

45
2eje



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
CUAUTITLAN



V N A M

"LA ACTIVIDAD ADUANERA EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ "

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION

P R E S E N T A N

MARIA ELENA PADILLA HERNANDEZ
JORGE GARCIA SILVA

ASESOR: C. P. JOSE JACINTO RODRIGUEZ GASPAR

CUAUTITLAN IZCALLI, EDO. DE MEXICO

1994

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLAN
UNIDAD DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DEPARTAMENTO DE EXAMENES PROFESIONALES

U. N. A. M.
FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES-CUAUTITLAN

ASUNTO: VOTOS APROBATORIOS



DEPARTAMENTO DE
EXAMENES PROFESIONALES

AT'N: Ing. Rafael Rodríguez Ceballos
Jefe del Departamento de Exámenes
Profesionales de la F.E.S. - C.

Con base en el art. 28 del Reglamento General de Exámenes, nos permitimos comunicar a usted que revisamos la TESIS TITULADA:

"La Actividad Aduanera en la Industria Automotriz".

que presenta la pasante: Padilla Hernández María Elena
con número de cuenta: 7856534-8 para obtener el TITULO de:
Licenciada en Administración ; en colaboración con :
García Silva Jorge

Considerando que dicha tesis reúne los requisitos necesarios para ser discutida en el EXAMEN PROFESIONAL correspondiente, otorgamos nuestro VOTO APROBATORIO.

A T E N T A M E N T E .

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Cuautitlán Izcalli, Edo. de Méx., a 29 de Noviembre de 199³

PRESIDENTE

C.P. José Jacinto Rodríguez Gaspar

VOCAL

L.D. Ma. Angélica Jiménez y Jiménez

SECRETARIO

L.D. Carlos Salazar Camacho

PRIMER SUPLENTE

L.D. Emilia Morlán Contreras

SEGUNDO SUPLENTE

L.C. Juan Manuel Cano Guarneros

[Firmas manuscritas]
6-71-73
2-11-93
10/3
11/1



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLAN
UNIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN ESCOLAR
DEPARTAMENTO DE EXÁMENES PROFESIONALES

U. N. A. M.
FACULTAD DE ESTUDIOS
SUPERIORES-CUAUTITLAN

ASUNTO: VOTOS APROBATORIOS



DEPARTAMENTO DE
EXÁMENES PROFESIONALES

DR. JAIME KELLER TORRES
DIRECTOR DE LA FES-CUAUTITLAN
P R E S E N T E .

AT'N: Ing. Rafael Rodríguez Ceballos
Jefe del Departamento de Exámenes
Profesionales de la F.E.S. - C.

Con base en el art. 28 del Reglamento General de Exámenes, nos permitimos comunicar a usted que revisamos la TESIS TITULADA:

"La Actividad Aduanera en la Industria Automotriz"

que presenta el pasante: Jorge García Silva
con número de cuenta: 7109808-1 para obtener el TITULO de:
Licenciado en Administración ; en colaboración con :
María Elena Padilla Hernández

Considerando que dicha tesis reúne los requisitos necesarios para ser discutida en el EXAMEN PROFESIONAL correspondiente, otorgamos nuestro VOTO APROBATORIO.

A T E N T A M E N T E .

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"

Cuautitlán Izcalli, Edo. de Méx., a 29 de Noviembre de 1993

PRESIDENTE C.P. José Jacinto Rodríguez Gaspar

VOCAL L.D. Ma. Angélica Jiménez y Jiménez

SECRETARIO L.D. Carlos Salazar Camacho

PRIMER SUPLENTE L.D. Emilia Merlan Contreras

SEGUNDO SUPLENTE L.C. Juan Manuel Cano Guarneros

[Handwritten signatures and dates]
6-41-93
XI-11-93
11/27/93

Con amor y agradecimiento:

**A mi Madre, SRA. BENITA HERNANDEZ RAMIREZ,
quien con su cariño, esfuerzos y valor me
brindó la oportunidad de alcanzar esta meta.**

**A mi Padre, SR. ADOLFO PADILLA MEDINA,
por sembrar en sus hijos la semilla de
la superación.**

MARIA ELENA

A mi esposo.

JUAN RAMON, por la comprensión y el amor, con los que me motivó para la realización de este trabajo.

A mis hijos

MAURICIO Y PAULINA, a quienes amo tanto y que son la razón de mi vida.

MARIA ELENA

A mis hermanos

**JACINTO, MARIA DE LOS ANGELES, JOSE DE
JESUS, MARIA DE LA LUZ, JOSE ANTONIO,
JOSE SEFERINO Y OLIVA.**

**Quienes con su apoyo y orientación, me
ayudaron a la culminación de mis estudios.**

A mis amigos

Por la amistad que me han brindado.

MARIA ELENA

AGRADECIMIENTO ESPECIAL

A todos los catedráticos de la:

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES CUAUTITLAN

**Y en forma particular al C.P. JOSE JACINTO
RODRIGUEZ GASPAR, por sus consejos profesionales.**

MARIA ELENA

D E D I C A T O R I A S

A MI MADRE:

SRA. ESPERANZA SILVA, QUIEN CON
SU AMOR Y EJEMPLO, ME BRINDO LA
OPORTUNIDAD DE ALCANZAR ESTA -
META.

Mi gran Cariño y profundo Respeto

A MI HERMANO JOSE LUIS:

EN QUIEN SIEMPRE ENCONTRE EL APOYO
Y LA COMPRENSION EN LOS MOMENTOS -
MAS CRITICOS DE MI ADOLESCENCIA.

Con sincero Agradecimiento

J O R G E

A MI ESPOSA ADRIANA:

QUIEN CON SU ENTUSIASMO Y COMPRENSION
SEMBRO LA SEMILLA QUE GERMINO CON LA
CULMINACION DE ESTE TRABAJO.

Con profundo Amor y especial Agradecimiento

A MIS HIJOS:

LAURA, JORGE ANTONIO Y ADRIANA,
QUIENES SON PARTE FUNDAMENTAL DENTRO
DE MI DESEO DE SUPERACION Y POR QUIENES
TENGO EL GUSTO Y LA OPORTUNIDAD DE LOGRAR
HECHOS POSITIVOS EN LA VIDA.

A MIS HERMANOS:

SONIA, OLGA Y ELIAS,
QUIENES CON SUS CONSEJOS CONTRIBUYERON
EN MI FORMACION PERSONAL.

J O R G E

Agradecimiento Especial a la
Universidad Nacional Autónoma de México
y al personal docente de la Facultad de
Estudios Superiores, plantel Cuautitlán
y en forma particular al
Profesor Contador Público José Jacinto
Rodríguez Gaspar, quien con sus observaciones
y consejos enriqueció el presente trabajo.

J O R G E

I N D I C E

La Actividad Aduanera en la Industria Automotriz.

	PAGINA
INTRODUCCION.	1
I. Orígenes de Aduana.	4
1 Antecedentes Históricos.	4
2 Las aduanas en la Antigüedad.	5
3 Desarrollo de la función aduanera en México.	6
II. Evolución de la Industria Automotriz en México.	14
1 Surgimiento de la Industria en México.	14
2 Integración a la Industria Nacional.	18
3 Fomento a las Exportaciones.	22
4 Equilibrio en el Presupuesto de Divisas.	23
5 Racionalización de la Industria.	29
6 Modernización de la Industria.	32
III. Modalidad del Régimen Aduanal en la Industria Automotriz.	34
1 Recinto Fiscal.	35
2 Depósito Industrial	43
3 Depósito Fiscal.	57

	PAGINA
IV. La Administración Operativa del Régimen de Depósito Fiscal.	70
1 Del Recibo de las Mercancías Importadas.	74
2 De las Rectificaciones al Pedimento de Importación.	76
3 Cambio de Régimen ó Nacionalización.	77
4 De las Exportaciones de los Vehículos.	81
5 De los Traspasos entre plantas.	83
V. Entorno Gubernamental que regula la Actividad de Comercio Exterior de la Industria Automotriz.	85
1 Secretaría de Hacienda y Crédito Público.	86
2 Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.	88
3 Secretaría de Desarrollo Social.	92
Conclusiones.	97
Bibliografía.	104

I N T R O D U C C I O N

El presente trabajo tiene como objetivo primordial, mostrar de una manera sencilla la evolución de la Industria Automotriz en México; así como también citar las diferentes modalidades de Régimen Aduanal, que el Gobierno Federal ha implementado con el correr del tiempo para controlar y regular la misma, debido a la gran importancia que esta tiene, por ser uno de los vértices promotores ó generadores de la Economía Nacional.

Del mismo modo este trabajo pretende ser el medio por el cual, el lector tenga la facilidad de conocer el funcionamiento operativo y administrativo de la actividad aduanal dentro de una empresa automotriz.

Tomando en cuenta los cambios profundos en materia de Comercio Exterior derivados de la apertura comercial, el Gobierno Federal ha tenido la necesidad de adecuar y modernizar los sistemas de control para la actividad aduanal de la Industria Automotriz, de tal forma que dentro del Sector Público se está viviendo una etapa de transición que va de los sistemas de administración primarios ó manuales a los sistemas de fiscalización modernos en los que se aprovechan los recursos de tipo informático, cada vez mas prácticos y eficientes.

Es importante mencionar que nuestro trabajo de investigación fué desarrollado aprovechando la experiencia adquirida dentro del ambito de trabajo, el cual esta muy relacionado con los áreas que administran la Actividad Aduanera de la Industria Automotriz; hecho que permitirá al lector sensibilizarse de los efectos causados por los cambios gubernamentales en materia aduanera.

Por lo anterior, desde el primer capítulo los familiarizaremos con los conceptos aduanales que van desde los orígenes del término Aduana hasta los conceptos que manejaremos en el transcurso del desarrollo de este trabajo.

El segundo capítulo, nos describirá en forma breve como el Gobierno Mexicano a pesar del período de inestabilidad de esa época, promovió las condiciones que permitieron el establecimiento y crecimiento controlado de la industria automotriz de acuerdo a las prioridades y necesidades del País.

En el capítulo tercero, veremos en forma particular al sector automotriz controlado y regulado por las disposiciones del Gobierno Federal, mediante la infraestructura creada para controlar la actividad del Comercio Exterior de la industria automotriz.

Por lo que respecta al cuarto capítulo conoceremos, la

administración operativa del Régimen Aduanal con el que actualmente opera este sector de la Industria.

Finalmente en el quinto capítulo, describiremos la interrelación que guarda la industria automotriz con las diferentes dependencias de las Secretarías de Estado para su funcionamiento.

CAPITULO I. Origenes de Aduana.**1.- Antecedentes Históricos de la Aduana.****Definición.**

La mayor parte de los investigadores sobre materia aduanal, coinciden en que el origen del vocablo aduana es arábigo y proviene de la palabra "Divanum" cuyo significado es: "La casa donde se recogen los derechos", de allí se le empezó a llamar "Divana" luego "Duana" y por último "Aduana".

Algunos otros aseveran que, proviene del vocablo "Aduayan" que significa: "Libro de cuentas" o del árabe "Ad-divanar" que significa "El registro".

Así mismo existen algunos otros vocablos de distintos orígenes de los cuales pudiera provenir el actual concepto de "Aduana" por ejemplo, del francés antiguo "dovana" o "douana" que significa "Derecho como tributo o arancel", del griego "Soxa" que quiere decir "Recaudación" o del Italiano "Duxana" cuyo significado es: "El derecho de entrada pagado al Dux por las mercancías".

De lo anterior, deducimos que cualquier vocablo que se utilice para definir el concepto de Aduana, nos conduce a mostrarlo como un regulador de cualquier actividad comercial internacional.

2.- Las Aduanas en la Antigüedad.

En el inicio de la vida humana, el hombre podía satisfacer sus necesidades de abastecimiento por si mismo, pero a medida que se fue dando cuenta de la existencia de otros grupos humanos sus necesidades de consumo y producción aumentaron, dando inicio a la actividad comercial.

Así, el crecimiento de la humanidad trajo como consecuencia el aumento de la actividad comercial extendiéndose, no solo a otros grupos humanos cercanos entre sí, sino que se fueron generando necesidades que solo el comercio internacional es capaz de satisfacer en la actualidad.

En los pueblos antiguos, el comercio lo ejercían las clases privilegiadas determinando indiscriminadamente el pago de los tributos por la introducción de mercancías a sus territorios, así tenemos que en Fenicia se crearon colonias que eran auténticos centros de comercio en los cuales aplicaban todo un sistema de privilegios recíprocos entre sus colonias. En Grecia se recababa un tributo llamado "emporium" (Emporio), a la entrada de las mercancías el cual variaba de un 2 a un 10% del valor de las mercancías.

Así mismo establecieron medidas proteccionistas para evitar exportaciones de algunas mercancías, como cereales y

granos evitando el acaparamiento que traería como consecuencia, la escases de estos productos.

En otros países como Arabia, España y Roma, también se implantaron medidas arancelarias definidas con otro nombre pero con el mismo propósito de regular la actividad comercial internacional.

3.- Desarrollo de la función Aduanera en México.

Para efectos de este capítulo mencionaremos, brevemente tres etapas del desarrollo de esta función en nuestro País:

A. Etapa Colonial. Caracterizada por el atesoramiento por parte del Estado (España) de metales preciosos .

A raíz del descubrimiento de América, nuestro País empieza su desarrollo histórico/comercial, con este motivo los Reyes católicos obtuvieron del Papa la Bula (documento pontificio) en la que se concedía a España todas las Islas y tierras descubiertas o por descubrir, incluyendo sus derechos, jurisdicciones y pertenencias, prohibiendo a cualquier persona comerciar o "especular" sin consentimiento de los Reyes Españoles, imponiendo como sanción la "excomunión" a quien quebrantara esta prohibición.

Aunado al espíritu mezquino que predominaba en aquella época y de los monopolios a que estaba sujeta la colonia de

La Nueva España, se impusieron complicados impuestos, de los cuales mencionaremos los principales.

A.1. Derecho de Tonelaje. Por el cual se pagaba en un principio real y medio de plata por cada tonelada de mercancía que entraba por el puerto de Veracruz, incrementándose hasta la suma de 1,406 reales por tonelada de material.

A.2. Derecho de Portazgo. Este impuesto se percibía tanto a la salida como a la entrada de las mercancías, y consistía en el pago de 7.5 % de su valor, modificándose después dependiendo de la clase de materiales de que se tratara y de si entraba o salía de la Nueva España, hasta alcanzar el 33.5 % de arancel.

