

00521  
170



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE QUIMICA**

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL  
MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

**TRABAJO ESCRITO**

VIA CURSOS DE EDUCACION CONTINUA  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
INGENIERO QUIMICO  
P R E S E N T A

**JAVIER PEREZ ROMERO**



MEXICO, D.F. **EXAMENES PROFESIONALES**  
FACULTAD DE QUIMICA

2003



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

Jurado asignado:

Presidente	León C. Coronado Mendoza
Vocal	Domingo Alarcón Ortiz
Secretario	Alberto Osvaldo Flores Vega
1 er sup.	Vladimir Estivil Riera
2do sup.	Sara Elvia Meza Galindo

El tema se desarrolló en Sur 103 No. 340, Col. Héroes de Churubusco, 09090, México, D. F.



Domingo Alarcón Ortiz  
Asesor



Javier Pérez Romero  
Sustentante

INDICE

1	PANORAMA GENERAL	4
	1.1 ANTECEDENTES	4
	1.2 MARCO LEGAL	5
	1.3 APERTURA DEL MERCADO AUTOMOTRIZ	6
	1.4 MARCAS QUE SE VENDEN EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ MEXICANO	7
	1.5 MARCAS QUE SE PRODUCEN EN MÉXICO	7
2	CRITERIOS	8
	2.1 CRITERIO PARA CONOCER EL MERCADO	8
	2.2 CRITERIO PARA EVALUAR EL MERCADO	8
3	SITUACIÓN ACTUAL	10
	3.1 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN PARA MERCADO DOMÉSTICO	10
	3.2 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN PARA MERCADO DE EXPORTACIÓN	10
	3.3 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN TOTAL	10
	3.4 ESTADÍSTICAS DE VENTAS AL MERCADO DOMÉSTICO	10
	3.5 ESTADÍSTICAS DE VENTAS AL MERCADO DE EXPORTACIÓN	11
4	CONCLUSIONES	20
	4.1 SITUACIÓN PREVISTA PARA LOS PRÓXIMOS 3 AÑOS	20
	4.2 SITUACIÓN PREVISTA PARA LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS	20
5	ANEXOS	
	5.1 ANEXO I	22
6	BIBLIOGRAFÍA	24
7	ÍNDICE DE FIGURAS	35

## CAPÍTULO 1. PANORAMA GENERAL

### 1.1 ANTECEDENTES

En la escala internacional, la industria del automóvil es una de las actividades manufactureras más importantes. Esta cualidad depende de dos aspectos únicos: de un lado, la fabricación de los mismos es un complejo proceso de integración de miles de partes que resultan de las más diversas actividades desde el acero hasta el vidrio, desde el caucho hasta los productos electrónicos, desde los sistemas de inyección de carburante hasta el diseño de las siluetas- todo esto le dota de un efecto multiplicador en la economía, al grado que los indicadores del estado de la industria automotriz se transforman en indicadores con validez general. Por otra parte, el automóvil se constituyó desde sus primeras fases en algo más que en un vehículo para el transporte; ya desde los años 20 su propiedad representaba un símbolo del progreso y del bienestar social, familiar e individual. Las sociedades capitalistas hicieron del automóvil un verdadero símbolo del consumo.

Parte de los grandes acontecimientos en los cambios organizacionales y tecnológicos están en la industria del automóvil. El tránsito del taller a la gran industria tiene una de sus más sorprendentes resoluciones cuando H. Ford y sus trabajadores e ingenieros resolvieron el complejo problema de estandarizar y parcelar el largo y complejo problema del ensamble, lo que permitió producir en una banda de flujo continuo. La producción en masa, el fordismo<sup>1</sup>, fue un invento fundamental para el capitalismo en los EE.UU., a partir del cual la industria norteamericana en su conjunto obtiene niveles de liderazgo mundial.

En los años de la posguerra las necesidades de reconstrucción de la economía japonesa llevan a realizar una crítica sistemática de la producción en masa en los EE.UU.

En los años 90 la síntesis de la aplicación de los sistemas automáticos, los robots, los nuevos sistemas de trabajo y la sed por reducir los costos de producción llevaron a desarrollar los conceptos introducidos por los fabricantes japoneses en un nuevo concepto denominado *Lean Production*, producción ajustada o producción flexible. Este paradigma empresarial domina el mundo de los negocios industriales y se transforma en el elemento a partir del cual se buscan las transformaciones y adecuaciones para inicios del siguiente siglo.

Pero si bien es cierto que la industria del automóvil es una enorme bufa productiva, más claro resulta que es una actividad dominada por un pequeño grupo de grandes corporaciones con enorme capacidad económica y con presencia transnacional. Si se observa la lista de las grandes corporaciones podrá verse que su poder proviene de sus gigantescas facturaciones, de su control de una producción internacional y de su posicionamiento en los grandes mercados. Una sola de estas corporaciones tiene niveles de facturación superiores a los de productos de economías nacionales.

En la segunda mitad del siglo XX y a tono con los proyectos de desarrollo impulsados en diversos escenarios nacionales, la industria del automóvil fue una industria clave para buscar, a partir de su integración productiva, el despegue de otras actividades económicas. Países en desarrollo probaron procesos de aprendizaje en la industria del automóvil para catapultar esferas completas de su economía. Uno de los ejemplos más exitosos de este proceso fue el caso de la economía coreana, que pudo adaptar a sus

<sup>1</sup> Fordismo es el término ocupado para denominar a la corriente suscitada en la industria al emplearse el sistema de producción en serie desarrollado por Henry Ford (N. del A.)

condiciones la técnica productiva y la tecnología de los procesos para desarrollar desde esa base nuevos procesos de innovación.

En el último cuarto del siglo y dentro de escenarios de desempleo y pobreza crónicos, algunos gobiernos como el mexicano planean desarrollar una estrategia fincada en factores exógenos. La industria del automóvil fue vista como un elemento detonador para estructuras manufactureras y regiones en donde con el uso de fondos públicos se esperaba un efecto de impulso al desarrollo y a la elevación de los indicadores de competitividad.

En el caso mexicano, aunque la llegada de la industria del automóvil data desde los años 20, la definición gubernamental de apoyo se remonta a los años 60; y durante los 80, en el marco del ejercicio de las políticas de corte estatista, la industria automotriz se transforma en el símbolo del modelo que espera, con la llegada de la inversión extranjera directa (IED), desarrollar procesos de aprendizaje e innovación que afecten de manera positiva la estructura manufacturera.

En los años 90, con escenarios deprimidos a causa de la crisis financiera productiva, se hace la reedición de este proyecto. El programa industrial del presente sexenio dice:

*La industria automotriz es elemento clave en la estrategia de modernización industrial del país, tanto por su propia importancia cuantitativa y cualitativa, como por el efecto positivo que su desarrollo puede tener sobre otros sectores de la economía proveedores de insumos. Por ello, la integración de la cadena productiva automotriz ha sido objeto de diversos decretos mediante los cuales se ha definido la política industrial del sector (SECOFI, 1994: 59-60). El nuevo Programa de Política Industrial y Comercio Exterior, revalida la intención de los últimos Decretos en el sentido de que "Sus disposiciones centrales son los compromisos de la balanza comercial equilibrada y la incorporación de un porcentaje determinado de valor agregado total de la industria terminal. El decreto ha fomentado de la industria automotriz mexicana una creciente participación en los mercados internacionales, así como integrar cadenas de proveedores nacionales de competitividad internacional" (SECOFI, 94: 60).*

En el ámbito internacional las empresas automotrices avanzan en el diseño y prueba de nuevos prototipos que no usan motor de combustión interna con propulsores carburantes; y el programa industrial en México espera de las empresas automotrices agregar al consumo interno un millón de nuevos autos por año! (El siguiente párrafo es elocuente de lo que aquí decimos: *Una premisa importante en que se apoya la perspectiva de México como centro de manufactura de bajo costo para la región norteamericana, es lograr que el mercado nacional alcance una demanda de un millón de vehículos por año.* SECOFI, p. 62.)

La maduración de la producción automotriz en México, es decir, la producción de exportación de unidades completas desde finales de la década pasada, provocó nuevas exigencias en el desempeño y la calificación de los obreros y técnicos mexicanos. En el argot empresarial esto significaba que la cultura mexicana del "ahí se va" era sustituida por una nueva cultura de trabajo, donde la capacitación y el entrenamiento eran factores claves

## 1.2 MARCO LEGAL

En México, la industria automotriz se encuentra regulada por el "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz" así como por el "Acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz".

El propósito del "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz" es tener una industria automotriz sana y fuerte que sea competitiva en el presente y futuro, y esto se acentúa debido a la globalización de mercados, nuevas tendencias de producción y, en el caso específico de México, debido a los tratados de libre comercio que tiene firmados con otros países siendo los que más afectan a la industria automotriz el "Tratado de Libre Comercio de América del Norte" y el "Tratado de Libre Comercio con la Comunidad Europea".

Dentro de los puntos de mayor trascendencia del mencionado Decreto, se encuentran la definición de conceptos y establece que se tiene que cumplir con un valor agregado nacional, el cual es sumamente importante para aumentar la riqueza del país y la generación de empleos. Cabe mencionar que la industria automotriz representa la tercera industria más importante del país.

La manera en que se aplicarán las reglas y se especifica el cálculo del valor agregado nacional, se determina en el "Acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz".

