los precios podrán disminuir o ser abatidos razonablemente. Sin embargo, los aumentos para eliminar rezagos tienen como finalidad principal, eliminar subsidios de dudosa justificación social y económica.
3. Devaluación de un peso diario en el tipo de cambio de la moneda.- Puede que esta medida no satisfaga las expectativas de algunos exportadores, pero las mini devaluaciones evitarán el desequilibrio en dos aspectos: primero, eliminar la fuga de capitales y, segundo asimilar los efectos inflacionarios sin grandes problemas sociales.
4. Aumento del 8 por ciento a los salarios.- Debido a las presiones sindicales, Salinas tuvo que autorizar el aumento salarial, el cual no restituye el poder adquisitivo del trabajador, pues la inflación del presente año de 1989 se calcula que será del 55 por ciento⁽³²⁾.

Sin embargo, como el presente Pacto a tenido éxito, se decidió ampliar su duración a nueve meses, lo cual se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el día 31 de mayo de 1989.

Para fines de ésta tesis se mencionarán solamente aquellos puntos que son importantes para la realización del trabajo, y que consisten en lo siguiente:

1. Comercio exterior.- Una de las formas para que evolucione, es la de eliminar requisitos de permisos previos a la importación y disminuyendo aranceles.

Salinas ha intentado fomentar la apertura de la economía a la competencia externa, orientándose al sector exportador, lo cual trae como consecuencia la creación de nuevos empleos bien remunerados, mejoras en el poder adquisitivo y la entrada de divisas por medio de tecnologías modernas. Para hacer posible el cumplimiento de dichos objetivos, se seguirán las siguientes políticas:

(32) *Excelsior*, diciembre 15, 1988.

- » *Alentar la inversión privada nacional y extranjera.*
- » *Propiciar la modernización tecnológica de la industria nacional.*
- » *Promover la industria exportadora, en especial la maquiladora.*
- » *Promover las exportaciones mediante promociones.*
- » *Concertar las medidas de promoción y aliento a la exportación, mediante reuniones frecuentes de los exportadores, con las autoridades directamente responsables.*
- » *Avanzar en el proceso de sustitución de permisos previos de aranceles.*
- » *Fortalecer la competitividad del país.*
- » *Simplificar los procesos administrativos en materia de comercio exterior.*
- » *Utilizar la legislación de comercio exterior como instrumento de defensa legítima ante prácticas desleales de comercio.*
- » *Asegurar una canalización suficiente de crédito para el sector exportador.*
- » *Negociar con los demás países el acceso más franco a sus mercados, de los productos de exportación mexicanos.*
- » *Utilizar las negociaciones bilaterales para mejorar permanentemente el acceso a los mercados externos de las exportaciones mexicanas.*

En mi opinión CSG ha seguido el camino correcto para mejorar la situación económica del país, ya que al tomar las medidas necesarias para evitar tanto trámite burocrático al momento de hacer las gestiones para exportar los productos que se fabrican en México, y quitar toda clase de trabas innecesarias, mejorará la calidad de los bienes exportables, y habrá una competencia leal con los demás países productores.

2. **Inversión extranjera directa.**- Como consecuencia de la apertura comercial, la inversión extranjera toma gran importancia, ya que además de complementar a la inversión nacional, evita que las transnacionales gozen de grandes utilidades, además de desalentar la fabricación de productos de mala calidad y el uso de tecnologías obsoletas en su país de origen. Por tanto, la inversión extranjera directa es benéfica por cuatro razones: genera empleos permanentes y bien remunerados; le proporciona al país recursos para que las empresas puedan funcionar; aporta nuevas tecnologías a las industrias; y fomenta las exportaciones, para que México pueda competir a nivel internacional.

Para que la inversión extranjera directa funcione, es necesario simplificar los trámites de los reglamentos, que tengan ingerencia en las empresas con capital extranjero y para ello deben orientarse a:

- » *Hacer que los procedimientos de autorización de las nuevas inversiones permitidas por la Ley, sean automáticos, expeditos y transparentes.*
- » *Simplificar trámites para que haya fluidez en los procedimientos.*
- » *Aprovechar al máximo la aportación tecnológica y el acceso a los mercados de exportación de la inversión extranjera; y*
- » *Crear los mecanismos para que la nueva inversión extranjera no genere presiones adicionales sobre los mercados financieros nacionales.*

3. Adecuación del marco regulador de la actividad económica.- Las consecuencias que se obtienen al imponer demasiadas restricciones, es que se elevan los costos, limitando la competencia, desalentando la productividad, y provoca la deficiencia en los recursos. Todo esto, afecta principalmente a la pequeña y mediana industria, y en general a las de bajos recursos económicos.

Para evitar que ocurra lo anterior, se promoverán reglas claras y estables que permitan a las empresas planear a largo y mediano plazo, realizar transacciones confiables a bajo costo y poder exigir el cumplimiento de los contratos de una manera barata y expedita.

Los puntos a seguir serán los siguientes:

- » *Se eliminarán las barreras a la entrada y salida de mercados.*
- » *Se buscará beneficiar a la pequeña y mediana industria.*
- » *Se acabarán las prácticas monopólicas y oligopólicas de algunos proveedores y clientes.*

Esto le traerá ventajas al exportador mexicano, ya que podrá apoyarse en la productividad de sus procesos, y no en la contracción del mercado interno y la devaluación de la moneda nacional.

4. Ciencia y tecnología.- Para fortalecer a la economía mexicana, es necesario impulsar a la ciencia y a la tecnología.

Con la tecnología, se impulsaría a las actividades productivas, ahorrando insumos materiales mejorando el trabajo humano, para poder obtener productos de mejor calidad y elevando los ingresos de quienes la utilizan. En cambio, la ciencia persigue generar conocimientos de utilidad pública.

El desarrollo científico del país, se logrará mediante las siguientes acciones:

- » *Se aumentará gradualmente el monto de recursos públicos que estén relacionados con la actividad científica.*
- » *Se establecerán programas permanentes de mejoramiento y actualización para los profesores de carrera de ciencias básicas e ingenierías en la licenciatura.*
- » *Se perfeccionarán los mecanismos de evaluación de los programas de formación de recursos humanos.*
- » *Se crearán las condiciones que aseguren que los becarios en áreas científicas se incorporen a grupos institucionales de investigación con productividad comprobada.*
- » *Se apoyará el mantenimiento de grupos de investigación ya establecidos.*
- » *Se reforzarán las acciones que ayuden a descentralizar las actividades científicas.*
- » *Se inducirá al regreso de los científicos mexicanos que radiquen en el extranjero.*
- » *Se fomentará el establecimiento de convenios de cooperación con instituciones nacionales y extranjeras.*

Por otro lado, también se debe modificar el desarrollo tecnológico, tomando las siguientes medidas:

- » *Se cambiarán las normas y los esquemas de financiamiento de los centros de investigación con orientación tecnológica del sector público y universitario.*
- » *Se fomentará el financiamiento a la modernización tecnológica de las empresas del país.*

- » *Se fortalecerán los acervos de información tecnológica.*
- » *Se ampliará y mejorará la infraestructura educativa para aumentar, en calidad y cantidad, la enseñanza de las especialidades técnicas en los niveles terminal medio y medio superior.*
- » *Se simplificarán los procedimientos de registro y protección de patentes y se garantizarán los derechos de propiedad inherentes a los avances tecnológicos.*
- » *Se aumentará la inversión extranjera directa, ya que es la manera más eficaz de adquirir tecnología, cuando existe apertura comercial.*
- » *Se otorgarán facilidades técnicas y administrativas para la adquisición de nuevas tecnologías.*
- » *Se modernizarán las normas y el control de calidad de productos.*

Para que tenga éxito la modernización científica y tecnológica, habrá que hacer una reforma educativa.

Sin embargo, el triunfo del PECE, depende de la renegociación de la deuda externa, ya que los sacrificios que exigen los acreedores impiden la evolución de la economía mexicana. Pero, por experiencia de los países latinoamericanos, la deuda externa es impagable. Por otro lado, existe la alternativa de que en algunos círculos financieros internacionales se ha mencionado el hecho de cancelar una parte de la deuda. Por eso, existe la posibilidad de condonar el 33.3 por ciento de la misma, y el resto se amortizará en 15 años con cinco de gracia, respetando los compromisos contraídos con los organismos internacionales.

La relevancia que el Artículo 26 Constitucional presenta dentro del contexto de nuestro trabajo, es de gran trascendencia, ya que establece las pautas jurídicas para la fijación de las políticas comerciales e industriales en nuestro país, a cargo del Estado.

Aún, cuando formalmente ésta presenta muestras de estabilidad suficiente, como para mantenerse inamovible, las consecuencias a que da origen presentan una dinámica permanente.

Al servir como pauta de los planes oficiales, mismos que varían de acuerdo a las exigencias de la propia realidad de nuestra economía, conforma un marco específico dentro de las garantías que la propia Constitución regula.

Es decir, cabe la interpretación en el sentido de que las facultades de planificación que el precepto reconoce en favor del Estado, deben observar como límite las propias garantías individuales y sociales fundamentales.

De hecho, es cuestionable la obligatoriedad que dichos planes implican para los gobernadores, cuando las políticas oficiales no adquieren fuerza de ley por alguna de las vías legales preexistentes.

ARTÍCULO 28: Desde su concepción, este precepto Constitucional, ha representado un puntal del sistema económico nacional, al definir las áreas estratégicas en que el Estado ejerce como único titular el control económico y, concomitantemente, al prohibir la constitución de monopolios por parte de los particulares.

La industria automotriz, es uno de los renglones en que es posible cuestionar la función que este precepto desempeña en la regulación de la economía nacional; ya que la existencia de unas cuantas firmas transnacionales que acaparan este mercado, se sitúa en las fronteras del oligopolio.

El análisis en que este trabajo se emprende, atiende en uno de sus propósitos fundamentales, al cotejo de la realidad oligopólica que las empresas transnacionales actualmente detentan en la industria automotriz nacional, frente a los lineamientos Constitucionales, que prohíben éstas posiciones económicas exclusivas.

Haciendo un poco de historia, en relación con el presente artículo, el precepto se mantuvo siempre alerta en su doble intención de prohibir por una parte, toda clase de monopolios al servicio de particulares, señalando aquellas corporaciones de artesanos y mercaderes, que nacidas para defender sus libertades de industria y comercio, habrían de llegar a ser con el tiempo, soberanos dentro de un estado nacional, convertidas así, de defensoras de las libertades gremiales en cerradas opresoras de la libertad de los demás. Por otro lado, el artículo 28 se enfrentó desde

1957 con otra forma de monopolio o estanco, o sea la que reivindicó para sí el Estado, sustituyendo de hecho en su favor los antiguos monopolios de los gremios, por la exclusividad oficial en ciertas industrias y comercios.

Los hombres del 57 conocieron en carne viva una y otra, las dos formas de monopolio que ahogaban por igual a la empresa libre y por ello consignaron en el artículo 28 su prohibición, tanto para la autoridad como para la actividad privada.

Por otro lado, no podemos pensar, que son acreedoras a perennidad cualquier norma de nuestra organización política. Cada una de ellas debe responder a la ideología y a las necesidades de su época. La prohibitiva de los monopolios, es expresión típica del liberalismo económico, que ya va agotando su misión histórica; en especial, la que prohíbe los monopolios del Estado se enfrenta a las tendencias rectorales del mismo, que se abren paso actualmente.

Pero ésas, y otras consideraciones en el mismo sentido, no autorizan en manera alguna a otorgar el tratamiento despectivo a un precepto de rango Constitucional. Para ser modificada, la Constitución ni siquiera requiere la voluntad del Presidente de la República, sino sólo la de los órganos legislativos en el orden federal y local, como son el Congreso de la Unión y las legislaturas de los Estados, titulares natos de la voluntad popular.

Otro de los aspectos relevantes que se menciona en este artículo, es el de prohibir la exención de impuestos dentro de la República Mexicana, así como la sanción al acaparamiento de artículos de consumo necesario, provocando el alza de precios; y todo acuerdo de los productores industriales o empresarios de servicios, para evitar la libre concurrencia o competencia entre sí, para obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y que los perjudiquen.

Le corresponde a las leyes, fijar las bases para señalar precios máximos a los artículos, materias o productos que sean necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como su distribución para evitar intermediarios.

ARTICULO 31: El presente principio Constitucional, es la base del sistema fiscal mexicano, en cuanto a

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación como del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

Toda la legislación fiscal de carácter ordinario debe observar cabalmente la equidad y proporcionalidad propia de las contribuciones a que están obligados los gobernadores.

En este sentido, el principio debe ser entendido no sólo en su enfoque como fórmula de recaudación, sino también como un parámetro que evite lesiones o distorsiones entre los agentes de la competencia.

Es decir, que si un sector o grupo de contribuyentes se ven afectados o beneficiados de manera particular frente a sus competidores como consecuencia de una medida fiscal, ello conlleva a una desigualdad dentro del marco que regula la libre competencia propia del ámbito privado.

En relación con la industria automotriz, el gobierno es quien fija los precios de los automóviles, así como la aplicación de los impuestos correspondientes; y por otro lado, las concesionarias fijan su precio de venta al público, obteniendo así una ganancia y provocando una competencia con las demás compañías automotrices, dando distintas opciones de compra.

ARTICULO 73: La importancia que tiene el presente precepto en relación con la industria automotriz, es que menciona las facultades del Congreso en todas aquellas materias que son trascendentales en dicho sector. Por eso, se mencionarán aquellas fracciones que hacen alusión.-

IX. Impedir que en el comercio de Estado a Estado se establezcan restricciones. En consecuencia, no están prohibidas por la Constitución ni por la ley del Congreso, las limitaciones alcabalatorias al comercio interior de los Estados, que son las que gravan o impiden en alguna forma el movimiento de los productos de un lugar a otro del mismo Estado. Tales restricciones a las Constituciones de los Estados. De aquí se deriva el carácter federal del Congreso, en cuanto a que sus normas deben ser aplicadas a nivel nacional; sin embargo, cada Estado tiene su propia reglamentación.

Un ejemplo clásico, sería el de la importación de automóviles usados en las zonas fronterizas, los cuales no pueden circular dentro de territorio nacional a menos que se obtenga un permiso provisional.

X. Legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, servicios de banca y crédito, energía eléctrica y nuclear, para establecer el Banco de Emisión único en los términos del Art. 28 y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del Art. 123 Constitucionales.

XXIX. Establecer contribución sobre el comercio exterior.

E. Expedir leyes para la programación, promoción, concertación y ejecución de acciones de orden económico, especialmente las referentes al abasto y otras que tengan como fin la producción suficiente y oportuna de bienes y servicios, social y nacionalmente necesarios.

Debido a que la industria automotriz es una rama tan importante para la economía del país, es necesario reglamentarla adecuadamente, ya que dependen muchos elementos y diversos factores que son clave, tanto para el desarrollo nacional como mundial.

F. Expedir leyes tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional.

La relación que existe entre el párrafo anterior y la industria automotriz, es que al ser ésta última empresa transnacional, está íntimamente ligada a la inversión extranjera, transferencia de tecnología y al intercambio de conocimientos científicos y tecnológicos. De aquí surge la importancia de que haya una regulación adecuada para no perjudicar la economía nacional y sacar el mayor provecho de ello en beneficio de todos.

ARTICULO 89: Gracias a las facultades que tiene el Presidente de la República, las cuales consisten en ligar a los gobernados con las leyes y, facilitar así su ejecución; estudiaremos las fracciones que desde mi punto de vista, se relacionan íntimamente con la industria automotriz.

I. Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia. Es decir, que el Presidente de la República tiene una gran responsabilidad de hacer cumplir las normas tanto de carácter federal como local. Asimismo, acuerda el destino y la utilización de todo el conjunto de elementos que integran el patrimonio del Estado y, en general, administra en todos los ramos y en todas las materias relacionadas con la Nación. En particular, la industria automotriz al estar ligada con diversos aspectos con una gran relevancia para la economía y desarrollo nacionales, le corresponde al Presidente vigilar a su exacta aplicación, puesto que de su actuación depende el éxito o fracaso de todo el país, así como de su injerencia a nivel internacional.

X. Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiéndolos a la ratificación del Congreso Federal.

Tanto las negociaciones diplomáticas como los tratados internacionales, fomentan la inversión extranjera en nuestro país y el desarrollo de nuevas industrias y tecnologías que tanta falta hacen, para el mejoramiento de las ya existentes. El sector automotriz, al ser una rama que va creciendo continuamente, necesita el apoyo externo para poder producir con mejor calidad y competir a nivel internacional, promoviendo las exportaciones junto con sus consecuencias.

XV. Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algún ramo de la industria.

Dichos privilegios, pueden afectar en un momento dado a la industria nacional. Por ejemplo, la ampliación de las patentes a la industria de 10 a 14 años, produce un detrimento en el sentido de que se debe esperar ese tiempo para poder explotarlas.

ARTICULO 117: Menciona las limitaciones de los Estados.-

IV. Gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesan su territorio.

Gravar el tránsito de persona, afecta indirectamente a al libertad de comercio, en cuenta a que implica un obstáculo para el paso de las mercancías en virtud de que éstas van acompañadas de conductores. Sin embargo, en relación con las cosas, sí es un impedimento directo.

V. Prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él, a ninguna mercancía nacional o extranjera.

A diferencia de la fracción anterior, ésta impide poner trabas a la mercancía que va a quedarse en el Estado y a la salida de éstas que provengan del mismo Estado. La prohibición no puede establecerse por medio del impuesto; en cambio, gravar la entrada o salida de mercancías es un obstáculo a la libre circulación, que se lleva a cabo por medio del impuesto. Lo único admisible es impedir que el impuesto se cause antes de que el producto entre al comercio local, en igualdad de condiciones, provocando la competencia.

El comercio entre Estados no es libre, cuando un artículo en razón de su origen o elaboración exterior, es sometido por la administración local a una reglamentación o gravamen diferencial. Por eso, el impuesto sobre ventas de primera mano, siempre que grave por igual los productos del Estado y los foráneos, no incurre en la prohibición de esta fracción; ya que el impuesto se causa en el momento preciso en que el producto se incorpora a la circulación económica del Estado, mediante la venta que hace el introductor. Por otro lado, el impuesto de primera mano es antieconómico, pero no incurre en ninguna de las prohibiciones del artículo 117.

VI. Gravar la circulación, ni el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exacción se efectúe por aduanas locales, requiera inspección o registro de bultos o exija documentación que acompañe la mercancía.

Proscribe el precepto, no el impuesto mismo, sino la forma de recaudarlo. El gravamen puede ser legítimo y, sin embargo, se le condena si su cobro va acompañado de inspección o registro de bultos o exige documentación que acompañe la mercancía; es entonces el procedimiento el que constituye un estorbo para la rapidez de la circulación mercantil.

VII. Expedir, ni mantener en vigor, leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que estas diferencias se establezcan respecto de la producción similar de la localidad, o ya entre producciones semejantes de distinta procedencia.

En relación con la industria automotriz, al pertenecer a compañías transnacionales, están controladas en todo el país ya que no puede haber competencia entre los Estados, pero sí entre las distintas compañías, siendo ésta la única clase de competencia que pueda existir entre ellas.

VIII. Contraer directa o indirectamente obligaciones o empréstitos con gobiernos de otras naciones, con sociedades o particulares extranjeros, gobiernos de otras naciones, con sociedades o particulares, o cuando deban pagarse en moneda extranjera o fuera del territorio nacional.

Las empresas extranjeras, al invertir en México, traen capital del exterior para hacer que produzca y crear un beneficio tanto para la economía nacional como para el país de origen. Sin embargo, la regulación de los derechos y obligaciones tanto de los inversionistas del exterior como los nacionales es de carácter federal, limitando así la actuación de los Estados de la República.

ARTICULO 118: En relación con el artículo anterior, tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión.-

I. Establecer derecho de tonelaje, ni otro alguno de puertos ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones, ya que es de carácter federal su aplicación.

ARTICULO 123: En relación con el Artículo 5 de nuestra Carta Magna, el presente precepto menciona a su vez la libertad de trabajo y el derecho a obtener uno digno y socialmente útil; para lo cual, se crearán empleos y la organización social conforme a la ley. Para ello, la industria automotriz, al ser una rama tan amplia y basta, en especial en la sección manufacturera y de ensamble, constituye una fuente laboral importante.

Gracias a las exigencias de los trabajadores y sus sindicatos, y a los constantes cambios en la economía del país, ha sido necesario reformar la Ley Laboral para poder ajustarse a las nuevas exigencias. Dicha regulación trasciende a la industria en general, siendo la automotriz una de las más grandes e importantes en el país.

La base del derecho sindical, que cada vez es más importante, tiene aspectos demagógicos que ponen en riesgo a la planta productiva. Es decir, que al revisar los estatutos establecidos, en lugar de ir disminuyendo, cada vez van aumentando y exigiendo a las empresas, mayores prestaciones y beneficios, causando así el detrimento de la industria.

A continuación se mencionan aquellos aspectos a la industria automotriz, que se regulan en el presente artículo:

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos, y de una manera, todo contrato de trabajo;

XXXI. La aplicación de las leyes del trabajo correspondientes a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:-

a) Ramas industriales:

4. Hulera.

7. Metalúrgica y siderúrgica, abarcando la explotación de los minerales básicos, el beneficio y la fundición de los mismos, así como la definición de hierro metálico y acero a todas sus formas y ligas, y los productos laminados de los mismos.

8. De hidrocarburos.

9. Petroquímica.

12. Automotriz, incluyendo autopartes mecánicas o eléctricas.

20. Vidriera, exclusivamente por lo que toca a la fabricación de vidrio plano, liso o labrado o de envases de vidrio.

ARTICULO 131: A diferencia de las limitaciones de los Estados, mencionadas anteriormente, en este precepto se mencionan las facultades que tiene de manera exclusiva la Federación, en lo que respecta a gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo o prohibir por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el

interior de la República, de toda clase de efectos, incluyendo el tránsito de vehículos en las zonas fronterizas. Sin embargo, la Federación no puede establecer ni dictar, en el Distrito Federal, los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117 -mencionadas anteriormente-.

Posteriormente, se mencionará acerca de la reglamentación del tránsito de vehículos en algunas zonas del territorio nacional.

Asimismo, el Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportaciones e importaciones expedidas por él mismo, y para crear otras, así como para restringir y prohibir las importaciones, exportaciones y el tránsito de productos en general cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional o de realizar cualquier otro propósito en beneficio de México.

De igual manera, el Ejecutivo al enviar al Congreso de la Unión el presupuesto fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiere hecho de la facultad concebida.

En lo que se refiere a las facultades legislativas del poder ejecutivo, se puede decir que encuentran su limitación en la Constitución. Tales aptitudes asocian al Ejecutivo en la labor del Congreso, haciéndolo intervenir en la generación de la ley, además de constituir una defensa del primero frente al segundo.

Asimismo, se puede agregar que única y exclusivamente le corresponde al Presidente de la República, promulgar y ejecutar las leyes expedidas por el Congreso, siendo su decisión inviolable e irrevocable.

Hasta ahora, desde el inicio del presente capítulo, hemos venido realizando un desglose de los preceptos Constitucionales aplicables a la industria automotriz, así como de los Planes y Programas que han llevados a cabo durante los gobiernos del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado y del Lic. Carlos Salinas de Gortari, haciendo asimismo, un análisis de sus respectivas administraciones.

Posteriormente, se consideró importante, mencionar todas aquellas leyes -y sus respectivos reglamentos-, que se relacionan directa o indirectamente con la industria automotriz, puesto que trata sobre aspectos económicos, comercio exterior, inversión extranjera, transferencia de tecnología y explotación de patentes y marcas, impuestos y demás aspectos directamente ligados a dicho sector.

Para llegar a realizar un estudio claro y preciso de dichas leyes, se menciona la fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación. Posteriormente, el objeto y la finalidad, base Constitucional y, por último, las disposiciones principales agrupando las ideas por incisos.

REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DEL ARTICULO 28 CONSTITUCIONAL.

D.O.F. del 19 de diciembre de 1931.

OBJETIVO Y FINALIDAD DEL REGLAMENTO: Su principal objetivo es el de fijar precios, para lo cual se establecieron las Juntas Reguladoras de Precios como órganos reguladores, y cuyo carácter provisional, trata de evitar abusos que puedan cometer los comerciantes, productores o distribuidores de los bienes de consumo necesario, en detrimento de la economía nacional y, en particular, de los particulares.

Asimismo, menciona y define lo que es el monopolio y las distintas clases que existen, es decir, cuando se justifica y cuando no, para evitar que se dañe el comercio y a los consumidores.

Desde mi punto de vista, debería también regular los precios de los productos que vienen del extranjero, para un equilibrio entre lo que se produce en México, y lo que viene del exterior; así como de la calidad en ambas partes, con el fin de evitar un detrimento en la industria nacional, debido a la competencia desleal entre las naciones.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I, III Y IV; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX-D, XXIX-E; 92; 117 fr. IV, V, VI, Y VII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) La Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo (SICT), deberá establecer Juntas Reguladoras de Precios, las que serán disueltas tan pronto como termine el periodo de escasez que originó su creación.

Las Juntas Reguladoras de Precios están integradas por 6 miembros:

1. El Presidente (nombrado por la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo).
2. El Presidente Municipal del lugar en que se establezca la Junta.