A.3. Derecho de Avería. Este derecho se creó para cubrir los gastos que generaban los buques de la armada que eran utilizados para protección de los barcos que transportaban las mercancías, pagado por ellos mismos.

En un principio, se cobraba un medio por ciento del valor del oro, plata u otras mercancías, alcanzando hasta un 14 % de este valor.

B. México Independiente.

En esta etapa, de la función Aduanera de nuestro País, el comercio se declaró libre y los puertos se abrieron a los

buques de todas las naciones, implantándose desde el primer momento un régimen mas que de libre comercio, de prohibiciones declarando vedada la importación de lo que en México se producía o se suponía podía producir, originando con esto una serie de impuestos o aranceles.

El primero de estos impuestos fué publicado en diciembre de 1821, por la Soberana Junta Provisional Gubernamental, el cual prohibía la importación de una serie de mercancías que como ya se mencionó, México se suponía era autosuficiente en la producción de las mismas, cosa que no era cierta ya que en esa época México carecía de la mínima industria, teniendo una agricultura deficiente y la minería, era considerada como un juego de azar. Este arancel ha sido considerado por los historiadores como el "Mas liberal de los aranceles que han existido en México".

Tres años después, el arancel fue considerado demasiado tolerante, por lo que el Soberano Congreso decidió incrementar el número de artículos prohibidos para su importación.

Con lo anterior, se pretendía proteger a un pueblo que ejercía una primitiva industria manual y cuyos habitantes literalmente se morían de hambre, aunando la prohibición de traer de otro país los artículos de primera necesidad que no

era capaz de producir.

Con esta mentalidad proteccionista en 1827, se publicó un nuevo arancel que contenía las siguientes innovaciones:

a.- Autorización a los Estados para el nombramiento de interventores cuya función era la vigilancia de la aplicación y cobro de los impuestos.

b.- Por primera vez se establecía un Sistema Especifico para el pago de los aranceles, atendiendo al número, peso y medida de las mercancías importadas.

c.- Se creó el primer antecedente de desgravación de las mercancías que entraban por Yucatán, Chiapas y California, las cuales serían posteriormente las Zonas Libres.

A partir de este arancel, se crearon una serie de ellos, los cuales incluían solo cambios en la clase de mercancías prohibidas para su importación.

Fué hasta 1856, donde el criterio de nuestros gobernantes cambió dando paso a uno mas interesado en estimular la introducción de productos que de alguna forma beneficiarían el desarrollo económico de México, permitiendo la libre importación de implementos agrícolas, las maquinas de vapor, las locomotoras y el fierro forjado, reduciendo a solo 18 artículos los prohibidos para su importación.

Por vez primera se agrupan en la tarifa de importación

los artículos en orden alfabético, divididos en cinco capítulos, los derechos establecidos se percibían sobre valor factura (ad-valorem) permitiéndose el pago del importe de ellos a plazos.

En 1857 con la promulgación de la Constitución, se faculta al poder Legislativo como el único que puede expedir aranceles, hecho que duró poco tiempo ya que la situación bélica que prevalecía en México en esa época hacia que las autoridades se preocuparan mas en traer la paz al País que en la regulación del comercio exterior.

Después de solucionados los problemas bélicos, nuestro país en materia aduanal tuvo los siguientes cambios:

a) La habilitación de puertos para el comercio exterior en las ciudades de Campeche, Tabasco, Tamaulipas, Matamoros, Veracruz, Acapulco y San Blas.

b) Implantación de reglas para el manejo de materiales peligrosos, como la pólvora, la fosforita y los ácidos sulfúricos entre otros.

Después de la implantación de estos cambios (1857) hasta la promulgación de la Constitución de 1917, el único cambio importante en materia aduanera fue la publicación de la Ley que creó a la Dirección General de Aduanas en 1900, la cual dependería de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

C. México Revolucionario.

La Etapa revolucionaria, fue una época de crisis económica que trajo consigo una dependencia total a la exportación de minerales dejando nulo el comercio exterior.

El 12 de Enero de 1930, se promulga una Nueva Ley Aduanera, cuyo propósito era la simplificación de trámites ante la aduana, la cual incluye ya los conceptos aduanales que son usados en la actualidad y los cuales mencionaremos a continuación.

a.- Agente Aduanal. "Individuos a quienes el Ejecutivo Federal por conducto de la Dirección General de Aduanas, autoriza la patente respectiva para ocuparse habitual y profesionalmente y siempre por cuenta ajena, de la gestión de las operaciones de que trata la ley"⁽¹⁾

b.- Mercancías:

Nacionales.- Mercancías producidas o manufacturadas en el País con materias primas nacionales o nacionalizadas.

Nacionalizadas.- Mercancías extranjeras internadas al País, cubriendo los requisitos legales y aduanales para permanecer definitivamente en el mismo.

(1) Diario Oficial de la Federación, 1 de enero de 1930.

Extranjeras.- Mercancías provenientes de otro País sujetas a controles aduanales hasta en tanto no se defina su situación aduanera en el país.

c.- Operaciones Aduanales.- Son aquellas que se realizan en el tránsito de mercancías extranjeras por territorio nacional, en las cuales se aplique un régimen aduanal o un tránsito internacional. Tratándose de un régimen aduanal estas operaciones son :

1. Importación Definitiva.
2. Importación Temporal.
3. Exportación Definitiva
4. Exportación Temporal.

Por lo que se refiere a tránsito internacional tenemos:

1. Por territorio nacional.
2. Por el extranjero.
3. Transbordo.

d.- Pedimento : Documento Aduanero que acredita la importación legal de mercancías a nuestro país.

Al paso del tiempo, la economía nacional ha requerido cambios en materia aduanera de acuerdo al progreso del País, tales como Fomento a las Exportaciones, integración de México al Acuerdo General de Aranceles (G.A.T.T.) y el Tratado de Libre Comercio (T.L.C.) con U.S.A. y Canadá, el cual impondrá

una serie de cambios arancelarios dentro del marco del comercio internacional.

El tipo de industria que nos ocupa para su estudio en materia aduanal, es la Automotriz; por lo que en un capítulo aparte mostraremos los diferentes regímenes con los cuales el Gobierno ha regulado y controlado la actividad de este sector Industrial.

CAPITULO II. Evolución de la Industria Automotriz en México.

1 Surgimiento de la Industria.

Durante los inicios de la segunda década de este siglo y por los polvorientos caminos de México, circulaban ya automóviles y camiones como parte del transporte urbano, auxiliando a los servicios municipales, acercando pueblos, participando en campañas políticas y en los años de paz, contribuían a la consolidación del país.

Los vehículos eran importados por compañías establecidas en diferentes estados de la República Mexicana.

Por otro lado, el objetivo común de los gobiernos post-revolucionarios fué la consolidación de un poder fuerte y centralizado, que hiciera posible la reconstrucción, modernización y desarrollo económico y social del país.

El 30 de Marzo de 1925, el Presidente Calles, emite una ley que crea la Comisión Nacional de Caminos y establece un impuesto federal de tres centavos sobre las ventas de gasolina, para aplicarse a la construcción, conservación y mejoramiento de la red de caminos nacionales. Con esta ley se ponía en marcha su proyecto de construir una red de caminos que uniera todo el territorio nacional. Ese mismo año, el Presidente Calles crea el Banco de México, con la función de

ser el único banco emisor, dándole así al Estado un eficaz instrumento regulador de la economía.

Por otra parte, el Presidente Calles se percató que no podría llevar a cabo ningún programa significativo en la industria manufacturera, sin la colaboración de capital extranjero, por lo que invita a este a participar activamente en la economía nacional, con la condición de que el inversionista extranjero fuera objeto de un tratamiento similar al de cualquier inversionista nacional y que se sujetara a la legislación mexicana. Con esta política el país empezaba a sentar las " bases " para su modernización, lo que propició el establecimiento de la industria automotriz en México a mediados de 1925.

El primer antecedente de intervención gubernamental destinado al fomento de la industria ensambladora de vehículos automotores, fué el Decreto del 14 de Octubre de 1925 mismo que se expidió con el fin de dar un tratamiento fiscal a la empresa Ford Motor Company, la cual cabe señalar fue la primera firma automotriz establecida en el País." Mediante este decreto se reducía el 50 % de los impuestos de importación de los componentes para el ensamble de vehículos, respecto a la tarifa que pesaba sobre los vehículos de importación armados en el extranjero " (1)

(1) Diario Oficial del 14 de Octubre 1925.

La planta ensambladora de Ford Motor Company, tenía capacidad para producir 25 unidades diarias entre automóviles, camiones y tractores, los motores y el chasis se recibían completamente armados y las partes de la carrocería sueltas, las llantas se inflaban a mano con una bomba de bicicleta y para echar a andar los vehículos, que no tenían marcha automática se usaba el " crank ".

En 1940, año en que ya existían tres empresas ensambladoras, no se había impuesto restricción alguna a la importación de partes y componentes; sin embargo, durante la Segunda Guerra Mundial la industria automotriz estadounidense sufrió una reestructuración parcial de su producción pasando esta de ser civil a militar, lo que motivó que se interrumpiera el suministro de componentes importados para el ensamble de vehículos en México, esta escasez tuvo como consecuencia directa la necesidad de fabricar internamente algunos de los componentes, " sentándose así las bases para el posterior desarrollo de la industria de autopartes llamada en ese entonces auxiliar".

En ese año, se permitió la importación de vehículos, gozando estos de mayor aceptación en el mercado que los ensamblados nacionalmente, dada su variedad en modelos y menores costos; esta situación amenazaba las actividades de

las plantas ensambladoras y además implicaba una considerable salida de divisas, por lo tanto el Estado sujetó al régimen de permiso previo de importación a los automóviles y al mismo tiempo implementó la modalidad del control de unidades ensambladas e importadas a través del mecanismo de cuotas.

A partir de la promulgación de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, se hizo posible ejercer un mayor control sobre el sector automotriz, por considerarlo una rama importante de la industria nacional, este instrumento permitió al Ejecutivo imponer precios máximos al mayoreo y al menudeo sobre la base de una utilidad razonable y adoptar los mecanismos pertinentes para evitar desajustes en el mercado interno.

A finales de la década de los cincuentas y en la medida que se constituían nuevas empresas de ensamble en el País, aparecieron en el mercado una amplia gama de vehículos y marcas armados internamente, pero cuyos beneficios económicos eran reducidos, ya que este sector ofrecía una escasa contribución en lo que toca a la generación de empleos, incorporación de componentes nacionales, uso de materiales auxiliares y avances tecnológicos en el proceso de elaboración. Por otra parte, el ahorro de divisas se limitó

a la diferencia entre el valor de la importación de vehículos armados y el de la adquisición del material de ensamble en el exterior, es decir, la sustitución de importaciones era considerablemente limitada.

2 Integración a la Industria Nacional.

Mediante Decreto Presidencial del 23 de Agosto de 1962, (1) el Gobierno decidió que se integrara nacionalmente la industria automotriz terminal (I.A.T.) (2), que hasta esa época había operado como una actividad de ensamble de componentes importados; en cumplimiento de esta medida, a partir de la segunda mitad de los 60'S, se inició en el País la producción de automóviles y camiones con un contenido de componentes locales mínimo del 60% dentro del costo directo de producción.

La industria del automotor, trabajó desde entonces en base a las reglas del juego señaladas en ese Decreto, buscando principalmente lo siguiente :

- a. "Elevar el contenido de material nacional ensamblado en los vehículos fabricados en México.

(1) Diario Oficial de la Federación del 23 de agosto de 1962.

(2) En lo sucesivo se denominará a la Industria Automotriz Terminal como (I.A.T.)

- b. "Estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes".
- c. "Aprovechar al máximo las instalaciones existentes en el País, en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y otras auxiliares".
- d. "Crear Empleos".
- e. "Reducir el deficit comercial".
- f. "Estimular el crecimiento económico del País".

El decreto de referencia fundamentalmente señala que la I.A.T. debe cumplir principalmente los siguientes lineamientos :

- 1.- " A partir del 10. de septiembre de 1964, quedaría prohibida la importación de motores como unidades completas para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos para ensamble".
- 2.- " A partir del 10. de septiembre de 1964, los vehículos que fabricara la industria automotriz nacional, debería tener cuando menos el 60 % de componentes locales, en relación del costo directo de fabricación ".
- 3.- " Los programas de fabricación de las empresas serían puestos a la consideración de la Secretaría

de Industria y Comercio (S.I.C.) a fin de ser aprobados, en caso de cumplir los requisitos del decreto ".

- 4.- " Los precios serían controlados por la Secretaría de Industria y Comercio, con base en los costos de fabricación ".

Como consecuencia y aplicación de este decreto, se autorizó la instalación de empresas terminales; una vez iniciada la fabricación de vehículos en los términos señalados en este decreto, ocurrió un sustancial crecimiento de la producción de automotores y de autopartes, un considerable ahorro de divisas y una acelerada generación de empleos.

Uno de los efectos mas importantes del decreto de 1962, fué el de permitir un ahorro sustancial de divisas; de otra manera, para poder satisfacer la demanda de vehículos con los procedimientos existentes hasta 1962, el País tendría que haber erogado una considerable cantidad de divisas.

La I.A.T., se desarrolló bajo este marco institucional hasta 1969, año en que se estableció una modalidad respecto al otorgamiento de la cuota básica de producción. En el diario oficial de la federación del 21 de octubre de 1969, se publicó el acuerdo mediante el cual se condicionaban las

importaciones de partes automotrices correspondientes a la cuota básica, a ser compensadas con exportaciones de partes automotrices fabricadas en el país, es decir, al esquema básico de sustitución de importaciones del decreto de 1962 se le añadió un énfasis para realizar exportaciones.

Esta disposición tenía como objeto eliminar el gasto de divisas provocado por las importaciones, contribuir a mejorar la balanza de pagos del País, ampliar el aprovechamiento de las instalaciones de la industria auxiliar automotriz, así como incrementar la ocupación de mano de obra y aumentar la utilización de materias primas nacionales.

Dicha compensación debería comenzar a realizarse a partir de 1970, para que en un plazo no menor de 8 años, que podría ampliarse por 2 años más, la compensación con exportaciones respecto a las importaciones efectuadas debería ser del 100 %. En caso de incumplimiento por parte de las empresas de la industria terminal, la Secretaría de Industria y Comercio (S.I.C.), reduciría su cuota básica de producción en la proporción a que se hicieron acreedores.