Tomando en consideración la importancia y, a su vez, la extensión del "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz", éste formará parte del presente trabajo siendo el Anexo 1, así como el "Acuerdo que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz" será el Anexo 2.

### 1.3 APERTURA DEL MERCADO AUTOMOTRIZ

A partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se inició la desgravación paulatina de el arancel para los vehículos de importación que cuando menos tengan el 60% de contenido del área, es decir, que el valor agregado que se le haya dado al vehículo mediante materias primas, mano de obra, etc., represente cuando menos el 60% del valor del mismo.

A partir del presente año, el arancel que se utiliza para la importación de vehículos que cumplan con el contenido de integración es 0.00% pero todavía no es abierta la libre importación de los mismos debido a una restricción del "Decreto que el fomento y modernización de la industria automotriz", el cual establece que para importar dichas unidades se debe de realizar una exportación de vehículos tal que la balanza entre importaciones y exportaciones sea positiva para México de acuerdo al artículo 12 del Decreto.

Se debe de tomar en cuenta que el del "Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz", dejará de tener validez a partir del 1º de Enero de 1994 según lo manifiesta el Artículo primero de los "nuevos transitorios".

Como se mencionó con anterioridad, también se tiene firmado el "Acuerdo de Libre Comercio con la Comunidad Europea". En el tratado inicial se había contemplado que se llegaría a un arancel de 0.00% en fecha posterior a 1994 pero en las rondas de negociación subsiguientes se acordó que a partir de 2003 el impuesto sería el referido 0.00% para dar igualdad a los vehículos automotores provenientes del TLCAN y de la Comunidad Europea y que también estos países puedan incrementar sus importaciones de las unidades producidas en México.

#### 1.4 MARCAS QUE SE VENDEN EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ MEXICANO

Por muchos años las marcas que se vendían en nuestro país fueron las de aquellas compañías que tenían plantas de producción dentro del territorio nacional, pero en el presente, se han ido incorporando al mercado muchas otras marcas que han visto a México como un país en donde, si bien las ventas no se comparan con las de nuestro vecino país del norte, son ventas que poco a poco se han incrementado y que son ahora atractivas para dichas firmas.

Las marcas que actualmente están en el mercado son:

Alfa Romeo, Audi, BMW, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ferrari, Ford, Honda, Infinity, Jeep, Land Rover, Lincoln, Mercedes Benz, MG Rover, Mini, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Pontiac, Porsche, Renault, SAAB, Seat, Toyota, Volkswagen, Volvo.

En el presente trabajo y para mayor facilidad en el manejo de los datos, las marcas Infinity y Nissan se denominarán Nissan; Chevrolet, Pontiac, SAAB, se denominarán General Motors y las marcas Chrysler, Jeep, y Mercedes Benz se denominarán Daimlerchrysler a excepción de las llamadas "vans" de Mercedes Benz.

#### 1.5 MARCAS QUE SE PRODUCEN EN MÉXICO

Las marcas que se producen en México son:

BMW, Chevrolet, Chrysler, Ford, Honda, Nissan, Pontiac, Renault, Volkswagen.

Toyota ha iniciado la construcción de una planta para fabricar las cajas de una camioneta pick up en Tijuana, B. C. N.

La figura 1 muestra la ubicación de las plantas armadoras en México

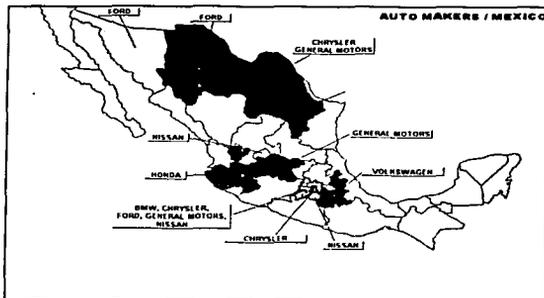


Fig. 1

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## CAPÍTULO 2. CRITERIOS

### 2.1 CRITERIOS PARA CONOCER EL MERCADO

Los criterios para conocer el mercado son:

a) Ventas internas (Mayoreo)

Estas ventas son las que realizan las llamadas armadoras a las concesionarias. Aunque estas ventas dan una idea del mercado doméstico o interno, se debe de considerar que estos números se pueden ver influenciados por la presión que ejercen las armadoras a los distribuidores o concesionarias para que compren un mayor número de unidades sin importar que estos últimos tengan inventarios sumamente altos.

b) Ventas al menudeo (público)

Son las que realizan los distribuidores al comprador final. Los datos que se obtienen de la estadística correspondiente dan un panorama más acertado de la situación que presenta el mercado interno, ya que este es el requerimiento real de los clientes y permite llevar a cabo las acciones preventivas para intentar mantener el nivel de ventas.

c) Producción total

La globalización ha originado que la producción total de vehículos en un país no sea para consumo exclusivo de dicho país, es decir, vehículos producidos en un país se exportan a muchos otros y el poder medir dicha producción y analizar sus variaciones permite conocer otros mercados y a su vez poder conocer cual será el comportamiento del mercado interno. Una de los ejemplos más claros de esto es el de Nissan Mexicana en el año de 1998 cuando el mercado de los Estados Unidos de América disminuyó el requerimiento del modelo Sentra y por lo tanto se tuvo que buscar donde colocar las unidades excedentes siendo estas colocadas en el mercado mexicano a menor precio del usual y, por lo tanto, al modelo más económico llamado Tsuru también tuvo que disminuir el precio.

d) Exportaciones

Son aquellas ventas que las armadoras realizan hacia el exterior, es decir, a otros países y que, como se ejemplificó en el inciso anterior, tienen un gran impacto en las ventas y en el comportamiento del mercado interno.

El conocimiento de estos datos o conocimiento del mercado permite evaluar al mismo y de esta manera poder llevar a cabo las acciones preventivas y/o correctivas que se consideren necesarias.

### 2.2 CRITERIOS PARA EVALUAR AL MERCADO

La evaluación del mercado debe de hacerse de dos maneras: Doméstica y Global ya que como se mencionó con anterioridad, uno puede verse afectado por el otro. Para poder evaluar al mercado en forma doméstica se debe conocer el tamaño del mismo, las facilidades que está otorgando el gobierno para que se establezcan más armadoras, para que vengan a promover sus vehículos, la situación económica que

guarda el país en forma macro y micro, los riesgos de una devaluación de la moneda, entre otros aspectos.

Durante los últimos tres años, las ventas internas se han incrementado, como se puede ver en las figuras siguientes, pero el ritmo de crecimiento ha disminuido y se espera que por la situación que prevalece en el país, el consumo de unidades crezca de manera moderada con respecto al año 2002.

Este panorama, no es del todo claro debido principalmente a la situación económica que prevalece en el vecino país del norte y del cual dependemos para que la economía se mantenga estable y/o crezca no solo en el área automotriz.

Con respecto al mercado global, se debe de tomar en cuenta diversos aspectos como son la situación económica del mundo en general aunque con mayor detenimiento la de los Estados Unidos de América. También es muy importante el desarrollo que ha tenido China, principalmente la inversión que ha atraído de todas partes del mundo. Ejemplo de ello es el establecimiento de armadoras como son General Motors y Volkswagen.

### CAPÍTULO 3. ESTADÍSTICAS

Todas las cifras que se expresan a continuación serán en unidades de vehículos ya que así se podrá comparar la variación de los datos en el tiempo y también la participación del mercado de cada marca.

En todos los casos se realiza la comparación de los resultados entre los años 2000, 2001 y 2002.

#### 3.1 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN PARA EL MERCADO DOMÉSTICO

La figura 2 muestra las cifras correspondientes a la producción nacional de unidades destinadas al mercado doméstico.

Como se puede observar, la producción total para el mercado doméstico fue 4.5% mayor en el 2002 comparado con el 2001 por lo que se podría creer que la industria automotriz está creciendo pero si se compara el mismo dato del año 2002 con la producción para mercado doméstico de el año 2000 se podrá ver que la primera fue 0.32% menor.

#### 3.2 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN PARA MERCADO DE EXPORTACIÓN

La figura 3 muestra las cifras correspondientes a la producción nacional destinada al mercado de exportación.

El análisis de los datos indica que la situación económica que viven los Estados Unidos de América ha afectado la exportación de los vehículos producidos en nuestro país, ya que desde el año 2000 en que la cantidad de autos producidos fue de 1,432,998, los años subsiguientes ha disminuido la producción para este rubro, siendo 7.93% menor la del año 2002 comparada con la del año 2000.

#### 3.3 ESTADÍSTICAS DE PRODUCCIÓN TOTAL

La figura 4 revela que la producción total de la industria automotriz en México ha disminuido en 4.30% comparado con el año 2000 y 0.5% comparada con el año 2001.

#### 3.4 ESTADÍSTICAS DE VENTAS AL MERCADO DOMÉSTICO

La figura 5 presenta las ventas al mayoreo.

Al contrario de la producción, las ventas al mayoreo tuvieron un año record ya que se incrementaron 8.39% comparado al año pasado y 14.12% con respecto al año 2000.

La figura 6 contiene los datos de las ventas al menudeo.

Las ventas en este segmento también fueron mayores comparadas con el año anterior en un 6.39% y 14.50% con respecto al año 2000.