3. Se designará por la Cámara de Comercio de la localidad.
4. Por la Cámara Local Agrícola.
5. Por la Cámara Local Industrial.
6. Por la Organización Obrera, que a juicio de la Secretaría mencionada, controle mayor número de trabajadores en la región afectada.

B) Atribuciones de las Juntas Regulatoras de Precios:

1. Fijar los precios máximos en que deban venderse los artículos de consumo necesario dentro de su jurisdicción.
2. Vigilar que los vendedores se sujeten a esos precios.
3. Informar a la SICT, cuando haya ocultación de artículos de consumo necesario, con el objeto de que sean puestos en venta a los precios fijados y.
4. Imponer sanciones en los términos de este Reglamento y, denunciar ante quien corresponda, las violaciones cuyas penas no sean de su competencia.

Para la fijación del precio máximo en los términos del artículo 16 de la Ley, la Juntas Regulatoras de Precios deberán tener en cuenta los datos que les proporcionen las autoridades y los particulares.

- C) Deberán hacerse las manifestaciones correspondientes, dentro de los 10 primeros días del mes siguiente al que corresponda y, determinarán claramente los siguientes datos: las cantidades de artículos de consumo necesarios que se tengan en existencia; las cantidades realizadas de la existencia manifestada en el mes anterior, y las que se hayan obtenido por nueva producción o adquisición durante el periodo correspondiente a la manifestación que se hace.**

Deben manifestar los productores de artículos de consumo necesarios, que estén obligados a llevar libros de contabilidad, de acuerdo con la Ley General de Timbre, los almacenistas, los bancos y los almacenes de depósito.

Los industriales que empleen como materia prima artículos de consumo necesario, deberán pedir autorización de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo, para hacerlo de manera permanente.

Se darán las autorizaciones, si las existencias en el mercado superan a las necesidades de consumo o si el industrial ha importado o está dispuesto a importar la materia necesaria. Lo anterior excluye la elaboración de alcohol.

Las autorizaciones podrán ser revocadas, siempre que las existencias en el mercado dejen de superar a las necesidades de consumo.

Dichas autorizaciones, no facultan a las empresas para adquirir y conservar una cantidad de artículos mayor que las necesarias para el abastecimiento de sus industrias durante un año, de lo contrario, tendrán que ponerse a la venta.

Lo anterior se aplicará en primer lugar, a quienes tengan existencias con fines de distribución y, en caso de que fuere insuficiente se hará extensiva a los industriales que legalmente hayan almacenado artículos de consumo necesario, como provisión de materia prima, para las necesidades anuales de su producción, entendiéndose de que éstos solo serán obligados a poner a la venta, la cantidad suficiente para llenar el resto de las necesidades y, la obligación se repartirá proporcionalmente entre los industriales del mismo ramo. Para los que utilicen artículos de bienes de consumo importados, serán a su vez los últimos afectados, en las condiciones anteriores.

D) Se entiende que hay precios exagerados o alza económicamente indebida, cuando éstos se elevan sin mediar un aumento proporcional en el costo o los impuestos que gravan los productos o, cuando reducidos éstos, no disminuyen los precios en proporción.

Para determinar el costo, se deben tomar en cuenta, según el caso, el importe de las materias primas, monto de salarios, gastos generales directos e indirectos y, gastos de distribución y venta.

Existe acuerdo o combinación entre los productores, industriales o comerciantes, cuando hay limitación o suspensión de la producción o de la venta de artículos, o de la prestación de servicios. Sin embargo, lo anterior no se considera ilícito, cuando se debe:

1. A un exceso de existencia en el mercado, que haga incosteable la producción.
2. A un fin de mejoramiento o beneficio en la producción, distribución o prestación de servicios, sin perjuicio del consumidor.
3. A que se carezca total o parcialmente de cualquier elemento de la producción.

Por el contrario, no se considera monopolio cuando:

1. Las ventas de artículos o las prestaciones de servicios a menos costos, cuando éstos se encuentran depreciaados en el mercado, y
2. La prestación de servicios cuando no hay competidores o, cuando no se trate de eliminarlos, siempre que se obtenga el previo permiso de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo y, ésta fije los precios.

Para que se puedan establecer distintos precios para productos iguales o similares, deben tomarse en cuenta aquellos factores que implican la necesidad de establecer un valor más alto o más bajo, pero que sean diversos de los encaminados a eliminar competidores, salvo cuando se trate de hacer competencia a artículos de procedencia extranjera.

Están comprendidos en la fracción VI del artículo 8 de la Ley:

1. El acuerdo o maquinación de productores, comerciantes o empresarios, que tengan como objeto o consecuencia hacer la venta de artículos o la prestación de servicios a menor costo, en los términos de la fracción II del artículo 8 de la Ley.
2. La propagación de falsas noticias sobre exceso o falta de producción, con objeto de lograr el alza de los precios, con perjuicio del público en general,

o de cualquier clase social, o la baja de los mismos costos, con el fin de eliminar competidores.

3. La destrucción voluntaria de productos, ejecutada sin consentimiento del Gobierno Federal, por productores o comerciantes que tengan por objeto el alza de los precios, determinada por la escasez del artículo.
4. El abandono de cultivos o plantíos, o la suspensión de los trabajos en las fábricas o talleres, si estos actos se realizan sin conocimiento del Gobierno Federal o sin motivo justificado y con la finalidad de provocar el alza de los precios por falta de producto.

Hay, por otro lado, restricción en la ventas, cuando:

1. Sin motivo justificado no se abastezca en la forma normal, el mercado que se haya estado proveyendo, y
2. Por limitación que se haga en las ventas, se impida que los detallistas puedan adquirir los artículos de consumo necesarios, para venderlos a los consumidores.

E) Las autoridades encargadas de aplicar la Ley Orgánica del Artículo 28 Constitucional y sus Reglamentos, sólo intervendrán para regular la producción, distribución o venta, cuando se trate de prevenir infracciones o de suprimir situaciones contrarias a dichos ordenamientos.

F) Para los efectos de la Ley y sus Reglamentos, no se entenderá por clase oficial al grupo de comerciantes, productores o empresarios afectados por las medidas que se tomen con apoyo en sus disposiciones.

LEY SOBRE ATRIBUCIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA

D.O.F. del 30 de diciembre de 1950.

OBJETO Y FINALIDAD DE LA LEY: El objetivo principal, está encaminado a aquellas empresas que realicen actividades industriales o comerciales, relacionadas con la producción y distribución de mercancías o con los servicios relacionados con el sector automotriz, como son.-

1. Materias primas esenciales para la actividad de la industria nacional.
2. Producción de la industria fundamental.
3. Artículos producidos por ramas importantes de la industria nacional.
4. En general, los productos que representan renglones considerables de la actividad económica mexicana; y
5. Los servicios que afecten a la producción, distribución y comercialización de mercancías anotadas en las fracciones precedentes; todos aquellos servicios que se refieran a materias de interés público o de beneficio general. Por lo que hace a imponer precios máximos, quedan exceptuados los servicios sujetos a tarifas expedidas por autoridad competente y fundados en la Ley.

Por tanto, la importancia que esta Ley representa, es que regula un sector clave para la economía nacional, como lo es la industria manufacturera, ya que conlleva a generar exportaciones y crear además de fuentes de trabajo, el ingreso de divisas al país.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I, III y IV; 28; 32; 33; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E; 117 fr. I, IV, V, VI, VII, VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI Y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) El Ejecutivo Federal tiene facultades para imponer precios máximos al mayorero y menudeo y, fijar las tarifas de los servicios. Asimismo, podrá disponer que no se eleven los mismos, sin la previa autorización oficial, ni que se distribuyan o comercialicen nuevas variedades o presentaciones, sin haberseles fijado el precio máximo correspondiente. Esto último no incluye la existencia de materiales o materias primas o mercancías en general, que tengan los industriales, cuando no sean cantidades mayores que las que necesiten para el abastecimiento de sus actividades durante un año.

Otra facultad del Ejecutivo Federal: cuando el volumen de las mercancías a que esta Ley se refiera sea insuficiente en relación con la demanda, podrá tomar las siguientes medidas.-

1. Determinar la forma de distribución de los artículos producidos en el país o que se importen.
2. Racionar con la intervención oficial necesaria.
3. Establecer prioridades para atender las demandas preferentes por el interés general.
4. Fijar las bases conforme a las que se podrán adquirir con propósito de abasto, distribución o comercialización.

Podrá decretar a su vez, la ocupación temporal de una negociación industrial, cuando ello sea necesario, para mantener o incrementar la producción de las mercancías.

El Ejecutivo Federal, a su vez, tiene facultades para imponer las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento; así como de conceder acción para denunciar violaciones a la presente Ley y sus reglamentos.

B) El Ejecutivo Federal podrá definir el uso preferente que deba darse a las mercancías mencionadas en esta Ley; así como dictar disposiciones sobre

la organización de su distribución, para evitar intermediaciones que provoquen el encarecimiento de los artículos.

Asimismo, decidirá que artículos deberán producirse por las fábricas, para no afectar los resultados económicos de los mismos.

Restringirá las importaciones o exportaciones, para no afectar la economía nacional y abastecer mejor las necesidades del país. En estos casos, los permisos serán otorgados directamente para evitar intermediarismos, indicando las modalidades, condiciones, vigencia, cantidad, o volumen de las mercancías a importar o exportar; así como su valor.

Los productos de materias primas o artículos manufacturados, deberán satisfacer primero la demanda del consumo nacional, siendo el precio menor al de exportación, menos impuestos, fletes, seguros y demás gastos; para efectuar la venta en el extranjero.

- C) Tanto los industriales, comerciantes y empresas de transportes, tienen la obligación de proporcionar al Ejecutivo Federal, bajo protesta de decir verdad, los datos que sean necesarios para el mejor cumplimiento de sus funciones.

**REGLAMENTO DE LOS ARTICULOS 2, 3, 4, 8, 11, 13, 14 Y
DEL 16 AL 20 DE LA LEY SOBRE ATRIBUCIONES AL
EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA.**

D.O.F. del 10 de enero de 1951.

OBJETO Y FINALIDAD DEL REGLAMENTO: El principal objetivo, es que por medio de la Comisión Nacional de Precios, a través de estudios e investigaciones, se fije el precio máximo en lo referente a artículos de consumo necesario y generalizado.

La aplicación de dichos precios se hará en toda la República, en determinadas zonas y por periodos determinados de tiempo.

Asimismo, trata sobre las obligaciones de los comerciantes, productores y distribuidores.

En mi opinión, uno de los principales objetivos que debería tener el presente reglamento, sería el de permitir la libre competencia entre los comerciantes, evitando que surja el monopolio tanto de precios como de productos que se venden y se distribuyen en México, para poder así forzarlos a mejorar sus ventas y calidades; ya que de lo contrario, con la entrada al GATT, y permitiendo la entrada a territorio nacional de toda clase de bienes a precios competitivos, están logrando que aquellos que no puedan mantenerse en un nivel, tendrán que cerrar sus negocios, causando como consecuencia un detrimento en la economía nacional y en la imagen internacional.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 28; 73 fr. IX, X, XXIX-D, XXIX-E; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; 131 y 132.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Le corresponde a la Secretaría de Comercio hacer los estudios e investigaciones que sean necesarios para decretar los precios máximos; tales estudios se coordinarán con lo que realice la Comisión Nacional de Precios (CNP), en lo que se refiere a artículos de consumo generalizado.

En los estudios mencionados, se deberán incluir los costos de producción, comercialización, y distribución, tomando en cuenta la inversión necesaria del capital, así como la utilización razonable a juicio de la Secretaría que deba reconocerse al productor y al comerciante.

Se crea la CNP, como organismo de colaboración del Ejecutivo Federal, para estudiar y proponer los precios máximos.

Los representantes de medios de información colectiva y de agrupaciones de consumidores, podrán ser invitados por la propia Comisión con carácter transitorio y eventual, a participar en sus análisis y deliberaciones. También podrán ser invitadas las dependencias o entidades del sector público, cuando se discuta algún asunto relacionado con sus atribuciones.

La CNP funcionará conforme al reglamento interno, expedido por la Secretaría de Comercio.

- B) Cuando se fijen los precios máximos, serán de aplicación en toda la República, en determinadas zonas y, por periodos de vigencia determinados.

En los demás casos, los estudios y resoluciones sobre fijación de precios, se podrán efectuar por ramas de producción o por productos de empresas determinadas, concretándose a determinada jurisdicción territorial o periodos de vigencia. Para dichos efectos, se tomarán en cuenta los informes que presenten las empresas sobre inversión y costos.

Cuando se disponga que no se eleven los precios de mercado y tarifas vigentes, las solicitudes para elevarlos que se formulen, serán objeto de estudio y resolución por la Secretaría de Comercio, junto con la CNP, tratándose de productos de consumo generalizado.

- C) En este Reglamento, se especifica la manera en que los interesados presentan la solicitud con la información correspondiente para la fijación de precios, ante las autoridades respectivas.

Las resoluciones que se tomen para fijar o modificar precios en toda la República o en determinadas zonas, deberán publicarse en el Diario Oficial y, en cuanto a empresas determinadas, bastará la notificación de ésta a su clientela.

D) Todos los productores deberán marcar el precio máximo de venta al público; y en cuanto a los comerciantes, deberán tener una lista de precios, junto con las relaciones o catálogos con los precios oficiales.

La Secretaría de Comercio solicita a los productores o comerciantes, que informen de sus fuentes de aprovisionamiento de materias primas o de productos manufacturados. A los comerciantes al mayoreo, le obliga a informar sobre la distribución de sus productos, indicando los volúmenes vendidos, precio y personas a quienes les fueron vendidos.

Las empresas de transporte, tienen la obligación de reportar a la Secretaría de Comercio, o a sus Agencias, datos sobre mercancía y volúmenes que transportan, que tengan en tránsito o que hayan transportado, así como las almacenadas. Lo mismo harán los Almacenes Generales de Depósito.

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

LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 131 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR

D.O.F. del 13 de enero de 1986.

OBJETIVO Y FINALIDAD DE LA LEY: Tiene por objeto, regular y promover el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional o, de realizar cualquier otro propósito similar, en beneficio del mismo a cuyo fin se faculta al Ejecutivo Federal.

A su vez, se mencionan las causas por las que se prohíbe tanto las importaciones como las exportaciones; todo ello como una manera de evitar que se afecte la economía nacional, en el sentido de que haya un equilibrio en la producción de bienes de consumo popular y que se permita la libre competencia y evitar así el monopolio.

Por el contrario, en el caso de que se permitan ciertas importaciones y exportaciones, se hará bajo ciertas condiciones.

En el supuesto de que se introduzcan mercancías en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional, se deberá pagar una cuota compensatoria por parte de los importadores, para evitar afectar la estabilidad de la producción nacional ya existente, o de aquellas industrias nuevas que estén por desarrollarse. Sin embargo, cuando se extingan dichas prácticas, dicho pago desaparecerá.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I y IV; 28; 32; 33; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E, y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII, y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Las facultades del Ejecutivo Federal son.-

1. Aumentar o disminuir las cuotas arancelarias de las tarifas de exportación y para crear otras. No podrán establecer cuotas distintas a las generales establecidas, salvo cuando existan compromisos internacionales que así lo justifiquen.
2. Establecer medidas de regulación o restricción a la exportación o importación de mercancías, consistentes en:
 - a) Requerir de permiso previo para exportar o importar mercancías de manera temporal o definitiva, inclusive a las zonas libres del país.
 - b) Cupos máximos de mercancía de exportación o de importación, en razón de los excedentes de producción, de los requerimientos del mercado o de los acuerdos y convenios internacionales.
 - c) Cuotas compensatorias, provisionales y definitivas a la importación de mercancía en condición de prácticas desleales de comercio internacional, las que serán aplicables independientemente del arancel que corresponda a la mercancía de que se trate.
 - d) Prohibición de importación o exportación de mercancías.
3. Restricción de la circulación o el tránsito por el territorio nacional de las mercancías procedentes del y destinadas al extranjero, por razones de seguridad nacional, de salud pública, de sanidad fitopecuaria o conservación o aprovechamiento de especies.

El Propio Ejecutivo Federal, al enviar al Congreso el presupuesto fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiera hecho de las facultades concedidas, las cuales se ejercerán en los siguientes términos:

1. Deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación.
2. Para determinar cuotas compensatorias definitivas y para prohibir la importación o exportación de mercancía, el Ejecutivo Federal escuchará previamente la opinión de la Comisión de Aranceles y Controles al Comercio Exterior.

B) Las restricciones a la exportación e importación, se establece en los siguientes casos:

1. Para asegurar el abasto de productos destinados al consumo básico de la población, el abastecimiento de materias primas a las industrias, o regular o controlar recursos naturales no renovables, de conformidad con las necesidades del mercado interno y las condiciones del internacional.
2. Para dar cumplimiento a tratados o convenios internacionales suscritos por México.
3. Cuando sea necesario asegurar que las operaciones de comercialización internacional se realicen conforme a los procedimientos de exportación instituidos por Ley o por el Ejecutivo Federal.

Las medidas de regulación o restricciones a la importación de mercancía, se establecen en los siguientes casos:

1. Cuando se requiera de modo temporal para corregir desequilibrios en la balanza comercial de pagos.
2. Cuando así lo requieran las condiciones de la economía nacional o disposiciones de orden público o de interés social.
3. Para dar cumplimiento a tratados o convenios internacionales suscritos por México.
4. Como medida a las restricciones a exportaciones mexicanas aplicadas unilateralmente por terceros países, salvo lo previsto en tratados o convenios suscritos por México.
5. Cuando sea necesario impedir la concurrencia al mercado interno de mercancías en condiciones que impliquen prácticas desleales de comercio internacional.
6. Cuando el volumen de importación de una mercancía crezca a un ritmo vital bajo condiciones que causen o amenacen causar serio daño a los productores nacionales de mercancías similares.

En los permisos para importar o exportar mercancía se indicarán modalidades, condiciones y vigencia a que se sujeten, así como la cantidad o volumen de la mercancía a exportar o importar y su valor y los demás datos o requisitos que sean necesarios.

C) Se considerará prácticas desleales de comercio internacional:

1. La importación de mercancías a un precio menor al comparable de mercancía idéntica o similar, destinada al consumo en el país de origen o procedencia.

A falta de dicho precio comparable o si no es representativo se considerará que existen dichas prácticas desleales, cuando la importación de mercancías se realice a cualquiera de los siguientes precios:

- a) Menor al precio comparable más alto de exportación de mercancías idénticas o similares, remitidas del país de origen o procedencia a otros países; o
- b) Menor al resultado de sumar el costo de producción del país de origen, un margen razonable por utilidad y los gastos de transportación y venta.

Para determinar los precios comparables, se considerarán los prevalecientes en el curso de operación comercial normales.

2. La importación de mercancía que en el país de origen o de procedencia hubiere sido objeto directo o indirecto de estímulos, incentivos, primas, subvenciones o ayudas de cualquier clase para su exportación, salvo que se trate de prácticas aceptadas internacionalmente.

Las personas físicas o morales que introduzcan mercancías al territorio nacional en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional, están obligadas a pagar una cuota compensatoria para no afectar la estabilidad de la producción nacional, u obstaculizar el establecimiento de nuevas industrias o el desarrollo de las ya existentes.

La cuota compensatoria será equivalente a:

- a) La diferencia entre el precio menor, y el comparable en el país exportador.
- b) El monto del beneficio obtenido por aquella mercancía importada y que haya sido objeto de alguna clase de incentivo.
- c) La suma de los conceptos anteriores, en el caso de que se combinen las prácticas desleales de comercio internacional.

Cuando constate la realización de importaciones en condición de prácticas desleales de comercio internacional, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), determinará de oficio y provisionalmente, la cuota compensatoria.

Las personas físicas o morales productoras de mercancías idénticas o similares a aquellas que estén importadas o pretendan importar, en condición de prácticas desleales y representen por sí mismos o agrupados, cuando menos el 25 por ciento de la producción nacional de dichas mercancías o las organizaciones legalmente constituidas de productores de las mismas, podrán denunciar a la SECOFI los hechos que ameriten la determinación de la cuota compensatoria en los términos de esta Ley.

Se determina que la importación de mercancía causa o amenaza causar daño o perjuicio a la producción nacional u obstaculiza el establecimiento de industrias cuando:

1. El volumen de la importación de mercancías, para determinar si ha habido un aumento considerable en las mismas, en relación con la producción o el consumo interno del país.
2. El efecto que sobre los precios de producción idénticos o similares en el mercado interno, causa o pueda causar la importación de mercancía en condiciones de prácticas desleales, para lo cual deberá considerarse si la mercancía importada se vende a un precio considerablemente inferior al de los productos idénticos o similares, o si por el contrario, el efecto es hacer bajar los precios anormalmente o impedir en la misma medida el alza razonable que en otro camino se hubiera producido.
3. El efecto que pueda causar, considerando todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en la producción y ventas tales como

su disminución apreciada y potencial; la participación en el mercado; el rendimiento de las inversiones; la utilización de la capacidad instalada; los factores que repercuten en los precios internos; los efectos negativos apreciados y potenciales en el empleo, salarios, el crecimiento, la inversión y demás elementos que considere convenientes.

Los importadores o sus consignatarios, están obligados a calcular en el pedimento de importación correspondiente, el monto de la cuota compensatoria causada, y a pagarla junto con los demás impuestos al comercio exterior.

Los importadores de una mercancía idéntica o similar a aquella por la que deba pagarse la cuota compensatoria, así como sus consignatarios, no estarán obligados a pagarla al presentar el pedimento de importación, si acreditan que el país de origen de la citada mercancía es distinta del que aplica prácticas desleales; acompañando al citado pedimento el certificado de origen, expedido por la autoridad competente del país exportador, acreditada ante la autoridad mexicana.

Los importadores afectados por cuotas compensatorias definitivas, podrán solicitar se modifique la determinación hecha por la SECOFI, cuando se haya modificado la diferencia entre los precios y el monto de los beneficios. En este caso, la SECOFI podrá autorizar que se lleven a cabo las importaciones de que se trate, sin el pago de dichas cuotas en tanto se resuelve la petición, siempre que el solicitante garantice el interés fiscal.

La cuota compensatoria subsistirá hasta que se declare que han cesado las prácticas desleales de comercio internacional que la causaron.

Se considera que dichas prácticas han desaparecido, cuando los exportadores extranjeros o gobiernos del país que otorgó los estímulos, incentivos, primas, subvenciones o ayudas correspondientes realicen cualquiera de las siguientes acciones:

1. Modificar sus precios, eliminando las causas que motivaron la aplicación de la cuota compensatoria.

2. Eliminen completamente las causas que dan lugar a que el precio de exportación resulte ser subsidiado o subvencionado.
3. Se obliguen ante la SECOFI, con la intervención del gobierno de su país, a limitar sus exportaciones hacia México a las cantidades que se convenga, caso en el cual se suspenderá la aplicación de la cuota compensatoria, cuyo cobro se reanudará si no se cumple el compromiso.
4. Adopten acciones distintas a las señaladas en los incisos anteriores, cuyos efectos sean equivalentes a juicio de la SECOFI.

Los interesados podrán solicitar a la mencionada Secretaría que haga la declaración correspondiente, acompañado de las pruebas que acrediten la desaparición de las prácticas desleales de comercio internacional, en cuyo caso podrá otorgarse la autoridad a que se refiere el párrafo anterior, garantizando el interés fiscal.

LEY PARA PROMOVER LA INVERSION MEXICANA Y REGULAR LA INVERSION EXTRANJERA

D.O.F. del 9 de marzo de 1973.

OBJETO Y FINALIDAD DE LA LEY: Su principal objetivo es, estimular un desarrollo justo y equilibrado, así como consolidar la independencia económica del país.

Asimismo, la presente Ley menciona las actividades que están reservadas exclusivamente al Estado, y a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de extranjeros; así como aquellas en las que sí puede haber inversionistas foráneos, pero con determinado porcentaje.

En general, el objeto primordial de la Ley, es apoyar a la economía mexicana a través de la industria, teniendo como consecuencia la creación de empleos, aumento de la producción para poder exportar, y así generar el ingreso de divisas al país. De ahí la importancia de apoyar aquellos sectores que más lo necesiten.

La Ley fue creada sobre las bases generales del 49 por ciento de capital extranjero y el 51 por ciento de mexicano. Sin embargo por medio de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, dicho porcentaje se puede modificar según sea el caso. Por otro lado, con las nuevas reformas y políticas que han surgido en el último par de años, el porcentaje es cada vez más flexible, con el fin de poder atraer más inversionistas y crear una mayor confianza.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I, III y IV; 32; 33; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E, XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Solamente podrán invertir en México, las personas morales o físicas extranjeras, las unidades económicas extranjeras sin personalidad jurídica y, aquellas empresas mexicanas en las que haya participación mayoritaria extranjera o, sean manejadas administrativamente por extranjeros con título facultativo para realizarlo.

En el caso de aquellos extranjeros que hayan adquirido bienes de cualquier naturaleza en la República Mexicana, se regirán conforme a las leyes de nuestro país, so pena de perderlos en caso de invocar la protección de su gobierno.

Los extranjeros que inviertan en México, deberán hacerlo en calidad de emigrados, a menos que se encuentren vinculados con centros de decisión económica del exterior. Asimismo, no podrán adquirir el dominio directo sobre las tierras y aguas en una franja de 100 kilómetros a lo largo de las fronteras y de 50 en las playas. Sin embargo, las personas físicas sí podrán hacerlo, mediante previo permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) y la celebración de un convenio.