Por otra parte, el gobierno Federal impulsó a la industria automotriz a través de una serie de estímulos enunciados en el presupuesto de Egresos de la Federación, correspondiente al año de 1967. Se facultó a la Secretaría de

Hacienda y Crédito Público (SHCP), para conceder subsidios a las empresas de la I.A.T., hasta por un 100 % de los impuestos de importación y por parte correspondiente a la Federación del Impuesto sobre automóviles y camiones ensamblados. Este impuesto fue derogado en 1980, con la aparición de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.).

3 Fomento a las Exportaciones

En virtud de que el Gobierno Federal, consideró cumplidos los objetivos básicos del decreto de 1962 en el diario oficial del 24 de octubre de 1972, se publicó un nuevo decreto que fijaba las bases para el desarrollo de la industria automotriz; entre sus objetivos destacaban el aumentar el empleo de la mano de obra, conformar una estructura de oferta de vehículos mas acorde con las necesidades del País y con la capacidad de compra de la población, incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices.

Por lo que se refiere a la I.A.T., las reglamentaciones de este decreto se referían básicamente a los siguientes puntos :

- a. " Se continuaba exigiendo como grado mínimo de integración nacional un 60 % respecto al costo directo

de producción, así mismo, se siguió limitando la integración vertical de las empresas".

- b. " Las empresas deberían compensar con divisas netas generadas por exportaciones de productos automotrices el valor de las importaciones de su cuota básica".
- c. " Se restringió el número de tipos y modelos que podrían ensamblarse "

Por otra parte la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quedó facultada para conceder a la industria terminal estímulos fiscales especiales.

4 Equilibrio en el presupuesto de Divisas.

La tendencia proteccionista de la política comercial mexicana, abrió un paréntesis en el período 1977-1982, suavizando algunas restricciones comerciales.

Durante 1977, el gobierno federal implementa una vez más el marco legal bajo el cual operaría el sector automotriz, con el propósito de fomentarlo y orientarlo en mayor medida al logro de objetivos a nivel nacional. El decreto para el fomento de la Industria Automotriz, publicado en el diario

oficial del 20 de Junio de 1977, tenía como objeto " Fomentar a la Industria Automotriz para acelerar su crecimiento, consolidar los avances logrados y convertirla a mediano plazo en generadora neta de divisas " (Artículo 1°).

Dicho decreto citaba entre otras disposiciones, las siguientes :

A partir del año de 1978, la Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial (SEPAFIN) asignaría un presupuesto de divisas para cada empresa terminal, el propósito sería que las empresas compensaran el valor de las importaciones que realizarán durante el año modelo, con un monto equivalente de exportaciones.

Para los efectos del presupuesto de divisas se consideran como exportaciones (divisa neta generada) los siguientes conceptos :

a. Las exportaciones de vehículos, partes y componentes automotrices.

b. Las ventas de autos nuevos en la franja fronteriza y zonas libres.

Considerando que las empresas no estarían inicialmente preparadas para compensar la totalidad de sus importaciones, el decreto previó el otorgamiento de una cuota inicial a cada

empresa, que se consideraría como exportaciones, dicha cuota fue decreciente y operó de 1978 a 1981.

Para fijar la cuota básica de cada empresa, se tomo en consideración las exportaciones y el gasto total en divisas registradas durante el período de 1974 a 1976.

Por otra parte, se consideró como salida de divisas los siguientes conceptos:

- a. La importación de partes para ensamble
- b. La importación de vehículos nuevos
- c. El pago de regalías y otros gastos en el exterior

Las empresas de la I.A.T., deberían generar el 100 % de las divisas necesarias para su presupuesto, de la siguiente forma.

El 50% sería generado con las exportaciones de autopartes de empresas registradas en la SEPAFIN, el 50% restante sería obtenido con la exportación de vehículos terminados y/o componentes fabricados por la propia industria terminal o por empresas no registradas. En el caso de las divisas netas generadas por maquiladoras, solo se podía contabilizar hasta el 20%, de esta manera tanto la industria terminal como la de autopartes expandieron su producción vía exportaciones, abatiendo con esto sus costos. Esta acción

permitió que la industria de autopartes se especializara en la fabricación de algunos componentes, mismos que se volvieron competitivos internacionalmente.

Del mismo modo se fijó un grado de integración nacional mínimo para los vehículos ensamblados por la I.A.T., basado en la fórmula costo-partes (valor del material de ensamble del vehículo) :

<u>Tipo de Vehículo</u>	<u>% Integración</u>
Automóviles	50
Camiones	65
Tractocamiones	70
Autobuses Integrales	70

Adicional a lo anterior, se estableció un grado de integración nacional del material de ensamble utilizado en la fabricación de los vehículos, mismo que debería aumentar progresivamente hasta el año modelo de 1981, de acuerdo a la siguiente tabla:

PORCENTAJE DE CONTENIDO DE MATERIAL NACIONAL.

Tipo de Vehículo	1978	1979	1980	1981
=====	====	====	====	====
- Automóviles	55 %	65 %	70 %	75 %
- Camiones	70 %	75 %	80 %	85 %
- Tractocamiones	75 %	80 %	85 %	90 %
- Autobuses	75 %	80 %	85 %	90 %

Con esta medida el Gobierno Mexicano " sentó las bases para fomentar y consolidar el crecimiento de la industria nacional de autopartes ", ya que adicional a lo anterior los materiales de ensamble de los vehiculos de la industria automotriz se clasificaron en tres listas :

- a).- Nacionales de incorporación obligatoria
- b).- De fabricación nacional
- c).- Complementarios de importación

Las dos primeras listas fueron publicadas por la

SEPAFIN, tomando en cuenta los componentes producidos por empresas registradas, para que las empresas de la I.A.T. pudieran importar los componentes nacionales de incorporación obligatoria y los de fabricación nacional sujetos a permiso previo, debieron contar con la autorización expresa de la SEPAFIN.

Los componentes complementarios de importación, se sometieron al requisito de permiso previo de la Secretaría de Industria y Comercio.

Se mantuvo la prohibición a las empresas terminales de fabricar componentes producidos por la industria de autopartes, adicionales a los que ya se producían en el pasado, en esta forma se obligó a las empresas a informar a la SEPAFIN entre los meses de abril y junio de cada año, sobre las líneas de vehículos que pretendían producir en el siguiente año modelo; sólo empresas de participación mayoritaria mexicana podrían producir modelos distintos a los aprobados y las empresas que desearan producir más de un tipo de motor deberían exportar al menos el 60 % del volumen de producción adicional.

Se facultó a la Secretaría de Industria y Comercio para que autorizará a la I.A.T., la importación de vehículos nuevos con motor de gasolina a la franja fronteriza y zonas

libres, iguales a los fabricados en el país, con cargo al presupuesto de divisas, de igual manera la SHCP fué habilitada para otorgar la reducción hasta del 100 % a la I.A.T., del impuesto general de importación de maquinaria, equipo, componentes complementarios a excepción de los de lujo y de la participación neta federal del impuesto especial de ensamble.

Se facultó a la Secretaría de Industria y Comercio a devolver hasta el 100 % de los impuestos indirectos de exportación; se liberaron los precios al distribuidor y al público de los automóviles

Por otro lado se creó la comisión intersecretarial de la industria automotriz, presidida por la SEPAFIN, formada además por representantes, de la SHCP y de la Secretaría de Comercio.

Del mismo modo quedó establecido que únicamente las empresas con capital nacional mayoritario, podrían incorporar motores diesel en camiones, tractocamiones y autobuses integrales.

5 Racionalización de la Industria Automotriz.

En el año de 1983, entró en vigor el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, publicado el 15

de Septiembre de 1983, el cual se considera como una continuación y seguimiento de lo establecido en el decreto de 1977 para el fomento de la industria automotriz. Con lo anterior, el Estado reorientó su política en materia automotriz al pretender que este sector adecuara su producción a las necesidades del País, que procurara la autosuficiencia de divisas para el desarrollo de su actividad de comercio exterior, derivada de sus operaciones de ensamble y además como excepción estableció una compensación de un 20% de sus gastos en divisas con exportaciones de productos automotrices, durante 1984 y 1985.

Adicionalmente, se da un cambio en la política fiscal ya que se suprimieron los subsidios otorgados a la industria automotriz, tal es el caso del que se había otorgado al material de ensamble y componentes automotrices. En esta misma línea de racionalización de recursos el decreto prohíbe la importación de vehículos nuevos en las franjas fronterizas y zonas libres del País.

Dicho decreto buscó que la industria automotriz aprovechara las ventajas de producir a gran escala por lo que implementó las restricciones :

- a).- "... Se limitarían las líneas de automóvil de cada

marca a tres para el año modelo de 1984, sin que la producción total de modelos sea superior a siete ".

b).- " ... En 1985 y 1986, se producirían como máximo dos líneas con cinco modelos como límite ".

c).- "... Para 1987, se produciría una línea con cinco modelos ".

El decreto define el término " línea ", como el ensamble único de uno ó varios " modelos "; así, sobre una misma línea de ensamble que incluye bastidor, suspensión y motor, son montadas diferentes carrocerías y accesorios que tipifican cada modelo.

Este decreto permitió sin embargo, la utilización de líneas y modelos adicionales una vez mostrado que su fabricación generaba una autosuficiencia en divisas, con la exportación de un volumen superior al 50 % de la producción.

En lo referente al grado de integración nacional, se estableció que del año de 1984 a 1987 se pasaría del 50 % al 60 %. Continuando con la política de racionalización de los recursos, el decreto prohibió la fabricación de motores de ocho cilindros a gasolina para automóviles a partir del año modelo de 1986 (del 1o. de Noviembre de 1985 al 31 de Octubre de 1986).

Finalmente el decreto determinaba la exclusividad de

fabricación de componentes de la industria nacional de autopartes, siempre y cuando contaran con un 60 % de capital social de origen nacional.

El 21 de Agosto de 1986, " se publicó un nuevo acuerdo que daba a conocer la lista de partes y componentes considerados como equipo opcional, que no podían ser importados ni instalados en las unidades austeras ".

En fecha 29 de Junio de 1988, se estableció la nueva lista de componentes que debían ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional para la industria terminal; dichos componentes automotrices incluidos en esa lista solo podrían ser importados por su fracción arancelaria específica y deberían de pagar el arancel que correspondía a dicha fracción.

6 Modernización de la Industria.

Buscando la conveniencia de promover y apoyar la disponibilidad del mercado nacional, se estableció en el decreto del 2 de Agosto de 1989, " que se eximía del pago de impuestos sobre automóviles nuevos a los contribuyentes que compraran estos y cuyo precio de venta al distribuidor, no fuera superior a 11.8 millones de pesos ", así mismo se eximió del pago de impuesto general de importación a las

mercancías que sean partes y componentes importados por los fabricantes de estos vehículos, además de la característica de costo, el vehículo debía cumplir con una serie de requisitos técnicos, entre los que destacan el motor de fabricación nacional y la producción de un número no inferior a 40,000 unidades anuales.

Finalmente el 11 de diciembre de 1989, surge el Decreto para el Fomento y la Modernización de la Industria Automotriz, el cual buscó dar coherencia a la política de apertura comercial que para esta fecha ya tenía alrededor de dos años de implementada, así con este nuevo decreto se buscó dar a la industria automotriz lo siguiente :

- a).- " Inserción de la industria automotriz en mercados internacionales ".
- b).- " Producción con niveles de escala eficientes ".
- c).- " Mantener ritmos adecuados de inversión ".
- d).- " Aumentar la generación de empleo ".
- e).- " Disminuir la contaminación ambiental ".

A pesar de que una apertura comercial no trae ligados todos estos cambios, el decreto incluye políticas que podrían hacer que la industria automotriz alcanzara la mayoría de estos beneficios.

**CAPITULO III. Modalidades del Régimen Aduanal en la
Industria Automotriz.**

El concepto de régimen se puede definir como el "conjunto de leyes o reglas observadas en la manera de vivir", (1) así podemos conceptualizar al término Régimen Aduanero como:

"La destinación que puede recibir según las leyes y reglamentos aduaneros, las mercancías sujetas al control de la aduana". (2) o bien como:

"El tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control aduanal de acuerdo a las leyes y reglamentos aduaneros, en base a la naturaleza y objetivos de la operación" (2)

De lo anteriormente expuesto podemos definir el concepto de Régimen Aduanal como:

" Las formas de destinación para las mercancías, que la autoridad aduanal establece de acuerdo a sus normas o leyes y que los particulares pueden voluntariamente seleccionar, debiendo cumplir con las obligaciones aduaneras propias del régimen escogido".

(1) Larrosa, diccionario básico, 1a. edición 1991.

(2) Melina Carbajal Contreras 'Derecho Aduanero', pág. 329.

1. RECINTO FISCAL.

Desde sus inicios y para facilitar la internación y disposición del material importado usado en el ensamble de vehículos, la Industria Automotriz recibió por parte de la autoridad aduanera el tratamiento de "Recinto Fiscal", de conformidad con los lineamientos de la Ley Aduanera y del Reglamento para plantas de montaje, los cuales regulaban y controlaban la actividad aduanal de comercio exterior (Importaciones y Exportaciones), modalidad bajo la cual la Industria Automotriz operó hasta la primera mitad de la década de los ochenta.

El Recinto Fiscal, es un régimen aduanal que faculta a los elementos del Servicio Aduanal, dependientes de la S.H.C.P., para verificar y dar fe personalmente en el domicilio de la empresa, del origen, uso, tratamiento y destino final de las mercancías.

De conformidad con lo anterior, dentro de cada una de las plantas de ensamble de la I.A.T. existía un Servicio Aduanal, el cual estaba constituido por:

- El Jefe del servicio aduanal.
- El Vista aduanal.
- El Interventor Aduanal.
- Los Celadores o Policías de Vigilancia

- El Almacenista
- El Personal administrativo.

Bajo este lineamiento, las operaciones de comercio exterior que realizaba la industria automotriz eran controladas por personal de la aduana de la siguiente manera:

Entrada y descarga de Material.

Para la importación de mercancías, destinadas al ensamble de vehículos, en la Aduana de entrada el agente aduanal, previamente contratado por la Empresa Automotriz, elaboraba el documento oficial llamado TRANSITO INTERNO, sellado por el interventor de la Aduana de entrada, siendo este el documento legal que permitía el tránsito libre de las mercancías importadas en territorio nacional .

En el momento que arribaban los transportes a las plantas automotrices, previamente protegidos por sellos y candados fiscales, el interventor de la aduana designado en cada planta, en coordinación y a solicitud del personal de la empresa , recibían los bultos que contenían las mercancías.