Como se mencionó con anterioridad, al revisar las cifras de ventas a distribuidores y al menudeo se debe tener cuidado ya que si bien, las dos tuvieron incrementos, no son las mismas cantidades de venta.

Por ejemplo, en el año 2002 se vendieron a los distribuidores 994,378 unidades mientras que la venta al menudeo fue de 977,558, esta última es una cifra 1.69% menor que la primera.

### **3.5 ESTADÍSTICAS DE VENTAS AL MERCADO DE EXPORTACIÓN**

La figura 7 muestra el decremento que han tenido las ventas al mercado de exportación en donde en el año 2000 se estableció un record al venderse 1,434,110 unidades mientras que en el 2001 se vendieron 1,403,715 vehículos y el año 2002 solo se vendieron 1,325,775. De el año 2000 al año 2002 las ventas han disminuido 8.17%.

**TESIS CON FALLA DE ORIGEN**

FIG. 2

Producción para mercado interno por empresa										
periodo	daimler			general			volks			total
	bmw	chrysler	ford motor	motors	honda	nissan	renault	wagen		
ene	54	1,599	5,599	10,687	920	16,994	200	8,152	44,205	
feb	106	660	4,033	9,824	804	14,164	150	6,982	36,523	
mar	101	1,101	4,145	10,709	1,059	16,345	200	8,391	44,052	
abr	57	872	1,367	8,172	738	13,097	165	6,303	30,771	
may	81	585	3,480	7,165	1,051	16,606	160	8,602	37,730	
jun	120	1,194	4,117	7,454	611	13,986	123	10,360	37,965	
jul	89	923	2,526	7,045	660	11,149	72	4,605	27,069	
ago	64	1,014	6,311	3,892	477	15,077	80	4,013	31,828	
sep	95	1,264	4,630	5,709	1,140	14,362	79	6,306	33,265	
oct	70	2,362	4,926	9,993	1,129	18,681	183	5,170	42,514	
nov	55	2,296	3,848	8,874	951	13,660	142	9,439	40,255	
dic	109	1,476	1,656	8,512	860	9,291	203	6,767	28,674	
acum 2001	1,001	15,336	46,638	99,036	10,200	176,313	1,757	85,090	435,371	
ene	100	627	3,224	7,630	1,020	16,865	537	6,378	36,381	
feb	90	1,014	4,056	11,719	710	12,759	617	5,923	36,888	
mar	100	1,811	3,288	11,752	720	13,274	532	6,471	37,548	
abr	126	1,143	3,847	12,101	670	17,312	970	8,968	45,037	
may	129	1,126	4,957	11,091	793	21,361	1,173	4,770	45,490	
jun	111	1,214	5,041	10,621	767	19,077	1,223	6,318	44,372	
jul	94	1,518	2,903	11,388	660	13,849	859	5,078	36,349	
ago	110	1,658	4,082	11,053	420	19,418	1,339	5,221	43,301	
sep	59	259	4,342	8,670	1,010	14,424	998	5,876	35,638	
oct	93	367	4,697	10,528	1,569	18,546	929	7,022	43,751	
nov	26	368	4,553	7,547	1,321	11,271	1,951	5,353	32,390	
dic	8	255	2,958	3,494	1,018	5,619	1,013	3,174	17,539	
acum 2002	1,046	11,360	47,948	117,594	10,678	183,775	12,141	70,452	454,994	
ene	206	0	3,990	7,958	1,660	15,361	1,675	4,671	35,551	
feb	77	0	3,437	7,527	1,100	14,136	1,698	3,634	31,609	
acum 2003	283	0	7,427	15,485	2,760	29,517	3,373	8,305	67,160	
DM % acum a feb 03/02	48.9	-99.4	2	-20	59.5	-0.4	192.3	-32.5	-8.3	
Cierre de producción por años										
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
bmw	-	245	487	970	1,932	1,596	1,594	1,001	1,046	283
daimlerchrysler	81,963	25,778	35,912	57,744	59,474	36,544	33,121	15,336	11,360	10
ford motor	62,338	16,596	34,129	40,825	38,887	45,168	45,834	46,638	47,948	7,427
general motors	90,716	34,554	64,275	91,430	115,435	124,965	119,248	99,036	117,594	15,485
honda	-	135	1,194	3,045	7,194	8,446	11,524	10,200	10,678	2,760
nissan	590	814	1,043	955	722	190	-	-	-	-
renault	129,296	38,121	50,278	90,538	133,828	130,538	159,518	176,313	183,775	29,517
volkswagen	-	-	-	-	-	-	-	1,757	12,141	3,373
total	157,445	36,307	53,105	69,230	91,360	69,002	85,649	85,090	70,452	8,305
total	522,350	152,500	240,423	354,846	448,832	416,449	456,488	435,371	454,994	67,160

cifras expresados en unidades

ESTIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Fig. 3

PRODUCCION POR PERIODO, POR EMPRESA										
periodo	daimler			volks						
	chrysler	ford	motor	honda	nissan	wagen	total			
ene	28,377	13,501	24,845	1,018	13,906	30,182	111,829			
feb	30,488	17,083	20,396	1,199	11,704	28,530	109,400			
mar	33,455	21,065	24,065	833	8,124	32,299	119,841			
abr	31,117	20,475	24,751	912	11,572	22,124	110,951			
may	35,923	18,596	30,778	960	11,117	24,906	122,280			
jun	31,136	21,264	30,409	1,440	11,128	27,854	123,231			
jul	29,176	7,679	30,421	1,620	10,529	23,844	103,269			
ago	32,525	17,977	36,632	1,736	16,443	15,723	121,036			
sep	34,507	11,409	34,270	967	16,712	22,921	120,785			
oct	38,049	16,361	34,884	1,080	16,555	22,790	129,719			
nov	34,471	16,406	32,712	1,140	13,920	24,152	122,801			
dic	20,559	11,236	24,603	720	9,900	20,275	87,293			
acum 2001	379,783	193,052	348,766	13,625	151,610	295,600	1,382,436			
ene	34,111	13,093	24,272	1,500	13,139	27,533	113,648			
feb	29,094	11,045	25,219	1,380	13,919	25,668	106,325			
mar	37,898	13,491	28,217	960	11,657	19,589	111,812			
abr	36,214	15,090	34,579	1,630	12,669	23,324	123,506			
may	36,716	17,058	34,842	1,490	9,838	22,473	122,417			
jun	34,449	15,456	31,967	840	10,289	23,125	116,126			
jul	33,434	4,684	34,717	1,594	7,345	19,975	101,449			
ago	28,202	10,349	34,672	1,816	14,478	25,192	114,709			
sep	27,159	9,596	34,404	672	14,353	21,576	107,760			
oct	33,416	11,095	39,445	708	15,403	21,645	121,712			
nov	22,168	10,320	39,031	1,005	14,834	21,631	108,989			
dic	16,297	6,649	29,044	689	7,251	10,993	70,923			
acum 2002	369,158	137,926	390,409	14,284	145,175	262,424	1,319,376			
ene	28,572	8,768	33,666	720	11,770	21,347	104,683			
feb	22,747	8,760	31,691	810	10,260	23,360	97,628			
acum 2003	51,319	17,528	65,377	1,530	22,030	44,707	202,491			
Dif % acum a feb 03/02	-18.8	-27.4	32.1	-46.9	-18.6	-16	-7.9			
Cierre Anual										
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
daimlerchrysler	161,738	179,797	325,300	298,170	299,946	293,746	371,516	379,783	369,158	51,319
ford motor	179,745	210,818	179,384	206,438	174,659	179,278	234,751	193,052	137,926	17,528
general motors	70,383	164,269	202,858	209,462	200,593	206,056	325,422	348,766	390,409	65,377
honda	-	-	-	-	-	1,795	7,277	13,625	14,284	1,530
nissan	64,293	68,663	85,359	82,224	55,959	55,036	153,978	151,610	145,175	22,030
volkswagen	98,872	155,131	177,973	188,136	247,599	341,306	340,054	295,600	262,424	44,707
total	575,031	778,678	970,874	984,430	978,758	1,077,217	1,432,998	1,382,436	1,319,376	202,491
cifras expresadas en unidades										