Por otro lado, se requiere la autorización de la SRE, cuando los inversionistas extranjeros adquieran más del 25 por ciento del capital, o más del 49 por ciento de los activos fijos de una empresa (arrendamiento de una empresa o explotación); o cuando éstos administren la compañía, de lo contrario serán nulos.

- B) Cuando la Comisión lo crea conveniente, le dará preferencia a los inversionistas mexicanos. Esta oferta se otorgará por un plazo no mayor de 90 días, siendo prorrogable por otro período igual, a petición de la parte interesada.

Asimismo, la presente Ley menciona por quienes está integrada la Comisión, sus facultades y criterios para fijar el porcentaje que se utilice en cada caso.

A su vez, la Comisión puede consultar tanto a las instituciones públicas como privadas, para el mejor funcionamiento de sus atribuciones.

- C) Le corresponde a la SRE otorgar el permiso para adquirir bienes inmuebles por extranjeros y, para la constitución o modificación de sociedades. Dichos permisos se harán conforme a las resoluciones que dicte la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

En cuanto a los fideicomisos, la SRE es la única autorizada para otorgarlos, considerando los aspectos económicos y sociales del país. A la Comisión, le corresponde fijar los criterios y procedimientos conforme a los cuales se resolverán dichas solicitudes.

- D) Los fideicomisos no podrán exceder de 30 años, y la institución fiduciaria tiene las facultades de arrendarlos a plazos de hasta 10 años y, a su extinción podrá transmitir la propiedad de personas legalmente capacitadas.

El Gobierno Federal tiene capacidad de verificación en cualquier tiempo, para observar el cumplimiento de los fines del fideicomiso.

Los certificados de certificación inmobiliarios que se emitan, tendrán beneficio solamente en los derechos consignados, sin poder gozar de ninguna parte alcuota en los derechos de propiedad sobre los inmuebles fideicomitados; deberán ser nominativos y no amortizables y, constituyen el derecho de aprovechamiento del mismo y a los productos líquidos que se obtengan, así como del producto neto que resulte de la venta que haga la institución fiduciaria.

No se requiere permiso de la Secretaría de Gobernación para la adquisición por extranjeros, de los derechos derivados del fideicomiso.

- E) En el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras (RNIE), deberán inscribirse las personas físicas o morales extranjeras que inviertan en México; las sociedades mexicanas en que participe inversión extranjera; los títulos representativos de capital, propiedad de extranjeros o estén dados en garantía a su favor y; las resoluciones que dicte la Comisión.

El RNIE, depende de Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) y, está bajo al dirección del Secretario Ejecutivo de la Comisión.

Los títulos representativos del capital de las empresas, deberán ser nominativos y, los títulos al portador, no podrán ser adquiridos por extranjeros sin la aprobación de la Comisión, convirtiéndose así en nominativos.

Tanto las sociedades como los títulos que no se inscriban en el Registro, no podrán pagar dividendos; y las sociedades serán registradas de oficio o a petición de cualquiera de sus socios.

Serán nulos aquellos actos que contravengan las disposiciones de esta Ley, o que no se hayan inscrito en el Registro, imponiéndose multas hasta por el importe de la operación por la SECOFI o el Departamento de Estado, según corresponda.

Se concede un plazo de 180 días, contados a partir de la fecha en que entre en vigor esta Ley, para que se inscriban en el Registro.

REGLAMENTO DEL REGISTRO NACIONAL DE INVERSIONES EXTRANJERAS

D.O.F. del 28 de diciembre de 1973.

OBJETIVO Y FINALIDAD DEL REGLAMENTO: Su principal objetivo es controlar toda inversión extranjera realizada en el país, registrándola en las diferentes secciones existentes, según sea el caso; así como vigilar que se lleven a cabo todos los requisitos que sean necesarios, o de lo contrario, se tendrán que pagar las multas preestablecidas.

A su vez, se mencionan las causas de negativa de inscripción, ya sea por falta de algún requisito, o por afectar la economía de la nación.

La finalidad del Reglamento, consiste en facilitar los trámites, con el fin de lograr una mayor confianza a efecto de atraer inversiones extranjeras y consiga aprovechar las consecuencias tanto de generación de empleos, como de incrementar el flujo de divisas.

BASE CONSTITUCIONAL: 5; 25; 26; 27 fr. I, III, y IV; 32; 33; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) El Registro se divide en 5 secciones,-

1. Personas físicas y morales extranjeras.
2. Sociedades mexicanas con inversión extranjera.
3. Fideicomisos.
4. Títulos representativos del capital.
5. Resoluciones dictadas por la Comisión.

Toda solicitud deberá ser presentada en español y por triplicado, en la Oficialía de Partes de la SECOFI, quien devolverá al interesado una de las copias con la fecha de presentación, ya sea personalmente o por correo certificado.

En caso de no cumplir con los requisitos exigidos se les da un plazo de un mes para rectificar, o se tendrá por no presentada.

El Director del Registro, podrá cerciorarse de la veracidad de los datos.

Las inscripciones se harán en la sección correspondiente, en hojas numeradas progresivamente, selladas y autorizadas con firma autógrafa del Director o de alguno de sus funcionarios.

Dichas inscripciones serán microfilmadas y guardadas en distinto lugar.

Las inscripciones modificadas y canceladas se harán por acuerdo del Director del Registro; y surtirán efecto a partir de la fecha en que se presente la solicitud en la Oficialía de Partes de la SECOFI o se deposite en una oficina postal como pieza certificada.

A su vez, el presente Reglamento menciona la manera de hacer las inscripciones para cada sección.

El Registro podrá comunicarse a los interesados, mediante servicio postal y surtirá efectos a partir del día siguiente a la fecha de entrega del mismo. En caso de devolución, se hará mediante publicación en el Diario Oficial y surtirá efectos al día siguiente de que se haga.

B) Cualquier servicio que preste el Registro causará pago de derechos.

Cuando el pago se haga con valores remitidos por correo certificado o telegrama, se considerará efectuado en la fecha de expedición de la constancia de su envío.

Las multas y los pagos de derechos se pagarán de la misma forma, es decir, en efectivo, en la caja recaudadora de la Tesorería de la Federación adscrita a la SECOFI, mediante cheque certificado, giro bancario o postal, o telegráfico.

En caso de inobservancia de las obligaciones de inscripción, la SECOFI aplicará la multa correspondiente, oyendo previamente al interesado.

- C) El Registro, de oficio, podrá rectificar o cancelar una inscripción, requiriendo la presencia del responsable del mismo. La resolución dictada deberá ser fundada y motivada.

Los interesados podrán pedir por escrito al Director, que reconsidere dentro de los 15 días siguientes a la fecha de su conocimiento.

Toda inscripción podrá ser impugnada mediante recurso administrativo de inconformidad, dentro de los 15 días siguientes al procedimiento respectivo.

- D) Le corresponde aplicar las sanciones correspondientes a la Secretaría o al Departamento de Estado, previo aviso del Registro o en su caso, a la Procuraduría General de la República.

LEY SOBRE EL CONTROL Y REGISTRO DE LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y EL USO Y EXPLOTACION DE PATENTES Y MARCAS

D.O.F. del 11 de enero de 1982 (abroga la Ley sobre el Registro de la Transferencia de Tecnología y el Uso y Explotación de Patentes y Marcas del 28 de diciembre de 1972).

OBJETIVO Y FINALIDAD DE LA LEY: La constancia del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, es necesaria para poder disfrutar de sus beneficios, así como para establecer o ampliar empresas industriales o centros comerciales en las franjas fronterizas y en las zonas y perímetros libres del país.

Con la creación de la Ley, se controla a todas aquellas personas tanto físicas como morales extranjeras, así como a las empresas de participación estatal y organismos descentralizados; en cuanto a cumplir con las condiciones establecidas tanto por el Gobierno Federal, como por los países proveedores de tecnología, quienes imponen sus reglas, tratando de no perjudicar a su país, y de sacar provecho sin afectar tampoco a las naciones donde han establecido sus filiales.

BASE CONSTITUCIONAL: 5; 25; 26; 27 fr. I, III, y IV; 32; 33; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- a) Deberán inscribirse en el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, todos los convenios, contratos y demás actos que consten en documentos que deban surtir efecto en el Territorio Nacional.

Las operaciones de empresas maquiladoras, se regirán por esta Ley y, las demás disposiciones legales o reglamentos que les sean aplicables.

Tienen la obligación de inscribirse.-

1. Las personas físicas o morales extranjeras.
2. Los organismos descentralizados y empresas de participación estatal.
3. Los extranjeros residentes en México y, las personas físicas o morales establecidas en el país.
4. Las agencias o sucursales de empresas extranjeras establecidas en la República Mexicana.
5. Las personas físicas o morales extranjeras que aunque no residan, o estén establecidas en el país, celebren actos, convenios o contratos que surtan efectos en la República Mexicana.

B) Los documentos que contengan actos, convenios o contratos, deberán presentarse ante la SECOFI para su Registro, dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha de su celebración; así como de sus modificaciones. Cuando las partes den por terminados los actos antes de su fecha de vencimiento, deberá darse aviso a la Secretaría, dentro del mismo término, a partir de la fecha de terminación. De lo contrario, todos los actos, etc. serán nulos.

La SECOFI tiene un plazo de 90 días para resolver sobre la procedencia o improcedencia de las inscripciones.

Las personas afectadas por las resoluciones dictadas, tienen 15 días hábiles para interponer su recurso, el cual deberá ser por escrito y se seguirá el procedimiento, de acuerdo al Código Federal de Procedimientos Civiles.

La información que se le da al personal oficial es de carácter privado, salvo lo que se considere de dominio público, o sea solicitado por autoridad judicial competente.

La presente Ley menciona las causas de negativa de inscripción, pudiendo hacer la SECOFI, a través del Registro, alguna excepción cuando sea en beneficio del país.

Se sanciona a aquellas personas que otorguen falsedad de datos o cuando un acto sea registrable y no lo haga. Dichas sanciones se aplicarán según sea el caso.

Sin embargo, los interesados podrán interponer el recurso de revocación, teniendo la autoridad 15 días para dictar su resolución. De no presentar recurso, la sanción se tendrá como firme y no podrá ser recurrida ante ninguna autoridad.

REGLAMENTO DE LA LEY SOBRE EL CONTROL Y REGISTRO DE LA TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA Y EL USO Y EXPLOTACION DE PATENTES Y MARCAS.

D.O.F. del 25 de noviembre de 1982.

OBJETO Y FINALIDAD DEL REGLAMENTO: La modernización tecnológica es fuente primordial del aumento de la productividad de las industrias y del mejoramiento de la calidad de los productos que ofrecen.

La creciente interconexión de los mercados mundiales de bienes y servicios, subraya la necesidad de fortalecer el acervo tecnológico del aparato productivo nacional, para sostener su posición competitiva.

El dinamismo de la tecnología mundial plantea a las unidades de producción del país, la necesidad de agilizar su selección, adquisición, adaptación y desarrollo, en los términos que estimen favorables para su desempeño.

La transferencia de tecnología del exterior es una alternativa viable para que las empresas nacionales puedan adquirir instrumentos y conocimientos técnicos que fortalezcan su acervo tecnológico, y por ello es pertinente elevar su flujo hacia nuestro país.

Las entidades de investigación tecnológica nacionales, tienen una capacidad igualmente importante para impulsar, mediante sus servicios, la modernización tecnológica de las industrias, y deben estrechar sus vínculos con los sectores productivos, para inducir la asimilación, adaptación, generación e innovación de tecnología.

Los importantes objetivos que se buscaron con la expedición de la Ley, serán alcanzados de manera eficiente y oportuna, si se proveen los mecanismos jurídicos que a nivel reglamentario otorguen operatividad y seguridad en su aplicación.

Por tanto, las disposiciones del presente Reglamento cubren aspectos de tipo funcional, los que se traducirán en una más ágil aplicación de la Ley, precisando además aspectos contenidos en la misma que resolverán problemas relativos a su correcta observancia.

BASE CONSTITUCIONAL: 5; 25; 26; 27 fr. I, III, y IV; 32; 33; 73 fr. XXIX y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) En relación al nuevo Reglamento, publicado en el D.O.F. el día 9 de enero de 1990, abrogando el anterior, se modifican las definiciones de "acuerdo", "adquirente", "Registro", "proveedor" y "cuotas" para hacerlas más claras y se suprime la definición de "transferencia de tecnología".

Cabe señalar que el término "acuerdo" se utiliza extensivamente en el nuevo reglamento, sustituyendo el término "actos" que se utilizaba en la disposición abrogada, quedando como sigue: "Todo acto, convenio o contrato en el cual los objetos de las obligaciones que genere correspondan a alguno de los supuestos previstos...".

Asimismo, el nuevo reglamento conserva una disposición que establece que los documentos en idioma distinto al español, deben presentarse acompañados por su traducción al castellano avalado por perito autorizado por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal o de los Estados de la Federación.

Se obliga a que el apoderado de cualquiera de las partes de un contrato deberá acreditar su personalidad conforme a lo previsto por el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal (el Reglamento anterior lo dejaba al Código Civil de la entidad federativa que correspondiera).

Igualmente se elimina la necesidad de acompañar la solicitud de inscripción con el cuestionario económico, pero obliga a acompañarla en las formas autorizadas para

tal efecto por el Registro. Asimismo, se reduce el número de toda la documentación a dos (en lugar de cuatro).

Se faculta al interesado a solicitar al Registro en el término de 90 días hábiles a partir de la fecha de solicitud de inscripción para resolver sobre la procedencia o no de la misma, y que la cual comience a correr una vez que se haya integrado la documentación relativa, siempre y cuando se lleve a cabo en un plazo no mayor de 45 días hábiles.

El nuevo Reglamento conserva disposiciones que establecen que el cómputo de plazos y términos señalados tanto en la Ley como en el mismo reglamento se sujeta a las reglas del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley, así como las facultades que tiene la Secretaría para cerciorarse de la veracidad de los datos que le sean suministrados y para exigir informes que estime necesarios.

Asimismo, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) puede emitir opiniones sobre la obligatoriedad de la inscripción de acuerdos, previa petición de parte, ya no existiendo la limitante de hacer valer estas opiniones en un término de 15 días hábiles solamente.

A petición de cualquiera de las partes, las resoluciones que dicte la Secretaría se notificarán a ambas partes. Se elimina la posibilidad de notificar las resoluciones en forma personal.

Se conserva una disposición que establece que la inscripción de un acuerdo sólo se establece por la constancia de inscripción correspondiente, y no por el oficio en el que se comunique la procedencia de la misma.

- B) Solamente quedarán sujetos a inscripción, aquellos acuerdos en los que el adquirente delegue al proveedor facultades que afecten la toma de decisiones sobre la dirección de la empresa.

Asimismo, se excluye a los acuerdos relativos a la prestación de servicios por parte de personas físicas extranjeras que tengan el carácter de inmigrados en los términos

de la Ley General de Población, así como los servicios que se presten en el extranjero, y que sean contratados por personas físicas o morales mexicanos. La Ley considera como sujetos a inscripción en el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología a los servicios de asesoría, consultoría y supervisión cuando se presten por personas físicas o morales extranjeras o sus subsidiarias, independientemente de su domicilio.

Se define como "subsidiaria de una persona moral extranjera", a la que tenga más del 49 por ciento de sus capital suscrito en poder de ésta. Anteriormente, la disposición correlativa definía como subsidiaria de una persona moral extranjera a la que tuviera más del 25 por ciento de su capital suscrito en poder de ésta, por lo que la nueva disposición se considera una reforma positiva que actúa en el sentido de la desregulación.

En relación con los acuerdos, cuando éstos sean de una vigencia menor a 6 meses, dentro de un año, sólo estarán sujetos a su presentación ante el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología para su conocimiento. En el reglamento anterior, la disposición correlativa sólo eximía de inscripción a los acuerdos con vigencia de dos meses en un periodo de un año.

Anteriormente, se obligaba a inscribir todos los acuerdos relativos a sistemas operativos, programas monitores de teleproceso, programas de administración de bases de datos, lenguajes, apoyos al usuario, paquetes administrativos, paquetes de aplicaciones tecnológicas directas, inclusive en modalidades tales como primera compra, compra de actualizaciones, compra de servicio de mantenimiento de los programas y arrendamiento de los mismos. Adicionalmente, se tenía que proporcionar información más detallada que en el caso de acuerdos de otra naturaleza.

En cambio, el nuevo reglamento contiene solamente dos disposiciones relativas a este campo, que dan como resultado un efecto desregulador sumamente importante. Las disposiciones del nuevo reglamento para los acuerdos relativos a programas de cómputo, se encuentran en los artículos 21 y 22. El primero de ellos dispone que sólo requerirán inscripción aquellos acuerdos en los que el proveedor otorgue directamente al adquirente, la facultad de producir, distribuir o comercializar programas de cómputo. El segundo, dispone que cualquier parte podrá presentar para conocimiento del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, acuerdos relativos a programas de cómputo.

- C) El nuevo reglamento define a los "acuerdos de franquicia", el cual consiste en aquél donde el proveedor, además de conceder al adquirente una licencia para explotar marcas o nombres comerciales, transmita conocimientos técnicos o proporcione asistencia técnica, con el propósito de producir o vender bienes o prestar servicios de manera uniforme y con los mismos métodos operativos, comerciales y administrativos del proveedor, independientemente de algún otro de los supuestos contemplados en el Ley. Cabe recordar que anteriormente, no se contemplaban los acuerdos de franquicia en forma expresa.

Cuando un proveedor celebre acuerdos de franquicia con dos o más adquirentes, podrá solicitar al Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, la inscripción del modelo o formato de acuerdo con lo que se pretenda utilizar. Tal modelo o formato sólo podrá ser utilizado a partir de la fecha en que se expida la constancia de inscripción correspondiente, y cualquier modificación al modelo registrado deberá igualmente presentarse para su inscripción. También, se dispone que en los acuerdos de franquicia que celebre el proveedor con cada uno de los adquirentes, será suficiente mencionar el número de expediente y folio de la constancia de inscripción bajo los cuales quedó registrado el modelo de acuerdo a sus modificaciones.

El procedimiento mencionado en el párrafo anterior, podrá ser utilizado por el adquirente cuando haya sido facultado por el proveedor para celebrar acuerdos de sub-franquicia.

Asimismo, en el nuevo reglamento se establece que el proveedor, en un acuerdo de franquicia, deberá presentar semestralmente al Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, copia autógrafa de los acuerdos de franquicia celebrados conforme al modelo o formato registrado, en el periodo semestral correspondiente, y cuando haya facultado al adquirente a celebrar acuerdos de sub-franquicia; corresponderá a este último presentar la copia de los acuerdos correspondientes.

- D) En este capítulo, se mencionan las prácticas administrativas internas del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología.

E) El nuevo reglamento contiene un capítulo especial dedicado a actividades del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología, relacionadas con la promoción del desarrollo tecnológico del país. Asimismo, se manifiesta que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial promoverá activamente la modernización tecnológica de las empresas del país publicando información general que facilite a las mismas, la toma de decisiones en relación con la selección, contratación, adaptación o asimilación de tecnología y para profundizar sus esfuerzos en las áreas de innovación, investigación y desarrollo tecnológico.

Asimismo, se dispone que la SECOFI podrá celebrar convenios de cooperación, coordinación y concertación con instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, con objeto de fomentar la modernización tecnológica de las empresas nacionales.

Finalmente, se dispone que la Secretaría promoverá entre las empresas solicitantes de la inscripción de acuerdos, la aplicación voluntaria de recursos financieros y materiales hacia institutos o centros de investigación y desarrollo de tecnología para la industria establecida en el país, con el fin de fortalecer la tecnología de origen nacional y la vinculación entre las actividades industriales y de investigación.

Por otro lado, ya no se mencionan las facultades de la SECOFI para establecer o fijar condiciones para que proceda la inscripción de acuerdos. Hasta hace poco tiempo, además de las obligaciones y derechos que las partes establecían en los acuerdos, la autoridad fijaba diversas condiciones adicionales para acceder a inscribir tales acuerdos, debiendo las partes comprobar periódicamente su cumplimiento. La experiencia demostró que tales condiciones adicionales, frecuentemente tenían como resultado desvirtuar la voluntad de las partes establecida en los acuerdos y entorpecer el flujo de tecnologías a nuestro país.

F) En el reglamento, se mencionan las diversas causas de negativa de inscripción, que con las reformas, mejora la reglamentación, a apegar más a la realidad, la aplicación de los preceptos legales correspondientes por parte de la autoridad.

Asimismo, ya no se inscribirán los acuerdos que establezcan la obligación de ceder u otorgar la licencia para uso al proveedor de la tecnología, y las innovaciones, mejoras, etc. que se obtengan por el adquirente, salvo que éste en los casos de reciprocidad logre algún beneficio en el intercambio de información. Se considera que existe un beneficio para el adquirente, cuando se pacte un derecho de preferencia con el proveedor para que éste negocie las mejoras que eventualmente sean desarrolladas por el adquirente, en las mismas condiciones ofrecidas por terceros.

Por el contrario, no se inscribirán acuerdos cuando se impongan limitaciones a la investigación o al desarrollo tecnológico del adquirente.

Hay excepciones a lo relacionado con el párrafo anterior, cuando existen derechos de propiedad industrial o intelectual, es decir, patentes, marcas y derechos de autor; cuando se trate de acuerdos de franquicia; o cuando las mejoras o innovaciones desarrolladas por el adquirente resulten de elementos o conocimientos técnicos referidos expresamente en una cláusula de confidencialidad definida en el acuerdo.

El nuevo reglamento continúa considerando que no procederá la inscripción de un acuerdo, cuando se obligue al adquirente a comprar insumos de un origen determinado por el proveedor, durante la vigencia de éste, existiendo alternativas en los mercados nacionales e internacionales, pero se aclara que no se considera que se den estos supuestos en determinados acuerdos.

Asimismo, el reglamento dispone que no se inscribirán los acuerdos en que se prohíba o limite la exportación de los productos o servicios fabricados o prestados por el adquirente; sin embargo, también se mencionan los casos en que no se dan tales supuestos.

No procederá la inscripción de los acuerdos en que se prohíba el uso de tecnologías complementarias, exceptuándose únicamente de este precepto, los casos en que la introducción o uso de tecnología perjudique el prestigio o la imagen de una marca propiedad del proveedor y comprendida en los objetos del acuerdo, y cuando la limitación o prohibición tenga como finalidad evitar la propagación de información técnica, suministrada por el proveedor al adquirente con carácter confidencial, y que pueda difundirse indirectamente a terceros al contratar el adquirente con éstas otras tecnologías.

Al reglamentarse la causal de negativa de inscripción, consistente en la obligación a cargo del adquirente de vender a un cliente exclusivo los bienes que produzca de conformidad con el acuerdo, se excluye el caso en el que la obligación del adquirente se refiere a un determinado mercado de exportación y la comercialización a través del cliente exclusivo le resulte benéfica.

En el nuevo reglamento, se dispone que no procede la inscripción de acuerdos en que se limiten los volúmenes de producción o se impongan precios de venta o reventa para la producción nacional o las exportaciones del adquirente, excluyéndose los casos en que la tecnología suministrada esté protegida por un derecho de propiedad industrial o intelectual vigente a la fecha de terminación del acuerdo, o que exista una licencia exclusiva en favor del adquirente, en el caso de volúmenes mínimos de producción.

Igualmente, se mejora la reglamentación que establece que no procede la inscripción de acuerdos en que se obligue al adquirente a guardar en secreto la información técnica suministrada por el proveedor más allá de la terminación de la vigencia de los acuerdos, al excluirse de este supuesto los casos en que la propiedad intelectual o industrial vigente a la terminación del acuerdo; cuando el adquirente se obliga a guardar confidencialidad sobre conocimientos tecnológicos que no se agrupan dentro de las actividades que constituyen su objeto social; cuando el proveedor introduce mejoras sustanciales en la tecnología licenciada que incrementen la producción, calidad y competitividad del adquirente, redactándose convenio modificadorio al efecto, en cuyo caso se aceptará convenio de confidencialidad sobre estas mejoras cuando no exceda de 10 años a partir de la fecha del convenio; y cuando se compruebe el riesgo de perder ante terceros, vía divulgación, los conocimientos técnicos incluidos en una cláusula de confidencialidad expresamente definida en el acuerdo.

Asimismo, el nuevo reglamento excluye de los alcances del precepto, en el cual dispone que no procede la inscripción de acuerdos que no establezcan en forma expresa, que el proveedor asumirá la responsabilidad en caso de que se invadan derechos de propiedad industrial de terceros, en los casos en los que: el acuerdo sea gratuito; el proveedor exhiba copias de los títulos de propiedad industrial o intelectual registrados en el país que amparen la tecnología objeto del acuerdo; y cuando el proveedor se comprometa a compartir los costos de cualquier procedimiento judicial derivado de reclamaciones contra el adquirente por parte de terceros, obligándose

también a prestar su ayuda y participación y a proporcionar documentos para la defensa.

Por otro lado, no procede tampoco la inscripción de acuerdos cuando el proveedor no garantice la calidad y los resultados de la tecnología contratada.

En el nuevo reglamento, también se definen las condiciones bajo las cuales los oferentes nacionales de tecnología pueden oponerse a la inscripción de un acuerdo, en aquellos casos que su objeto sea la transferencia de tecnología proveniente del exterior cuando ésta se encuentra disponible en el país, y ellos se encuentran en posibilidad de proporcionarla en términos y condiciones similares a las del proveedor extranjero y ésta haya sido probada a escala industrial, y es esencialmente similar a la que constituye el objeto del acuerdo.