Ya revisada la documentación, el interventor procedía a la verificación física del mismo comprobando, que la remesa recibida correspondiera a lo facturado y que estuviera soportada por, factura comercial, conocimiento de embarque,

guía aérea o cualquier otro documento equivalente. (Art. 102 Ley Aduanera y 154 de su Reglamento). Una vez realizada la operación anterior el vista corroboraba que las mercancías contenidas en los bultos fueran materiales de ensamble destinados a los procesos industriales de montaje y acabado de automóviles y camiones.

Después del proceso de verificación del material y una vez que la Autoridad Aduanal daba su autorización el material quedaba a disposición de la empresa para su utilización en las líneas de producción, salvo en el caso de que el material se necesitara urgentemente en la línea de producción, el Jefe del Servicio Aduanal permitía que fuera utilizado, evitando toda la burocracia de los trámites.

De la entrada de material a las plantas de montaje, el personal aduanal llevaba un control estricto con el fin de computar los plazos de abandono conforme a lo previsto en el Artículo 19 de la Ley Aduanera.

En esa época el material de ensamble, estaba regulado por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI)(1), por medio de listas oficiales que consideraban los materiales y su clasificación arancelaria específica, siendo

(1) En la sucesivo se denominará SECOFI, a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

esta Secretaría quien fijaba los porcentajes de contenido nacional que debía llevar todo vehículo, listas que eran emitidas cada año modelo permitiendo a la industria automotriz clasificar arancelariamente el material utilizado en el ensamble de vehículos. Toda vez que el vista y el interventor por medio de estas listas oficiales certificaba que la industria automotriz cumpliera con los decretos que regulaba las actividades de esta industria.

A continuación se describirán las listas en que la (SECOFI), clasificaba los materiales usados en el ensamble de vehículos:

Lista 1. Nacional de Incorporación Obligatoria:

En ella se listaban los materiales cuya fabricación debía ser forzosamente nacional.

Lista 2. De Fabricación Nacional.

Consideraba materiales para fabricación de vehículos de los cuales la Industria Automotriz de Autopartes tenía fabricación suficiente, para el abasto de los requerimientos de la industria automotriz, por lo que para la importación de ellos en caso de existir desabasto, la I.A.P. entregaba una carta a la Industria Automotriz Terminal, exponiendo los motivos por los que no cubría los requerimientos, estimando el tiempo durante el cual no cubriría la demanda, permitiendo

a la I.A.T. importar temporalmente dichos materiales, para lo cual debía tramitar ante la (SECOFI), el permiso de importación correspondiente.

Lista 3. Material de Montaje.

En esta lista se consideraban todos aquellos materiales destinados a la fabricación de vehículos, no incluidos en las listas 1 y 2, y su clasificación era en dos fracciones arancelarias:

La 8706.A.001 para el material de automóviles.

La 8706.A.002 para el material de camiones

La importación de estos materiales requería el trámite previo del permiso de importación.

Determinación y pago de Impuestos al Comercio Exterior.

Para efectos del pago de los impuestos al comercio exterior (Art. 58 Ley Aduanera, primer párrafo), una vez terminado el ensamble de automóviles y camiones, la empresa automotriz presentaba pedimento conforme al modelo oficial autorizado, debidamente requisitado y acompañado de facturas comerciales, permisos de importación, etc., el cual una vez revisado por el Jefe de Servicio, era turnado al vista, para su clasificación arancelaria de acuerdo a las listas

oficiales y así proceder a la determinación de los impuestos.

Al tener determinados los impuestos, se procedía al envío de la documentación a la Oficina Federal de Hacienda, teniendo la obligación el Jefe de Servicio de vigilar que los pagos fueran hechos en los plazos previstos, de acuerdo a las disposiciones del Código Fiscal de la Federación y del Reglamento para Plantas de Montaje.

El pago de los impuestos al comercio exterior, originaba la elaboración de las siguientes liquidaciones:

1.- Liquidación Modelo 3.

Este tipo de liquidación se usaba para el pago de los impuestos originados por la importación de materiales destinados para el mercado de refacciones e importaciones de maquinaria y equipo. También los impuestos por importaciones temporales eran determinados con este tipo de liquidación, debiendo ser acompañadas por una fianza o un **Billete de Depósito**, que garantizaba el interés fiscal, tramitado ante una Afianzadora o el Banco Internacional.

2.- Liquidación Modelo 4.

Forma, que por autorización previa de la Dirección General de Aduanas, la industria automotriz elaboraba por medios mecanizados para el pago de los impuestos de material importado destinado para el ensamble de los vehículos.

De esta liquidación existía una forma impresa por la Dirección General de Aduanas, que se usaba para el pago de los impuestos de importación originados por el uso en el ensamble de vehículos de material del llamado "standard" (tornillos, tuercas, solventes, pegamentos, etc.), así como del material enviado en consignación a proveedores de la I.A.T., para su retrabajo o ensamble en productos que posteriormente regresarían a las plantas automotrices.

3.- Retornos de Material.

El retorno al extranjero de los materiales de ensamble importados, destinados a los procesos de ensamble de automóviles y camiones, se llevaba a cabo previa solicitud por escrito de la empresa ensambladora, y con base al Acuerdo No. 102-B-689 del 7 de septiembre de 1977, expedido por el Subsecretario de Hacienda y Crédito Público, en el cual se autorizaba a la Industria Automotriz Terminal, el retorno de material al extranjero, que se había recibido, por error, defectuoso ó en demasía, debiendo comprobar a satisfacción de la autoridad aduanera, que el valor del material no había sido pagado al proveedor extranjero o que en su caso dicho valor le fuera reintegrado a la I.A.T., para lo cual se revisaban los asientos contables de la empresa a fin de

comprobar este hecho. Así mismo se requería comprobar su estadia en el país con una "Constancia de Estadia de la mercancía", otorgada por el Jefe de Servicio Aduanal de la planta automotriz que originaba el retorno.

La verificación de la mercancía a retornar así como el embarque de la misma al extranjero, debía ser bajo supervisión del vista aduanal, y el interventor, avalada por el Jefe de Servicio.

Esta operación la reportaba el Servicio Aduanal mensualmente a la Unidad de Informatica, Contabilidad y Glosa, de la Dirección General de Aduanas, informando cantidad, valor, factura con fecha de arribo del material y año modelo correspondiente.

4.- Destrucciones de Material.

Cuando un material importado, perdía su valor, por deterioro, obsolescencia, daño, etc., la industria automotriz terminal, con fundamento en el acuerdo número 102-B-689 de fecha 9 de septiembre de 1977, emitido por la Subsecretaría de Hacienda y crédito Público, podía solicitar autorización para destruir el material en cuestión, en un área específica dentro de sus instalaciones, para efectuar la destrucción de mercancías la Secretaría de Hacienda y Crédito Publico,

a través de la Dirección General de Aduanas (D.G.A)⁽¹⁾, nombraba a un interventor para que en conjunto con personal aduanal adscrito al Recinto Fiscal y representantes legales de la empresa se levantara el acta de destrucción.

Durante el ejercicio de este Régimen, la industria automotriz terminal recibía por parte del gobierno, subsidios para las importaciones de material los que iban desde un 50% hasta un 100% del pago de los impuestos dependiendo de la lista en que fueran clasificados.

2.- DEPOSITO INDUSTRIAL.

Uno de los propósitos fundamentales de la simplificación y modernización administrativa del Gobierno Federal en cuanto a materia de comercio internacional se refiere, es tener una operación ágil de las importaciones y exportaciones de mercancía así como incrementar la eficiencia en la industria de exportación.

A fin de cumplir con lo anterior, después de la primera mitad de la década de los 80', la Industria Automotriz fue autorizada para operar sus actividades de comercio exterior bajo el régimen denominado "DEPOSITO INDUSTRIAL".

Este régimen a pesar de ser sin vigilancia estrecha por parte de la autoridad aduanal, como es el caso del Recinto

(1) En lo sucesivo se denominará a la Dirección General de Aduanas como (D.G.A.)

Fiscalizado, permite la auditoría periódica por parte de la misma y otorga mayor confianza en las declaraciones del contribuyente, haciendo mas rápidas y precisas las operaciones del comercio exterior y cubrir los requerimientos de la D.G.A. para el control de las mercancías sujetas a control aduanal.

a.- ¿ QUE ES EL DEPOSITO INDUSTRIAL ?

El sistema del régimen aduanero denominado "Depósito Industrial" y con despacho bajo verificación física, es un sistema particularizado de control de inventarios de mercancías o partes importadas ¹⁾, el cual funciona en base a la teoría de primeras entradas - primeras salidas y es llevado simultáneamente por la Dirección General de Aduanas (D.G.A.) y las empresa autorizada.

Un aspecto de eficiencia son los conceptos de rapidez y control los cuales no son contrarios mas sin embargo pueden ser considerados como complementarios uno del otro, por lo que la Dirección General de Aduanas basada en este aspecto requirió por parte de la industria automotriz una absoluta coordinacion técnica y administrativa entre ella y la autoridad por lo que con la implantación del régimen de Depósito Industrial, los datos de la operación aduanal deben

1) En la industria automotriz estas mercancías son las destinadas al ensamblado y estampado de autos y camionetas, así como para la manufactura de motores.

ser enterados por medios magnéticos, razón por la que elimina el patrón de vigilancia física sobre estas operaciones, substituyéndolo por uno mas acucioso de Control Informático Documental, el cual debe avalarse demostrando la efectividad y el funcionamiento de este sistema compartido.

b.-OBJETIVO DEL SISTEMA.

b.1 Proporcionar a la Dirección General de Aduanas, la información necesaria y suficiente acerca del origen, uso destino y niveles de inventario de las mercancías o partes importadas que se usan para el ensamble de vehículos.

b.2 Mayor precisión en el control de las mercancías, por parte de la industria automotriz.

c.- LINEAMIENTOS DEL SISTEMA.

1).- Funciona en base a la teoría PEPS (Primeras entradas-Primeras salidas) y es llevado simultáneamente por la empresa y la autoridad aduanera mediante informes periódicos grabados en medios magnéticos (cinta/diskette) los cuales son considerados como una "Declaración ante la Aduana".

2.- La permanencia en el País de las mercancías importadas bajo este régimen, será de dos años, al término de los cuales debió haber sido retornada al extranjero o

nacionalizada.

3.- Se basa en dos grandes archivos, El archivo maestro de Mercancías y el archivo Inventario de Mercancías, auxiliándose de otros subsistemas para la incorporación de partes nuevas, cifras de producción y exportación de vehículos, información de costos uso y estado de las mercancías.

El archivo maestro de mercancías (MAPAR) ⁽¹⁾, es la "Lista de mercancías que podrán ser manejadas por la empresa dentro de este régimen". Siendo el inventario inicial el primer paso a dar ya que constituye la primera declaración ante la Aduana de la clase de mercancías su costo y su clasificación arancelaria. La actualización de este archivo acepta altas, bajas o modificaciones a los datos de las mercancías ya registradas; deberá presentarse previamente y es la base por medio de la cual la Dirección General de Aduanas podrá dar la autorización correspondiente para el funcionamiento del régimen de Depósito Industrial.

El archivo inventario de mercancías (MOVTO), puede contener diversa información y dependiendo de la naturaleza de su contenido y el momento de declararse ante la D.G.A., puede ser.

(1) En el argot de la industria automotriz, las mercancías que se usan para el ensamble de vehículos son conocidas como "partes" de ahí el término MAPAR que significa Maestro de partes o Maestro de Herramientas.

a.- Inventario Inicial (INVIN)

Representa el saldo inicial de los inventarios, cuando se trata de una autorización a una empresa que ya se encuentre funcionado bajo otros regímenes aduanales, se tomará en cuenta el saldo que se tenga al momento del "arranque" del sistema, el cual se grabará en medios magnéticos y será enviado a la Dirección General de Aduanas y su contenido será la base para incrementar o reducir el dato de "cantidad de mercancía".

La presentación del Inventario inicial ante la Dirección General de Aduanas, se debe acompañar por un Pedimento Especial previamente tramitado por el Agente o Apoderado Aduanal, ante la Aduana que indique la autoridad y autorizado por la D.G.A., tomando en cuenta que este pedimento debe coincidir en cifras con el Inventario inicial el cual debió haber sido auditado y avalado por un despacho externo ya que jurídicamente representa una declaración ante aduanas, debiendo ser aceptado y aprobado antes o durante los primeros 15 días de iniciado el ejercicio del régimen.

Por lo que se refiere a empresas que inicien sus actividades comerciales, al mismo tiempo en que se inicia la

autorización del régimen solo requerirá una declaración escrita donde se especifique que el ejercicio del régimen se inicia con inventario inicial de "cero" o "vacío".

b.-Entradas (ALTAS)

Son los incrementos al inventario inicial derivados de un pedimento de importación temporal al régimen de Depósito Industrial cuyos datos son: número de parte, descripción, cantidades embarcadas, costo de las partes, etc., los cuales deben ser idénticos a los anotados en la factura comercial que se entregó en la aduana de entrada para el despacho de las mercancías, datos que invariablemente deberán ser grabados en el medio magnético junto con el número de pedimento y fecha del mismo cuyo contenido se enviará mensualmente a la D.G.A.

c.-Salidas (SALID)

Como su nombre lo indica, son las salidas o disminuciones de material en el inventario de mercancías tanto en costo como en saldo a nivel parte, jurídicamente existen tres circunstancias de las cuales pueden generarse las transacciones de salida.

c.1. Cambio de régimen temporal (Depósito Industrial) a Importación Definitiva o nacionalización (SALIM), el cual se deriva del pago de impuestos de las mercancías importadas

soportado por una Declaración de Impuestos, que será presentada ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de los quince días hábiles del mes siguiente en que se efectuó la salida de mercancía .

La declaración de impuestos mencionada deberá contener los datos del pedimento con que originalmente fueron internadas al País, y los del pedimento con que se importaron en forma definitiva.

c.2. Retornos.

Son mercancías que retornan al extranjero, ya sea en su estado original o transformadas (SALEX) movimiento que deberá estar soportado con un *Pedimento de Exportación definitiva*, que servirá de base para efectuar los trámites del despacho ante la aduana, conteniendo los datos de las mercancías retornadas, así como los datos referentes al pedimento de importación con que fueron internadas.

c.3. Destrucción de Mercancías (SALDE).