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Producción total por empresa										
periodo	bmw	daimler chrysler	ford motor	general motors	honda	nissan	renault	volkswage n		total
ene	54	29,976	19,100	35,532	1,938	30,900	270	38,384		156,034
feb	106	31,148	21,116	30,220	1,803	25,868	150	35,512		145,923
mar	101	34,556	25,210	34,774	1,892	26,470	200	40,690		163,893
abr	57	31,989	21,842	32,923	1,650	24,669	165	28,427		141,722
may	81	36,508	22,076	37,943	2,011	27,723	160	33,508		160,010
jun	120	32,330	25,381	37,863	2,051	25,114	123	36,214		151,196
jul	89	30,099	19,205	37,456	2,280	21,678	72	28,449		130,338
ago	64	33,539	24,288	40,524	2,213	32,420	80	19,736		152,864
sep	95	35,771	18,039	39,979	2,107	31,074	79	29,227		154,371
oct	70	40,411	21,287	44,877	2,209	35,236	183	27,960		172,233
nov	55	36,757	20,254	42,586	2,091	27,580	142	33,591		163,056
dic	109	22,035	12,892	33,115	1,580	19,191	203	27,042		116,167
acum 2001	1,001	395,119	239,690	447,802	23,825	327,923	1,757	380,690		1,817,807
ene	100	34,738	16,317	31,902	2,520	30,004	537	33,911		150,209
feb	90	30,108	15,101	36,938	2,090	26,678	617	31,591		143,213
mar	100	39,709	18,779	39,869	1,680	24,931	532	26,060		149,760
abr	125	37,357	18,937	46,680	2,300	29,981	970	32,192		168,543
may	129	37,842	22,015	45,933	2,283	31,199	1,173	27,243		167,817
jun	111	35,663	20,487	42,588	1,607	29,366	1,223	29,443		160,498
jul	94	34,952	7,587	46,105	2,254	21,194	859	24,753		137,798
ago	110	29,860	14,431	45,725	2,236	33,896	1,339	30,413		158,010
sep	59	27,418	13,938	43,074	1,682	28,777	998	27,452		143,398
oct	93	33,783	15,792	49,873	2,277	33,549	925	28,867		165,463
nov	26	22,536	14,873	46,578	2,326	26,105	1,851	26,984		141,379
dic	8	16,552	9,607	32,538	1,707	12,870	1,013	14,167		88,462
acum 2002	1,046	380,518	185,874	508,003	24,962	328,950	12,141	332,876		1,774,370
ene 2003	206	28,582	12,758	41,644	2,380	27,151	1,675	26,018		140,414
feb	77	22,747	12,197	39,218	1,910	24,396	1,698	26,994		129,237
acum 2003	283	51,329	24,955	80,862	4,290	51,547	3,373	53,012		269,651
Dif % acum a feb 03/02	48.9	-20.8	-20.6	17.5	-6.9	-9.1	192.3	-19.1		-8
Producción total anual										
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
bmw	--	245	487	970	1,932	1,596	1,594	1,001	1,046	283
daimlerchrysl		243,701	205,575	361,212	355,914	359,422	330,200	404,637	395,119	392,793
ford motor		242,083	227,354	213,513	247,363	213,546	224,446	280,585	239,690	187,993
general motors		161,099	198,823	267,133	300,900	316,028	331,021	444,870	447,802	512,845
honda	--	135	1,194	3,045	7,194	10,241	18,801	23,825	24,993	4,290
m benz		590	814	1,043	955	722	190	--	--	51,427
nissan		193,591	106,794	135,637	172,763	189,787	185,574	313,496	327,923	333,469
renault	--	--	--	--	--	--	--	1,757	12,141	3,373
volkswagen		256,317	191,438	231,078	257,366	338,959	410,308	425,703	380,690	343,230
total		1,037,381	931,178	1,211,297	1,339,276	1,427,590	1,493,868	1,889,486	1,817,807	1,808,310
Cifras expresadas en unidades										

Fig. 4

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, www.amia.com.mx; de fecha 5 de Abril de 2003

TESIS CON  
FALLA DE OPICEN

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
 Venta a distribuidores por empresa

Periodo	General										Mercedes	
	Audi	BMW	Daimler - Chrysler	Ford	General Motors	Honda	Jaguar	Land Rover	Benz	Mercedes Benz Vans		
ene	170	603	10,265	9,330	17,974	2,314	39	--	--	184	--	
feb	207	487	7,723	13,748	18,057	2,288	42	--	--	279	--	
mar	248	541	14,101	12,928	15,376	2,660	35	--	--	197	--	
abr	281	480	9,131	10,704	13,062	2,419	12	--	--	258	--	
may	331	534	9,839	12,748	11,920	2,770	33	--	--	392	--	
jun	327	556	7,451	12,342	14,152	1,382	70	--	--	560	--	
jul	338	487	8,014	11,455	20,747	2,214	74	--	--	372	--	
ago	247	581	6,490	15,540	14,541	2,012	88	--	--	324	--	
sep	172	468	12,889	12,202	10,636	2,389	114	--	--	232	--	
oct	220	826	16,104	14,655	18,177	2,069	75	--	--	100	--	
nov	214	484	17,050	17,102	18,854	3,517	153	--	--	406	--	
dic	320	539	13,896	15,752	27,942	2,854	506	--	--	172	--	
acum 2001	3,053	132,935	158,504	201,240	26,878	1,175	851	--	--	3,370	--	
ene	387	618	8,683	11,722	17,016	2,141	191	--	--	298	--	
feb	369	523	9,302	8,808	21,006	1,918	84	--	--	77	--	
mar	349	407	8,512	11,304	21,005	1,969	94	--	--	484	--	
abr	387	443	11,081	14,098	21,812	2,070	102	--	--	135	--	
may	336	490	8,408	17,828	15,998	2,657	204	--	--	64	--	
jun	297	516	12,421	14,562	16,064	1,817	72	--	--	82	--	
jul	253	403	9,531	12,873	19,533	2,460	59	--	--	32	--	
ago	233	415	2,742	11,042	12,217	1,944	29	--	--	74	--	
sep	185	563	8,953	15,637	14,222	1,057	158	--	--	63	--	
oct	229	369	15,002	16,497	21,772	5,382	158	--	--	18	--	
nov	319	360	17,718	16,010	21,178	4,121	227	--	--	113	--	
dic	300	450	9,795	20,685	24,335	3,167	222	--	--	132	--	
acum 2002	3,644	5,527	119,808	171,186	228,185	31,601	1,600	--	--	1,004	--	
ene 03	273	321	5,084	11,362	17,402	2,646	50	--	--	56	--	
feb	230	255	4,587	12,240	16,136	2,478	24	--	--	42	--	
acum 2003	503	576	9,671	23,602	33,538	5,122	74	--	--	98	--	
Dif % acum a feb												
03/02	-33.5	-49.5	-46.2	15	-11.8	26.3	-73.1	-45.9	--	9	n.c.	

Periodo	MG	Mini	Mitsubishi	Nissan	Peugeot	Porsche	Renault	Seat	Volkswagen	Volvo	Total
feb	--	--	--	14,992	382	0	118	--	14,041	93	72,487
mar	--	--	--	19,020	323	5	175	659	12,789	287	79,409
abr	--	--	--	13,443	242	24	155	718	11,452	280	82,698
may	--	--	--	13,142	286	31	83	308	14,559	207	84,778
jun	--	--	--	12,837	376	25	184	826	13,712	168	64,966
jul	--	--	--	14,557	479	23	279	1,079	12,986	68	73,231
ago	--	--	--	14,355	985	19	248	1,279	13,564	139	80,530
sep	--	--	--	15,188	917	17	279	1,531	13,174	168	70,485
oct	--	--	--	17,864	301	12	347	1,675	13,198	260	85,903
nov	--	--	--	21,790	925	13	375	1,539	15,389	273	90,711
dic	--	--	--	18,310	735	18	1,278	2,113	17,157	195	102,165
acum 2001	--	--	--	193,198	6,415	187	3,616	12,797	162,025	2,305	917,405
ene	--	--	--	18,115	30	30	668	1,986	13,918	175	87,560
feb	--	--	--	15,822	952	21	659	2,101	13,852	178	75,785
mar	--	--	--	16,080	747	30	1,127	2,048	13,600	309	78,155
abr	--	--	--	19,046	656	35	809	2,139	12,862	423	87,253
may	--	--	--	20,661	978	28	808	2,327	13,340	234	84,944
jun	--	--	--	19,305	712	19	1,503	1,683	12,372	158	84,030
jul	--	--	--	17,265	641	15	1,334	1,842	12,488	222	76,622
ago	--	--	--	17,190	799	22	1,482	1,969	12,322	213	83,247
sep	--	--	--	14,499	681	15	1,315	1,796	11,052	271	69,007
oct	--	--	--	16,026	1,037	20	1,712	2,119	14,395	346	96,237
nov	--	--	--	18,998	924	15	1,788	2,548	11,978	126	96,948
dic	--	--	--	20,901	835	28	1,968	2,481	16,417	248	102,582
acum 2002	0	1,710	--	214,889	9,038	283	15,748	25,051	158,396	2,918	994,378
ene 03	61	191	--	15,818	947	20	1,799	2,866	14,804	126	74,106
feb	59	136	208	16,957	1,422	15	1,534	2,153	13,724	64	72,652
acum 2003	120	327	208	32,773	2,369	35	3,433	5,019	28,929	190	146,578
Dif % acum a feb	n.c.	n.c.	n.c.	-6.2	63.6	-31.4	156.8	22.4	3.1	-46.2	-4.3

Fig. 5

cifras expresadas en unidades

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, www.amia.com.mx; de fecha 5 de Abril de 2003

TESIS CON  
 FALLA DE ORIGEN

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Venta a distribuidores por empresa