Se dejó libre de reglamentación, cuando no procede la inscripción de acuerdos, en lo supuestos en que la contraprestación no guarde relación con la tecnología adquirida o constituye un gravamen injustificado o excesivo para la economía o la empresa adquirente. Sin embargo, está sujeto a diversas excepciones.

Se establece que no procede la inscripción de un acuerdo, cuando se fijan términos excesivos de vigencia, que en ningún caso deben exceder de 10 años obligatorios para el adquirente. En el nuevo reglamento se dispone que se da este supuesto, cuando el derecho de propiedad industrial o intelectual objeto del acuerdo caduque antes de la fecha de terminación del acuerdo.

En el nuevo reglamento, se establece que el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología determinará las situaciones susceptibles de excepción, procediendo la inscripción de los acuerdos correspondientes.

Esta reglamentación de excepción permitirá la celebración de acuerdos en condiciones similares a las que rigen internacionalmente, lo que debe dar como resultado un flujo tecnológico de mejor calidad hacia nuestro país.

Este tipo de excepciones son aplicables también a los acuerdos de franquicia, con el requisito adicional de que la manifestación bajo protesta de decir verdad, relativa a los beneficios derivados de la celebración del acuerdo, la deberá realizar el proveedor, debiendo acreditar los beneficios resultantes en un lapso de tres años a partir de la fecha de inscripción del acuerdo.

Durante este lapso, el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología tendrá la facultad de solicitar la comprobación del avance que corresponda en el cumplimiento de la manifestación sobre los beneficios derivados de la celebración del acuerdo.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
DIRECCION DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS

LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS

D.O.F. del 30 de diciembre de 1977.

OBJETIVO Y FINALIDAD DE LA LEY: La presente Ley tiene por objeto principal, el control fiscal y el registro de vehéculos que se encuentren en territorio nacional.

Asimismo, menciona quien es la autoridad responsable de su aplicación, tanto a nivel federal como local.

A su vez, se determina cuales son las facultades que desempeña la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en relación con la industria automotriz.

Otra de las finalidades que persigue dicha ley, es la de distinguir la inscripción de vehéculos fabricados, ensamblados o acabados en el país y los que son de procedencia extranjera. A su vez, se hace un distingo entre aquellos que son de carácter definitivo, provisional o zonal; o que por el contrario, estén exentos de inscripción.

También se hace mención de aquellos vehéculos que son de importación temporal, así como de sus características en general y de la documentación que debe presentarse para su legal estancia en el país.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 27 fr. IV; 28; 71; 72; 73 fr. X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 117 fr. VI, VII y VIII; 118 y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) La autoridad encargada de su aplicación es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), junto con las unidades administrativas de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Marina, y las autoridades de los Estados, Municipios y del D.F.

Asimismo, le corresponde a la SHCP, previo acuerdo con las autoridades, determinar la naturaleza, cantidad y categoría de los vehículos, así como los requisitos necesarios para su importación, venta o traspaso. Igualmente, podrá comprobar la legal estancia en el país y la inscripción de los vehículos en el Registro así como el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Por otro lado, también podrá secuestrar los autos en caso de que no se haya cumplido alguno de los requisitos previstos.

- B) Si los vehículos son fabricados, ensamblados o acabados en el país, la inscripción será de origen NACIONAL, y se hará por una sola vez, teniendo un plazo de 30 días para hacerlo. Dicho plazo empezará a correr a partir de la fecha en que se terminan las unidades.

En cambio, si se destinan a ser enajenadas en las franjas fronterizas o zonas libres del país, su inscripción será PROVISIONAL, cuando se pague el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) con tasa reducida; y para que su inscripción sea de origen NACIONAL se deberá pagar la diferencia que marca la Ley ISAN, o cuando hayan transcurrido 2 años a partir de la fecha de adquisición, a elección del propietario.

- C) Los propietarios o poseedores de vehículos extranjeros, deberán inscribirlo en el Registro, antes que se concluya el despacho aduanero, y dar el aviso correspondiente, o de lo contrario, no se autorizará la entrega de dicho vehículo.

Los autos importados en franquicia, podrán inscribirse definitivamente cuando hayan pagado los impuestos de importación correspondientes; de no hacerlo, seguirán inscritos provisionalmente.

Por otro lado, la inscripción zonal es para aquellos automóviles importados, que permanecerán definitivamente en las franjas fronterizas y zonas libres del país.

D) Los propietarios de vehículos inscritos con carácter definitivo, provisional o zonal, o que hubieren iniciado el trámite correspondiente, tienen la obligación de dar dentro de los 15 días siguientes a la fecha de iniciación del trámite, los avisos de cualquier cambio que se realice, ya sea de propietario, domicilio o razón social de la sociedad, motor, robo, etc.

E) Por otro lado, están exentos de inscripción: 1. los vehículos importados temporalmente y 2. aquellos automóviles fabricados o ensamblados en el país para ser exportados.

F) En cuanto a la importación temporal, se refiere a la entrada de vehículos del extranjero al resto del país, por tiempo limitado, y son aquellos sujetos a inscripción zonal o provisional para franjas fronterizas. Se autorizará por plazo improrrogable de 3 meses dentro de un período de 12.

Las operaciones temporales deberán garantizarse mediante una fianza o depósito en efectivo. El monto será igual al total de los impuestos de importación del vehículo, para hacer efectivas las sanciones que pudieran imponerse.

Los extranjeros que se internen al país, podrán importar vehículos por igual plazo al que se les autorice, para permanecer en él. Si desean una prórroga, se podría ampliar por igual término.

Si por el contrario, se trata de nacionales que residan en el extranjero, podrán importar un vehículo por 6 meses improrrogables, durante cada período de 12 meses, mientras no establezca su residencia en territorio nacional.

Cuando haya reciprocidad entre países, se podrá autorizar la importación en franquicia de vehículos pertenecientes a:

1. Gobiernos extranjeros que mantengan relaciones diplomáticas con el Gobierno mexicano.
2. Embajadores extranjeros acreditados en el país.
3. Miembros del personal diplomático y consular extranjeros.

Esto se hace extensivo a funcionarios y empleados del servicio exterior mexicano, que hayan permanecido en el extranjero cuando menos 2 años continuos, en el desempeño de comisión oficial, así como los funcionarios mexicanos acreditados en los organismos internacionales en los que el gobierno mexicano participe.

La SHCP podrá autorizar la importación temporal de vehículos pertenecientes a organismos internacionales, a sus funcionarios y técnicos, por 6 meses prorrogables.

Asimismo, están exentos de garantizarse mediante fianza o depósito en efectivo, las personas mencionadas en párrafos anteriores. En cuanto a los transmigrantes, deberán garantizar el interés fiscal cuando importen 2 ó más vehículos.

Por otro lado, no podrán enajenar los vehículos importados e internados temporalmente, y sólo podrán ser conducidos por el titular del permiso o por un tercero, cuando aquellos se encuentren abordo; o de lo contrario, se deberá sacar un permiso especial para que otra persona conduzca.

Si se tratase de una persona moral, deberá indicarse el nombre de las personas que vayan a conducir dicho vehículo.

En caso de robo, recuperación y baja por destrucción de los vehículos o de los comprobantes, deberá darse aviso a la SHCP dentro de los 30 días siguientes. Hecho lo anterior, a los 30 días siguientes, o durante la vigencia del permiso, si comprende un período mayor que el indicado, deberá:

1. Retornar al extranjero o a la franja fronteriza o zona libre correspondiente, la totalidad de los restos del vehículo, o
2. Cubrir los impuestos y cumplir los requisitos a que está sujeta la importación definitiva.
3. Abandonar los restos en favor de la Hacienda Pública Federal.

Cumplido lo anterior, o transcurridos 3 meses a partir de la fecha de presentación del aviso en caso de robo, sin que éste se haya localizado, se cancelará la garantía.

Si no se cumplió ninguno de los requisitos anteriores, se considerará que el auto no retornó al extranjero, o a la zona libre, o a la franja fronteriza, según el caso; se hará efectiva la garantía y el vehículo pasará a ser propiedad de la Hacienda Pública Federal.

G) Para que la estancia de los vehículos sea legal y para acreditar la inscripción en el Registro, solamente serán válidos los comprobantes que expida la SHCP. Dichos comprobantes consisten en una certificación y en una calcomanía y, para los inscritos definitivamente, además se expedirá una placa metálica.

En caso de pérdida de los comprobantes, se podrán reponer si lo solicita el dueño del vehículo.

Tanto las solicitudes de inscripción en el Registro y las de reposición de documentos, tienen vigencia de 2 meses, prorrogables en tanto la autoridad resuelva sobre el procedimiento.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

D.O.F. del 31 de diciembre de 1979.

OBJETO Y FINALIDAD DE LA LEY: El objeto de la presente Ley, es regular mediante el cobro del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN), la cantidad de vehículos que se fabrican en México para el consumo nacional. Sin embargo, aquellos que se hayan producido para exportar definitivamente al extranjero, no pagarán dicho gravamen.

Asimismo, se mencionan las distintas formas de regular el pago del ISAN, según se trate de vehículos importados; o que se trate de autos que se enajenen solamente en las zonas fronterizas, o para distribución en el interior del país.

También hace mención sobre la manera en que debe llevarse la contabilidad, por aquellos contribuyentes que tengan establecimientos en 2 ó más entidades federativas.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 27 fr. IV; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Están obligados al pago del ISAN, las personas físicas y morales que.-

1. Enajenen automóviles nuevos de producción nacional.
2. Importen en definitiva al país, automóviles nuevos.

Se entiende por automóvil nuevo en este último caso, a los que corresponden al año modelo en que se efectúe la importación o, a los 3 años modelo inmediato anterior (a partir del 1 de enero de 1988 son 7 años).

B) En la presente Ley, se mencionan las diferentes tasas que se aplican a los automóviles, ya sean fabricados en México o importados, que tengan la misma marca, modelo, factor y tipo; aunque su nombre comercial sea diferente, o vehículos importados, cuyas características no coincidan con las nacionales.

El impuesto se calculará aplicando las tasas que se determinen conforme a lo establecido en esta Ley, al precio de enajenación del automóvil del fabricante al distribuidor, incluyendo el equipo opcional común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones.

C) Para los efectos de esta Ley, se entiende por enajenación, la incorporación del vehículo al activo fijo de las empresas fabricantes o ensambladoras, e inclusive, las distribuidoras autorizadas o los que tengan para su venta por más de un año, excepto cuando se trata de automóviles por los que se hubiere pagado el impuesto en cuestión.

Se entiende que los vehículos se incorporan al activo fijo de las empresas, cuando se utilicen para el desarrollo de las actividades del contribuyente.

Por otro lado, se enajena un automóvil al momento de:

1. Que se envíe al adquirente, o cuando se le entrega materialmente el automóvil.
2. Que se pague total o parcialmente el precio.
3. Que se expida el comprobante de la enajenación.
4. Al incorporar el activo fijo o al transcurrir el plazo de un año.

Los automóviles nuevos de fabricación nacional, de años modelo 1979 y anteriores, que se enajenen por primera vez dentro de la vigencia de esta Ley, causarán el impuesto conforme a las tasas que se determinen, considerando su factor y precio de

fabricación de la unidad austera, así como el monto diario del salario mínimo general de la zona económica correspondiente al D.F. del año anterior del año modelo de que se trate. Esas tasas se aplican al precio de fabricación de la unidad austera.

D) El ISAN no se pagará cuando los automóviles se exporten con carácter definitivo, en los términos de la legislación aduanera, ni cuando se hubiese causado el impuesto federal sobre ingresos mercantiles.

En el caso de importación, el ISAN deberá pagarse en la aduana mediante declaración, junto con el Impuesto General de Importación, aún cuando este último se difiera por estar en depósito fiscal en Almacenes Generales de Depósito.

Las empresas fabricantes, ensambladoras o distribuidoras de automóviles, en el documento que ampare la enajenación, no harán la separación expresa del ISAN, salvo que se enajenen en las franjas fronterizas del norte y del sur, o en las zonas libres; en los que se deberá indicar el monto de la diferencia que resulte entre el impuesto pagado y el que se causaría si la enajenación se efectuara en el resto del país, debiendo además indicar el factor respectivo y los datos que mediante reglas generales establezca la SHCP.

Las empresas fabricantes o ensambladoras, en el documento que ampare la enajenación a los distribuidores, señalarán el factor, la tasa y el monto del impuesto que corresponda a los automóviles.

En el caso de que las empresas mencionadas anteriormente, residan en la franja fronteriza de 20 kilómetros, paralela a la línea divisoria internacional del norte del país, o en las zonas libres de Baja California y parcial de Sonora y de Baja California Sur, que enajenen automóviles nuevos de producción nacional, a personas residentes en las citadas zonas, quedarán sujetas a inscripción provisional en el Registro Federal de Vehículos y, en el supuesto de que dentro de los 2 años siguientes a la fecha de su adquisición, el adquirente cambie su residencia fuera de las franjas, o enajene el vehículo a una persona no residente en dichas localidades, cubrirá la diferencia que resulte entre el impuesto pagado y el que se hubiera causado de haberse realizado la enajenación en el resto del país.

- E) En cuanto a la importación de automóviles, realizadas por distribuidoras autorizadas, por las fábricas o ensambladoras establecidas en el país, la SHCP podrá autorizar que el pago del impuesto se difiera hasta que se realice la enajenación al consumidor.**

Se considera importación, la que tenga el carácter de definitiva o de especial, en los términos de la legislación aduanera, salvo en los casos en que ya se hubiera pagado el ISAN.

- F) Cuando los contribuyentes tengan establecimientos en 2 ó más entidades federativas, deberán llevar los registros contables necesarios para informar a la SHCP en la declaración del ejercicio, de las ventas realizadas en cada lugar.**

Las empresas fabricantes o ensambladoras de automóviles, deberán presentar un aviso en las oficinas autorizadas informando del precio y demás características de las unidades austeras y de las básicas a más tardar 10 días antes de la fecha en que los automóviles del nuevo año modelo salgan a la venta. Cualquier modificación del precio o características, se harán por lo menos con 3 días de anticipación a la fecha en que vaya a iniciarse la venta.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

D.O.F. del 29 de diciembre de 1978.

OBJETIVO Y FINALIDAD DE LA LEY: La presente Ley está enfocada principalmente a todas las personas físicas y morales que realicen actividades de enajenación de bienes, presten servicios independientes, otorguen el uso o goce temporal de bienes o, importen bienes o servicios.

Asimismo, menciona la manera en que se debe pagar dicho impuesto, tanto en las zonas fronterizas como en el interior del país; así como aquellos bienes importados o exportados.

Debido al crecimiento económico del país y a los cambios que han provocado las nuevas políticas aplicadas por los últimos gobiernos, ha sido necesario a su vez, modificar las leyes relacionadas con los impuestos tributarios. Con esto, se trata de evitar evasiones por los contribuyentes, quienes causan daño al no cumplir con sus obligaciones, y por otro lado, ellos mismos se están privando del derecho a exigir lo que les corresponde.

Sin embargo, el Ejecutivo Federal otorga ciertos privilegios al permitir deducir el pago de dicho impuesto, al ser recuperable el mismo, según sea el caso.

También, hay casos en que se está exento del pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA), o en su defecto, existen diferentes tarifas arancelarias, según el tipo de actividad que realice el contribuyente.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D y XXIX-E; 89 fr. I; 117 fr. IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; 131 y 132.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Están obligados al pago del IVA las personas físicas y morales que en territorio nacional realicen las siguientes actividades.-

1. Enajenen bienes.
2. Presten servicios independientes.
3. Otorguen el uso o goce temporal de bienes.
4. Importen bienes y servicios.

Se agregará el 15 por ciento a los valores que señala la Ley.

B) El contribuyente trasladará dicho impuesto en forma expresa y por separado, a las personas que adquieran los bienes, los usen o gocen temporalmente, o reciban los servicios.

Se entiende por "traslado del impuesto", el cobro o cargo que el contribuyente debe hacer a dichas personas, de un monto equivalente al impuesto establecido en esta Ley.

C) Tratándose de las actividades realizadas, la entrega material de bienes o las prestaciones de servicios que se lleven a cabo en la zona fronteriza norte o sur, el impuesto se calculará aplicando la tasa del 6 por ciento a los valores señalados.

La tasa del 15 ó 20 por ciento, según sea el caso, en las fronteras mencionadas, si se trata de los siguientes actos o actividades, serán como sigue:

1. La enajenación e importación de los siguientes bienes:
 - a) Los señalados en el Artículo 2 de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.
 - b) Combustibles líquidos o gaseosos, aceites, grasas y lubricantes derivados de la petroquímica básica.
 - c) Vehículos sujetos a matrícula o regulación mexicana.

d) Inmuebles.

2. La prestación parcial en la franjas o zonas fronterizas, de los servicios independientes, así como:

a) Los estacionamientos de los vehículos.

b) Los personales independientes y los prestados por los agentes aduanales y de bienes inmuebles.

Se aplicará la tasa del 20 por ciento cuando:

1. Se enajenen o importen rines de magnesio y techos móviles para vehículos.

2. Se instalen techos móviles para vehículo.

D) El acreditamiento consiste en restar el impuesto "acreditable" de la cantidad que resulte de aplicar a los valores señalados en esta Ley, la tasa correspondiente según el caso.

El impuesto acreditable, es el monto equivalente al del IVA que hubiera sido trasladado al contribuyente y al propio arancel que él hubiese pagado con motivo de la importación de bienes o servicios en el mes, o en el ejercicio al que corresponda.

Para que el IVA sea acreditable, deberán reunirse los siguientes requisitos:

1. El impuesto trasladado al contribuyente correspondiente a los gastos efectuados con motivo de la importación, se podrá acreditar en la proporción a que equivale el impuesto pagado en la misma.

Tratándose de inversiones o gastos en periodos preoperativos, se podrá calcular su destino y acreditar el impuesto correspondiente a las actividades por las que vaya a estar obligado el pago del impuesto. Si de dicha estimación resulta diferencia del impuesto por error en el cálculo de gastos o inversión, que no exceda del 10 por ciento

del impuesto pagado, no se cobrarán recargos, siempre que el pago se efectúe espontáneamente.

2. Que haya sido trasladado expresamente al contribuyente y que conste por separado en los comprobantes.

El derecho al acreditamiento, es personal para los contribuyentes del IVA.

Para acreditar el IVA en la importación de bienes tangibles cuando se haya pagado la tasa del 6 por ciento, el contribuyente deberá comprobar que los bienes fueron utilizados o enajenados en las franjas o zonas fronterizas.

El impuesto se calculará por ejercicios fiscales.

- E) Los contribuyentes efectuarán pagos provisionales a más tardar el día 20 de cada uno de los meses del ejercicio, declarando en las oficinas autorizadas. Dicho pago, será la diferencia entre el impuesto correspondiente al total de las actividades realizadas en el mes de calendario anterior, excepto las importaciones de bienes tangibles y, las cantidades por las que proceda el acreditamiento.

El impuesto del ejercicio, deducidos los pagos provisionales mensuales, se pagarán mediante declaración que se presentará ante las oficinas autorizadas, dentro de los 3 meses siguientes al cierre del ejercicio. Deberán a su vez, proporcionar la información que soliciten de este impuesto, en las declaraciones del Impuesto Sobre la Renta.

Cuando en la declaración de pago provisional mensual resulte saldo a favor, el contribuyente podrá acreditarlo contra el impuesto a su cargo que le corresponde, en los meses siguientes, hasta agotarlo o solicitar su devolución, siempre que sea sobre el total del saldo a favor. Estos últimos, en la declaración mensual del ejercicio, no se podrán acreditar en declaraciones posteriores.

Si en la declaración del ejercicio del contribuyente, tuviera cantidad a su favor, podrá acreditarlas en declaraciones mensuales posteriores, o solicitar su devolución total. En éste último caso, no podrán acreditarse en declaraciones posteriores.

- F) Para calcular el IVA tratándose de importación de bienes tangibles, se utilizará el valor usado para los fines del impuesto general de importación, junto con el monto de éste último gravamen y de los demás que se tengan que pagar, con motivo de la importación.

El valor que se tomará en cuenta, tratándose de importaciones de bienes o servicios, será el que les correspondería en esta Ley por enajenación de bienes, uso o goce de bienes o prestación de servicios en territorio nacional, según sea el caso.

Respecto a la importación de bienes tangibles, el pago será provisional y junto con el impuesto general de importación, aún cuando el pago del segundo, difiera en virtud de encontrarse los bienes en depósito fiscal, en los Almacenes Generales de Depósito, sin que contra dicho pago se acepte el acreditamiento o compensación.

Asimismo, no podrán retirarse mercancías de la aduana o recinto fiscal o fiscalizado, sin que quede hecho el pago que corresponda conforme a esta Ley.

Las importaciones exentas del pago del IVA, son aquellas que no lleguen a consumarse, sean temporales o se destinen a transformación, elaboración o reparación; tengan el carácter de retorno de bienes exportados temporalmente, o sean objeto de tránsito o transbordo.

- G) Las empresas residentes en el país, calcularán el impuesto, aplicando la tasa del 20 por ciento al valor de la enajenación de bienes o prestaciones de servicios, cuando unos u otros se exporten.

Para los efectos de esta Ley, se considera exportación de bienes o servicios (en relación con la industria automotriz), lo siguiente:

1. La que tenga el carácter de definitiva, en los términos de la legislación aduanera.

2. El aprovechamiento en el extranjero de servicios prestados por residentes en el país por concepto de:

- a) Asistencia técnica, servicio técnico relacionado con ésta, e información relativa a experiencia industrial, comercial o científica.
- b) Operaciones de maquila para exportación, en los términos de la legislación aduanera.

Procederá el acreditamiento, cuando las empresas mexicanas exporten bienes tangibles para enajenar o para conceder su uso o goce en el extranjero.

La devolución se hará por el 10 por ciento del valor de los bienes o servicios exportados, hasta agotar el saldo pendiente de acreditar que existe en el mes de que se trate.

La devolución de bienes tangibles que se hayan exportado, procederá hasta que la exportación se consume, en los términos de la legislación aduanera.

En los demás casos, procederá hasta que sea exigible la contraprestación y en proporción a la misma.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR
AGREGADO

D.O.F. del 29 de febrero de 1984.

OBJETIVO Y FINALIDAD DEL REGLAMENTO: El principal objetivo es el que se precisen las disposiciones necesarias para facilitar a los contribuyentes, el cumplimiento de sus obligaciones y la exacta observancia de la Ley.

En particular, determina la manera en que se debe pagar el Impuesto sobre la Renta (IVA) en las zonas fronterizas; así como de acuerdos a la Ley aduanera, en relación con los bienes importados o exportados definitivamente.

En relación con la Industria Automotriz, trata la forma en que se debe pagar el impuesto de los vehículos usados adquiridos por personas físicas.

Igualmente, hace alusión a aquellos contribuyentes residentes en las zonas fronterizas o libres del país, y las diferentes actividades que desarrollan, todo lo cual se relaciona con la industria automotriz.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 27 fr. I, III y IV; 28; 32; 33; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D y XXIX-E; 92; 117 fr. IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Se considerarán residentes en las franjas fronterizas o en las zonas libres, a los contribuyentes con uno o varios establecimientos en dichos lugares, por lo que se refiere a los actos o actividades que realicen en tales lugares. Asimismo, se incluyen los comitentes u otras personas que realicen dichos actos o actividades en las zonas mencionadas, por conducto de

comisionistas o personas que actúen por cuenta ajena, con establecimientos en los citados lugares.

En lo que se relaciona con el aprovechamiento en territorio nacional de servicios prestados por no residentes en él, comprende tanto los prestados en el extranjero como los que se presten en el país.

- B) Para calcular el impuesto por enajenación de automóviles usados, adquiridos por personas físicas que no trasladen expresamente y por separado el impuesto, se considerará como el valor, el precio pactado restándole el de adquisición del bien en cuestión, excluyendo los gastos por reparación o mejoras realizadas en los mismos. El impuesto trasladado por dichas reparaciones podrá ser acreditable.

Al adquirir automóviles usados, se deberá pagar con cheque nominativo y conservar copia de la factura y demás documentos que contengan el nombre, domicilio y el registro federal de contribuyentes del enajenante (en su caso), la marca, tipo, año modelo, número de motor y el de serie de la carrocería.

El registro de aquellos bienes que hayan sido enajenados en territorio nacional, se establecerán en la Ley del Registro Federal de Vehículos.

- C) En cuanto a la introducción de bienes al país, el retorno a México de aquellos bienes tangibles definitivamente exportados, serán considerados así, cuando se efectúe en los términos del artículo 74 de la Ley Aduanera, el cual habla que una vez "efectuada la exportación definitiva de las mercancías, se autorizará su retorno al país sin el pago de los impuestos a la importación, siempre que no hayan sido objeto de modificaciones en el extranjero ni transcurrido más de un año desde su salida del territorio nacional".

"Cuando el retorno se deba a que las mercancías fueron rechazadas por alguna autoridad del país de destino o por el comprador extranjero en consideración a que resultaron defectuosas o de especificaciones distintas a las convenidas, se devolverán al interesado los impuestos a la exportación que hubiese pagado".

"En ambos casos, antes de autorizarse la entrega de las mercancías que retornan, se acreditará el reintegro de los beneficios fiscales que se hubieran recibido con motivo de la exportación".