Las mercancías que transcurrido el plazo de dos años contado a partir de la fecha de internación al país, son dañadas de tal manera que se hacen inutilizables para el proceso productivo o sufren obsolescencia, deben ser destruidas al amparo de una *Acta de destrucción*, salvo en el caso del material obsoleto el que por razones ecológicas debe

ser destruido y vendido a una empresa autorizada en un plazo de seis meses contados a partir de la fecha en que se de por terminado el año modelo de cada empresa automotriz.

d. Rectificaciones (RECT +) (RECT -).

Las rectificaciones a pedimentos de importación son la declaración ante la Dirección General de Aduanas que la empresa automotriz debe enterar cuando existen diferencias (excedentes o faltantes) en el momento de desembarcar ó almacenar las mercancías.

e. Saldos Globales (SALDO).

Es el saldo mensual del inventario por número de parte al final de cada mes, después de efectuar los movimientos de entrada, salida o rectificación, este saldo deberá coincidir con la existencia física de material en planta. Esta información requerida es la única que no esta respaldada con un documento jurídico-administrativo, aunque se deberá reportar a la Dirección General de Aduanas mensualmente como reflejo fiel del control interno del Almacén de partes sujetas al Depósito Industrial.

Todos los movimientos de las mercancías sujetas a este régimen, excepto los Saldos Globales, deberán efectuarse en un plazo máximo de dos años contados a partir de la fecha de

internación de las mercancías al País y reportarse mensualmente en medios magnéticos a la Dirección General de Aduanas.

d.-IDENTIFICACION DE LOS MEDIOS MAGNETICOS.

Para el adecuado funcionamiento del régimen se debe establecer una coordinación técnico-administrativa entre la empresa y la autoridad, la primera representada por los ejecutivos y operativos encargados de las áreas de tráfico, aduanas o comercio exterior y la segunda a través de la Dirección de Operación Aduanera (Aspecto Administrativo) y La Unidad de Informática, Contabilidad y Glosa (Aspecto Técnico), siendo la Dirección de Operación Aduanera el canal oficial para atender los asuntos relacionados con este desarrollo.

Con el objeto de reconocer el origen y propiedad de los medios magnéticos, diferenciar el contenido de los archivos manejados en este régimen, reconocer la situación de los mismos dentro de la legislación aduanera y contar con cifras de control que garanticen la veracidad de la información, deberán ser identificados con dos diferentes etiquetas físicas adheridas en el anverso de de ellos.

La primer etiqueta será "PERMANENTE" y no deberá ser

removida del medio magnético salvo en caso de reposición necesaria ya sea por su destrucción o ilegibilidad, contendrá los datos genéricos del medio magnético que son:

1. Razón Social de la Empresa controlada por el sistema Depósito Industrial.
2. Identificación de la planta que maneja el medio magnético.
3. Clave de la planta-empresa que le haya asignado la autoridad en el oficio de autorización respectivo.
4. Número o clave de identificación del medio magnético.
5. La Leyenda "Depósito Industrial", que permitirá la identificación del medio magnético como parte de este régimen.

La segunda etiqueta se identificará de acuerdo al tipo de movimiento que se desee reportar y serán las siguientes:

1. Etiqueta para movimientos en el Archivo Maestro de Partes (MAPAR), la cual deberá identificar;
 - . Clave de la compañía.
 - . Cantidad de registros dados de alta o baja en este archivo.
 - . Cantidad de registros que modifican los ya existentes.
 - . Sumatoria de las 3 cantidades mencionadas.

. Fecha de elaboración del archivo contenido en el medio magnético.

2. Etiqueta identificativa para los movimientos al Archivo Inventario de Mercancías (MOVTO) cuyo contenido es:

. En el caso de las entradas indicará a que mes corresponden los movimientos y cuando se trate de salidas (transacciones MOVTO, SALIM, SALEX Y SALDE), Complementarias (MOVTO.RECT "+" ó "-"), se señalará el mes, año y tipo de transacción que contenga.

. Indicará las siguientes cifras de control:

- Total de Pedimentos.
- Total de registros que integran el total de pedimentos.
- Total general de piezas, la importancia de este dato es la sumatoria como cifra control.

. Por lo que se refiere a los movimientos para saldos (MOVTO.SALDO) las cifras de control serán, el total general de piezas y el total de registros que integran el archivo.

Cabe señalar que la D.G.A no tiene un diseño establecido para las etiquetas pudiendo hacer cada empresa su propio diseño.

e.- ORDEN DE LOS MOVIMIENTOS EN EL SISTEMA.

Todos los eventos de un sistema administrativo deben seguir un orden consecutivo con la finalidad de conseguir resultados consistentes, así también el sistema compartido de Depósito Industrial requiere de un orden consecutivo de eventos a continuación indicado:

1°. Movimientos al Archivo Maestro de partes (Altas, Bajas y Modificaciones).

2°. Movimientos de altas al archivo Inventario de Mercancías, una vez registrada una parte debe cargarse o adicionarse con alguna cantidad para poder efectuar otros movimientos.

3°. Movimientos que incrementan o disminuyen las cantidades declaradas (Rectificaciones).

4°. Movimientos de salidas del inventario (importación definitiva, exportación y destrucciones).

5°. Obtención de saldos.

Cabe señalar que si bien el orden de los eventos no debe alterarse puede suceder que alguno de ellos no haya tenido movimientos durante el período a reportar, en cuyo caso el evento simplemente se omitirá, respetando el orden consecutivo de los demás.

f.- PORCENTAJE DE ERROR ACEPTABLE.

El desarrollo de cualquier método de trabajo manual o mecánico implica un grado de error, toda vez que son seres humanos quienes tienen el control de los sistemas, este grado de error dentro del sistema de Depósito Industrial es siempre tendiente a cero.

Bajo este concepto la Autoridad aduanera ha establecido límites de error en las operaciones del régimen quedando como sigue:

f.1. En la fase inicial del ejercicio del sistema (los primeros 45 días) la empresa debe demostrar su capacidad para operar, logrando un índice no mayor del 10% de error sobre el total de las transacciones.

f.2. Antes de cumplir 90 días de operado el régimen, la empresa debe demostrar un índice máximo de error del 1% sobre el total de las transacciones refiriéndose al valor, número de parte y cantidades de material embarcado, por lo que se refiere a los datos de, número de pedimentos de importación y exportación, datos de las declaraciones complementarias, actas de destrucción y fechas, el índice de error no debe sobrepasar al 3% del total de las operaciones.

Es importante anotar que estos índices son los aceptados por la Coordinación Técnica Administrativa y que cualquier

incurrencia en error de cualquier naturaleza o magnitud que den lugar a la determinación de las infracciones estipuladas en la ley, serán sancionadas conforme a la misma.

La estructura de la industria automotriz le permite estar integrada por varias plantas, localizadas en diferentes estados de la República dedicándose cada una de ellas a diferentes procesos productivos, siendo su producto final distinto en cada una de ellas, razón por la cual Sistema de Deposito Industrial, contempla el concepto "Planta Empresa" y los controles separan los inventarios por planta aun tratándose de la misma empresa.

Por lo expuesto en el párrafo anterior, el Sistema Deposito Industrial no contempla la posibilidad de aceptar transferencias entre plantas de una misma empresa, por lo que en la eventualidad de requerir "traspasar" material de una planta a la otra, se tendrá que recurrir a la Importación Definitiva o a la Exportación.

La Industria Automotriz opero bajo este régimen hasta el mes de Agosto de 1991, fecha en la que la normatividad para las operaciones de comercio exterior de esta industria cambió al régimen de Depósito Fiscal.

3. DEPOSITO FISCAL.

A solicitud y promoción de la S.H.C.P., para continuar con los programas de simplificación y modernización administrativa, del Gobierno Federal, la Dirección General de Aduanas, a principios de 1991 diseñó un nuevo sistema para el control de las mercancías importadas por la industria automotriz, para lo cual esta industria solicitó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el cambio de régimen aduanal, de Depósito Industrial al de "Depósito Fiscal".

"El régimen de Depósito Fiscal, consiste en el almacenamiento de mercancías de procedencia extranjera o nacional en almacenes generales de depósito autorizados para ello y bajo el control de las autoridades aduaneras, pudiendo retirar estas mercancías, para importarse o exportarse definitivamente, retornándose al extranjero las de esa procedencia o reincorporando al mercado las de origen nacional, en un plazo no mayor de dos años".(1)

Para efectos de que la industria automotriz utilizara sus instalaciones como almacenes para el depósito de mercancías

(1) *Legislación Aduanera, Leyes y Códigos de México, art. 96 y 97.*

y pudiera someter estas al proceso de ensamble y fabricación de vehículos, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el Diario Oficial de la Federación del 26 de diciembre de 1990, dió a conocer las disposiciones fiscales para la implantación del régimen de Depósito Fiscal dentro de las plantas de la industria automotriz.

El Depósito Fiscal, plantea un manejo de información más simplificado, que va íntimamente ligado al valor de los inventarios en almacén de la planta ensambladora, por lo que se refiere a las operaciones de comercio exterior.

Para llevar el control de estas operaciones la Dirección General de Aduanas a través de la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa (D.I.C.G.), diseñó un sistema de captación de información de todas y cada una de las operaciones aduanales que llevan a cabo en conjunto, las empresas de la industria automotriz que están reguladas bajo el régimen de Depósito Fiscal, y sus Agentes o Apoderados aduanales, llamado :

S A A I (Sistema de Automatización Aduanera Integral) y
C A D E P A (Captura Desconcentrada de Pedimentos Aduanales).

El Sistema de captación de información de operaciones aduanales SAAI-CADEPA da lugar a un intercambio de información entre Agentes o Apoderados Aduanales, la Industria Automotriz y la Autoridad Aduanera, por medio de transferencias de archivos entre los equipos de computo de los dos primeros y medios magnéticos de las empresas automotrices, para lo cual la (D.I.C.G.) entregará a los usuarios de este sistema un medio magnético (diskette) con un programa que servirá para validar previamente la información que se enviará a la Dirección General de Aduanas. La Dirección de Informática emitirá, nuevos programas de validación cada vez que lo juzgue conveniente, con el fin de tener una operación más exacta.

NORMAS Y/O POLITICAS.

A continuación daremos las Normas y/o Políticas emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección General de Aduanas, mediante las cuales la industria automotriz terminal lleva a cabo sus operaciones de comercio exterior.

PRIMERA.- El procedimiento sera aplicable a las empresas de la industria automotriz terminal instaladas en el País que se acojan al régimen de Depósito Fiscal.

SEGUNDA.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, autorizará los almacenes en que permanecerán las mercancías destinadas al Régimen de Depósito Fiscal.

TERCERA.- Para destinar la mercancía a este régimen se promoverá el despacho por conducto de un Agente Aduanal o Apoderado Aduanal.

CUARTA.- Cuando el despacho de mercancías se promueva por aduana fronteriza, el agente o apoderado aduanal deberá colocar al medio de transporte los candados oficiales color rojo y los engomados oficiales antes de introducir el vehículo a territorio nacional.

Si el régimen se promueve en aduana marítima o aérea y la mercancía se transporta en contenedores o vehículo con compartimiento de carga cerrado, el agente aduanal deberá colocar los candados color rojo y los engomados oficiales después de que se active el mecanismo de selección aleatoria y antes de que la mercancía se retire de la aduana de entrada.

Cuando la mercancía se transporte en bultos, cajas o atados, no se colocarán los candados y engomados mencionados, salvo que la mercancía ingrese a territorio nacional por aduanas de la franja fronteriza o zona libre y se destine al resto del territorio nacional, caso en el que invariablemente

se utilizará vehículo con compartimiento cerrado aseguradas las puertas con los candados rojos y engomados oficiales.

QUINTA.- El agente o apoderado aduanal formulará el pedimento correspondiente destinando la mercancía al régimen de depósito fiscal. Cuando se trate de material de ensamble se declarará "un lote de material de ensamble" y su clasificación arancelaria será en las siguientes fracciones:

9803.00.01 para material destinado al ensamble de autos.

9803.00.02 para material destinado al ensamble de camiones.

Cuando se trate de material distinto al mencionado se clasificará en la fracción arancelaria que le corresponda. Al pedimento deberá acompañarse la factura o documento de embarque correspondiente.

SEXTA.- La actividad que se refiere a la promoción del despacho, pago de las contribuciones, uso de clave confidencial, revisión de los candados y engomados fiscales por parte de la autoridad aduanal, ejecución y selección aleatoria del reconocimiento, se hará de acuerdo a las normas y procedimientos de operación aduanal denominada "Del despacho aduanero" aplicables al depósito fiscal para la industria automotriz.

SEPTIMA.- Si el resultado de la selección aleatoria es "Reconocimiento aduanero" y el embarque está integrado de material de ensamble, únicamente se verificará que se trate del material declarado.

Cuando el embarque esté integrado por material diferente al mencionado, el reconocimiento aduanero se practicará en los términos previstos en el capítulo denominado "reconocimiento aduanero" del Manual de Procedimientos de Operaciones de las Aduanas.

OCTAVA.- Una vez concluidos los trámites del reconocimiento aduanero el vehículo que transporte las mercancías deberá dirigirse a las instalaciones de la empresa correspondiente.

NOVENA.- Al arribo de las mercancías se procederá a su descarga y la empresa verificará y registrará su ingreso a sus instalaciones, en el sistema de computo autorizado por la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa de la Dirección General de Aduanas.

En caso de existir discrepancias al realizarse el conteo físico de la mercancía entre lo declarado en la factura y lo recibido, se registrarán los ajustes correspondientes en el sistema de cómputo, conforme a lo dispuesto en el "Manual Técnico para Entrega de Información en Medio Magnético" Estas

discrepancias no dará lugar a sanción alguna.

DECIMA.- La industria automotriz deberá rendir a la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa, un informe mensual de los ingresos y discrepancias que ocurran durante el mes inmediato anterior en el que se rinda el informe. Este informe será uno por cada planta o almacén. La empresa deberá conservar la documentación contable que compruebe estos ajustes.

DECIMA PRIMERA.- Cuando se trate de material de ensamble las empresas podrán disponer de él para la fabricación de sus productos. Para el caso en que la empresa requiera traspasar material de ensamble de un almacén autorizado a otro que también lo sea, deberá documentarlo en las hojas de control foliadas para cada salida de material. Los movimientos de traspaso de mercancías se registrarán en el sistema de cómputo autorizado y se reportarán grabados en un medio magnético, mensualmente a la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa o a la aduana de la circunscripción en que se encuentre la planta o almacén que realiza el traspaso.