		Venta Anual										
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Partic. %	
audi	--	--	--	158	1,054	1,728	2,457	3,053	3,644	503	0.3	
bmw	--	398	1,020	1,508	2,172	2,795	4,003	6,396	5,597	576	0.4	
daimlerchrysler	97,930	32,835	53,179	70,866	94,850	90,439	121,329	132,935	119,808	9,671	6.9	
ford motor	92,840	33,312	68,150	98,116	103,606	115,003	146,988	158,504	171,186	23,602	16.1	
general motors	116,167	41,081	96,245	140,955	175,118	181,409	214,298	201,240	228,159	33,538	22.9	
honda	--	420	1,998	5,973	13,645	19,191	25,536	28,978	31,001	5,122	3.5	
jaguar	--	--	--	--	100	234	363	1,175	1,600	74	0.1	
land rover	--	--	--	--	--	--	--	851	1,004	98	0.1	
mercedes benz	833	860	1,213	1,174	1,170	2,743	2,856	3,630	3,370	376	0.3	
mercedes benz vans	--	--	--	--	--	--	--	--	222	95	0.1	
mg rover	--	--	--	--	--	--	--	--	--	120	0.1	
mini	--	--	--	--	--	--	--	--	1,710	327	0.2	
mitsubishi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	208	0.1	
nissan	129,649	42,182	59,008	97,113	145,347	144,102	175,800	193,198	214,889	32,773	22.3	
peugeot	--	--	--	--	--	1,505	3,454	6,415	6,036	2,369	1.6	
porche	--	--	32	20	13	9	9	167	283	35	0	
renault	--	--	--	--	--	--	--	3,616	15,746	3,433	2.3	
seal	--	--	--	--	--	--	--	12,797	25,051	5,018	3.4	
volkswagen	160,848	33,849	53,075	72,460	108,913	124,354	172,019	162,025	168,396	28,529	19.5	
volvo	--	--	--	--	--	308	1,508	2,305	2,916	190	0.1	
total	598,089	164,937	333,920	488,441	645,988	683,513	871,320	917,405	994,378	146,758	100	

cifras expresadas  
en unidades

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx); de fecha 5 de Abril de 2003

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Fig. 6



CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Venta al público por empresa											
Venta mensual anual de vehículos											
Empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Partic. %
Audi	--	--	--	199	1,041	1,754	2,392	3,682	3,823	462	0.5
BMW	--	258	1,133	1,504	2,059	2,878	4,487	6,118	8,006	811	0.4
DaimlerChrysler	95,353	38,461	54,499	87,319	93,299	90,872	111,758	130,449	118,501	17,260	10.4
Ford	89,718	41,857	66,048	95,134	110,343	113,879	143,799	190,202	190,483	27,274	16.9
General Motors	110,893	48,002	89,202	143,303	174,900	176,267	216,656	206,726	230,836	37,839	23.7
Honda	--	69	1,896	5,971	12,854	18,889	24,482	28,276	30,430	5,325	3.2
Jaguar	--	--	--	--	114	253	--	887	1,400	126	0.1
Land Rover	--	--	--	--	--	--	--	790	945	126	0.1
Mercedes Benz	689	1,027	1,210	1,182	1,206	2,493	2,667	3,779	3,312	532	0.3
Mercedes Benz Vans	--	--	--	--	--	--	--	--	113	80	0
MG Rover	--	--	--	--	--	--	--	--	--	115	0.1
Nissan	--	--	--	--	--	--	--	--	1,545	300	0.2
Mitsubishi	--	--	--	--	--	--	--	--	--	97	0.1
Nissan	129,269	82,401	99,820	93,818	139,518	134,837	173,096	190,837	211,846	35,662	21.8
Peugeot	--	--	--	--	--	1,506	3,454	8,139	9,148	2,200	1.3
Porsche	--	--	32	20	13	9	9	188	282	37	0
Renault	--	--	--	--	--	--	--	3,180	15,398	3,438	2.1
Seat	--	--	--	--	--	--	--	11,843	25,116	4,748	2.9
Volkswagen	161,261	46,241	51,508	73,832	109,333	123,868	169,111	165,323	196,782	29,335	17.7
Volvo	--	--	--	--	--	303	1,369	2,281	2,700	340	0.2
Total	569,630	226,316	325,184	482,146	643,360	667,268	853,775	918,835	977,555	165,704	100

cifras expresadas en unidades

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, [www.amia.com.mx](http://www.amia.com.mx); de fecha 5 de Abril de 2003

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Fig. 8

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Exportación por empresa											
periodo	daimler	ford	general	honda	nissan	volks	total				
	chrysler	motor	motors			wagen					
ene	28,315	11,884	24,978	571	13,350	29,813	109,011				
feb	30,170	16,923	20,383	1,122	10,337	29,051	107,886				
mar	34,271	22,359	24,330	969	8,345	31,270	122,544				
abr	31,052	10,385	25,251	615	11,775	25,309	113,387				
may	35,891	16,580	31,182	1,241	8,932	23,045	116,871				
jun	37,683	20,122	31,382	1,614	11,708	28,979	131,489				
jul	38,419	6,697	31,038	1,500	11,939	26,010	117,603				
ago	28,928	10,267	37,251	1,074	16,140	16,693	119,354				
sep	38,173	11,227	35,131	1,275	16,802	18,878	121,288				
oct	37,144	15,548	35,551	1,478	16,205	22,350	128,274				
nov	32,797	16,728	32,894	1,775	14,542	22,904	122,140				
dic	22,222	11,464	22,455	1,775	10,494	25,360	83,770				
acum 2001	395,068	190,184	351,926	15,007	151,970	299,562	1,403,715				
ene	32,483	13,112	24,733	911	12,421	23,178	108,638				
feb	29,005	9,709	25,750	1,416	13,589	27,928	107,487				
mar	29,659	14,239	29,077	432	10,598	20,001	104,004				
abr	35,707	14,690	34,724	1,824	14,260	23,107	124,312				
may	36,172	15,995	34,875	1,752	10,008	19,117	117,917				
jun	33,973	16,002	31,896	810	6,594	23,489	115,964				
jul	32,074	3,666	34,446	2,214	7,767	23,318	103,485				
ago	28,118	10,322	34,907	1,680	14,342	24,572	113,941				
sep	30,427	9,291	34,516	843	13,910	19,522	108,909				
oct	34,373	10,600	39,654	2	15,438	21,400	121,667				
nov	24,396	9,956	39,097	330	13,647	19,851	107,277				
dic	16,463	7,513	27,280	1,848	9,923	17,314	80,339				
acum 2002	362,850	135,385	391,045	14,060	145,493	263,207	1,312,040				
ene	26,249	8,027	33,719	384	8,201	17,494	94,074				
feb	24,488	6,226	31,760	621	7,844	22,706	95,645				
acum 2003	50,737	16,253	65,479	1,005	16,045	40,200	189,719				
Dif % acum a feb											
03/02	-57.3	-65	-33.2	-83.5	-68.5	-65.6	-56.1				
Cierre Anual											
empresas:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Partic. %
daimlerchrysler	161,374	181,032	325,408	299,807	301,071	295,520	375,002	395,068	372,838	50,737	26.7
ford motor	177,288	213,763	179,788	207,108	174,771	176,606	234,994	190,184	135,899	16,253	8.6
general motors	70,482	164,006	202,593	207,818	198,807	200,877	324,651	351,926	397,484	65,479	34.5
honda	--	--	--	--	--	--	7,567	15,007	12,598	1,005	0.5
nissan	60,165	86,022	90,857	83,501	51,875	61,732	153,071	151,970	143,771	16,045	8.5
volkswagen	97,798	156,269	174,862	185,920	245,655	338,734	339,825	299,562	253,387	40,200	21.2
total	587,107	781,082	975,408	982,952	971,979	1,073,529	1,434,110	1,403,715	1,325,775	189,719	100

cifras expresadas en unidades

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, [www.ama.com.mx](http://www.ama.com.mx); de fecha 5 de Abril de 2003

Fig. 9

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES

### 4.1 SITUACIÓN PREVISTA PARA LOS PRÓXIMOS 3 AÑOS

Como se mencionó con anterioridad, la producción y ventas de vehículos para el mercado de exportación depende principalmente de las exportaciones a los Estados Unidos de América y, mientras en ese país la situación económica no mejore, ambos rubros seguirán disminuyendo pero dicha disminución será relativamente baja ya que se espera que este año no sea mayor al 1.00% y para el año 2004 se mantengan las ventas del año 2003, finalmente se espera que las ventas repunten para el año 2005 de un 3% a un 5%.

En el caso de las ventas al mercado doméstico se está viviendo la saturación del mismo ya que, aun con los planes de financiamiento y facilidades que las concesionarias están otorgando en el último bimestre del año 2002 las ventas disminuyeron con respecto al mismo periodo del año 2001, por lo que se espera un crecimiento moderado que deberá de ser de 2-3% anual y no el nivel de 8% que se tuvo el año anterior.

No hay que olvidar que México es el país que tiene firmados el mayor número de tratados de libre comercio y que, esa ventaja disminuirá la dependencia de las ventas de exportación que actualmente se tiene con los Estados Unidos de América y, por lo tanto, la industria automotriz en México será menos susceptible al estado que guarde la economía de dicho país.

Por otro lado, el hecho de que a partir del primero de Enero del 2004 termine el uso del Decreto Automotriz y que, por lo tanto, cualquier persona pueda importar el vehículo que prefiera, hace suponer que los precios de los vehículos que actualmente se venden en el mercado interno tendrán que disminuir para ajustarse a precios internacionales lo que deberá de motivar el consumo de los mismos.

### 4.2 SITUACIÓN PREVISTA PARA LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS

La expectativa de crecimiento para los próximos 10 años había sido fijada en 89% para todo el periodo pero los especialistas están modificando dicho número a una cifra más conservadora que deberá de ser alrededor de un 50% para el periodo de 10 años. Un factor importante para que se rectifiquen las previsiones es el llamado factor China ya que, como se mencionó, este país ha atraído grandes inversiones debido a su mano de obra barata, incontables recursos y el apoyo del gobierno chino al otorgar canongías a las compañías que se establezcan en su territorio.