D) Para determinar el incremento del valor agregado, tratándose de importación de bienes tangibles, se considerará el valor de las materias primas o mercancías de procedencia extranjera incorporadas en los productos, de conformidad con el artículo 93 de la Ley Aduanera, que a la letra dice: "La exportación temporal de mercancías para retornar al país después de haber destinado a un proceso de transformación, elaboración o reparación en el extranjero, se permitirá por el plazo que a juicio de la autoridad aduanera sea necesario para la realización del proceso respectivo, sin que pueda exceder del máximo establecido legalmente. No se autorizará la exportación temporal cuando dichos procesos puedan efectuarse en el país, a juicio de la autoridad competente".

"Por las materias primas o mercancías extranjeras incorporadas en el producto terminado, se pagará los impuestos a la importación correspondientes conforme a la clasificación arancelaria del citado producto terminado y cumplirán las formalidades de su despacho".

"Para calcular los mencionados impuestos se determinará el porcentaje que del valor del producto terminado corresponda al valor de la transformación, elaboración o reparación".

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

D.O.F. del 30 de diciembre de 1980.

OBJETIVOS Y FINALIDAD DE LA LEY: El principal objetivo de esta Ley, consiste en que tanto las personas físicas como morales, están obligadas al pago del Impuesto Sobre la Renta (ISR), respecto de sus ingresos en general, cualquiera que sea la ubicación de la fuente de riqueza de donde procedan.

En relación con la industria automotriz, el objeto de esta Ley está encaminada a enumerar las deducciones autorizadas que puedan llevar a cabo los contribuyentes que causen IVA o el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IESPS).

De lo anterior se deduce, que debido al crecimiento económico de nuestro país ya las nuevas necesidades que han surgido, ha sido necesario reformar la Ley, a efecto de poder cubrir las lagunas que antes existían y evitar así la enorme evasión de impuestos.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 71; 72; 89 fr. I; 117 fr. VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) En cuanto a las deducciones autorizadas en este título, deberá reunir los siguientes requisitos.-

ART. 24 FR. VII: Que cuando los pagos cuya deducción se pretenda se hagan a contribuyentes que causen el IVA o el IESPS, el impuesto que se trate, se traslade en forma expresa y por separado en la documentación comprobatoria.

FR. XX: Que tratándose de pagos por el uso o goce temporal de automóviles cuyo factor exceda de 9.0, sólo se deduzca el 70 por ciento de los mismos.

Los automóviles de los años modelo 1979 a 1982 inclusive, cuyo factor exceda de 9.0, son los que tienen motor V-8, a excepción de las marcas Fairmont, Mustang, Chevrolet, Malibú y Chevy Nova 2, 4 puertas y Station Wagon. Asimismo, en relación a vehículos de 1982 y 1984, se excluye al Fairmont y al Mustang.

ART. 25 FR. II: En el caso de automóviles, se pondrán deducir en la parte proporcional que corresponda al monto original de la inversión deducible.

FR. XXV: Las pérdidas derivadas de la enajenación de automóviles, sólo serán deducibles en la parte proporcional en que se haya podido deducir el monto original de la inversión.

ART. 46 FR. II: Las inversiones en automóviles solo serán deducibles cuando sea uno solo para la persona que lo necesite estrictamente para el desempeño de sus funciones, y siempre que tenga relación de trabajo con el contribuyente.

En el D.O.F. del 28 de diciembre de 1989, se adiciona: "En ningún caso serán deducibles las inversiones en automóviles importados diferentes a los de fabricación nacional o a sus equiparables, en los términos de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos".

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
DIRECCION DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS

LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE
VEHICULOS

D.O.F. del 30 de diciembre de 1980.

OBJETIVO Y FINALIDAD DE LA LEY: El principal objetivo de esta Ley, es señalar que todas las personas tanto físicas como morales, deben pagar anualmente el impuesto correspondiente, según se trate de tenedoras o usuarias de vehículos, ya sean nuevos, importados ocasionalmente, enajenados por personas físicas o morales; o de años modelo anterior al de aplicación de esta disposición. A su vez, menciona aquellos vehículos que están exentos de pago.

De lo anterior se puede deducir, que las personas ya sean físicas o morales que posean automóviles de lujo fabricados en el país o en el extranjero, en años recientes, deberán pagar un impuesto mucho mayor, que aquellos que tengan vehículos anteriores a 10 años de haber sido ensamblados.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 27 fr. I; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 117 fr. VI, VII y VIII; 118; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Los contribuyentes pagarán el impuesto por año de calendario, durante los 3 primeros meses, ante las oficinas autorizadas. Sin embargo, no tienen la obligación de presentar la solicitud de inscripción ni los avisos del Registro Federal de Contribuyentes.

Si por el contrario, se adquieren vehículos nuevos o importados, después de los primeros 3 meses del año, calcularán y entregarán el impuesto, en las oficinas autorizadas, a más tardar dentro de los 15 días siguientes a aquél en que se adquirió el automóvil.

B) Los importadores ocasionales, harán el pago en la aduana respectiva, al momento en que puedan disponer del vehículo en la misma, en el recinto fiscal o fiscalizado; y en el caso de importación temporal, al convertirse en definitiva.

C) Si las personas físicas o morales enajenan vehículos nuevos o importados al público, los asignen a su servicio o al de sus funcionarios o empleados, el impuesto se pagará a más tardar dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que esto se realice.

En caso de que su enajenación se realice en los últimos 3 meses del año, se pagará el 25 por ciento del impuesto por dicho año; cuando se venda como vehículo nuevo del año modelo o de fabricación del mismo año, se pagará el 15 por ciento del impuesto. Por otro lado, cuando se trate de vehículos importados, para su venta al público, cuando la enajenación se realice en los últimos 3 meses del año en que se hubiere internado al país, se pagará el 25 por ciento del impuesto por dicho año.

D) En el caso de vehículos de años modelo o de años de fabricación anterior al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el establecido, disminuyendo 10 por ciento por cada año de antigüedad del automóvil. En caso de que se desconozca la antigüedad, el impuesto se pagará normalmente.

E) Por otro lado, no pagarán el impuesto de tenencia o uso de vehículos, aquellos que tengan 10 años o más de antigüedad; los importados temporalmente, en los términos de la legislación aduanera y de la Ley del Registro Federal de Vehículos; los que sean de propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas; los que tengan placas del servicio público de transportes; los vehículos del gobierno federal o que prestan algún servicio; los que estén al servicio de embajadas y; los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los

comerciantes en el ramo automotriz, siempre que carezcan de placas de circulación.

Si en dado caso, un vehículo deja de estar en los supuestos anteriores, estará el usuario obligado a pagar el impuesto correspondiente dentro de los 15 días siguientes a partir de que tenga lugar el hecho.

SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
PROCURADURÍA FEDERAL DEL CONSUMIDOR

DECRETO QUE ADICIONA Y REGLAMENTA EL
ARTÍCULO 29 BIS DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN
AL CONSUMIDOR

D.O.F. del 7 de enero y del 7 de julio de 1982.

Los sistemas de comercialización, que consisten en la integración de grupos de consumidores que aportan periódicamente sumas de dinero para construir un fondo común, administrado por un tercero, con el fin de obtener determinados bienes y servicios, sólo podrán llevarse a cabo con la autorización de la Secretaría de Comercio, siempre y cuando se satisfagan ciertos requisitos.

Entre los sistemas alternativos de adjudicación, el sorteo deberá incluirse, de conformidad con la Secretaría de Gobernación.

Cuando autorice la Secretaría de Comercio, fijará el número de grupos con que podrá operar la empresa, y determinar los procedimientos sobre el manejo y supervisión de las aportaciones.

El presente sistema de comercialización, solamente podrá ser aplicado a los bienes mencionados en este artículo.

Dentro del plazo de tres meses siguientes al inicio de la vigencia de este Decreto, las personas que deseen seguir operando el sistema, deberán ajustarse a los términos del mismo, teniendo que presentar a la Secretaría de Comercio, las propuestas correspondientes. En el caso contrario, la misma Secretaría fijará las normas de liquidación de las operaciones iniciadas, respetando los derechos de los consumidores.

Las personas físicas o morales que operan con el sistema de comercialización, tienen 15 días hábiles, siguientes a la fecha de publicación para presentar a la Secretaría de Comercio, la información requerida, como sería el número de grupos que están operando, incluyendo fecha de constitución o si están en proceso de formarse; número de suscriptores, ya sean adjudicatarios o no, que no hayan saldado el precio del bien o servicio, especificando el número de aportaciones cubiertas y por pagar; el modelo contrario celebrado con los consumidores integrantes del grupo; y la demás información que se requiera.

Gracias al estudio detallado de las leyes y reglamentos que hemos realizado, se puede observar que la industria automotriz es un tema muy complejo, puesto que está íntimamente relacionado con distintas ramas, como se mencionó anteriormente.

De lo anterior, se deriva otro aspecto de igual o mayor importancia para su desarrollo, el cual consiste en el estudio de los Decretos y Acuerdos relacionados con el tema.

A continuación, se menciona de manera detallada, aquellos Decretos y Acuerdos que en mi opinión, tienen una mayor relevancia en el desarrollo de la industria automotriz en nuestro país.

La manera de ordenar tales normas, se realizó mencionando primero los Decretos y posteriormente, los Acuerdos en un orden cronológico. Asimismo, para facilitar su estudio, nos referiremos a su objetivo y finalidad, su base Constitucional y, por último, las disposiciones principales, agrupando las ideas en incisos.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO QUE REGULA LA IMPORTACION DE AUTOMOVILES Y CAMIONES A LA FRANJA FRONTERIZA Y ZONAS LIBRES DEL NORTE DEL PAIS

D.O.F. del 29 de enero de 1978.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: En el presente Decreto, se trata de integrar el mercado de unidades producidas en México, así como con la importación de automóviles usados. Lo anterior deberá ajustarse a la política de racionalización en el uso de combustible, que estableció el Gobierno Federal.

A su vez, el Decreto dicta las normas para la importación de los vehículos usados, así como los requisitos para ejercer la cuota de introducción al país.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I; 32; 33; 71; 72; 73 fr. X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Únicamente podrán importar vehículos usados, aquellas personas físicas o morales que residan en la frontera norte del país, la cual comprende una faja de 20 kms. paralela a la línea divisoria internacional, en las zonas libres del Estado de Baja California y parte de Sonora y de Baja California Sur.

Dichos automóviles, deberán ser propulsados con motor de gasolina y estarán destinados al transporte de hasta 10 pasajeros.

Una vez realizada la importación, no se les permite modificar el tipo original ni adaptarle motor de mayor cilindrada o diesel.

- B) La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), permitirá la importación de automóviles nuevos, de tipo de fabricación del año que transcurra o del siguiente a las regiones a que se hace mención, únicamente a las empresas de la industria terminal. Dichas importaciones serán con cargo al presupuesto de divisas de cada empresa.

Los vehículos mencionados en el párrafo anterior, deberán ser de marcas y tipos iguales a los fabricados en el país, aún cuando en el extranjero ostenten un nombre comercial diferente.

Para fines del presupuesto de divisas, las ventas de automóviles nuevos de fabricación nacional en dichas regiones, se considerarán como exportaciones.

- C) La importación de automóviles usados y nuevos, no estará sujeto al pago de impuestos de importación y, no podrán nacionalizarse. Asimismo, solo podrán importarse aquellos vehículos usados de marcas y tipos iguales a los producidos en México y que sean de 4 a 10 años anteriores al ejercicio automotriz que esté en curso, aún cuando en el extranjero tengan un nombre comercial diferente (Nota: en las reformas publicadas en D.O.F. el día 11 de diciembre de 1984, la antigüedad de los autos es de 15 años).

Por otro lado, prohíbe la circulación de los vehículos ya mencionados, en caso de no haberse cumplido con los requisitos, de lo contrario, el Registro Federal de Vehículos se verá en la necesidad de secuestrar la unidad, así como de suspender la cuota de importación asignada por la Secretaría de Comercio. En caso de reincidir, se cancelará el permiso junto con el registro, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan conforme a las demás leyes aplicables.

Las marcas y tipos de automóviles usados, de fabricación o modelo anterior de 6 años o más del ejercicio automotriz en curso, podrán ser aumentados con los que señale la SECOFI, previa opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

- D) Para que una persona física pueda obtener un permiso para importar automóviles, deberán comprobar ante la SECOFI, su residencia en la

franja fronteriza norte del país o zonas libres. Lo mismo sucederá con aquellas personas que adquieran su automóvil por medio de un comerciante.

- E) En cuanto a la lista de vehículos que se puedan importar, la determinará la Secretaría de Comercio, previa opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, y se dará a conocer dos meses antes del inicio del año modelo correspondiente. Asimismo, determinará anualmente la cuota total de importación de automóviles usados, para la franja fronteriza y zonas libres del norte del país, así como su distribución en dichas poblaciones. Para cumplir con lo anterior, la Comisión expedirá una fórmula que contenga la oferta nacional de automóviles, su concurrencia en la franja fronteriza y zonas libres del norte del país, el número de habitantes y la cuota histórica de cada población.

La Secretaría de Comercio, le informará a la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz cada tres meses sobre el ejercicio de la cuota global, el cual deberá estar clasificado por tipo de vehículo y marca.

La cuota de importación de automóviles usados que se autorice anualmente, decrecerá en lo que respecta a los motores de 8 cilindros. Asimismo, quedará prohibida su importación, a partir de noviembre de 1988 (Reforma publicada en el D.O.F. del 11 de diciembre de 1984).

DECRETO QUE DISPONE EL OTORGAMIENTO DE ESTIMULOS A LAS EXPORTACIONES DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS EN EL PAIS

D.O.F. del 7 de enero de 1980.

OBIETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: Con motivo de la entrada en vigor de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA), es preciso adecuar los estímulos fiscales para el fomento de las exportaciones. Es decir, que los exportadores tendrán derecho al acreditamiento o al devolución hasta del 10 por ciento del valor de la misma.

Asimismo, para garantizar el cumplimiento de los objetivos y metas que en materia de desarrollo económico nacional se han establecido, es necesario incrementar la exportación por las divisas que se generan, la mano de obra empleada en su producción y la eficiencia que a través de ella se logra en el aparato productivo.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I y IV; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Los exportadores de productos manufacturados en el país, con un contenido nacional mínimo del 30 por ciento, podrán obtener un estímulo equivalente a la carga fiscal indirecta que incida en el costo de los productos exportados y sus insumos.

A su vez, los exportadores podrán obtener la devolución de los impuestos de importación causados por los insumos incluidos en el producto exportado.

La Secretaría de Comercio fijará, por ramas o productos, el porcentaje de estímulo que corresponda.

B) Para determinar el porcentaje de contenido nacional, se tomarán en cuenta los elementos siguientes:

1. Valor del producto exportado, según el párrafo anterior, es decir, que el porcentaje de estímulo se aplicará el valor del producto "libre a bordo", en lugar de exportación o "costo, seguro y flete" si se utilizan, en este último caso, empresas nacionales de seguros y transporte.
2. Valor de los insumos importados, incorporados al producto exportado, calculado "costo, seguro y flete", aduana de importación.

El porcentaje de contenido nacional se obtendrá restando el valor de la fracción 2. al de la fracción 1. y dividiendo el resultado obtenido entre el valor de la primera fracción.

C) No se otorgarán los beneficios a que se refiere este Decreto cuando:

1. La exportación del producto se encuentre gravada en la Tarifa del Impuesto General de Exportación.
2. Se trate de productos internados al país para su reparación, acondicionamiento o transformación no sustancial.
3. Las solicitudes y sus comprobantes se presenten después de 90 días naturales de realizada la exportación.

D) La Secretaría de Comercio podrá dispensar el cumplimiento de los requisitos señalados en los artículos anteriores en aquellos casos en que, a su juicio, se contribuya sustancialmente a aumentar la exportación, abrir nuevos mercados, propiciar el consumo de materias primas nacionales o incrementar niveles de ocupación.

- E) Los interesados en obtener los estímulos señalados en este Decreto deberán presentar a la Secretaría de Comercio, la solicitud respectiva, en los términos del instructivo que expida, y proporcionar la información y otros documentos adicionales que se les requiera.

La Secretaría de Comercio, de resolver favorablemente la solicitud, comunicará su resolución a la de Hacienda y Crédito Público.

El estímulo se otorgará por medio de Certificados de Devolución de Impuestos que expedirá la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Tesorería de la Federación, y se utilizarán exclusivamente para el pago de impuestos federales no afectos a un fin específico.

Dichos certificados serán nominativos e intransferibles y los derechos que confieren prescribirán en cinco años, contados desde la fecha de su expedición.

- F) Las personas afectadas por las resoluciones que la Secretaría de Comercio dicte con fundamento en este Decreto y demás disposiciones derivadas de él, podrán solicitar, dentro del plazo de 15 días hábiles siguientes a su notificación, la reconsideración de dichas resoluciones, en los términos que establece la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica.

En caso de no recurrir dentro de dicho término, las resoluciones que se dicten al resolver el recurso o aquellas que lo tengan por no interpuesto, tendrán administrativamente el carácter de definitivas.

- G) Se faculta a las Secretarías de Comercio y Hacienda y Crédito Público para dictar, dentro de sus respectivas competencias, las disposiciones administrativas necesarias para la aplicación de este Decreto.

DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA LA CONCURRENCIA DE MANUFACTURAS NACIONALES A LA FRANJA FRONTERIZA DEL NORTE Y LAS ZONAS LIBRES DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA Y PARCIAL DE SONORA Y BAJA CALIFORNIA SUR

D.O.F. del 24 de noviembre de 1981.

OBJETIVO Y FINALIDAD DEL DECRETO: Entre los objetivos principales del Plan Global de Desarrollo y sus planes sectoriales, se encuentra el de la integración de las franjas fronterizas y de las zonas libres al aparato productivo del resto del país.

Dicha integración, representa la consolidación de un importante mercado para los productos nacionales, lo que permitirá un mejor aprovechamiento de la capacidad industrial instalada, así como la generación de nuevas inversiones y la creación de fuentes de trabajo.

Otro de los objetivos, consiste en garantizar su permanente abastecimiento, para lo cual, es necesario sustituir la importación de aquellos productos que a la fecha se autoriza su adquisición en el exterior para el exclusivo uso y/o consumo en las franjas fronterizas del norte del país y zonas libres.

Asimismo, trata la manera de aplicar los estímulos fiscales a aquellos comerciantes de nacionalidad mexicana, establecidos en las zonas mencionadas.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I y IV; 28; 32; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Podrán gozar del estímulo fiscal, los comerciantes de nacionalidad mexicana establecidos en la circunscripción territorial mencionada, que:

1. Gozen de franquicia o subsidios para la importación de artículos "gancho", o hubieran gozado de ellas durante los últimos tres años.
2. Gozen de exenciones autorizadas mediante disposiciones administrativas dictadas con fundamento en el Artículo 564 del Código Aduanero.
3. Enajenen manufacturas por las que se sustituyan importaciones, siempre que reúnan los requisitos que para tal efecto señalen conjuntamente las Secretarías de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y de Comercio.
4. Sean centros abastecedores con Declaratoria Particular, o que hubieran obtenido estímulos fiscales para su construcción o ampliación; o
5. Sean distribuidores autorizados de vehículos nuevos de producción nacional.

El estímulo fiscal consistirá en un crédito contra impuestos federales no destinados a un fin específico, equivalente al 10 por ciento del valor de adquisición de las manufacturas nacionales consignadas en la factura.

El estímulo se otorgará mediante Certificados de Promoción Fiscal, cuyo monto se calculará sobre el importe establecido en la factura comercial incluyendo los gastos por seguros y fletes, sin considerar los que se generan por impuestos, intereses, comisiones u otros relacionados con la adquisición.

Los interesados en obtener el estímulo fiscal, deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1. Ejercer el comercio en locales registrados para ello, en la circunscripción territorial anteriormente señalada.

2. Realizar sus ventas al público y, salvo en el caso de centros abastecedores al menudeo.
3. Adquirir manufacturas nacionales, como mínimo en los porcentajes señalados en las disposiciones que les conceden franquicias o subsidios respecto del Impuesto General de Importación.
4. Salvo en el caso de las zonas libres de Baja California y Parcial de Sonora y Baja California Sur, adquirir manufacturas nacionales por un monto superior al 50 por ciento del valor de las ventas del establecimiento cuando en las disposiciones que les concedan subsidios o franquicias respecto al Impuesto General de Importación no se señale otro porcentaje. Para los comerciantes establecidos en dichas zonas libres, las SHCP y de Comercio, señalarán conjuntamente el porcentaje de mercancías nacionales que deban ser adquiridas.
5. Adquirir las manufacturas nacionales a que se refieren las fracciones anteriores directamente del productor, o en su defecto, de comerciantes establecidos fuera de la circunscripción territorial señalada.

En ningún caso se considerarán para efectos del cumplimiento del requisito, las manufacturas adquiridas que hubieran sido elaboradas por industrias que se encuentren comprendidas dentro del régimen de maquila a que se refiere el Reglamento del Artículo 321 del Código Aduanero.

Los precios de venta de las manufacturas respecto de las cuales se hayan otorgado los estímulos fiscales, deberán reflejar los beneficios obtenidos.

6. Tratándose de centros comerciales, o abastecedores, contar con Declaratoria Particular, o haber obtenido estímulos fiscales para su construcción o ampliación.
7. Cumplir con sus obligaciones fiscales y las que les señalen las disposiciones conforme a las cuales gozan de franquicias o subsidios respecto del Impuesto General de Importación.

B) Las solicitudes para el otorgamiento del estímulo se presentarán por los interesados o representantes legales, ante las Delegaciones Regionales de Promoción Fiscal, de la SHCP en las formas autorizadas al efecto, debidamente requisitadas y acompañadas de los documentos que para tal

efecto se exijan, dentro de los primeros 15 días de los meses de enero, abril, julio y octubre, conjuntamente con las de otorgamiento de franquicias o subsidios respecto del impuesto general de importación, si también se solicitan éstos.

En caso de haber presentado los datos insuficientes, el solicitante tendrá 30 días hábiles para completarlos, a partir de la fecha de presentación, de lo contrario se le tendrá por desistido.

Dentro de los 60 días hábiles siguientes a la fecha de aceptación de la solicitud, se le entregarán los Certificados de Promoción Fiscal que correspondan y, en su caso, la asignación de cuotas para la importación de artículos "gancho", o en su defecto, comunicarán la negativa razonada, cancelando dicho documento, así como las franquicias o subsidios otorgadas.

La SHCP en caso de incumplimiento, liquidará las cantidades que se hubieren acreditado por el titular del Certificado y los créditos fiscales deberán pagarse dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que haya surtido efectos su notificación, y al vencimiento del plazo, sin haberse satisfecho, dicha Secretaría exigirá su pago conforme a lo dispuesto en el artículo 108 del Código Fiscal de la Federación.

La SHCP, de conformidad con lo señalado en los Artículos 83 y siguientes del Código Fiscal de la Federación, practicará las visitas domiciliarias, inspecciones, verificaciones y comprobaciones necesarias para cerciorarse del cumplimiento de las disposiciones de este Decreto, requiriendo los datos, informes o documentos relacionados con dicho cumplimiento.

Los beneficiarios de los estímulos fiscales que se concedan, pagarán por concepto de derechos de vigilancia una cuota equivalente al 4 por ciento sobre el monto del beneficio concedido.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL
DECRETO QUE ESTABLECE RENDIMIENTOS MINIMOS
DE COMBUSTIBLE PARA AUTOMOVILES

D.O.F. del 21 de diciembre de 1981.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: En el presente Decreto se establecen los niveles mínimos que se permiten, de rendimiento de combustible, para los automóviles nuevos de fabricación nacional que incorporan motores a gasolina y las bases para la incorporación de partes o componentes que mejoran dichos rendimientos, así como la diversificación de las fuentes de energía utilizados por ellos.

Asimismo, se señalan las fórmulas que deberán aplicarse a los automóviles fabricados en México en el año modelo de 1982, de acuerdo al peso vehicular, número de pasajeros y rendimiento combinado de combustible.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), previa opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, podrá modificar en forma ascendente los valores de la tabla que se utiliza para las ecuaciones, dependiendo de las nuevas tecnologías de la industria automotriz.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Las empresas de la industria automotriz terminal, anualmente deberán solicitar a la Dirección General de Industrias, de la Secretaría, la aprobación de su programa de certificación de rendimiento de combustible de sus modelos y del laboratorio donde se llevará a cabo con mínimo de tres meses de anticipación a la fecha de la venta al público de sus modelos.

Las pruebas de certificación correspondientes, se deberá realizar ante representantes de la Subdirección de la Industria Automotriz y del Transporte, de la Dirección General de Industrias. Asimismo, se llevarán a cabo vehículos con tren motriz que represente el modelo a producir, según las condiciones que establezca el presente Decreto y las normas oficiales vigentes.

El número de vehículos de certificación que deberán someterse a prueba, se determinará de acuerdo a los volúmenes proyectados de producción para consumo nacional del año modelo correspondiente. En caso de que estos vehículos tengan características similares al año modelo anterior, la Dirección General de Industrias, podrá hacer extensiva la aprobación obtenida en el año anterior.

Una vez realizados los requisitos anteriores, las ensambladoras presentarán a la Dirección, al cálculo de su promedio de rendimiento mínimo de combustible a obtener en el año modelo siguiente para poder obtener así, la autorización definitiva de fabricación de unidades.