DECIMASEGUNDA.- La empresa podrá entregar a terceros la mercancía sujeta a depósito fiscal, para que estos realicen procesos de transformación, subensamble o reparación y las devuelvan al almacén autorizado. En estos casos la empresa

registrará en hojas de control foliadas cada salida de material del almacén, anotando el nombre o razón social de quien va a realizar el proceso mencionado, el lugar donde se realizará el mismo, el tiempo estimado para ello y la descripción de la mercancía correspondiente. Registrará también en hojas de control foliadas el reingreso al almacén de la mercancía mencionada, una vez realizado el proceso de referencia.

DECIMATERCERA.- El material de ensamble de origen extranjero, declarado como tal que se extraiga del depósito fiscal para destinarse a la importación definitiva, después de someterse a procesos de ensamble, subensamble, transformación o elaboración, o como partes, se manifestará en la "Declaración de extracción de Mercancías en Depósito Fiscal" correspondiente a la producción mensual; esta declaración se presentará junto con el pago de las contribuciones causadas a más tardar el quinceavo día hábil del mes siguiente al de la producción, ante la Aduana de la jurisdicción en que se encuentre la planta armadora o bien en las cajas bancarias ubicadas en la aduana.

DECIMACUARTA.- La empresa automotriz rendirá cada mes su informe de extracciones de mercancías destinadas al mercado nacional, grabado en un medio magnético ante la Dirección de

Informática, Contabilidad y Glosa o la aduana de la circunscripción.

DECIMAQUINTA.- Para el cálculo de las contribuciones, se deberá usar el tipo de cambio que rija el séptimo día de calendario siguiente al mes en el que se realizó la producción.

DECIMASEXTA.- Cuando se extraiga de depósito fiscal, mercancía en el mismo estado al en que se haya llevado al régimen mencionado, para destinarla a importación definitiva, se formulará la "Declaración de Extracción de Mercancías en Depósito Fiscal" correspondiente, aplicando la fracción arancelaria específica distinta a la de material de ensamble y se presentará para su pago al quinceavo día hábil siguiente al en que se realice la extracción del depósito fiscal. El tipo de cambio aplicable será el del séptimo día del mes siguiente al de la extracción. La declaración mencionada se presentará ante la aduana de la circunscripción del almacén autorizado o ante la caja bancaria ubicada en dicha aduana.

DECIMASEPTIMA.- Para el caso de mercancía obsoleta, dañada o inservible, la empresa dará aviso de las destrucciones correspondientes a la Administración Fiscal Federal de su jurisdicción, en los términos establecidos en el artículo 61 del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la

Renta.

DECIMAOCTAVA.- El material que resulte de las destrucciones a que se refiere la Norma anterior, si la empresa opta por destinarlo a importación definitiva, se pagarán los impuestos conforme a la clasificación arancelaria que le corresponda como tal. La empresa declarará el valor normal cuando el material se recicle por la propia empresa, que servirá de base para el pago de las contribuciones correspondientes.

DECIMANOVENA.- Cuando la empresa realice extracción de material de ensamble incorporado a productos de exportación, el agente o apoderado aduanal, formulará el pedimento de exportación correspondiente y lo presentará ante la aduana en la que se realice el despacho.

VIGESIMA.- Las normas, políticas y procedimientos establecidos en el capítulo denominado "Despacho Aduanero a la Exportación" del Manual de Procedimientos de Operación de las Aduanas serán aplicables al Depósito Fiscal para la Industria Automotriz, con las modalidades que se establezcan expresamente en este documento.

VIGESIMAPRIMERA.- Las empresas automotrices podrán realizar exportaciones al amparo de un solo pedimento y por una misma aduana, enviando los embarques en diversos medios

de transporte en un plazo que no excederá el último día del mes natural en que se haga el primer envío.

VIGESIMASEGUNDA.- Para el caso de la norma anterior, con el primer embarque se presentará ante la aduana de despacho un escrito firmado por el agente o apoderado aduanal en el que se precisarán los datos de la empresa (razón social, domicilio fiscal y R.F.C.), la descripción de la mercancía a exportar, la cantidad estimada de cada tipo de mercancía a exportar y el punto de salida de territorio nacional. Cada embarque se acompañará con la copia del escrito presentado y la aduana de salida de territorio nacional llevará un control del tipo y cantidad de la mercancía que comprenda cada embarque.

A más tardar el último día del mes natural a que se refiere la Norma anterior se presentará el pedimento de exportación ante la aduana mencionada, con los anexos correspondientes.

VIGESIMATERCERA.- Independiente del informe de CADEPA que deben rendir semanalmente los agentes y apoderados aduanales, las empresas informarán mensualmente en medio magnético por cada uno de sus almacenes autorizados a la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa o a la aduana de la circunscripción, los registros conforme al "Manual

Técnico para entrega de Información en Medio Magnético".

VIGESIMACUARTA.- Las importaciones de los racks, paletas, separadores, o envases, se importarán a depósito fiscal por un plazo no mayor de seis meses.

VIGESIMAQUINTA.- Cuando por alguna razón la empresa no cuente con la información necesaria para liquidar las contribuciones causadas, en los términos y plazos señalados, en la decimotercera norma, deberá presentar una declaración con las cantidades estimadas ante la aduana de la circunscripción o módulo bancario autorizado, utilizando el formato denominado "**Declaración de Extracción de Mercancías en Depósito Fiscal**".

La empresa podrá presentar la declaración complementaria que estime procedente, ante la aduana de su circunscripción; siendo aplicable a esta lo dispuesto por los artículos 17-A, 21 y 73 del Código Fiscal de la Federación. En caso de existir diferencias a favor del contribuyente, este podrá compensar en los pagos futuros de las mismas contribuciones.

VIGESIMASEXTA.- De realizarse el supuesto señalado en la Norma anterior, una vez que la empresa cuente con la información necesaria para liquidar en definitiva las contribuciones causadas presentará una segunda "**Declaración de Extracción de Mercancías en Depósito Fiscal**", en la que

anotará las diferencias a favor o a cargo que resulte respecto de la presentada conforme a la norma anterior, y hará el pago de las contribuciones y accesorios, en su caso. Dentro de los cinco días siguientes al en que presente la Declaración a que se refiere esta Norma, deberá entregar a la Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa o a la Aduana de la circunscripción, el medio magnético en los términos del Manual Técnico correspondiente.

CAPITULO IV. La Administración Operativa del Régimen de Depósito Fiscal.

Por la misma naturaleza que se desprende de la adquisición de mercancías manufacturadas en el extranjero, requeridas por la I.A.T. en los procesos de ensamble de sus vehículos y por las implicaciones derivadas del Comercio Internacional (Importaciones y Exportaciones), el departamento responsable de esta función está localizado dentro del organización en el área de Abastecimientos, teniendo entre otros los objetivos de:

- . Ser el principal promotor de que las normas y/o políticas en materia automotriz establecidas por el Gobierno Mexicano, sean cumplidas de acuerdo a la filosofía de dichos lineamientos.

- . Cumplir con la información de comercio exterior de acuerdo a los requerimientos del sistema SAAI-CADEPA.

- . Integrar el Comité de Aduanas formado en la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y representar con personalidad Jurídica a la I.A.T. en las gestiones de Comercio Exterior efectuadas ante las diferentes dependencias de la S.H.C.P.

Marco Jurídico de la I.A.T. en el régimen de Depósito Fiscal.

Las Normas más sobresalientes que regulan y controlan la Actividad Aduanera dentro de la I.A.T. y que son emitidas por la SHCP a través de la Dirección General de Aduanas y de la Dirección General Técnica de Ingresos, basadas en el marco jurídico de la Ley Aduanera, son:

a.- "Las mercancías que la I.A.T., puede importar bajo el régimen de Depósito Fiscal, son las necesarias para fabricar exclusivamente automóviles y/o camiones.....".

b.- "El tiempo de permanencia en el País de las mercancías importadas en esta modalidad para la I.A.T., será de dos años de conformidad con el artículo 96 de la Ley Aduanera, al término de los cuales deberán haber sido retornadas al extranjero ó nacionalizadas".

c.- "La I.A.T., está autorizada para que previo registro en el inventario de las mercancías y mediante formas oficiales de la misma, entregue mercancías a terceros para que realicen trabajos complementarios de conformidad con el

artículo 87 de la Ley Aduanera y 148 de su Reglamento; tales personas se obligan solidariamente ante el Fisco Federal por los créditos correspondientes

d.- "Del mismo modo la I.A.T. queda autorizada para efectuar los despachos aduaneros bajo el régimen de Depósito Fiscal mediante el sistema de Verificación Física, conforme lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley Aduanera

e.- "Al ingreso de la mercancía al Territorio Nacional, la empresa por conducto de Apoderado ó Agente Aduanal elaborará en la Aduana de entrada, el Pedimento que especifica que la mercancía entra bajo el régimen de Depósito Fiscal, al que acompañará la Factura Comercial que contendrá entre otros datos, número de parte, descripción, cantidad, peso y precio; así como todos los demás documentos comprobatorios del cumplimiento de los requisitos especiales a que se encuentre sujeta la mercancía bajo este Régimen (Permisos de Importación)

f.- "Una vez terminado el Despacho Aduanero, el pedimento de Importación será entregado al interesado

g.- "..... La I.A.T., queda obligada a presentar dos veces por año, durante el tiempo en el que sujete su mercancía al régimen de Depósito Fiscal dictamen del mismo, para lo cual designará previamente a un Contador Público registrado ante la Dirección General de Auditoría Fiscal Federal, para emitir dictamen Fiscal".

h.- "La I.A.T., estará obligada a aplicar sistemas y procedimientos de control e información de operación del Depósito Fiscal para la industria automotriz, emitido por la SHCP (SAAI-CADEPA).....".

i.- "La I.A.T., deberá pagar los impuestos al Comercio Exterior y el Valor Agregado, así como los Derechos que se deben de cubrir conjuntamente con el Impuesto General de Importación, en los plazos señalados para los diferentes destinos de las mercancías (de los vehículos nacionalizados, de las mercancías del mercado de refacciones, de las mercancías obsoletas que se deseen enajenar)".

j.- "..... La I.A.T., podrá considerar diferencia de inventario de hasta un 3% del valor de la mercancía importada bajo el régimen de Depósito Fiscal".

k.- "..... El pago de las contribuciones por las mercancías en Depósito Fiscal se hará en todos los casos, ante la aduana de su circunscripción ó módulo bancario si lo hay dentro de las instalaciones de la I.A.T.".

l.- "... Cuando la I.A.T., exporte vehículos a los que incorporó mercancías sujetas al régimen de Depósito Fiscal, se le eximirá del pago de los impuestos de exportación

1 Del Recibo de las Mercancías Importadas
(clave del movimiento, " F2 ").

Concluido el Trámite Legal para la Internación de las mercancías a Territorio Nacional ante la aduana mexicana, el Agente ó Apoderado Aduanal hace la entrega de la mercancía de la I.A.T. y del Pedimento de Importación (Pasaporte del transporte y de la mercancía, para circular sin problema alguno hasta la planta de Ensamble) a la compañía transportadora, quien la hace llegar a la planta productiva.

Una vez que el transporte es descargado en su totalidad, el personal del área de Materiales le debe dar entrada al almacén a la cantidad exacta de mercancías que físicamente llegaron en el transporte, utilizando para esta actividad los

sistemas mecanizados desarrollados para este evento por el departamento de Procesamiento Electrónico de Datos, de la misma manera es utilizado también para alimentar de información a otros grandes programas informáticos de las áreas de Finanzas (Control de Inventarios, Cuentas por Pagar, Precios y Contenido), así como para el área de Abastecimientos (Control de Partes, Control de Producción y Tráfico \ Aduanas).

La información de los recibos de mercancías, es transmitida electrónicamente al sistema de Tráfico y Aduanas, (al siguiente día de que fué cargada en el sistema de Manejo de Materiales) considerando que el sistema de Tráfico y Aduanas esta diseñado para recibir información de otros sistemas corporativos (Finanzas y Manufactura), referente al peso y costo de las partes; mismos que van integrando un banco de datos, que complementa la información que se recibe del sistema de Manejo de Materiales, interactuando entre si, a fin de soportar los requerimientos de la D.G.A., emitidos por la Unidad de Informática Contabilidad y Glosa, necesarios para que su sistema verificador (SAAI-CADEPA) compare la información previamente transmitida por los agentes aduanales y los datos que la industria automotriz le proporciona del mismo período y que en esencia pura deben ser los mismos ó

muy semejantes, ya que se trata de una operación de Comercio Exterior realizada entre ambos protagonistas

2 De las Rectificaciones al Pedimento de Importación (clave del movimiento " R1 ").

En caso de existir diferencias de valor entre lo manifestado en el pedimento y la mercancía que físicamente llegó en el transporte, por fallas imputables a los sistemas mecanizados ó al elemento humano, la D.G.A. autorizó a la I.A.T. para efectuar las correcciones necesarias y transmita en forma electrónica, los cambios a los valores del pedimento de importación tramitado por el Apoderado ó Agente Aduanal, con el fin actualizar la información que previamente el Agente Aduanal le transmitió a la DGA en su oportunidad (vía correo electrónico) y de esta manera mantener la información al mismo nivel entre la Industria Automotriz y la Dirección General de Aduanas.

Estas diferencias resultan de la asignación del número de Pedimento de Importación, al transporte que ya existe en el Banco de Datos del sistema de Tráfico y Aduanas, y en caso de haber discrepancias entre los valores, se deberá integrar la información correspondiente para reportarse a la D.G.A. en su oportunidad.

3 Cambio de Régimen (Nacionalización para el mercado Local (clave del movimiento " F3 ").

La razón primordial por la que las empresas automotrices extranjeras (" I.A.T. ") se establecieron en nuestro País fué porque se abrió un horizonte interminable de beneficios y oportunidades en los planos de la industrialización, comercialización, de negocios, mano de obra, etc., que les permitió sin muchas limitantes abastecer e inundar de camiones y automóviles nuestro vasto territorio, ya que la tecnología y desarrollo nacional, han carecido de la infraestructura mínima necesaria para este fin; motivo por el cual el gobierno ha tratado de controlar y regular este sector mediante Leyes, Normas y Disposiciones de tipo Fiscal y Arancelarias a través del tiempo, dada la importancia y relevancia que la I.A.T. representa para la estrategia de la Economía Nacional.

Desde el punto de vista Operativo y por la complejidad que resulta para la determinación de los Impuestos de Importación (Cuota Advalorem, Derecho de Trámite Aduanero e IVA), de un alto porcentaje de mercancías adquiridas en el extranjero y destinadas al proceso de ensamble de vehículos para el Mercado Nacional ó para Refacciones del parque

vehicular, el Proceso de Nacionalización, al igual que el movimiento " F2 " se lleva a cabo mediante el mismo sistema mecanizado.