La manera de promover la inversión y ventas dentro de este sector, es que el gobierno de mayores facilidades a las empresas que inviertan dentro del territorio nacional, se disminuya el impuesto con que se grava a la producción de la industria automotriz y finalmente se disminuyan y/o eliminen los impuestos que se tienen que pagar al adquirir un vehículo como son, el impuesto sobre la adquisición de vehículos nuevos el cual representa el 2.5% sobre el valor del automóvil, el pago de la tenencia que varía desde 2.6% hasta el 10%.

Tambien se espera que un mayor número de marcas ingresen al mercado nacional, ya sean estas de vehículos de lujo o simplemente de unidades económicas como pueden ser Hyundai, Fiat, etc.

**CAPÍTULO 5. ANEXOS**

**ANEXO 1**

**Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz**

(Incluye modificaciones publicadas en el DOF el 31 de mayo de 1995)

**CAPITULO I**

**Objetivo y Definiciones**

**ARTICULO 1º.-** El presente Decreto tiene por objeto fomentar el desarrollo de la industria automotriz para consolidar los avances logrados, ampliando su participación en la economía internacional

**ARTICULO 2º.-** Para los efectos de este Decreto, se entenderá por:

- I. Secretaría, a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial;
- II. Comisión, a la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz;
- III. Industria automotriz, al conjunto de empresas que conforman la industria terminal y la industria de autopartes;
- IV. Empresa de la industria terminal, es una empresa que opera en México, constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana, que está registrada ante la Secretaría y se dedique en México a la producción o ensamble final de los vehículos automotores, entendiéndose por vehículo automotor al:
  - a. Automóvil, es un vehículo destinado al transporte de hasta diez personas y que se establece en las fracciones de las subpartidas 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;
  - b. Automóvil compacto de uso popular, es un vehículo que cumple con las características establecidas en el Decreto que Otorga Exenciones a los Automóviles Compactos de Consumo Popular, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1989, y que se establece en las fracciones 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;
  - c. Camión comercial, es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de hasta 2,727 kilogramos, y que se establece en las fracciones 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8704.21.99, 8704.31.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;
  - d. Camión ligero, es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 2,727 kilogramos pero no mayor a 7,272 kilogramos y que se establece en las fracciones 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8704.21.99, 8704.22.99, 8704.31.99, 8704.32.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación; y
  - e. Camión mediano, es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 7,272 kilogramos pero no mayor a 8,864 kilogramos y que se establece en las fracciones 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03,

8702.90.04, 8704.22.99, 8704.32.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 y 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.

- V. Empresa de la industria de autopartes, es una empresa que opera y produce autopartes en México, constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana, y que:
- a. su valor de facturación anual por concepto de ventas de autopartes a empresas de la industria terminal, para usarse como equipo original en la fabricación de productos automotores para su venta en México, constituya más del 60 por ciento del valor total de la facturación anual de ventas de la empresa;
  - b. obtenga un nivel de valor agregado nacional cuando menos del 20 por ciento de sus ventas totales. Exclusivamente para efecto de lo anterior, la empresa de la industria de autopartes al calcular el valor agregado nacional deber incluir los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicha empresa;
  - c. cumpla con el requisito de estructura de capital establecido en el artículo séptimo transitorio de la Ley de Inversión Extranjera, de conformidad con los compromisos de México determinados en su lista correspondiente del Anexo 1, Quinta Parte, "Inversión, Servicios y Materiales Afines" del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, y
  - d. previo cumplimiento de los requisitos establecidos en los incisos (a), (b), y (c), se registre ante la Secretaría como una empresa de la industria de autopartes. La Secretaría podrá otorgar registro a una empresa que no cumpla con los requisitos establecidos en el inciso (a), pero cumpla con los incisos (b) y (c), de esta fracción.
- VI. Peso bruto vehicular, al peso real del vehículo expresado en kilogramos, sumado al de su máxima capacidad de carga conforme a las especificaciones del fabricante y al de su tanque de combustible lleno;
- VII. Proveedor nacional, es una empresa que opera en México, constituida u organizada conforme a la legislación mexicana, y:
- a. que abastece a las empresas de la industria de autopartes o de la industria terminal de aquellas autopartes clasificadas en las ramas 26, 40, 41, 42, 43 y 57 de la matriz insumo-producto del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, publicada en 1980;
  - b. que esté registrada ante la Secretaría;
  - c. en la cual ninguna empresa de la industria terminal es, directa o indirectamente, accionista mayoritaria;
  - d. que no tiene accionistas mayoritarios que también sean accionistas mayoritarios de cualquier empresa de la industria terminal, y
  - e. que obtenga un nivel de valor agregado nacional cuando menos del 20 por ciento de sus ventas totales. Exclusivamente para efecto de lo anterior, el proveedor nacional al calcular el valor agregado nacional deber incluir los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicho proveedor

También se considerará como proveedor nacional aquella empresa maquiladora independiente que lo solicite y cumpla con los requisitos correspondientes establecidos en esta fracción. Dicha empresa continuará gozando de todos los beneficios existentes otorgados a las maquiladoras independientes conforme al Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1989.

- VIII. Maquiladora, a las empresas que cuentan con registro de industria maquiladora de exportación, en los términos de las disposiciones administrativas aplicables;
- IX. Año-modelo, al período comprendido entre el 1 de noviembre de un año y el 31 de octubre del siguiente, y
- X. Partes y Componentes automotrices, a todas las partes o conjuntos destinados a integrarse en vehículos automotores.
- XI. Maquiladora independiente, es una empresa que cuenta con registro de industria maquiladora de exportación en los términos del Decreto de Maquiladora existente, y en la cual ninguna empresa de la industria terminal es directa o indirectamente accionista mayoritario ni tiene un accionista mayoritario común con cualquier otra empresa de la industria terminal. La maquiladora independiente que cuente con registro de proveedor nacional conforme a lo dispuesto por la fracción VII de este artículo se registrá por las disposiciones relativas a proveedores nacionales.
- XII. Valor agregado nacional de proveedores, para una empresa de la industria terminal, la suma de:
- a. el valor agregado nacional incorporado en las autopartes que la empresa de la industria terminal adquiere de proveedores nacionales y de empresas de la industria de autopartes, excluyendo las compras de autopartes a dichos proveedores y empresas destinadas al mercado de refacciones, y
  - b. las divisas por concepto de exportaciones de autopartes, producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovidas por una empresa de la industria terminal excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones
- XIII. Calculada de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto
- XIV. Valor agregado nacional total de una empresa de la industria terminal,
- a:
    - a. la suma del valor de su producción en México para su venta en México y el saldo de la balanza comercial de la empresa, cuando su saldo de la balanza comercial sea mayor a cero, o
    - b. el valor de su producción en México para su venta en México cuando su saldo de la balanza comercial sea negativo.
- XV. Producción en México para la venta en México, el valor de la facturación total de una empresa de la industria terminal por el concepto de ventas en México de vehículos automotores y autopartes que produce en México, excluyendo sus ventas de vehículos automotores importados.
- XVI. Valor agregado nacional, para una empresa de la industria de autopartes o de un proveedor nacional, el valor total de las ventas de dicha empresa o proveedor menos el valor de sus importaciones totales, directas e indirectas, excluyendo aquéllas incorporadas en autopartes destinadas al mercado de refacciones
- XVII. Ventas totales, para una empresa de la industria de autopartes o proveedor nacional, la suma de:
- a. el valor de facturación por concepto de ventas de la empresa o proveedor a una empresa de la industria terminal de autopartes que están destinadas a ser utilizadas por ésta como equipo original en su producción de vehículos automotores o autopartes, excluyendo las autopartes destinadas al mercado de refacciones, y
  - b. el valor de las exportaciones de autopartes de la empresa o proveedor, ya sea de manera directa o a través de una empresa de la industria terminal, menos el valor del contenido importado de dichas autopartes.

- XVIII.** Perturbación anormal de la producción, una disminución en la capacidad de producción de una empresa de la industria terminal que resulte de un desastre natural, incendio, explosión, u otros eventos imprevistos fuera del control de dicha empresa.

#### **CAPITULO II**

##### **De la Industria Terminal**

**ARTICULO 3°.-** Las empresas de la industria terminal seleccionarán los tipos de vehículos que producirán en el país considerando las características y ventajas de sus plantas y procurando el uso eficiente de la capacidad instalada y de sus recursos disponibles.

**ARTICULO 4°.-** La empresa de la industria terminal podrá complementar su oferta de vehículos en el mercado nacional mediante la importación de vehículos nuevos cuando disponga de superávit en su balanza comercial ampliada, a que se refiere el artículo 8°.-B de este Decreto.

La empresa de la industria terminal que cumpla con lo establecido en este Decreto tendrá derecho a importar los productos automotores nuevos a que se refieren las fracciones 8407.34.02 y 8407.34.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.

**ARTICULO 5°.-** Las empresas de la industria terminal que operen en México, no podrán mantener durante su operación anual, saldos negativos de balanza comercial.