Para el cálculo del Promedio de Rendimiento Mínimo de Combustible por Empresa (PREMCE), se deberán incluir los automóviles de producción nacional, destinados al mercado interno, incluyendo las fronteras y zonas libres del país.

La Secretaría podrá realizar pruebas de verificación de consumo de combustible a cualquier vehículo producido con menos de 50 kms. recorridos. Podrá haber una tolerancia hasta del 20 por ciento con respecto a los valores obtenidos en la certificación del modelo correspondiente.

- B) Las empresas ensambladoras, independientemente de su estructura de capital social y, previa resolución de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y de la Comisión, en su caso, la Secretaría podrá autorizarles la producción de nuevas líneas de automóviles, solamente cuando justifiquen de que el nuevo motor posea avances tecnológicos y, que el rendimiento combinado de combustible del nuevo modelo sea superior a 11,0 kms. por litro.

Las Secretarías de Comercio y Patrimonio y Fomento Industrial podrán autorizar a las empresas terminales en ensamble o importación de motores de gasolina durante un plazo determinado, cuando se cumplan los requisitos mencionados en el párrafo anterior y comprueban su justificación. Solamente se permitirá hasta un 25 por ciento del total del número de automóviles a producir para el mercado interno del año modelo.

Para efectos de lo anterior, las empresas compensarán el valor total de las importaciones que realicen con divisas netas generadas por exportación de motores, según las condiciones y modalidades que se determinen. Dichos motores importados, se considerarán como de fabricación nacional para efectos del grado de integración nacional de los automóviles.

- C) En cuanto a la incorporación de sistemas alternos de combustible colocados de origen a los vehículos, o como equipo accesorio, apegándose a las normas de calidad y seguridad establecidos por la Secretaría o a las especificaciones internacionales que la misma adopte, las ensambladoras deberán solicitar autorización a la Dirección General de Industrias.

Para calcular el PREMCE, las empresas autorizadas por la Secretaría, para la fabricación de automóviles eléctricos o para incorporar sistemas alternos de combustible, excepto diesel, podrán considerar el volumen de unidades a producir y su rendimiento de combustible expresado en poder calorífico, de acuerdo al equivalente a gasolina establecido por la Secretaría.

- D) Le corresponde a la SECOFI, previa opinión de la Comisión, autorizar la importación e incorporación de equipos o dispositivos que permitan obtener mayor rendimiento de combustible de los automóviles nuevos.

Previa autorización de la Secretaría, a su vez, las empresas de la industria terminal podrán producir vehículos de características especiales.

En cuanto a la incorporación de motores de ocho cilindros a los automóviles, quedó prohibida a partir del 1 de noviembre de 1984.

La Secretaría, tiene la facultad de prohibir a la industria terminal automotriz, la fabricación de modelos en caso de incumplimiento de los requisitos que se establecen de rendimientos mínimos de gasolina.

Por otro lado, la Dirección General de Industrias, es la autoridad facultada para vigilar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Decreto, y de imponer las sanciones correspondientes, previa autorización del interesado.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO POR EL QUE SE DECLARA COMPRENDIDAS
EN EL ARTICULO I DE LA LEY SOBRE ATRIBUCIONES
DEL EJECUTIVO FEDERAL EN MATERIA ECONOMICA
LAS MERCANCIAS QUE SE INDICAN

D.O.F. del 30 de diciembre de 1982.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: Uno de los objetivos del Ejecutivo Federal es, entre otros, combatir la inflación, reordenando la política de los precios, para proteger el poder adquisitivo de la población, sobre todo la de escasos recursos, así como seguir estimulando el desarrollo y la generación de empleos.

Para ello, el Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, expidió el presente Decreto, para fijar los precios de aquellos productos necesarios para la economía (y que se relacionan con la industria automotriz).

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I; 28; 71; 72; 73 fr. X, XXIX-D y XXIX-E; 89 fr. I; 92; y 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Para asegurar una producción y abasto suficientes, se planteó la necesidad de fijar el número de productos sujetos a precio oficial para no perder el control de los bienes de consumo generalizado y que estén subsidiados.

Asimismo, debe haber vigilancia por parte del Estado, para evitar violación a los precios ya establecidos.

B) Los artículos incluidos en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, y que se relacionan con la industria automotriz, son los siguientes:

1. PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS FUNDAMENTALES.-

» *Combustibles derivados del petróleo y del gas natural.*

1. Combustóleo
2. Gas natural
3. Gas licuado
4. Diesel
5. Turbosina
6. Kerosinas varias
7. Gasolinas varias

» *Productos de la industria siderúrgica*

1. Aceros especiales
2. Alambre
3. Ferroaleaciones
4. Hojalata
5. Lámina negra
6. Lámina galvanizada
7. Palanquilla
8. Perfiles livianos
9. Perfiles pesados
10. Plancha
11. Telas
12. Tubos con costura
13. Tubos sin costura

» *Artículos producidos por ramas importantes de la industria nacional*

1. Celulosa
2. Hojalata
3. Plástico
4. Otros materiales y sus aleaciones
5. Vidrio y cristal
6. Focos
7. Productos de la industria automotriz
 - a) Autobuses
 - b) Automóviles
 - c) Camiones

- d) Tractores agrícolas
- e) Tracto-camiones

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

D.O.F. del 15 de septiembre de 1983.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: Ha sido necesario adoptar algunas medidas para poder reorientar al sector automotriz, de acuerdo a las actuales circunstancias económicas y los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo.

Dicho Plan, le otorga una importancia prioritaria a la modernización del aparato productivo, recuperando las bases de crecimiento tanto económico como industrial, con el propósito de incluir este último dentro del comercio internacional y así fortalecer al país y, lograr una mayor competitividad.

Asimismo, el presente Decreto además de ratificar la existencia de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, crea la Comisión Consultiva del Sector Automotriz. La primera de ellas; es un organismo de carácter técnico en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y sus componentes, así como respecto de la importación y exportación de dichos bienes. A su vez, está integrada por los Subsecretarios de Hacienda y Crédito Público y de Inspección Fiscal y, los de Comercio Exterior y Fomento Industrial de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI).

La segunda, tiene como objeto promover según el Plan Nacional de Desarrollo, un sistema de planeación concertada entre la industria terminal, la de autopartes y los proveedores de materias primas, que permita llegar a compromisos mutuos que favorezcan un desarrollo más equilibrado del sector, e igualmente establece un canal de comunicación permanente entre las autoridades y el sector empresarial.

Esta Comisión está integrada por representantes de la industria terminal, de autopartes y de los distribuidores de vehículos, así como los funcionarios que designe la Comisión Intersecretarial.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) En primer lugar, es necesario transformar a la industria automotriz en un sector autosuficiente en divisas, para lo cual, la industria terminal deberá generarlas para poder importar y hacer otros pagos al exterior. El presente Decreto establece un presupuesto, mediante el cual a partir del año modelo 1984, los fabricantes de automóviles deberán operar sobre la base de un equilibrio en su balanza de pagos, incluyendo a las empresas de la industria de autopartes, las cuales son las proveedoras de equipo original.

Durante 1984 y 1985, las empresas terminales compensaron hasta el 20 por ciento de sus gastos de divisas, con exportaciones de productos NO automotrices, generando ventas adicionales al exterior. Por ejemplo, varias de las empresas automotrices, exportan papas o, en el caso de la Ford, exportan miel para poder traer divisas del exterior.

B) El Decreto modifica la política fiscal aplicada al sector automotriz eliminando subsidios, como el otorgado a la importación de materia prima y componentes automotrices. Igualmente, se prohíbe la introducción al país de automóviles nuevos a las franjas fronterizas y zonas libres y, se busca racionalizar la importación y comercialización de vehículos usados y refacciones, para poder sustituir los bienes fabricados en México.

Lo anterior se hizo con el fin de proteger a la industria nacional, evitando la importación de automóviles al país. Sin embargo, en muchos países permiten la

importación de vehículos para lograr que haya una competencia entre los fabricantes, tratándose de evitar la monopolización de dicha industria y fomentar la guerra de precios y calidad.

C) Otra medida tomada, es la de racionalizar en los próximos 4 años el número de líneas y modelos, con el fin de lograr la fabricación de vehículos a escalas internacionalmente competitivas. Para ello, la Secretaría de Fomento y Comercio Industrial (SECOFI), previa opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, sólo podrá autorizar la producción de hasta 3 líneas de coches para el año modelo 1984 (línea = automóviles que tengan la misma plataforma delantera y carrocería básica e igual tren motriz), sin que la producción total de modelos sea superior a siete (modelo = todas aquellas versiones de la carrocería básica de dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea).

Para los años modelo 1985 y 1986, sólo se producirán hasta dos líneas y cinco modelos. A partir de 1987, se podrá autorizar la producción de una sólo línea hasta con cinco modelos.

El Decreto autoriza líneas y modelos adicionales a los anteriores, siempre y cuando se demuestre que la fabricación, además de ser autosuficientes en divisas, se exporte más del 50 por ciento de la producción o su equivalente en material de ensamblé.

Lo anterior está basado en el hecho de que conforme a los pronósticos del mercado del automóvil en México para el resto de la década de los ochenta, no se justifica mantener las líneas y modelos que actualmente existe, sino que se pretende, que la industria terminal aumente gradualmente su volumen de producción por línea, hasta alcanzar un nivel de escala internacional. Ello permite la estandarización de partes y componentes automotrices y obtener los beneficios que ofrecen las economías de escala, a fin de consolidar la integración alcanzada en la producción de vehículos e incrementarla mediante una sustitución eficiente de importaciones, fortaleciendo así a la industria nacional de autopartes.

La meta es ir incrementando poco a poco el grado de integración nacional en los automóviles en un 10 por ciento y, en un 20 por ciento para camiones y autobuses. Sin embargo, durante el gobierno del Lic. Luis Echeverría, trató de implantarse la integración de partes automotrices, pero no llegó a suceder; después con el Lic. López Portillo, se intentó tomar medidas intermedias, compensando las importaciones con las exportaciones, con la condición de que aumentarían el grado de integración. Pero ésto motivó desconfianza, ya que se pensó que aumentarían los costos de producción, al no contar con la maquinaria necesaria ni con la tecnología apropiada, y como consecuencia acarrearía una disminución en las ventas. También se dudó en que ésto aliviaría la balanza de pagos, puesto que las partes que se fabricarían en el país, requerirían de inversiones costosas.

D) Es necesario establecer políticas y mecanismos de precios, con el fin de que la calidad y el valor de los vehículos alcancen y mantengan niveles competitivos con los internacionales, procurando beneficiar al consumidor nacional y atender las necesidades de reinversión en la industria. Lo anterior, sin embargo, no podrá lograrse, hasta que el gobierno no reduzca las altas tasas de impuestos aplicados a la industria en cuestión.

E) De la producción total de automóviles del año modelo 1984, un mínimo del 20 por ciento deberán ser unidades austeras. A partir de 1985, se establece un mínimo del 25 por ciento con el propósito de que pueda establecerse un determinado modelo de automóvil popular o austero en beneficio del público consumidor. La SECOFI determinará las piezas y equipo que sean opcionales de lujo, las cuales serán de fabricación nacional.

F) Asimismo, se debe contar con un sistema de transporte y una oferta de vehículos más acorde a las necesidades del país, para lo cual se necesita fomentar el desarrollo tecnológico y la producción de unidades de interés social. Sin embargo, debido a que esta industria se encuentra en manos de compañías transnacionales, se ubica en una posición de desventaja, puesto que son ellas las que toman las decisiones y las que tienen la tecnología y, por lo mismo, las que aplican las normas a su favor, sin tomar en cuenta las necesidades de la población.

Otra medida, es la prohibición de incorporar motores de 8 cilindros en los automóviles a partir de noviembre de 1984; debido a la racionalización del consumo de gasolina impuesta por la política sobre el uso de energéticos, así como la de disminuir la contaminación ambiental.

DECRETO QUE AUTORIZA, PREVIO EL PAGO DE IMPUESTOS Y RECARGOS, LA INSCRIPCIÓN DEFINITIVA DE AUTOMOVILES Y CAMIONES QUE FUERON IMPORTADOS NUEVOS Y EN FRANQUICIA A LA FRANJA FRONTERIZA NORTE O A LAS ZONAS LIBRES DEL PAIS

D.O.F. del 25 de septiembre de 1985.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: En relación con los propietarios de automóviles importados nuevos a las citadas franjas y zonas, con solicitar la nacionalización de sus vehículos, una vez transcurrido un término de cinco años, contados a partir de la fecha de importación de esos automotores, previo pago del 40 por ciento de los impuestos de importación correspondientes.

Asimismo, se concedió a los particulares un plazo perentorio de noventa días siguientes al término de los cinco años de haber importado el vehículo, para solicitar la nacionalización.

Un número significativo de propietario de este tipo de vehículos, no solicitaron en el citado plazo la nacionalización de los mismos y han planteado a las autoridades hacendarias la conveniencia de autorizar su registro definitivo, previo pago del 40 por ciento de los impuestos de importación, por considerar que en esas condiciones no se afectará el interés público ni el legítimo de ningún tercero.

Por tanto, la nacionalización de los vehículos de que se trata, no afecta el interés económico de la Industria Automotriz nacional, por tratarse de automóviles importados, con fundamento en el Decreto del 29 de junio de 1978.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículo 5; 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Los propietarios legítimos poseedores de automóviles o camiones que, con base en el Decreto Presidencial del 29 de junio de 1978, fueron importados nuevos y en franquicia a la franja fronteriza norte y en las zonas libres, y en relación con los cuales, haya vencido el plazo previsto por el citado Decreto para iniciar el trámite de nacionalización sin que ésta se hubiese realizado, podrán obtener la inscripción definitiva en el Registro Federal de Vehículos, previo pago del 40 por ciento de los impuestos de importación y de los recargos que se hubiesen generado, computados a partir del día siguiente a aquél en que hubiese vencido el mencionado plazo.

Por lo tanto, son objeto de nacionalización, únicamente los automóviles que se importaron nuevos durante la vigencia del Decreto citado en el párrafo anterior.

- B) Para obtener la nacionalización, el interesado deberá presentar su solicitud, ante el Administrador de la Aduana que sea competente, en un plazo de 3 meses contados a partir de la fecha de entrada en vigor de éste Acuerdo, y éste, una vez integrado, remitirá el expediente a la Dirección General de Aduanas, la que otorgará la inscripción definitiva del automóvil de que se trate, si se satisfacen los requisitos por él mismo señalados.

**DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS PARA LA
INDUSTRIA DE LAS FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS
LIBRES DEL PAIS, ASI COMO EL MUNICIPIO DE
TAPACHULA, CHIS.**

D.O.F. del 14 de febrero de 1986.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: El impulso de la industrialización de las franjas fronterizas y zonas libres, ha contribuido al desarrollo económico, y en consecuencia, al aumento del número de empleos y a la utilización de los recursos materiales y financieros disponibles. De ahí la importancia de expedir este Decreto, para fomentar y apoyar dicha circunscripción territorial.

Otro objetivo del Decreto, es la de la intención del Gobierno Federal de descentralizar la toma de decisiones y de trámites, así como de simplificar los procedimientos administrativos.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 26; 27 fr. I y IV; 28; 32; 33; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Podrán gozar de los estímulos fiscales y facilidades administrativas que establece este Decreto, las personas físicas o morales de nacionalidad mexicana establecidas o que se establezcan en las franjas fronterizas y zonas libres del país, así como en el municipio de Tapachula, Chiapas; siempre y cuando realicen las actividades contenidas en el "Acuerdo que Establece las Actividades Industriales Prioritarias para el Otorgamiento de Estímulos Fiscales", así como el Decreto que aprueba el "Programa para el Desarrollo Integral de la Industria Mediana y Pequeña".
- B) Tanto la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) como la de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), podrán otorgar a los sujetos a que se refiere el párrafo anterior, permisos de importación cuando así

se requiera y franquicia o subsidio al Impuesto General de Importación que causen las materias primas, partes y piezas de ensamble y demás insumos o materiales auxiliares que se requieran en los procesos industriales.

Dichos sujetos, que realicen inversiones que tengan por objeto desarrollar una nueva actividad industrial prioritaria en las franjas fronterizas y zonas libres de la zona denominada "Resto del País", podrán obtener un subsidio hasta del 100 por ciento del Impuesto General de Importación que cause la introducción al país de la maquinaria y equipo necesarios para realizar dicha actividad industrial.

Los plazos para disfrutar de los beneficios contemplados en este Decreto, podrán ser hasta por 10 años a partir de la expedición de la resolución particular correspondiente.

Tratándose del subsidio, la SECOFI expedirá el dictamen correspondiente en un plazo que no excederá de 30 días hábiles contados a partir de la fecha en que se acepte la solicitud debidamente requisitada.

C) Quienes obtengan los estímulos fiscales y facilidades administrativas a que se refiere este Decreto, podrán vender las mercancías que se produzcan, en cualquier parte del territorio nacional sin necesidad de permisos de reexpedición, con excepción de lo establecido en el siguiente párrafo, siempre y cuando tengan una integración nacional base costo directo cuando mucho veinte puntos porcentuales abajo del grado de integración nacional de la industria interior. El porcentaje de integración está determinado por la SECOFI, con base en la integración nacional que tengan productos similares fabricados en el interior del país.

Las reexpediciones al interior del país de mercancías fabricadas en la zonas libres por empresas que se acojan al presente Decreto se harán de conformidad con lo establecido en la fracción III del artículo 112 de la Ley Aduanera, lo cual dice a la letra: "Las materias primas o mercancías extranjeras que forman parte integrante de un producto transformado, elaborado o reparado por medio de procedimientos de carácter industrial de una zona libre, siempre que se llenen los siguientes requisitos:

a) Que el artículo transformado, elaborado o reparado no sea producido por industrias nacionales del resto del país,

b) Que la industria nacional del resto del país no lo produzca en cantidad suficiente para satisfacer la demanda de la República".

D) Se entiende por "costo directo de fabricación", las sumas de los siguientes factores: mano de obra, materias primas, partes, combustibles y lubricantes, energía eléctrica y depreciación.

E) Los sujetos mencionados en el primer inciso de las Disposiciones Principales, deberán reunir los siguientes requisitos:

1. Ser inversionista mexicano en los términos de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera y las Resoluciones Generales de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras,

2. No ser sujeto de exenciones, reducciones, estímulos o beneficios con carga a impuestos estatales o municipales, o con carga a la participación estatal que corresponda.

3. Cumplir con las obligaciones fiscales que les corresponda por las actividades que realicen.

4. No enajenar ni utilizar las mercancías importadas al amparo de este Decreto para fines distintos a los previstos del mismo.

5. Declarar bajo protesta de decir verdad que los datos, informes y documentos que se proporcionan en la solicitud correspondiente son ciertos, y por tanto se hacen responsables de los efectos jurídicos que de ellos se deriven.

En caso de haber modificaciones, "las Secretarías", podrán conjuntamente otorgar la autorización respectiva.

F) Si los beneficiarios no cumplen con las obligaciones, o dejan de satisfacer los requisitos, perderán el disfrute al estímulo de que se trate y se procederá a la cancelación del mismo.

La SHCP, tomará las medidas conducentes para cobrar al beneficiario los impuestos indebidamente acreditados y recargos correspondientes, en los términos que establece el Código Fiscal de la Federación, sin perjuicio de imponerle las multas que legalmente procedan.

DECRETO QUE ESTABLECE ESTIMULOS FISCALES PARA FOMENTAR LA INVESTIGACION, EL DESARROLLO Y LA COMERCIALIZACION DE TECNOLOGIA NACIONAL

D.O.F. del 11 de agosto de 1987.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: Entre los objetivos que persigue el presente Decreto, se encuentra el de impulsar el proceso de investigación científica y desarrollo tecnológico aplicado en las instituciones del sistema de educación superior y organismos dedicados a estas actividades, siempre y cuando estén vinculados al desarrollo de la planta productiva nacional.

Asimismo, trata de promover la creación y desarrollo de empresas dedicadas exclusivamente al campo de la investigación y desarrollo tecnológico, asistencia, adaptación y asesoría en la asimilación de tecnología y de diseño de ingeniería básica.

Por otro lado, fortalecer la infraestructura tecnológica del sector productivo nacional, a través del impulso en la ejecución de proyectos específicos de investigación y desarrollo tecnológico.

Por último, inducir en el sector productivo, la adquisición de tecnología y servicios técnicos nacionales buscando un mayor enlace entre aquél y las instituciones de educación superior, los centros de investigación y desarrollo tecnológico y las firmas de ingeniería básica y consultoría.

Por tanto, la finalidad que persigue este Decreto es el de promover el desarrollo tecnológico nacional para avanzar en el cambio estructural y propiciar la reconversión de la planta industrial, a fin de aumentar su productividad y competencia, generar productos y procesos apropiados a los requerimientos del país, disminuir la dependencia del exterior y estar en mejores condiciones de aprovechar la gradual apertura de la economía.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5; 25; 26; 27 fr. I y IV; 28; 32; 71; 72; 73 fr. XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 117 fr. I y VIII y 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) En el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, publicado el 26 de noviembre de 1980, se crea el Registro Nacional de Instituciones Científicas y Tecnológicas, en el que deberán inscribirse todas las instituciones nacionales de educación superior e investigación científica, que realicen actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico.

El funcionamiento y control de este Registro queda a cargo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

La constancia de inscripción en este Registro será requisito indispensable para obtener los estímulos, ayudas y facilidades que concede el Gobierno Federal a la investigación y desarrollo tecnológico.

La constancia de Registro, fue con objeto de que se "registren" todas las personas físicas o morales dedicadas exclusivamente a las actividades de investigación y desarrollo tecnológico, asistencia técnica, adaptación y asimilación de tecnología y a la producción de ingeniería básica.

El funcionamiento y control del Registro, queda a cargo de la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.

Sin embargo, el Registro Nacional de Instituciones Científicas y Tecnológicas, fue suprimido en el presente Decreto.

B) Las instituciones científicas y tecnológicas podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento del monto de la inversión que realicen en la adquisición

de maquinaria y equipo, exclusivamente relacionado con la ejecución de actividades de investigación y desarrollo tecnológico.

Cuando no exista fabricación nacional de los bienes señalados en el párrafo anterior, así como de los materiales necesarios para el desarrollo de proyectos específicos de investigación tecnológica los interesados podrán, en el caso de la maquinaria y equipo, optar por un subsidio hasta el total del 100 por ciento de la cuota ad-valorem señalada en la Tarifa del Impuesto General de Importación, sin incluir los impuestos destinados a fines específicos; para el caso de los materiales, este beneficio será adicional.

Las empresas tecnológicas que realicen inversiones relacionadas exclusivamente con la ejecución de actividades de investigación y desarrollo tecnológico, podrán obtener los siguientes estímulos:

1. Crédito fiscal contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento del monto de la inversión por adquisición de maquinaria y equipo.
2. Crédito fiscal contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento del monto de la inversión en la construcción de edificios e instalaciones auxiliares donde realicen sus actividades, siempre y cuando dicha inversión se complemente con las inversiones a que se refiere la fracción anterior. Por sí solas, estas obras no serán objeto de estímulo.

Las empresas productivas nacionales que como parte de sus actividades realicen en México las de investigación, asimilación y desarrollo tecnológico relacionadas y para ser aplicadas a su actividad productiva, y que lleven a cabo inversiones directamente vinculadas con la ejecución de un proyecto de investigación y desarrollo tecnológico autorizado por la dependencia competente, podrán obtener los siguientes estímulos fiscales:

1. Crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento que representen los gastos de investigación.

Para los fines de esta fracción, el monto del estímulo a otorgar durante el ejercicio fiscal en que la empresa realice los gastos no podrá exceder del equivalente al 1 por

ciento de los ingresos que obtenga en este ejercicio, lo cual lo comprobará oportunamente con la declaración de ingresos correspondiente. Este tratamiento se aplicará en su caso, para cada uno de los proyectos de investigación y desarrollo tecnológico que hayan sido autorizados, sin que puedan ser beneficiados simultáneamente por este concepto más de 4 proyectos en ejecución.

2. Crédito fiscal contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento del monto de la inversión por adquisición de maquinaria y equipo. Por sí solas estas inversiones no son objeto de beneficio.
3. Crédito fiscal contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 20 por ciento del monto de la inversión en la construcción de edificios e instalaciones auxiliares donde realicen sus actividades, siempre y cuando dicha inversión se complemente con las inversiones a que se refiere la fracción anterior. Por sí solas, estas obras no serán objeto de estímulo.

Cuando las empresas caracterizadas como pequeña industria o microindustria sean las que realicen las inversiones señaladas en este Artículo, el estímulo será de 30 por ciento.

Las empresas productivas nacionales que realicen inversiones beneficiables previstas en este Decreto y que constituyan un fideicomiso, podrán obtener estímulos fiscales, siempre que reúnan los requisitos necesarios. Asimismo, las empresas deberán tener el carácter de fideicomitentes a la vez que de fideicomisarias y deberán entregar al fideicomiso durante el siguiente ejercicio fiscal al que reciba el estímulo, una aportación adicional mínima equivalente al importe del propio beneficio.

Las personas físicas o morales que para la realización de sus propias actividades contraten directamente los servicios de investigación y desarrollo tecnológico, de asistencia tecnológica, de adaptación y asesoría en asimilación de tecnología y de Ingeniería básica, podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 15 por ciento del precio que se pague por la prestación de dichos servicios, excluyendo gastos relacionados con la contratación de los servicios. Cuando sean microindustrias o pequeñas industrias las que contraten los citados servicios, el estímulo será del 20 por ciento. Dicho beneficio

sólo se otorgará hasta por 5 años, mismos que podrán prorrogarse por 2 años más si a juicio de la SECOFI existen las condiciones que así lo ameriten.