Por lo anterior, esta práctica es necesario llevarla a cabo en coordinación con los grandes sistemas electrónicos del área de Manufactura (creación de listados por número de parte de la mercancía importada que conforman los diferentes tipos de vehículos, los usos que llevan por cada uno de ellos, etc.), de Finanzas (Precios de las partes, Precios por tipo de moneda, etc.) y de Abastecimientos (Control de Preproducción en cuanto a los cambios de características de los vehículos, por problema de abastecimiento ó de calidad, de las mercancías, etc.)

Del mismo modo, se debe Planear y Organizar eficientemente el desarrollo de las funciones que son responsabilidad del personal que integra el departamento de Tráfico y Aduanas, apoyandos con las trabajos que realizan los procesos mecanizados arriba citados, que le facilite la creación de gráficas y controles que les brinde la oportunidad de observar y modificar, en caso necesario por un lado el comportamiento que tienen los costos y por el otro los datos de los integración de los componentes que llevan todos y cada uno de los vehículos, acción que permite

controlar y reportar adecuadamente las operaciones de Comercio Exterior.

Por otro lado el sistema de Tráfico y Aduanas, también requiere de atención para actualizar el archivo maestro de mercancías " MAPAR " (Capítulo III) para asegurar que todas las partes que lo integran, cumplan con la información necesaria en Material Aduanal (clasificación arancelaria) a fin de lograr que el resultado del proceso sea confiable y oportuno, para cumplir satisfactoriamente en tiempo y forma los plazos legales establecidos para las obligaciones fiscales de la I.A.T., señalados en la autorización del régimen denominado Depósito Fiscal.

En materia de Cambio de Régimen (Nacionalización) existen las siguientes facilidades para la industria automotriz:

Toda la Mercancía que sea destinada para el Ensamble de Automóviles y Camiones para el Mercado Local, deberá ser clasificada para efectos de la determinación de los Impuestos de Importación, en las Fracciones Arancelarias de la Tarifa del Impuesto General de Importación (TIGI), de la siguiente manera:

9803.00.01 para material destinado al ensamble de autos.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

9803.00.02 para material destinado al ensamble de camiones.

Toda la Mercancía que se destine a satisfacer la demanda del Mercado de Refacciones para los Automóviles y Camiones producidos por la I.A.T., deberá ser clasificada en la fracción específica de la TIGI que le corresponda, tomando como base la naturaleza y al uso para el cual fue diseñada.

Aquellas Mercancías que fueron recibidas con defectos de Fabricación ó que simplemente se dañaron durante el Proceso de Ensamble y que la I.A.T. pretende enajenarlas , antes que nada deberá determinar y cubrir los Impuesto de Importación en base a la fracción arancelaria que le corresponda a la Chatarra , ya que, se trata de mercancía dañada que no puede utilizarse en el Proceso del Ensamble de Vehículos, ni puede comercializarse como pieza de Refacción.

Así mismo y para el cumplimiento de los Pagos por concepto del Cambio de Régimen (Nacionalización) de la Mercancía, se deben de cumplir los siguientes ordenamientos:

1o. El Tipo de Cambio que se utilizará para efectos de la Determinación del Impuesto de Importación será el del

séptimo día calendario, del siguiente mes.

20. Se deberá efectuar el pago a más tardar el 15^{mo} día hábil del mes siguiente en que se llevó a cabo el cambio de régimen de la mercancía, en la caja de la aduana de la circunscripción ó en el módulo bancario instalado dentro de la I.A.T.

4 De las Exportaciones de los Vehículos
(clave del movimiento "G5").

El régimen aduanal que nos ocupa en el presente capítulo, fue creado en sus inicios para fomentar las exportaciones de los productos manufacturados por la industria nacional en general. Hoy en día, el Gobierno Federal a través de la D.G.A. lo ha implementado y adaptado para promover que la I.A.T. sea controlada y regulada por su normatividad.

La actividad operativa de este régimen simplificado se vuelve sencilla, ya que los ordenamientos lo eximen del pago del impuestos de exportación, cubriendo únicamente a la Autoridad Aduanera el pago del derecho de trámite correspondiente y además recibiendo las facilidades que se mencionan a continuación:

Todas las Exportaciones de vehículos se podrán realizar al amparo de un solo Pedimento (Recurrente) de Exportación que tendrá una vigencia de un mes, para lo cual el Agente Aduanal presentará ante la Aduana de salida donde se pretenda efectuar la exportación, un estimado del volumen de los vehículos que se exportarán, cantidad que deberá ser ajustada con lo exportado realmente y que se sabrá al tramitarse el último despacho del proceso de exportación del pedimento correspondiente.

Una vez que el apoderado ó agente aduanal obtiene el pedimento de exportación, lo debe hacer llegar a la I.A.T., acompañándolo inclusive de las facturas comerciales que amparan los vehículos exportados, para que esta proceda a realizar las actividades que le permitan generar, mediante los sistemas mecanizados diseñados para este fin, la información de comercio exterior que es requerida por la DGA.

De la misma forma, el sistema mecanizado esta diseñado con la misma lógica que el módulo de nacionalización " F3 " y sigue la misma mecánica con los sistemas de manufactura y control de producción, quienes son los responsables de que los vehículos sean integrados correctamente en cuanto a los componentes que los conforman; es importante mencionar que el sistema mecanizado del área de finanzas, también juega un

papel muy importante por ser la fuente de los costos de todos los componentes agregados importados, que integran los vehículos que son exportados.

5 De los Traspasos entre Plantas de la I.A.T.

(clave del movimiento " G3 ").

Dentro de la normatividad del régimen de Depósito Fiscal la DGA contempla que la I.A.T., puede en ocasiones tener problemas de abastecimiento de mercancías de manufactura extranjera; razón por la que le permite efectuar, sin previo aviso ó autorización de la autoridad aduanera, traspasos de material importado, de una planta a otra que también se encuentre operando bajo el mismo régimen, para no entorpecer la productividad de las plantas productivas de la I.A.T. este tipo de movimiento de mercancías es el único que la Industria Automotriz, puede efectuar sin la intervención de Apoderado ó Agente Aduanal y sin el consentimiento expreso de la SHCP; la única condición que establece la autoridad competente es que dichos movimientos deben de operar en contrapartida, es decir que la planta emisora de la mercancía debe de informar el movimiento de salida y la planta receptora debe de informar el movimiento de entrada a su almacén, de acuerdo a los plazos que existen.

Por otro lado, los movimientos de mercancía del tipo F2 (Entradas), R1 (Rectificación a Pedimento), G3 (Traspaso entre Plantas Autorizadas) y G5 (Exportaciones de mercancías transformadas ó en su mismo estado) " deberán ser entregados de acuerdo a los formatos del sistema SAAI-CADEPA de la UICG de la DGA, el 7o. día hábil después de efectuado el pago de los impuestos de importación correspondientes a los movimientos " F3 " de las mercancías nacionalizadas.

**CAPITULO V Entorno Gubernamental que regula la actividad
de Comercio Exterior de la Industria
Automotriz.**

Para el funcionamiento de la actividad de Comercio Internacional dentro de la industria automotriz, es preciso contar con una instrumentación tanto fiscal como administrativa. En nuestro País la instrumentación fiscal emana de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (S.H.C.P.) y la administrativa de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), quienes en coordinación hacen del Comercio Exterior, una actividad organizada cuyas bases jurídico-administrativas son:

- . La Ley Aduanera y su Reglamento.
- . La Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- . Ley del Impuesto General de Importación y Exportación.
- . Reglamento Sobre Permisos de Importación o Exportación de Mercancías sujetas a restricciones.

Así mismo esta actividad se encuentra regulada por las normas que para la protección del ambiente da a conocer la

Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL)⁽¹⁾, por medio de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

La participación de la S.H.C.P. en la actividad de comercio exterior, es significativa, pues es quien regula la aplicación de los aranceles, la administración y control de las aduanas y zonas libres del País, siendo quien aprueba las Leyes y Códigos Fiscales. A continuación mencionaremos las funciones en materia aduanera de las diferentes Direcciones en que se compone esta Secretaría.

Dirección General de Recaudación Fiscal.

Diseña y aprueba las formas oficiales de avisos, pedimentos, declaraciones, manifestaciones y demás documentos oficiales que son requeridos para el desarrollo de las operaciones de Comercio Exterior.

Dirección General de Auditoría Fiscal Federal.

a.- Formula la Política y los programas de fiscalización.

b.- Ordena y Practica el Reconocimiento Aduanero, derivado del mecanismo de selección aleatoria.

⁽¹⁾ En lo sucesivo se denominará SEDESOL a la Secretaría de Desarrollo Social

c.- Revisa las declaraciones de los contribuyentes y comprueba el cumplimiento de las disposiciones fiscales.

d.- Practica auditorías domiciliarias.

e.- Determina el valor normal de la mercancía de importación, por medio de las Administraciones Fiscales Federales.

Dirección General Técnica de Ingresos.

a.- Formula la política y los programas en materia de normas de operación (Normatividad).

b.- Establece los criterios arancelarios de clasificación.

c.- Establece los criterios para la aplicación de las disposiciones fiscales.

Dirección General de Aduanas.

a.- Lleva a cabo la regulación del despacho aduanero.

b.- Da apoyo a las autoridades fiscales en la ejecución de sus funciones de inspección, supervisión y vigilancia.

c.- Efectúa dictámenes periciales.

d.- Regula las actividades de los agentes o apoderados aduanales.

e.- Integra la información estadística sobre la actividad de comercio exterior (SAAI-CADEPA).

Administración Fiscal Central.

Coordina, dirige y supervisa la operación y ejecución de los programas de las aduanas.

Administración Fiscal Federal.

a.- Realiza visitas domiciliarias y auditorías.

b.- Lleva a cabo el procedimiento administrativo de investigación aduanal.

c.- Revisa las declaraciones de los contribuyentes.

d.- Determina el valor normal de las mercancías importadas.

e.- Captación de los pagos de garantías.

f.- Da orientación en materia aduanera al contribuyente.

Aduanas.

a.- Aplica los programas de legislación, que regula y grava la entrada y salida de mercancías y medios de transporte del territorio nacional.

b.- Realiza el despacho aduanero.

c.- Exige y vigila el cumplimiento de las disposiciones que rigen el comercio exterior.

SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), como instrumento administrativo para la realización de la

actividad de comercio exterior, juega un papel muy importante dentro de ella, ya que es esta Secretaría quien dentro de sus funciones tiene la de señalar las bases y requisitos sobre los cuales la industria automotriz puede importar o exportar mercancías y en general los pasos a seguir para dar fin a una operación de comercio exterior.

La inserción de nuestro País en el ámbito internacional, demanda la consolidación de la estrategia de desarrollo nacional con la participación de los diversos sectores que integran nuestra sociedad, es por ello que en materia de comercio exterior los cambios se suscitan día con día teniendo como objetivo el crecimiento económico nacional.

Con el fin de actualizar el aspecto administrativo, el Ejecutivo Federal en base al Artículo 3o. último párrafo de la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, expidió el jueves 8 de junio de 1990, un Decreto cuya finalidad es establecer la Organización y Funciones de la Comisión de Aranceles y Controles al Comercio Exterior que en esencia, " es el órgano de consulta del Ejecutivo Federal, para estudiar, proyectar y proponer criterios generales de las modificaciones a que haya lugar en materia de comercio exterior, participando en la aplicación de la Ley conforme lo establecido en la misma"(1) y la cual estará integrada por:

(1) Diario Oficial de la Federación del 8 de junio de 1990

- . La Secretaría de Hacienda y Crédito Público,
- . La Secretaría de Programación y Presupuesto,
- . La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y
- . El Banco de México.

El tema que nos ocupa son las operaciones de comercio exterior y su regulación dentro de la industria automotriz, por lo que transcribiremos las Funciones de la Comisión de Aranceles y Controles al Comercio Exterior, las cuales norman esta actividad y se encuentran contenidas en el Capítulo III del mencionado Decreto:

ARTICULO 100.- "... Para cumplir con su objetivo la Comisión realizará las siguientes funciones ":

I.- "...Opinar y proponer la fijación, aumento, disminución o eliminación de cuotas arancelarias en las Tarifas ".

II.- "... Opinar y proponer sobre el establecimiento ó eliminación del requisito de permiso previo a las importaciones o exportaciones de mercancías de manera temporal o definitiva ".

III.-"... Opinar y proponer la prohibición para importaciones ó exportaciones de mercancías, cuando se trate de medidas de seguridad nacional, salud pública, sanidad fitopecuaria, ó aprovechamiento y conservación de especies a

petición de la autoridad competente ".

IV.- "...Emitir opinión para determinar cuotas compensatorias definitivas a la importación de mercancías en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional y observar su seguimiento en los términos que fija la Ley y el Reglamento contra prácticas desleales de comercio internacional ".

V.- "... Opinar y proponer la identificación fijación o eliminación de restricciones no arancelarias a la importación o exportación de mercancías en términos de fracciones arancelarias y nomenclatura de las Tarifas, cuando se establezcan por dependencias competentes del Ejecutivo Federal, por razones de seguridad nacional de sanidad fitopecuaria, de compromisos internacionales o de cualquier otro fin ".

VI.- "... Opinar y proponer sobre los aranceles preferenciales, cuotas u otros instrumentos relacionados con el Comercio Exterior, que son objeto de las negociaciones comerciales internacionales, así como emitir, en caso de duda, opinión sobre las fracciones arancelarias en que deben clasificarse los productos objeto de negociación ".

VII.- "... Otros que le sean encomendados por el Ejecutivo Federal ".

Las resoluciones y acuerdos en materia de liberación o control de mercancía y asuntos relacionados con el comercio exterior, que tome la Comisión serán publicados por la Secretaría Técnica de la Comisión, en el Diario Oficial de la Federación.

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

En nuestro País La Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), es la encargada de proteger y velar por los intereses de la población en materia de cuidado y protección al ambiente, previniendo las causas que generan los desequilibrios ecológicos, proponiendo al Ejecutivo Federal la planes de acción que conjuntamente con la industria y la población reduzcan los niveles de contaminación ambiental.

Es por eso que la industria automotriz cumple con las normas que dicta la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y su Reglamento, referente a la importación y exportación, manejo, recolección, almacenamiento, reciclaje y disposición final de materiales y residuos de ellos, considerados como peligrosos para la preservación del ambiente.