#### **CAPITULO III**

##### **De la Industria de Autopartes**

**ARTICULO 6°.-** Las empresas de la industria de autopartes deberán ajustarse a las disposiciones de la Ley de Inversión Extranjera. En la integración del capital social reservado a mexicanos, podrán concurrir personas morales en las que participe, a su vez, mayoritariamente el capital mexicano.

**ARTICULO 7°.-** El valor agregado nacional de proveedores que una empresa de la industria terminal debe incorporar cada año en la fabricación, en México, de autopartes y de vehículos automotores, se calculará como un porcentaje del mayor de los siguientes dos valores:

XIX. el valor de referencia de la empresa de la industria terminal en el año, como se establece en el artículo 7°.-B del presente Decreto; o

XX. el valor agregado nacional total de la empresa de la industria terminal en el año;

La empresa de la industria terminal que hubiere iniciado la producción de vehículos automotores en México después del año modelo 1991, calculará su valor agregado nacional de proveedores exigido como un porcentaje de su valor agregado nacional total.

**ARTICULO 7°.- A.-** Para los efectos del artículo anterior, las empresas de la industria terminal que iniciaron su producción de vehículos automotores en México antes del año modelo 1992, podrán optar por utilizar como porcentaje el cociente del valor agregado nacional de proveedores, entre el valor agregado nacional total que la empresa alcanzó en el año - modelo de 1992, en tanto dicho cociente sea menor que el porcentaje señalado en el artículo tercero transitorio de este Decreto. En caso de ejercer dicha opción, las empresas de la industria terminal deberán incluir en el cálculo del valor agregado nacional de proveedores las compras realizadas a las maquiladoras independientes que hubiesen llenado, en el año-modelo de 1992, los requisitos para ser consideradas como proveedores nacionales, en los términos del Artículo 2 fracción VII de este Decreto.

**ARTICULO 7º-B.-** El valor de referencia anual de una empresa de la industria terminal será:

- I. Para cada uno de los años de 1994 a 1997, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 65 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base;
- II. Para cada uno de los años de 1998 a 2000, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 60 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base; y
- III. Para cada uno de los años de 2001 a 2003, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor del 50 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base.

Se entiende por ventas totales en México de la empresa de la industria terminal, el valor total de facturación por concepto de ventas de vehículos automotores producidos en México para su venta en México, más el valor total de su facturación por concepto de ventas de vehículos automotores importados.

Se entiende por valor base, el promedio del valor de la producción en México para su venta en México de una empresa de la industria terminal en los años modelo 1991 y 1992, ajustado anualmente por la inflación acumulada, utilizando el Índice Nacional de Precios al Productor de Vehículos, Refacciones, y otros Materiales de Transporte, u otro índice que lo sustituya, publicado por el Banco de México en los Indicadores Económicos (en adelante INPP).

Para ajustar el valor base por la inflación acumulada hasta 1994 o hasta un año posterior, el promedio para los años modelo 1991 y 1992 de la producción en México para la venta en México será multiplicada por el cociente de:

- a) el INPP correspondiente a ese año; entre
- b) el INPP correspondiente a 1992.

siempre y cuando los índices de precios en los incisos a) y b) tengan el mismo año base.

**ARTICULO 7º C.-** Cuando las ventas totales en México de una empresa de la industria terminal en un año sean menores a su valor base, el valor de referencia de tal empresa para ese año será igual a sus ventas totales en México en ese año.

#### **CAPITULO IV De la Balanza Comercial**

**ARTICULO 8º.-** El saldo en balanza comercial de una empresa de la industria terminal es igual a  $X + TP - ID - IP$ , donde:

X significa, el valor de las exportaciones directas de la empresa de la industria terminal de vehículos automotores y autopartes que produce dicha empresa;

TP significa, las divisas por concepto de exportaciones de autopartes producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovidas por la empresa de la industria terminal, excluyendo el valor del contenido importado en las exportaciones;

ID es, el valor de las importaciones directas de la empresa de la industria terminal, excluyendo aranceles e impuestos internos, ya sea para consumo interno ("definitivas") o para reexportación ("temporales"), que dicha empresa incorpore en su producción de vehículos automotores y autopartes, excluyendo las autopartes destinadas al mercado de refacciones; e

IP significa, el valor del contenido importado en las autopartes adquiridas por la empresa de la industria terminal a una empresa de la industria de autopartes o

proveedor nacional que la empresa de la industria terminal incorpore en su producción de vehículos automotores y de autopartes, excluyendo el contenido importado en las autopartes destinadas al mercado de refacciones, calculado de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto.

**ARTICULO 8° A.-** Para el cálculo de las fracciones III y IV del artículo anterior la empresa de la industria terminal multiplicará el valor de sus importaciones de autopartes, directas e indirectas, que incorpore en su producción en México para su venta en México en cada año, por el factor que se señala en el artículo cuarto transitorio del presente Decreto.

Lo dispuesto en este artículo no será aplicable en la determinación del valor agregado nacional total de la empresa de la industria terminal.

**ARTICULO 8° B.-** La balanza comercial ampliada de una empresa de la industria terminal es igual a  $S + T + W + 0.31 + Sf1 - Y$ , donde:

I. S, es el saldo de la balanza comercial de la empresa de la industria terminal;

II. T, son las transferencias de:

- a. superávit de balanza comercial entre la empresa de la industria terminal y otras empresas de la industria terminal, y
- b. divisas a la empresa de la industria terminal por parte de las empresas de la industria de autopartes por concepto de sus exportaciones de autopartes, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones, y excluyendo las divisas que la empresa haya obtenido por concepto de exportaciones de autopartes promovidas por la empresa de la industria terminal.

Calculadas de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto.

Las empresas de la industria terminal restarán, en su caso, de los saldos de balanza comercial, el monto de las enajenaciones de divisas realizadas a otras empresas durante el año en que se efectúen.

III W, son las transferencias de divisas de las maquiladoras a la empresa de la industria terminal por concepto de sus exportaciones de productos automotores, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones, siempre que tales maquiladoras no sean proveedores nacionales y que cumplan al menos con una de las siguientes condiciones:

- a. que la empresa de la industria terminal sea, directa o indirectamente, accionista mayoritario de la maquiladora;
- b. que la empresa de la industria terminal y la maquiladora tengan un accionista mayoritario en común, o
- c. que la empresa de la industria terminal sea un promotor de exportaciones de productos automotores de dicha maquiladora.

Calculadas de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto

IV. I, es el valor de las inversiones realizadas por la empresa de la industria terminal en activos fijos de origen mexicano que se destinen a usarse permanentemente en México, excluyendo maquinaria y equipo adquirido en México pero no producido en México, que la empresa de la industria terminal transfiera a su balanza comercial ampliada, calculado de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto.

V Sf1, son los superávit de balanza comercial ampliada de la empresa de la industria terminal no utilizados en años anteriores, transferidos al año en

curso, calculados de conformidad con las Reglas de Aplicación de este Decreto.

VI Y, es el factor de ajuste aplicable cuando la empresa de la industria terminal no cumpla con el valor agregado nacional de proveedores requerido, calculado de conformidad con el párrafo 15 del Apéndice 300 - A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

**ARTICULO 9º.-** Para efectos de la fracción III del artículo anterior, la empresa de la industria terminal podrá sumar a su balanza comercial ampliada hasta un 20 por ciento del valor necesario para compensar importaciones de autopartes destinados al mercado nacional con la diferencia entre las exportaciones de productos automotores realizados por dicha maquiladora y el valor del contenido importado de dichas exportaciones.

Lo dispuesto en el presente artículo no ser aplicable a las maquiladoras independientes que cuenten con registro ante la Secretaría como proveedores nacionales

**ARTICULO 10º.-** Derogado.

**ARTICULO 11º.-** Previa autorización de la Secretaría, y para efectos de la fracción IV del artículo 8º B de este Decreto, la empresa de la industria terminal podrá contabilizar en su balanza comercial ampliada hasta un 30 por ciento del valor de sus inversiones realizadas en activos fijos de origen mexicano.

**ARTICULO 12º.-** Las empresas de la industria terminal que cuenten con superávit en su balanza comercial ampliada en un año, dividirán dichos superávit entre el factor que se señala en el artículo cuarto transitorio del presente Decreto a fin de determinar el valor total de los vehículos automotores nuevos que podrán importar en ese año.

**ARTICULO 13º.-** Para efectos de los cálculos a que se refiere este capítulo, la Secretaría podrá determinar el valor de partes y componentes y de vehículos, en base al que dichos productos tuviesen como consecuencia de una transacción efectuada en condiciones de libre competencia entre un comprador y un vendedor independientes uno del otro.

**ARTICULO 14º.-** Los distribuidores de vehículos nuevos establecidos en la franja fronteriza del norte del país y zonas libres de Baja California, Baja California Sur y parcial de Sonora, podrán realizar importaciones de vehículos nuevos para circular en dichas regiones, por un monto que no exceda de la diferencia entre el valor de las ventas de vehículos nuevos de fabricación nacional y el valor de las importaciones incorporadas en dichos vehículos. Para estos efectos, la Secretaría instrumentará los mecanismos de control que deberán cumplir tanto la industria terminal como los distribuidores de vehículos.