Tratándose de contratos que se celebren entre empresas de un mismo grupo industrial para tener derecho al estímulo fiscal, deberán comprobar fehacientemente que quien proporciona los servicios efectivamente los lleva a cabo y que están directamente relacionados con la actividad preponderante del contratante.

Las personas físicas o morales que para la realización de sus propias actividades adquieran tecnología mexicana desarrollada en el país, podrán obtener un crédito contra impuestos federales, no destinados a un fin específico, equivalente al 15 por ciento del precio pactado en el contrato de compra-venta, siempre y cuando éste último haya sido inscrito en el Registro Nacional de Transferencia de Tecnología. No serán objeto de este beneficio las adquisiciones de marcas, las licencias que concedan únicamente el derecho al uso o explotación de las mismas, la concesión o autorización de uso de nombres comerciales, ni los sistemas operativos integrados a equipos de cómputo. Cuando la citada tecnología sea adquirida por microindustrias o pequeñas, el estímulo será del 20 por ciento.

Tratándose de contratos de compra-venta que se celebren entre empresas de un mismo grupo industrial, para tener derecho al estímulo fiscal las empresas que realicen la venta de tecnología, deberán comprobar fehacientemente que han sido producidas por ellas, que en el proceso de desarrollo de la tecnología objeto del contrato no ha resultado beneficiada con base en este Decreto y que dicha tecnología está directamente relacionada con la actividad del adquirente.

C) Para los fines de este Decreto, serán consideradas como inversiones beneficiables, la maquinaria y equipo y la construcción de edificios e instalaciones auxiliares que formen parte del activo fijo de la empresa, o en su caso, de la Institución, de conformidad con el Artículo 42 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, que estén directamente vinculadas con la realización de las actividades de investigación y desarrollo tecnológico. Para determinar su monto, se procederá conforme a las bases que se señalan en las Reglas de Aplicación de este Decreto.

Se considerarán como gastos de investigación beneficiables los siguientes:

1. El pago de sueldos y salarios del personal de nacionalidad mexicana o inmigrados, vinculado directa y exclusivamente con la ejecución del proyecto de investigación o desarrollo tecnológico. En el caso de los fideicomisos, se considerarán los honorarios pagados por la contratación de servicios vinculados directamente con la ejecución del proyecto de investigación y desarrollo tecnológico.
2. La adquisición de materiales e instrumentos que sean utilizados directamente en la realización de las actividades comprendidas en dicho proyecto.
3. Los que se hagan para cubrir el costo de cursos o seminarios celebrados en el país o en el extranjero, del personal o nacionalidad mexicana o inmigrado, directamente vinculado con el proyecto.
4. El pago a bancos nacionales de información especializada, por servicios de consultoría necesarios para la realización del proyecto de investigación autorizado.
5. El diseño y construcción de prototipos y plantas piloto por personas nacionales o inmigrados.

Las Reglas de Aplicación de este Decreto, señalarán de manera específica los requisitos y condiciones que deberán reunir los solicitantes en la presentación de los gastos a que se refiere el presente Artículo. Para determinar el monto de los gastos de investigación beneficiables, se considerarán exclusivamente los realizados a partir de la autorización del proyecto de investigación y desarrollo tecnológico.

D) Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Comercio y Fomento Industrial podrán conjuntamente declarar de oficio, o previa solicitud de parte, debidamente fundada conforme a las Reglas de Aplicación de este Decreto, mediante Declaratorias Generales, los campos, tipos y actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico que se desee promover en forma adicional, a través de los estímulos fiscales correspondientes conforme al interés nacional, escuchando para ello la opinión del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Las Declaratorias Generales citadas en el párrafo anterior, se referirán en forma general e impersonal a la clase de actividad, sector, rama o subrama que comprenda, dependiendo de los objetivos que se persigan y además deberán contener los criterios de temporalidad y los porcentajes de los estímulos fiscales a conceder. Asimismo, señalarán los requisitos y condiciones que deberán cumplir los beneficiarios que se acojan a dichas Declaratorias y la dependencia ante la cual se presentarán las solicitudes de estímulos fiscales. Las Declaratorias Generales se publicarán en el Diario Oficial de la Federación, a efecto de que se otorguen los beneficios correspondientes.

E) Para tener derecho a los estímulos fiscales, los interesados deberán presentar el respectivo Proyecto de Investigación y Desarrollo Tecnológico, entendido éste como la declaración de la empresa, expresada por escrito en la que se precisan los compromisos, obligaciones y acciones específicas que llevará a cabo, para la investigación, asimilación o desarrollo tecnológico y, recabar su autorización conforme a cualquiera de las siguientes modalidades:

1. De la SECOFI cuando las empresas solicitantes estén dedicadas a actividades industriales prioritarias, o bien a otras actividades de transformación, en los términos de las Declaraciones Generales a que se hace mención anteriormente.
2. De la SHCP en los demás casos en que las Declaratorias Generales así los señalen.

Dichos proyectos, deberán contener un programa anual calendarizado por meses, en el que se especifiquen los gastos de cada uno de los conceptos involucrados en el mismo.

Dentro del ámbito de su competencia, ambas Secretarías deberán emitir, en cada caso, la autorización a que se refiere este Artículo, dentro de los 60 días hábiles siguientes contados a partir de la fecha de presentación del proyecto de investigación y desarrollo tecnológico.

Para poder obtener los estímulos fiscales previstos en este Decreto, los interesados deberán satisfacer los siguientes requisitos:

1. Ser inversionista mexicano conforme a la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.
2. Presentar en su caso, las constancias de inscripción en los Registros Nacionales de Transferencia de Tecnología, de Instituciones Científicas y Tecnológicas y de Empresas Tecnológicas.
3. Presentar en su caso, contrato de fideicomiso debidamente registrado, en el que deberá constatar la aportación de todas las empresas fideicomitentes que constituyan el fondo objeto del fideicomiso, así como el propósito del mismo.
4. En el caso de empresas productivas nacionales, éstas deberán contener un proyecto de investigación autorizado por la Dependencia que corresponda.
5. En el caso de empresas productivas nacionales, deberán demostrar que cuentan con un departamento o área de investigación y desarrollo tecnológico específico al interior de la organización de la empresa, salvo cuando se trate de empresas caracterizadas como microindustria o pequeña industria.
6. Cumplir con las obligaciones fiscales que les corresponda.

Los estímulos fiscales establecidos en este Decreto, se otorgarán mediante Certificados de Promoción Fiscal, que son los documentos en que se hace constar el derecho de su titular para acreditar su importe contra cualquier impuesto federal a su cargo, exceptuándose los impuestos destinados a un fin específico.

El derecho consignado en los Certificados tendrá una vigencia de cinco años contados a partir de la fecha de su expedición, y su ejercicio estará condicionado al cumplimiento de los requisitos previstos en el presente Decreto.

Las solicitudes para obtener los estímulos se presentarán en las formas que al efecto se autoricen, debidamente requisitadas y suscritas por los interesados o sus representantes legales, asentando los datos e informes que en ellas se requieran, acompañadas por los datos documentos que en cada caso se señalen, conforme a los plazos y términos que indiquen las Reglas de Aplicación.

Sólo se aceptarán para su trámite las solicitudes presentadas en tiempo y en los términos referidos, por lo que de existir alguna omisión o si los datos, informes o documentos proporcionados fueran insuficientes, las Secretarías requerirán al interesado que los complete dentro de un término que no excederá de 30 días hábiles, previéndose que de no proporcionarlos oportunamente, se le tendrá por desistido de su solicitud.

F) En relación con los bienes de activo fijo a que se refiere el presente Decreto, los beneficiarios de los estímulos fiscales deberán por un periodo no inferior a los cinco años siguientes a la fecha de expedición del Certificado de Promoción Fiscal, o a la autorización del subsidio:

1. Destinarlos de manera exclusiva al desarrollo de actividades de investigación científica y desarrollo tecnológico.
2. No transmitir su propiedad, salvo por herencia o por fusión de sociedades, cuando la sociedad que subsista o la que resulte de la fusión, continúe realizando la actividad que dió lugar al otorgamiento del beneficio y cumpla con los requisitos establecidos en este Decreto y sus Reglas de Aplicación.
3. No conceder en ningún caso, su uso o goce temporal a terceros, independientemente de la forma jurídica que al efecto se utilice.
4. Utilizarlos exclusivamente en la ubicación que para tal efecto se hubiera señalado en su solicitud.

Si en el transcurso del plazo mencionado, los beneficiarios demuestran la necesidad de efectuar una modificación en alguno de dichos requisitos, la SHCP, previa opinión de la SECOFI en su caso, podrá exceptuar del cumplimiento de algunos de ellos, si el interesado demuestra a satisfacción no poder cumplirlo.

Si el beneficiario no cumple con las obligaciones que le impone este Decreto o deja de satisfacer los requisitos y condiciones que constituyen los supuestos de su otorgamiento y disfrute, perderá el derecho al estímulo de que se trate y se procederá a la cancelación del Certificado de Promoción Fiscal.

La SHCP determinará el crédito fiscal correspondiente y tomará las medidas conducentes para cobrar al beneficiario los impuestos indebidamente acreditados y recargos correspondientes en los términos que establece el Código Fiscal de la Federación, sin perjuicio de imponerles las multas que legalmente procedan.

Los beneficiarios de los estímulos previstos en este Decreto, quedarán obligados a proporcionar la información que les inquieran la SHCP o la de Comercio y Fomento Industrial, dentro del plazo que para tal efecto les señalen. Asimismo, en los casos de solicitudes que hubieren sido resueltas por la SECOFI, darán al personal de dicha Secretaría las facilidades necesarias para que efectúen la inspección y vigilancia relacionadas con la aplicación de este Decreto, sin perjuicio de las facultades que competen a la SHCP.

No podrán ser acumulables, los estímulos fiscales que otorga este Decreto, con otro estímulo, ni darán lugar a devolución o compensación de impuestos que hubieren pagado los beneficiarios.

Los titulares de los Certificados de Promoción Fiscal deberán informar anualmente a la SHCP, los montos acreditados por concepto de estímulos y el impuesto federal con el que se lleven a cabo los acreditamientos durante la vigencia de dichos certificados, en las formas que para tal efecto se les proporcionen.

Los beneficiarios pagarán por concepto de derechos de vigilancia, una cuota equivalente al 4 por ciento del estímulo fiscal que señale la resolución respectiva, conforme a la Ley Federal de Derechos y en los términos de las Reglas de Aplicación de este Decreto.

DECRETO QUE OTORGA EXENCIONES A LOS AUTOMOVILES COMPACTOS DE CONSUMO POPULAR

D.O.F. del 2 de agosto de 1989.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: En relación con el Plan Nacional de Desarrollo, dentro del Acuerdo Nacional para la Recuperación Económica con Estabilidad de Precios, establece que el control de la inflación es condición necesaria para avanzar de manera sostenida en los propósitos del desarrollo y para proteger y fortalecer el poder adquisitivo de la población.

Por otro lado, la producción y venta de vehículos a niveles de precios por debajo de los actuales, fortalecen el Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico, Por ello, es necesario fortalecer la industria para que pueda operar a escalas de producción eficientes y en condiciones de calidad y precios adecuados.

En la actualidad, el automóvil representa, en muchos casos, una necesidad de transporte común, un instrumento de trabajo y hasta un medio de traslado a centros y lugares de recreación de la población. Pero, debido a los altos costos de los vehículos, están fuera del alcance de la mayoría de los consumidores nacionales, por lo que su acceso se reduce a algunos estratos de la población.

Es indispensable promover y apoyar la disponibilidad en el mercado nacional de automóviles que, por sus características de economía de operación y precio reducido, sean accesibles a consumidores de menores niveles de ingreso. Asimismo, existe la necesidad de ofrecer a la población un automóvil compacto de consumo popular y para lograrlo, se requiere la acción conjunta del sector industrial y público, el primero reduciendo sus márgenes de utilidad en la venta del mismo y el segundo, apoyando esta política mediante el otorgamiento de exenciones al pago de los impuestos sobre automóviles nuevos y en general de importación sobre las partes y componentes en su fabricación.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX-D, XXIX-E ; 89 fr. I; 92; 117 fr. VIII y 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Se exime del pago del impuesto sobre automóviles nuevos, a los contribuyentes que enajenen los vehículos de producción nacional a que se refiere este Decreto, cuyo precio de venta al distribuidor, no sea superior a \$11'880,000.00.

Asimismo, se exime del pago del impuesto general de importación a las mercancías que sean partes y componentes automotrices importadas por los fabricantes para ser incorporadas en los automóviles a que se refiere este Decreto.

Tales exenciones, mencionadas anteriormente, serán aplicables a los automóviles compactos de consumo popular, entendiéndose por ellos, los que se enajenen al público a un precio que, incluido el impuesto al valor agregado, no exceda de \$13'800,000.00 y cumplan además, con los siguientes requisitos:

1. Que su motor sea de fabricación nacional.
2. Que funcione o pueda adaptarse para funcionar con gasolina de bajo contenido de plomo, de la cual se tenga disponibilidad y autorización de uso en México.
3. Que posea una capacidad para transportar hasta cinco pasajeros, de acuerdo con el método establecido por la Norma Internacional para medición de volumen interior SEA-J1100, y
4. Que satisfaga lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto que establece rendimientos mínimos de combustible para automóviles, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 1981, con los requisitos de seguridad vehicular y con las especificaciones que señalan las normas técnicas establecidas por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para los automóviles nuevos.

El precio de enajenación al público consumidor, podrá actualizarse con la autorización de la SECOFI, tomando en cuenta la variación del salario mínimo en el Distrito Federal.

B) Para gozar de los beneficios establecidos en este Decreto, los fabricantes que estén en condiciones de producir los automóviles con las características precisadas en el inciso anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar registradas ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
2. Producir un número no inferior a 40,000 unidades por año, del automóvil correspondiente, conforme al programa autorizado.
3. Que la producción se ajuste a un presupuesto de divisas equilibrado y al grado de integración nacional que para año-modelo determine la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

C) Por otro lado, los fabricantes interesados deberán obtener de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), la aprobación del programa de producción de este tipo de automóviles, en el cual también acordarán cumplir con los siguientes compromisos:

1. Garantizar el suministro, la asistencia tecnológica y el aprovisionamiento de componentes por un período de 5 años después de cada año-modelo.
2. La incorporación de equipo anticontaminante en los términos de las disposiciones legales en la materia; y
3. Un programa de financiamiento por parte de sus distribuidores, en el que sólo se repercuta al público el costo real, sin utilidades de alguna otra especie.

La SECOFI aprobará el programa correspondiente a los fabricantes que demuestren ante ella, cumplir con los requisitos y asumir los compromisos previstos en este Decreto.

En los casos de incumplimiento, no se aprobarán nuevos programas de producción en los términos del Artículo anterior.

D) La producción de este tipo de automóviles, estará sujeta al Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de septiembre de 1983, y a las disposiciones aplicables al sector automotriz.

E) Cuando se deje de cumplir con alguno de los requisitos o condiciones a que se refiere el presente Decreto, no se continuarán disfrutando los beneficios aquí establecidos, sin perjuicio de que, en su caso, conforme a las disposiciones legales aplicables.

**DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA
SECTORIAL DE MEDIANO PLAZO DENOMINADO
"PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION
INDUSTRIAL Y DEL COMERCIO EXTERIOR 1990-1994"**

D.O.F. del 23 de enero de 1990.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos asigna al Estado la responsabilidad de organizar un sistema nacional de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 establece los objetivos, estrategias y prioridades para el desarrollo integral del país, señalando a los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, la responsabilidad de elaborar los programas sectoriales de mediano plazo que permitan definir claramente los principios básicos de las políticas sectoriales y coadyuvan a la ejecución del Plan.

La Ley de Planeación promueve y garantiza la participación democrática de los diversos grupos sociales en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y los Programas Sectoriales, habiéndose establecido para ello los foros de consulta popular.

En la elaboración del Programam Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994 participaron las dependencias de la Administración Pública Federal involucradas, así como, representantes de los sectores social y privado.

En congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, el Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994 establece cuatro grandes objetivos: propiciar el crecimiento de la industria nacional mediante el fortalecimiento de un sector exportador con altos niveles de competitividad; fijar las bases para un desarrollo industrial más equilibrado y que permita la adecuada utilización de los recursos productivos; promover y defender los intereses

comerciales de México en el exterior y fomentar la creación de empleos más productivos.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5, 25; 26; 27 fr. I; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Dicho Programa es de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública Federal en el ámbito de sus respectivas atribuciones y, conforme a las disposiciones legales aplicables, será igualmente obligatorio para las entidades de la Administración Pública Federal.
- B) La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial será la encargada de promover, coordinar y concertar acciones con los sectores social, público y privado para el cumplimiento y ejecución del Programa.

**DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA
SECTORIAL DE MEDIANO PLAZO DENOMINADO
"PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DEL
ABASTO 1990-1994"**

D.O.F. del 23 de enero de 1990.

OBJETO Y FINALIDAD DEL DECRETO: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos asigna al Estado la responsabilidad de organizar un sistema nacional de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 establece los objetivos, estrategias y prioridades para el desarrollo integral del país, señalando a los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, la responsabilidad de elaborar los programas sectoriales de mediano plazo que permitan definir claramente los principios básicos de las políticas sectoriales y coadyuven a la ejecución del Plan.

La Ley de Planeación promueve y garantiza la participación democrática de los diversos grupos sociales en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y los Programas Sectoriales, habiéndose establecido para ello los foros de consulta popular.

En la elaboración del Programa Nacional de Modernización del Abasto 1990-1994 participaron las dependencias de la Administración Pública Federal involucradas, así como, representantes de los sectores social y privado.

En congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, el Programa Nacional de Modernización del Abasto 1990-1994 establece cuatro grandes objetivos: garantizar el abasto suficiente para satisfacer las necesidades de la población particularmente de productos básicos; asignar subsidios en beneficio directo de la población de menores ingresos; contribuir a la estabilidad de precios a través de políticas que propicien la libre concurrencia, y promover la oferta de bienes y

servicios con niveles de calidad y precio que permitan su adquisición y eleven las condiciones de vida de los mexicanos.

El fortalecimiento de la política de estabilidad de precios y la atención de las demandas prioritarias de bienestar social requieren de un sistema de abasto y de prácticas comerciales modernas y eficaces.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5, 25; 26; 27 fr. 1; 28; 71; 72; 73 fr. X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E; 89 fr. 1; 92; 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Dicho programa es de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública Federal en el ámbito de sus respectivas aprobaciones y, conforme a las disposiciones legales aplicables, será igualmente obligatorio para las entidades de la Administración Pública Federal.

- B) La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial será la encargada de promover, coordinar y concertar acciones con los sectores social, público y privado para el cumplimiento y ejecución del Programa.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

ACUERDO QUE PERMITE LA INTERNACION DE VEHICULOS RESIDENTES DE FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS LIBRES AL RESTO DEL PAIS, CON GARANTIA DEL INTERES FISCAL A TRAVES DEL SECUESTRO ADMINISTRATIVO

D.O.F. del 5 de noviembre de 1982.

OBIETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: Su principal objetivo, está enfocado a aquellas personas que residen en las zonas fronterizas y libres del país, y cuyo interés es el de internarse al resto del territorio nacional con sus vehículos.

Asimismo, se menciona la manera y los requisitos en que lo anterior pueda lograrse, sin perjudicar a persona alguna ni al vehículo en cuestión.

De lo anterior se deduce, que la finalidad es la de controlar la entrada de vehículos al resto del territorio nacional, ya que por lo general, se trata de automóviles de procedencia extranjera.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 73 fr. IX y X; 89 fr. I; 92; 117 fr. IV, V, VI y VII; 118 fr. I y 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Los residentes de las franjas y zonas libres del país que deseen internarse al resto del territorio nacional con sus vehículos, podrán garantizar el interés fiscal por medio de secuestro administrativo de la unidad, o mediante fianza.

Si el interesado opta por el secuestro administrativo, deberá acreditar su residencia, así como la legítima propiedad de la unidad y, dejar en depósito la factura correspondiente en la Oficina del Registro Federal de Vehículos del lugar.

En este supuesto, el interesado tendrá el carácter de depositario del vehículo secuestrado.

B) Al retornar el vehículo dentro del plazo autorizado, se levantará el secuestro y se devolverá la factura al interesado.

C) Durante cada ejercicio fiscal, el interesado podrá disponer de 90 días para viajes múltiples.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

ACUERDO QUE FIJA LAS BASES MINIMAS DE CONTRATACION ENTRE EMPRESAS DISTRIBUIDORAS Y CONSUMIDORES PARA LA COMPRAVENTA DE VEHICULOS AUTOMOTORES

D.O.F. del 20 de diciembre de 1982.

OBJETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: Son frecuentes las quejas de los consumidores en contra de las empresas distribuidoras de vehículos, debido a la violación de precios preestablecidos en los contratos o pedidos y, por falta de cumplimiento en los plazos de entrega de las unidades. Para lo cual, se expidió el presente Acuerdo para tratar de evitar los abusos que afectan al consumidor.

Asimismo, se establece un acuerdo entre los consumidores y la empresa distribuidora, así como las obligaciones de ésta.

Por otro lado, se establecen los derechos del consumidor al momento de firmar el contrato de compraventa con la compañía distribuidora.

Por tanto, lo que se pretende con este Acuerdo, es proteger al consumidor, ofreciéndole ciertas garantías para que pueda disfrutar de los derechos que por ley le corresponden.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 27 fr. IV; 28; 73 fr. X; 89 fr. I y 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Cualquier acuerdo que haya entre consumidores y empresas distribuidoras para la compraventa de vehículos, y que los pagos sean totales o parciales, deberá celebrarse un contrato en el que se incluirán las características y especificaciones de la unidad, precio total desglosado

en sus diferentes conceptos, las condiciones de pago y su fecha de entrega. En caso de no especificar esto último, se entenderá que se realizará a los 30 días naturales siguientes a la firma del contrato, a más tardar.

Si por el contrario, la unidad que desea el comprador está en existencia, al contrato se le deberá agregar el número de motor y de serie, el equipo opcional con que cuenta, o la que se haya requerido.

En caso de no tener la unidad, se asentará en el contrato.

B) En caso de negativa de venta, la distribuidora deberá justificar las razones ante la autoridad competente, quien resolverá lo que proceda.

C) Si el comprador da un anticipo por el vehículo y la empresa distribuidora no suscribe el contrato respectivo, tiene la obligación de entregar dicha unidad dentro de un plazo de 30 días naturales, contados a partir de la fecha de dicho pago y conforme al precio que ésta haya tenido en dicha época, siempre y cuando el consumidor pague la cantidad faltante. Si en el recibo no se precisan las características, la empresa deberá entregar cualquier otro automóvil que elija entre los que distribuye.

Cuando la distribuidora reciba una unidad para entregar, deberá notificárselo al consumidor, quien tendrá un plazo de 10 días naturales para ejercer sus derechos. En caso contrario, se tendrá por rescindido el contrato y se le devolverá su dinero.

Si por el contrario, la distribuidora no puede cumplir con el contrato, el consumidor podrá ampliar el plazo o rescindir el contrato. En este último caso, la empresa tendrá que devolver las cantidades pagadas, junto con los intereses que se hayan generado a la fecha.

En cambio, si la empresa por causas imputables a ella no entrega la unidad pactada, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), previa audiencia de las partes, dictará las medidas necesarias relativas al cumplimiento de lo pactado.

El procedimiento se inicia con la queja del consumidor ante la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO).

D) Si el consumidor no liquida totalmente el precio del vehículo y éste se incrementa dentro del plazo convenido, tiene la opción de rescindir el contrato o de pagar la diferencia, en la proporción que resulte sobre la parte insoluta.

En cambio, si se liquidó totalmente el precio de la unidad, se respetará el precio.

E) La empresa distribuidora que haya hecho la venta, tendrá la obligación de cumplir con la garantía pactada, prestándole servicio en sus talleres al vehículo.

F) Los contratos deberán ser aprobados por la PROFECO y, las sanciones se aplicarán en base a la Ley Federal de Protección al Consumidor.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
ACUERDO QUE DETERMINA EL DESTINO DE LOS
VEHICULOS QUE HAYAN PASADO A PROPIEDAD DEL
FISCO FEDERAL

D.O.F. del 14 de julio de 1983.

OBJETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: El principal objetivo consiste en regular el destino a que están sujetos los vehículos, dependiendo de su tipo, es decir, si son de lujo, deportivos, para uso estatal o municipal y en su caso qué tratamiento deberá realizarse a efecto de que las autoridades correspondientes eviten abusos en relación con su venta o remate.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 73 fr. XXIX; 89 fr. I; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 123 fr. XXXI; y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) El destino que se le dará a los automóviles de lujo, ya sean similares o no a aquellos de fabricación nacional, serán cedidos a la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), para que sean usados por el personal diplomático mexicano, acreditado en el extranjero.

En cuanto a los automóviles deportivos, las Secretarías de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Programación y Presupuesto (SPP) y de la Contraloría de la Federación, diseñarán un mecanismo para que sean vendidos en el extranjero. Los ingresos obtenidos por dicha venta, serán depositados en la Tesorería de la Federación.