Para la importación o exportación de materiales ó residuos peligrosos deberá existir una solicitud para tal

efecto, debidamente requisitada ante SEDESOL.

La solicitud para la obtención de la autorización de importación de estos materiales, deberá estar acompañada por documentos que certifiquen, por parte de las autoridades competentes del País de procedencia, el grado de peligrosidad, los requisitos a que se sujetará la autorización de exportación otorgada por las autoridades de dicho País y las medidas de protección (1); en el caso de las exportaciones, se entregará copia de la documentación en trámite para obtener la autorización del País de destino de los materiales. Esta documentación deberá ser traducida al español y debidamente certificada y legalizada (2).

La SEDESOL analizará y supervisará el proceso, las instalaciones y los transportes que intervendrán en la importación o exportación de dichos materiales.

La Industria automotriz elaborará el documento llamado **Manifiesto para la importación o exportación de materiales o residuos peligrosos o "Guía Ecológica"** que tiene como finalidad conocer los datos en relación al material a importar o exportar los cuales son:

a. Información General.

- Nombre o razón social, dirección, teléfono del importador o exportador.

(1) Artículo 45 VIII fracción del Reglamento de la Ley General de Equilibrio Ecológico y protección al Ambiente.

(2) Idem. (1) IX fracción.

- Nombre o razón social, dirección, teléfono del destinatario.
- Nombre y cargo que ocupa la persona responsable del manejo del material.
- Proceso de Utilización del material.

b. Características Físicas del material.

Color, olor, estado físico, volumen porcentual de líquido libre, pH, gravedad específica, y punto de flama.

c. Composición Química.

Fórmula química y porcentajes de cada uno de los componentes químicos de que conste el material o residuo, debiendo corresponder exactamente al análisis físico/químico realizado por la empresa generadora.

d. Metales

Grado de concentración, resultado de la prueba de extracción en Mg/l (miligramos por litro) y los totales en ppm., contenido en los materiales.

e. Otros componentes.

Se anotará el compuesto detectado en el análisis fisicoquímico realizado al material residuo.

f. Información de Embarque.

- Tipo de transporte y contenedores,
- Ruta a seguir,
- Empresa transportadora,
- Ubicación.
- Riesgo involucrado.
- Estado físico en que se transporta el material.

g. Características peligrosas.**h. Información de manejo especial.**

Quando la operación de importación o exportación no cumpla con los requisitos fijados en la "Guía Ecológica" la SEDESOL podrá revocar la autorización que se hubiere otorgado para tal efecto.

En conjunto con la Guía Ecológica y de acuerdo al Artículo 17 del Reglamento de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, los materiales o residuos peligrosos que intervengan en las operaciones de importación o exportación, deberán contar con una Fianza o Seguro de Responsabilidad Civil para reparación de daños, en caso de sufrir accidentes ya sea dentro o fuera del territorio nacional; el monto de este seguro o fianza, será fijado por la SEDESOL, de acuerdo al artículo 47 del mencionado Reglamento, tomando en consideración lo siguiente.

Para fijar el máximo evento esperado, se tomará en cuenta el volumen o peso del máximo movimiento transfronterizo.

La Fianza o Seguro así como la Guía Ecológica tendrá tendrá una vigencia de noventa días naturales a partir de la fecha de autorización.

Las dependencias gubernamentales, que deban intervenir en el otorgamiento de permisos o autorizaciones en relación a las importaciones o exportaciones de materiales o residuos peligrosos, requieran la previa presentación de la autorización de la SEDESOL.

En base a esta Reglamentación, la industria automotriz cumple con las disposiciones que en materia ecológica dicta el Gobierno, para el control de mercancías y residuos peligrosos que estén sujetos a importación o exportación.

Cabe mencionar que la clasificación arancelaria, para el pago de los impuestos al comercio exterior por la importación de estos materiales, se hará a la fracción que la industria automotriz tiene autorizada para el material de ensamble.

C O N C L U S I O N E S .

La industria automotriz nace por decreto presidencial, y por el interés del Gobierno Federal de fomentar el desarrollo de la industria manufacturera del País.

Con la segunda guerra mundial, la industria nacional se ve favorecida y al mismo tiempo obligada a convertirse en una fuente alterna de abastecimiento para el sector automotriz.

El gobierno federal, dejó pasar casi tres décadas para reorientar la política en materia automotriz, que permitió la transición de la simple y sencilla actividad de ensamble de componentes importados a la actividad manufacturera de procesos complejos; como consecuencia de esto, el Estado Mexicano dió los primeros pasos en su largo camino, orientado hacia el desarrollo social, económico y tecnológico al aumentarse la demanda de mano de obra, reducirse el uso de divisas por los compromisos resultantes del comercio exterior, así como recibir transferencia de tecnología de la cual nuestro País carecía en grado superlativo.

Del mismo modo la integración de esta industria a la economía nacional, permitió al Gobierno Federal tener un instrumento auxiliar que fomentara que los demás sectores de la industria Nacional (Químico, Metalmeccánico, Electrónico,

de Fundición, etc.,) se integraran a la industrialización del País de una manera prematura y dinámica, a pesar de las políticas proteccionistas, que habían retardado su crecimiento y desarrollo tecnológico; dicho de otro modo, si la industria automotriz se hubiera dedicado únicamente a ensamblar los componentes importados a sus vehículos, el resto de los sectores hubieran pospuesto por mas tiempo la transición de un Estado rudimentario y consumista al de un Estado manufacturero.

Independientemente de lo anterior, esta industria es de las ramas donde existe una mayor regulación por parte del Estado, por un lado a través de disposiciones administrativas como lo son: el volumen total de producción, los modelos de los vehículos a fabricar, el contenido nacional obligatorio a ensamblarse en los vehículos, etc. etc. y por otro lado, las disposiciones de tipo fiscal como lo son los permisos de importación, la clasificación arancelaria de las mercancías y la tasa advalorem de las mismas.

Todas estas reglamentaciones son consecuencia de los objetivos de la política económica nacional, ya que la industria automotriz es estratégica en materia de planeación nacional económica.

Con estas medidas, el Estado logró su propósito de

incorporar en los automóviles y camiones de la industria partes nacionales que de manera directa promovió el crecimiento industrial de los sectores de la industria nacional relacionada con el sector automotriz.

Por otro lado, cuando la industria automotriz gozó de los estímulos fiscales (vía subsidios al pago de los impuestos de importación), la balanza de pagos del País, se vió seriamente afectada al tener problemas para ofrecer las divisas que este sector requería para cumplir sus compromisos adquiridos con el exterior; razón por lo que el Estado corrigió este beneficio, al dejar que la industria automotriz fuera responsable de obtener ó conseguir las divisas que se requerían para cumplir sus compromisos de comercio exterior, a través de las exportaciones de sus productos.

Con la integración de la industria automotriz, en un principio se logró que en la fabricación de sus vehículos se incorporaran partes nacionales, pero como este sector creció a un ritmo muy acelerado y muy diferente al crecimiento de la industria nacional, esta no fue capaz de reaccionar en el mismo tono para satisfacer la demanda requerida por la industria automotriz, originando con esto que se importaran algunos componentes que debían ser de incorporación nacional obligatoria. Esta problemática originó que el sector

automotriz por un lado, importara de nueva cuenta componentes de ensamble y por el otro, eliminara de su base de proveedores nacionales a los que no tenían capacidad de reacción y como efecto de eso, nuevamente el Estado vio revivir el problema de divisas.

Una vez que el Estado logró, mediante decretos y cambios en las disposiciones administrativas y fiscales, que la industria automotriz fuera autosuficiente en la obtención de divisas, vía exportaciones propias ó de sus proveedores; utilizó este sector como modelo, por ser uno de los más representativos en la economía nacional, para lograr el control armonizado de los ingresos y egresos del Erario Federal (Balanza de Pagos).

Para lograr lo anterior y dado que nuestra economía está teniendo repuntes que le permiten tener, como siguiente objetivo el intercambio comercial que le reditue una Balanza Comercial favorable, el Gobierno Federal acertó al cambiar el proceso de las prácticas aduaneras tradicionales en el sector automotriz por los controles informáticos que las economías de los países modernos poseen; con esta acción, tendrá una panorámica amplia y transparente de las operaciones de comercio exterior, que le ofrecerá los elementos necesarios para estar preparado ante los grandes retos que en materia de

comercio internacional se avocinan a pasos agigantados con la entrada de México al gran bloque económico que representa el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de Norteamérica y Canada, con lo que sin duda alguna se incrementarán en grado considerable, los movimientos administrativos y fiscales que regularán la actividad integrada del comercio exterior.

Así mismo, la Industria Automotriz desde sus inicios, ha sido protagonista del desarrollo y crecimiento económico en México; el dinamismo y la innovación, han sido dos de sus principales características, que la han convertido en uno de los sectores líderes al incrementar su productividad y competitividad, prueba de ello es que en la actualidad cuenta con una capacidad de producción instalada anual de más de 900,000 unidades terminadas y 2,000,000 motores.

Tomando como base el intercambio comercial que se da en la actualidad entre los países del mundo, y dado que el volumen del mismo se incrementa día con día, es necesario contar con mecanismos ágiles que permitan el paso de las mercancías con el mínimo de barreras posibles; así que los países que cuenten con esta característica, serán los más competitivos

Con la firma del Tratado de Libre Comercio (T.L.C.) se

intenta crear el bloque económico más grande del mundo, al eliminar aranceles y otras barreras comerciales entre México, Canadá y Estados Unidos, la ratificación de su su firma por parte del Congreso de Estados Unidos de Norteamérica a incrementado la llegada de inversionistas extranjeros a México, para 1994 los industriales extranjeros tienen planes de inversión en México muy fuertes en los sectores automotriz y químico, prueba de ello es el crecimiento que tuvo en 1993 la industria maquiladora de prendas de vestir, accesorios eléctricos y electrónicos, que sólo para el primer trimestre de 1993 fué del 5.2%.

La industria automotriz, como ya lo mencionamos, es una industria intensiva que requiere contar con una instrumentación fiscal y administrativa dinámica, para llevar a cabo con excelencia su actividad aduanera.

Una de las actividades que se ve afectada con la Apertura Comercial de nuestro País, es la de Comercio Exterior, la cual requiere mayor agilidad en su operación, para ello el Gobierno Federal dentro de su Política de Modernización y Simplificación Administrativa ha creado la infraestructura necesaria, para que la Industria Automotriz realice con mayor rapidez su actividad de Comercio Exterior.

Con la firma del T.L.C., las autoridades aduanales, se

encuentran desarrollando sistemas para el control de las importaciones y exportaciones, que reducen costos y eficientizan la operación de la actividad aduanera, con el fin de integrarse con éxito a la competitividad internacional y soportar el incremento de operaciones aduanales que la firma del TLC traerá consigo.

Uno de los primeros pasos que se han dado para la modernización de los sistemas de control aduanal, es sentar las bases para lograr la "Conectividad Electrónica" cuyo objetivo, es establecer la comunicación entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, los Agentes ó Apoderados Aduanales y la Industria Automotriz, por medio de la transmisión de información de las operaciones de comercio exterior a través de correos electrónicos.

Por último y para concluir nuestro análisis, mencionaremos que debido a la importancia y complejidad que revisten las operaciones derivadas del comercio exterior, de la industria automotriz, el Gobierno Federal ha tenido que darle atención a este punto, hasta encontrar y alcanzar los niveles de modernización y eficiencia que le permitan tener el control de este sector tan importante en la estrategia y planeación de la economía nacional.

B I B L I O G R A F I A .

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Leyes y Códigos de México,
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F.
1990.**

**Derecho Aduanero.
Máximo Carvajal Contreras.
Edit. Porrúa,
Segunda Edición,
1986.**

**El A.B.C. del T.L.C.
Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados
Unidos.
Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
1992**

**Gaceta Ecológica,
Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología
Volumen I.
Junio de 1989.**

**La Industria Automotriz de México en Cifras
Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (A.M.I.A.)
Año: 1982, 1992.**

**Ley Aduanera y su Reglamento.
Ediciones Fiscales ISEF, S.A.
Cuarta Edición,
México, D.F.
Septiembre 1993.**

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente,
Secretaría de Desarrollo Social,
1991.

Manual CADEPA, que rige los Procedimientos y el Procesamiento de la información de las operaciones de Comercio Exterior de la Industria Automotriz.
Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa de la Dirección General de Aduanas de la S.H.C.P.
Año: 1992.

Manual de Comercio Exterior de México.
(De los Mercantilistas al G.A.T.T.)
Arturo Ortiz Wadgymar.
Edit. Instituto de Investigaciones Económicas,
U N A M
1988.

Manual para el manejo informático de las Plantas Ensambladoras que funcionan bajo el Régimen de Depósito Fiscal.
Dirección de Informática, Contabilidad y Glosa de la Dirección General de Aduanas de la S.H.C.P.
Año: 1992.

Panorama Automotriz,
Raúl Mendoza Waldo,
Editorial Menwal, S.A. de C.V.
1991.

Perspectivas de la Industria Automotriz.
Revista Proyección, Ford Motor Company, S.A. de C.V.
Editor, Guillermo Quintanilla Macías.
1981.

Programa Integral de Capacitación Práctica en Importaciones y Exportaciones.

Seminario No. 4 : Regulaciones no Arancelarias al Comercio Exterior.

Seminario No. 5 : La Exportación de Productos Manufacturados su promoción y fomento.

Gunter Maerker y Asoccs, S.C., Consultores en Comercio Exterior.

Edit. Guma, S.A. de C.V. Editor de Estudios en Comercio Exterior.

Año: 1993.

60 Años de Ford en México

Narrativa Gráfica

Coordinador Responsable de la Edición : Lic. Carlos Bandala Serrano, Director de Relaciones Gubernamentales y Públicas de Ford Motor Company, S.A. de C.V.

Textos : Lic. Carlos A. Hernández Treviño Gerente de Relaciones Públicas de Ford Motor Company, S.A. de C.V. Corporación Gráfica ARO, S.A. de C.V.

Año: 1985.

Somos Protagonistas del T.L.C.

Revista Enlace Ford,

J.E. Senterfitt, Rodolfo Weber, Carlos Bandala.

Edit. Ignacio Robledo.

1991.

Teoría del Comercio Internacional.

Ricardo Torres Gaytán,

Edit. Siglo Veintiuno editores, S.A.

México, D.F.

1976.

Una Década de Política sobre Industria Automotriz.

Bases para una Nueva Política

Héctor Vázquez Tercero

Ed. Tecnos, S.A.

Edición : 1975.