Por el contrario, en el caso de aquellos automóviles que sean destinados para patrullas, deberán pintarse de color "azul policía" y cederlos a los Estados y Municipios de recursos modestos, para que sean utilizados como vehículos de la policía, según disponga la Secretaría de Gobernación.

- B) En lo que se refiere a los vehículos no mencionados anteriormente y cuyo uso no sea el adecuado para las dependencias oficiales y no se puedan vender en el extranjero, se ordena continuar con el procedimiento de remate, el cual deberá hacerse en la zona fronteriza y para uso de los residentes de la misma zona, para poder así evitar la escasez que ahí se presenta de automóviles baratos.
- C) Conciérne al Subsecretario de Inspección Fiscal, ceder o vender los vehículos que hayan pasado a propiedad del Fisco Federal a las dependencias y entidades oficiales (Secretaría de Relaciones Exteriores, Instituto Mexicano del Seguro Social, Dirección General de Aduanas, Secretaría de Comunicaciones y Transportes o Secretaría de Turismo), así como vender en el extranjero dichos automóviles cuando proceda, o nombrar representantes para que lo hagan en su nombre.

La adquisición de los vehículos por las entidades oficiales anteriormente señaladas, estarán fuera del comercio durante su vida útil y servirán para el servicio público.

**ACUERDO QUE PROHIBE LA IMPORTACION DEFINITIVA
DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES CONSIDERADOS
COMO DE LUJO, LOS DEPORTIVOS Y LOS
DENOMINADOS VAN, QUE SEAN DISTINTOS A LOS DE
PRODUCCION NACIONAL**

D.O.F. del 29 de marzo de 1984

OBJETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: Se tiene conocimiento que existen numerosos vehículos de procedencia extranjera, catalogados como de lujo, cuyos propietarios o poseedores no han cumplido los requisitos y obligaciones que permitan su estancia legal en el país.

La permanencia de esta situación perjudica el interés público, por lo que es necesario que dichos vehículos sean retornados al extranjero en un plazo perentorio.

Debido a lo anterior, la sociedad mexicana se opone a autorizar la importación de esta clase de vehículos que sólo podrían realizar personas de alta capacidad económica, lo cual no beneficia en lo absoluto al interés general de la Nación.

Por ello, la importancia del presente Acuerdo, que prohíbe la importación definitiva de aquellos vehículos distintos a los de producción nacional, puesto que además de provocar diferencias sociales, perjudica a la industria automotriz y por ende, a la economía de la Nación.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5, 25; 26; 28; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. 1; 92; 117 fr. I, IV, V, VI, VII y VIII; 118 fr. I y 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

- A) Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y de Comercio y de Fomento Industrial (SECOFI), se abstendrán de autorizar el despacho aduanero, importación definitiva y, en su caso, registro de los vehículos.

Asimismo, la SHCP sólo permitirá la terminación del despacho aduanero de los vehículos, cuando la comprobación de su arribo a la Aduana y la obtención del respectivo permiso previo de la SECOFI por parte del interesado se hubiere efectuado con anterioridad a la vigencia del mismo.

B) A los propietarios o poseedores de dichos vehículos, se les concede un plazo de 30 días naturales contados a partir de la vigencia de este Acuerdo, para que sean retornados al extranjero.

C) Quedan exceptuados de lo dispuesto en este Acuerdo, los vehículos que se importen con franquicia.

ACUERDO POR EL QUE SE OTORGA SUBSIDIO A LAS INVERSIONES NUEVAS EN FAVOR DE LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

D.O.F. del 1 de abril de 1985

OBJETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: Está enfocado primordialmente, a aquellas industrias automotrices que realicen nuevas inversiones para el establecimiento de plantas destinadas a la fabricación de nuevos productos que contribuyan a incrementar el grado de integración nacional de los vehículos y, en su caso, el volumen de exportaciones del sector.

Asimismo, se mencionan los requisitos que deberán llevarse a cabo para poder gozar del subsidio establecido en este Acuerdo, así como las obligaciones del beneficiario.

Por otro lado, se establece que los beneficios que otorga este Acuerdo, no podrán ser acumulables con ningún otro estímulo fiscal, ni generarán créditos en efectivo a cargo del Erario Federal, ni por tanto darán lugar a devolución o compensación de impuestos que pagaren o hubieren pagado los beneficiarios.

De lo anterior se deduce, que la finalidad del Acuerdo, consiste en motivar y apoyar a la industria automotriz, para que logre ser cada vez más competitiva a nivel internacional, y al mismo tiempo pueda impulsar la generación de divisas por medio de las exportaciones y mejorar así la economía nacional a través de la generación de empleos.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5, 25; 26; 27 fr. IV; 28; 71; 72; 73 fr. IX, X, XXIX, XXIX-D, XXIX-E y XXIX-F; 89 fr. I; 92; 123 fr. XXXI y 131.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Se concede un subsidio hasta por el 100 por ciento de la cuota ad-valorem señalada en la tarifa del Impuesto General de Importación que causen la maquinaria y equipo nuevos que no se fabriquen en el país, directamente relacionados con el proceso productivo, destinados a nuevas inversiones para la fabricación de automóviles. En aquellos casos en que las empresas soliciten subsidio para maquinaria y equipo usados, deberán demostrar que dichos bienes no se fabrican en el país y proporcionar la información que les requiera la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI).

Por el contrario, no será objeto de beneficio, la importación de refacciones, dados, troqueles, moldes, matrices y herramientas.

B) Dicho subsidio sólo podrá ser aplicado en la importación de la maquinaria y equipo que se instale en las nuevas plantas o en las ampliaciones de las mismas.

Para efectos de determinar el subsidio, se tomarán en cuenta tanto la ubicación de la planta, como el tipo de vehículos a cuya producción estarán destinadas las nuevas inversiones. Dependiendo de estos dos elementos, se determinará el porcentaje a aplicar al monto de las inversiones beneficiables.

C) Para poder gozar del subsidio que establece este Acuerdo, los interesados deberán demostrar que cumplen con los siguientes requisitos:

1. Contar con los grados mínimos de integración nacional.
2. Cumplir con el presupuesto de divisas autorizado por la SECOFI.
3. Haber cumplido en su caso, con la obligación de registro de la empresa, de sus accionistas extranjeros y de las acciones que pertenezcan a dichos accionistas, o a sociedades mexicanas que puedan tener socios extranjeros.

4. Haber obtenido, en su caso, la constancia del Registro Nacional de Transferencia de Tecnología.
5. Haber cubierto los demás requisitos y obligaciones que deriven del "Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz" y del Acuerdo que lo reglamenta, de las demás disposiciones legales vigentes y, en particular, de las leyes impositivas.

Para poder tener derecho a disfrutar del estímulo en cuestión, los interesados o sus representantes legales, deberán presentar en la SECOFI, la solicitud correspondiente en las formas autorizadas, acompañando debidamente resuelto y con sus respectivos anexos, el cuestionario correspondiente y exhibiendo copias de los permisos de importación que la Secretaría les requiera.

Los solicitantes deberán acreditar ante la SECOFI, que cumplen con los requisitos y condiciones previstos para el otorgamiento y disfrute de los beneficios establecidos. Para ello, la Secretaría expedirá el dictamen y la resolución correspondiente, en un plazo no mayor de 30 días hábiles contados a partir de la fecha en que se acepte su solicitud debidamente requisitada.

La SECOFI comunicará las resoluciones correspondientes a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), misma que expedirá la constancia respectiva para la aplicación definitiva del subsidio en cada caso concreto, en un plazo que no excederá de 5 días hábiles contados a partir de la fecha de recepción de las resoluciones respectivas.

- D) Los beneficiarios de este estímulo no deberán enajenar, ceder, traspasar o arrendar la maquinaria y equipo importados al amparo de este Acuerdo, durante un plazo de tres años contados a partir de su introducción al país, a menos de que cuenten con la previa autorización de la SECOFI, previa consulta con la SHCP, en cuyo caso deberán pagar los impuestos de importación que hubieran sido beneficiados.

Asimismo, los beneficiarios deberán informar semestralmente a la SHCP, los montos acreditados por concepto de subsidios y el impuesto federal contra el que se

lleven a cabo los acreditamientos durante la vigencia de los mismos, en las formas que para el efecto se proporcionen.

Los beneficiarios de este subsidio, pagarán por concepto de derechos de vigilancia, una cuota equivalente el 4 por ciento sobre el monto de los subsidios concedidos, conforme lo dispone la Ley Federal de Derechos.

La cuota mencionada deberá cubrirse en una sola exhibición, dentro de un plazo que no excederá de 20 días hábiles, contados a partir de la fecha de haber efectuado la importación ante el Banco de México, sus sucursales, agencias, o corresponsalías, en las formas que para tal efecto se proporcione, comunicando de dichos pagos a la SHCP.

En caso de que no se cumplan con los requisitos anteriores, perderá el derecho a seguir gozando de los beneficios y se procederá a la cancelación de los mismos. En caso de que la SECOFI resuelva dicha cancelación, lo comunicará a la SHCP, la cual tomará las medidas conducentes para cobrar al beneficiario los impuestos indebidamente acreditados y recargos correspondientes, en los términos que establece el Código Fiscal de la Federación, sin perjuicio de imponerle las multas que legalmente procedan.

E) Las SHCP y SECOFI podrán emitir conjuntamente las reglas generales que sean necesarias para la aplicación de este Acuerdo y, conforme a ellas, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial resolverá los casos concretos que se presenten.

ACUERDO QUE ESTABLECE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES PRIORITARIAS

D.O.F. del 22 de enero de 1986.

OBJETO Y FINALIDAD DEL ACUERDO: El Plan Nacional de Desarrollo (1983-1988) y el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior (1984-1988), consideran al sector industrial, motor de crecimiento económico autosostenido, capaz de atender las necesidades básicas de la población y generar empleos, divisas y recursos internos.

Para avanzar en el cambio estructural de la industria, es necesario estimular las actividades que en mayor grado contribuyen a la constitución de una capacidad industrial integral y efectiva, mediante la articulación de cadenas productivas, la sustitución eficiente de importaciones y la producción con todos los requerimientos de calidad a fin de que sea lo suficientemente competitiva.

El señalamiento de actividades industriales prioritarias permitirá orientar las decisiones de inversión de los sectores público, privado y social hacia la consecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y del Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior, con la seguridad de que contarán con los apoyos requeridos para lograr su maduración.

Por tanto, con este Acuerdo que establece las actividades industriales prioritarias, se complementa el esquema de criterios básicos para otorgar estímulos y beneficios a la planta productiva industrial, para lograr su sana reestructuración y fortalecimiento y contribuir a su integral desarrollo.

BASE CONSTITUCIONAL: Artículos 5, 25; 26; 28; 71; 72; 73 fr. X, XXIX-D y XXIX-E; 89 fr. I; 92; 123 fr. XXXI.

DISPOSICIONES PRINCIPALES:

A) Para los efectos de este Acuerdo, se entiende por actividad industrial aquella que a través de un proceso de transformación convierte materias primas, partes o componentes en productos con características propias distintas, las cuales pueden destinarse a procesos posteriores de transformación o al consumo final.

Por lo tanto, se consideran actividades prioritarias industriales las incluidas en las siguientes categorías, y en particular, las relativas a la industria automotriz, y que a continuación se mencionan:

CATEGORIA I

1.1 PRODUCCION DE MATERIAS PRIMAS Y BIENES BASICOS DE ALTA PRIORIDAD.

1.1.3. Insumos para el sector industrial.

1.1.3.1. Fabricación de hierro y acero en procesos integrados y semi-integrados, incluyendo ferroleaciones y aceros especiales.

1.2 MANUFACTURAS MEDIANTE PROCESOS METAL MECANICOS.

1.2.1 Fundición.

1.2.1.1. Fundición de hierro y acero de piezas con peso superior a 500 Kgs.

1.2.1.2. Fundiciones ferrosas para uso automotriz.

1.2.2. Deformación plástica.

1.2.2.1. Estampados automotrices mayores que requieran capacidad de prensa superior a 500 Tons.

1.2.2.2. Forja cerrada o abierta de hierro y acero de piezas con peso superior a 100 Kgs.

1.2.3. Maquinados pesados

1.2.3.1. Maquinado de piezas de hierro y acero y sus aleaciones con peso superior a 100 Kgs. para fabricación y/o reparación de maquinaria y equipo.

- 1.2.3.2. Fabricación de engranes rectos y helicoidales para maquinaria y equipo.
- 1.2.4. Pailería especializada.
- 1.2.4.1. Fabricación de torres de enfriamiento secas.
- 1.2.4.2. Fabricación de compuertas radiales.
- 1.2.4.3. Fabricación de equipos especiales industriales bajo códigos de calidad internacional.
- 1.2.4.4. Reconstrucción y rehabilitación de maquinaria y equipo pesado.

1.3. FABRICACION DE PARTES Y COMPONENTES ESENCIALES PARA BIENES FINALES.

- 1.3.1. Fabricación de motores a diesel.
- 1.3.1.1. Fabricación de motores a diesel para equipo de transporte.
- 1.3.1.2. Fabricación de motores a diesel para uso industrial.
- 1.3.1.3. Fabricación de partes y componentes esenciales para motores a diesel.
- 1.3.5. Fabricación de moldes, troqueles y matrices.
- 1.3.5.1. Fabricación de moldes para inyección de plástico y de vidrio.
- 1.3.5.2. Fabricación de troqueles y matrices metálicos y modelos de fundición.
- 1.3.7. Fabricación de componentes automotrices de alta prioridad.
- 1.3.7.1. Fabricación de componentes esenciales para trenes motrices de vehículos.

CATEGORIA II

2.2 FABRICACION DE BIENES INTERMEDIOS

- 2.2.1. Manufactura mediante procesos metal mecánicos.
- 2.2.1.1. Fundición, refinación y moldeo de metales ferrosos, no ferrosos y sus aleaciones.
- 2.2.1.2. Laminación y relaminación de metales no ferrosos y sus aleaciones.
- 2.2.1.3. Moldeo, laminación y relaminación de hierro y acero y sus aleaciones.
- 2.2.1.4. Fabricación de tubería de acero y sus aleaciones.
- 2.2.1.5. Fabricación de válvulas de acero y sus aleaciones, con diámetro inferior a 12 pulgadas y de bronce de diámetro superior a 2 pulgadas.

2.2.2. Fabricación de partes y componentes para equipo industrial y del transporte.

2.2.2.1. Fabricación de partes y componentes para la industria automotriz y del transporte.

2.2.2.2. Fabricación de partes y componentes para equipo y sistemas de accionamiento mecánico, hidráulico y neumático.

B) La lista de actividades industriales prioritarias, definida en el párrafo anterior, podrá adicionarse y modificarse considerando las necesidades específicas del país, particularmente en lo relativo a los requerimientos de consumo básico de la población y del cambio estructural en la economía. Dicha lista se revisará cada tres años, sin perjuicio de los ajustes parciales que se requieran, de conformidad con la evolución de la situación del país.

Las modificaciones a la lista de actividades industriales prioritarias serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

C) Los proyectos de reconversión, racionalización o modernización industrial que se determinen como estratégicos en el marco de los Programas Integrales de Desarrollo Industrial y que contribuyan al cambio estructural del sector en el que se desarrollen, podrán ser considerados por la SECOFI como actividades industriales prioritarias de Categoría I, independientemente de la clasificación que corresponda a la actividad específica de fabricación.

D) Se faculta a las Direcciones Generales de la Industria Metal Mecánica y Bienes de Capital y de la Industria Química y Bienes de Consumo, de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, para resolver, en el ámbito de sus respectivas competencias, sobre la clasificación de la actividad industrial de las empresas.

Dicha clasificación se hará constar en el Registro de Programa de Fomento Industrial, al que podrán hacerse acreedoras las empresas cuando así lo soliciten y cumplan con los lineamientos establecidos para la actividad industrial que desarrollen o con motivo de los proyectos a que se refiere el artículo anterior.

El Programa de Fomento es el documento expedido por la SECOFI, en el que se fijan los compromisos y obligaciones que asume la empresa y los estímulos y apoyos que le corresponden con base en su clasificación industrial y su ubicación geográfica, para promover su desarrollo conforme a los objetivos de la política industrial nacional.

La SECOFI podrá cancelar los registros en Programa de Fomento, cuando los beneficiarios no cumplan con las condiciones que dieron lugar a su expedición, o los compromisos establecidos en su registro mencionado. Dicha cancelación será comunicada a las dependencias de la Administración Pública Federal que otorguen estímulos o apoyos al fomento industrial, para los efectos legales que correspondan.

CONCLUSIONES

1. El análisis de las diversas disposiciones específicas de la industria automotriz en nuestro país, revela que existen ciertas incongruencias entre las políticas que alimentan el espíritu general de la economía nacional, y los intereses particulares de las empresas líderes en este mercado.

Los Decretos de la industria adoptan tal número de modalidades, que en ocasiones se asimilan a pactos entre el omnímodo poder del Estado y los grandes intereses de las corporaciones internacionales, que detentan el manejo de una de las ramas industriales más importantes de la economía nacional.

2. No obstante que la presencia de diversas firmas en el mercado de los automóviles en México, hace suponer que no existe un control monopólico en este sector, lo cierto es que existe tal coincidencia entre estas empresas, que si bien jurídicamente el supuesto no se gesta, en lo económico sí hay elementos que lo manifiestan.

De hecho, en muchos sectores las empresas se han distribuido el mercado, de tal forma que la supuesta competencia entre éstas empresas no existe, ya que se dirigen a consumidores distintos.

3. Es deseable que el marco jurídico que regula a la rama automotriz en nuestro país, modifique sustancialmente su estructura hacia formas de mercado más abiertas y de mayor competencia, de manera simultánea a la apertura que se presenta en otros sectores de la economía.
4. El estudio de las diversas disposiciones legales que se dirigen a determinar la participación impositiva que deriva de la compra y uso de automóviles, deja en claro que dichos impuestos resultan en ciertos casos redundantes, gravosos e inexplicables, lo cual repercute en altos costos que el consumidor es quien debe absorber, convirtiéndose, al ser un renglón fundamental de la economía, en un preocupante factor inflacionario.

La reglamentación fiscal que gobierna al sector automotriz, es un supuesto representativo de la anarquía y complejidad que existen actualmente en algunos sectores, en que la diversidad de impuestos y gravámenes llevan a una situación en que se propician formas de evasión o de comercio subterráneo.

5. El marco jurídico de la industria automotriz en nuestro país, es una muestra clara del grado de intervencionismo al que el Estado, en su afán controlador puede llegar. Desafortunadamente, en un fenómeno de las magnitudes del que es materia este trabajo, una decisión oficial repercute en una serie de consecuencias, la mayoría de la veces, inesperadas. De la misma manera, los intentos "desregularizadores" que el Estado ha emprendido, suelen también ocasionar desajustes y distorsiones igualmente riesgosos.
6. El acuerdo expedido por el Ejecutivo a efecto de otorgar estímulos fiscales a los fabricantes de automóviles de consumo popular, menores a los catorce millones de pesos como precio de venta, obedece a demagogias que deberfan ya estar abolidas y que son inconsecuentes con las nuevas políticas de libre comercio.

El Decreto aludido, que constituye en realidad un acuerdo celebrado entre el Ejecutivo Federal y una fábrica automotriz, repercute en distorsiones de los precios reales que el mercado establece para los automóviles.

7. No obstante su permanencia e integración a la sociedad mexicana, las empresas transnacionales automotrices que operan en México, continúan respondiendo a una estructura corporativa que mantiene el centro de decisión y capital en el extranjero, con la consiguiente antagonía entre los intereses preponderantemente privados de éstas empresas, y los que en ocasiones son perseguidos por nuestro país.

La incapacidad de los fabricantes mexicanos de desarrollar automóviles nacionales, es una muestra de la falta de aptitudes tecnológicas que es necesario superar en las próximas décadas.

8. Dentro del mercado que diseñan las normas jurídicas aplicables, se observa que la importación libre de automóviles a México, puede representar una posibilidad importante de abatir ciertas prácticas viciadas dentro de este sector, ampliando el margen de competencia y permitiendo integrar a nuestro país a uno de los sectores de mayor relevancia en el mundo. Si bien en un primer enfoque podría suponerse que la apertura podría generar cierre de plantas y pérdida de fuentes de trabajo, lo cierto es que parece más prometedor abrir fronteras para la manufactura de las más variadas marcas automotrices en plantas establecidas en territorio nacional.

9. El marco jurídico de la industria automotriz en México, constituye una intrincada urdimbre de disposiciones de toda jerarquía y naturaleza, que suelen manifestar una complejidad enorme. Es evidente la necesidad de buscar algún género de sistematización y conciliación de algunos aspectos que desde luego se revelan como contrapuestos.

Las dimensiones de una industria como la que nos ocupa, implica que no exista prácticamente ninguna ley ordinaria que, de manera directa o indirecta, no afecte a este sector, en uno u otro sentido.

BIBLIOGRAFIA GENERAL

1. Aguilar García, Javier. La Política Sindical en México: Industria del Automóvil. Era, 1982, México.
2. B. de Márquez, Viviane. Dinámica de la Empresa Mexicana: Perspectivas Políticas, Económicas y Sociales. El Colegio de México, 1979 México, pp.152-161.
3. Baena Paz, Guillermina. Manual para Elaborar Trabajos de Investigación Documental. UNAM, 3ª edición, 1977, México.
4. Bosch García, Carlos. La Técnica de Investigación Documental. UNAM, 6ª edición, 1974, México.
5. Brooke, M.Z. y Remmers, H.L. The Strategy of Multinational Enterprise: Organization and Finance. Longman, 1970, Londres.
6. Burgoa, Ignacio. Las Garantías Individuales. Porrúa, 19ª edición, 1985, México.
7. Caves, Richard E. "International Corporations: The Industrial Economics of Foreign Investment", Económica, Vol. 38, 1971, Londres.
8. Ceceña, J.L. "Las Inversiones Directas en México", Investigación Económica, Vol. 25, 1965, México.
9. Cordera, Rolando. Desarrollo y Crisis de la Economía Mexicana. Fondo de Cultura Económica, 1981, México.
10. Exámen de la Situación Económica de México. Banamex, Vol. LXVI, N° 770, Enero de 1980, pp.30-34.
11. Fajnzylber, Fernando. Industrialización e Internacionalización en la América Latina. Fondo de Cultura Económica, 1981, México.
12. Fajnzylber, Fernando y Trinidad Martínez Tarrago. Las Empresas Transnacionales: Expansión a Nivel Mundial y Proyección en la Industria Mexicana. Fondo de Cultura Económica, 1976, México.

13. Hymer, Stephen. "*The Multinational Corporation and the Law of Uneven Development*", en J. Bhagwati, *Economics and the World Order*, Macmillan, 1972, Londres.
14. Jenkins, Rhys O. "*The Export Performance of Multinational Corporations in Mexican Industry*", *Journal of Development Studies*, Vol. 15, 1979, Londres.
15. Kindelberger, Charles. *American Business Abroad. Six Lectures on Direct Investment*, New Haven, Yale University Press, 1973, U.S.A.
16. *La Industria Automotriz en México: 1980-1985*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1986, México.
17. Little, Ian y Tiber Scitovsky. *Industria y Comercio en Algunos Países en Desarrollo*, Fondo de Cultura Económica, 1975, México.
18. Madrid Hurtado, Miguel de la. *Tres Informes de Gobierno: 1983-1985*, Presidencia de la República, 1985, México.
19. Madrid Hurtado, Miguel de la. *Fourth State of the National Report: 1986*, Office of the President of the Republic, 1986, México.
20. Madrid Hurtado, Miguel de la. *Quinto Informe de Gobierno: 1987*, Presidencia de la República, 1987, México.
21. Orrico Alarcón, Miguel. *Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1984, México.
22. *Programa Nacional de Desarrollo Tecnológico y Científico: 84-88*, Poder Ejecutivo Federal, 1984, México.
23. Ramírez de la O., Rogelio. *De la Improvisación al Fracaso. La Política de Inversión Extranjera en México*, Océano, 1983, México.
24. Sepúlveda B. y Antonio Chumacero. *La Inversión Extranjera en México*, Fondo de Cultura Económica, 1973, México.
25. Tena Ramírez, Felipe. *Derecho Constitucional Mexicano*, Porrúa, 19ª edición, 1983, México.

26. Vernon, Raymond. *How Latin America Views the U.S. Investor*, Praeger, 1969, Nueva York.
27. Witker V., Jorge. *Derecho Económico*, Harla, 1985, México.
28. *World Politics*, Vol. XXXII, Octubre 1979, U.S.A.

OTRAS REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. El Cotidiano, Revista de la Realidad Mexicana Actual, U.A.M., Noviembre -Diciembre de 1987.
2. Excelsior, Diciembre 15 de 1988.
3. Expansión, Año XXI, Vol. XXI, N° 508, Febrero 1° de 1989.
4. El Financiero, Marzo 20 de 1987.
5. Financial Times. Mexico Service, Vol. VIII, N° 24, December 1, 1988.
6. Financial Times. Mexico Service, Vol. VIII, N° 25, December 15, 1988.
7. Foreign Investment National Commission. Guidelines for Foreign Investment and Objectives for its Promotion, SECOFI.
8. International Business Week, Mc. Graw-Hill Publication, July 20, 1987.
9. Jurídica : Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, N° 10, Julio de 1978.
10. Mundo de Dinero, Programa conducido por el Lic. Abraham Zabudovsky, por el canal 2, Mayo 21 de 1988.
11. Mundo Plus, Año 1, N° 3, Diciembre de 1989.