## CAPITULO V

### De la Comisión Intersecretarial

**ARTICULO 15º.-** La Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz es un órgano de carácter técnico y consultivo, en todo lo concerniente a la industria y comercio de vehículos y de sus partes y componentes, así como respecto a la importación y exportación de dichos bienes y, en general, de la aplicación de este Decreto.

**ARTICULO 16º.-** La Comisión se integrará con los siguientes Subsecretarios: de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; de Comercio Exterior y de Industria e Inversión Extranjera de la Secretaría. Al último de los Subsecretarios mencionados le corresponderá presidir la Comisión. Las ausencias en las sesiones de cualesquiera de los Subsecretarios serán suplidas por el director general que éstos designen.

**ARTICULO 17º.-** La Comisión contará con un secretario técnico que será designado por la Secretaría y podrán crear las subcomisiones necesarias, las que se integrarán y funcionarán en la forma que la propia Comisión determine.

**ARTICULO 18°.-** La Comisión sesionará con la frecuencia que ella misma determine o cuando la convoque su presidente a iniciativa propia o a petición de cualesquiera de sus miembros.

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

**ARTICULO 19°.-** Los acuerdos adoptados por la Comisión serán comunicados a las Secretarías correspondientes, para que dicten las medidas tendientes a su cumplimiento.

**ARTICULO 19° A.-** Cuando una perturbación anormal en la producción afecte la capacidad de producción de una empresa de la industria terminal, dicha empresa podrá solicitar a la Comisión una reducción en su valor de referencia. Si la Comisión encuentra que la capacidad de producción de la empresa ha sido afectada por dicha perturbación, la Comisión reducirá el valor de referencia de dicha empresa en una cantidad proporcional al evento que ha afectado su capacidad de producción.

**ARTICULO 19° B.-** Cuando la Comisión, previa solicitud de una empresa de la industria terminal, encuentre que la capacidad de producción de tal empresa ha sido perturbada considerablemente como resultado de la renovación sustancial en su equipo o de la reconversión de su planta, la Comisión reducirá el valor de referencia de tal empresa para el año en cuestión, en un monto proporcional a la perturbación. Si tal reducción en el valor de referencia conlleva una disminución en el valor agregado nacional de proveedores exigido a dicha empresa, ésta deberá compensar íntegramente esa disminución en dicho valor agregado durante los 24 meses siguientes a la fecha en que dicha renovación o reconversión haya sido completada.

#### CAPITULO VI

##### Disposiciones Generales

**ARTICULO 20°.-** La Secretaría, previa opinión de la Comisión deberá expedir en la esfera de su competencia las reglas técnicas en materia automotriz.

**ARTICULO 21°.-** Cada empresa de la industria terminal deberá informar a la Secretaría, los precios al público de los vehículos que enajene.

Cuando los precios al público fijados por alguna empresa de la industria terminal, antes de impuestos internos, rebasen los correspondientes precios internacionales al público para vehículos equivalentes, conforme a las reglas de comparación que fije la Comisión, la Secretaría podrá autorizar la importación de estos sin necesidad de cumplir con las condiciones que este Decreto establece al efecto.

**ARTICULO 22°.-** En el supuesto del artículo anterior, la Secretaría informará a la empresa involucrada antes de proceder en los términos descritos en la última parte de dicho artículo.

**ARTICULO 23°.-** Salvo en lo dispuesto en los artículos 14 y 21, sólo las empresas de la industria terminal y de acuerdo a los requisitos y condiciones que se establecen en este Decreto podrán importar vehículos nuevos.

**ARTICULO 24°.-** Los vehículos y sus partes y componentes deberán cumplir con las normas de seguridad, rendimiento de combustible y control de la contaminación ambiental que estén en vigor.

Para cumplir con lo anterior la Secretaría, en coordinación con las dependencias competentes, podrán verificar las especificaciones técnicas de los vehículos nuevos y de sus partes y componentes.

**ARTICULO 25°.-** Las empresas de la industria automotriz deberán registrarse ante la Secretaría y presentar la información que esta requiera para efectos de este Decreto.

**ARTICULO 26°.-** Las empresas de la industria terminal que pretendan llevar a cabo nuevas inversiones que excedan los montos que fije la Secretaría y que desplacen a empresas de la industria de autopartes deberán demostrar previamente a la Secretaría, para su autorización, que han cumplido con lo dispuesto en el artículo 7o. de este Decreto y que por virtud de dichas inversiones no se violará lo dispuesto en dicho ordenamiento.

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

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

**ARTICULO 28°.-** La Secretaría, previa opinión de la Comisión podrá otorgar plazos diferentes para cumplir con los requisitos a que se refiere este Decreto, siempre que se presenten condiciones que impliquen cambios significativos en la situación económica del país que afecten a toda la industria automotriz. Dichos plazos se otorgarán invariablemente mediante reglas de carácter general.

#### CAPITULO VII

##### De la Vigilancia, Sanciones y Recursos

**ARTICULO 29°.-** La Secretaría podrá ordenar, con las formalidades establecidas en la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, la práctica de inspecciones a las empresas de la industria terminal y de autopartes y a los proveedores nacionales, así como a los distribuidores de vehículos y de partes y componentes automotrices, a fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este ordenamiento. También podrá requerir, cuando lo considere conveniente, se le aporten los datos y elementos que se soliciten.

**ARTICULO 30°.-** No se otorgarán permisos de importación a las empresas de la industria terminal cuando al final del año-modelo tengan saldos negativos en balanza comercial o no hayan cumplido con lo dispuesto en los artículos 7° por lo que hace al valor agregado nacional y 12, por lo que hace a las reglas de importaciones, salvo que corrijan dichas situaciones en los términos que fije la Secretaría.

Asimismo, se impondrá la sanción que establece el artículo 22 fracción I de la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en Materia de Comercio Exterior, sobre las partes y componentes y vehículos que hayan importado las empresas de la industria terminal si se violan los artículos 5°, 7° y 12 del presente Decreto.

**ARTICULO 31°.-** Las demás infracciones a este Decreto se sancionarán en los términos de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica.

**ARTICULO 32°.-** Las personas afectadas por las resoluciones que se dicten con base en este Decreto podrán interponer ante la Secretaría, en un plazo de quince días hábiles posteriores a su notificación, los recursos a que se refiere la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en Materia de Comercio Exterior y la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, según corresponda conforme a las cuales se registrarán los recursos.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**TRANSITORIOS**

**ARTICULO PRIMERO.-** El presente Decreto entrar en vigor el 1° de noviembre de 1990, excepto por lo que hace a la derogación prevista en la fracción VII del Artículo Tercero Transitorio del presente Decreto, que surtirá sus efectos al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**ARTICULO SEGUNDO.-** Se abroga el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 15 de septiembre de 1983, y se derogan las demás disposiciones en materia automotriz que se opongan al presente Decreto.

**ARTICULO TERCERO.-** Se derogan las siguientes disposiciones en materia automotriz:

XXI. Programa de fomento para la industria nacional fabricante de autopartes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1980.

XXII. Acuerdo por el que se señalan los componentes opcionales de lujo cuya importación no podrá ser objeto de subsidio, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 de septiembre de 1980.

XXIII. Licitación pública para la fabricación nacional de vehículos utilitarios tipo minivan para el transporte de personas y bienes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 16 de julio de 1985.

XXIV. Acuerdo que da a conocer la lista de partes y componentes que deben ser consideradas como equipos opcionales para la industria automotriz y su red de distribuidores publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de agosto de 1986.

XXV. Acuerdo que establece la lista de componentes que deben ser considerados como de incorporación obligatoria y de fabricación nacional para la industria automotriz terminal, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de junio de 1988.

XXVI. Acuerdo que prohíbe la importación de los vehículos automotores considerados como de lujo, los deportivos y los denominados Van que sean distintos de los de la producción nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de marzo de 1984.

XXVII. La fracción I del artículo 3° del Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1989

**ARTICULO CUARTO.-** La incorporación de motores de gasolina en camiones medianos destinados al mercado nacional no se podrá realizar sino a partir del 31 de diciembre de 1991.

**ARTICULO QUINTO.-** La importación de vehículos con motor de gasolina de cilindrada inferior o igual a 1,800 centímetros cúbicos se permitirá sólo a partir del año-modelo de 1993.

**ARTICULO SEXTO.-** Durante los años-modelo de 1991 y 1992, excepto en los casos de camiones ligeros y camiones medianos, la importación de vehículos podrá ser llevada a cabo por las empresas de la industria terminal solamente cuando se trate de vehículos que ostentan marcas propiedad de dicha empresa, de sus accionistas mayoritarios o de empresas de las cuales éstas tengan la mayoría del capital.

**ARTICULO SEPTIMO.-** Para que las empresas se adapten a los lineamientos contenidos en el presente Decreto, la Secretaría podrá autorizar medidas temporales de ajuste hasta el año-modelo 1992.

**ARTICULO OCTAVO.-** Mientras que la Comisión no determine las reglas de comparación a que hace referencia el artículo 21 de este Decreto, la comparación de precios se llevará a cabo con base al precio de fábrica, país de origen, restanda, en su caso, descuentos regulares y sumando el arancel y el margen al distribuidor vigentes en México.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**ARTICULO NOVENO.-** Previa autorización de la Secretaría, las empresas de la industria terminal que cuenten con superávit de divisas por sus operaciones anteriores al año-modelo 1991 podrán contabilizarlo en su balanza comercial ampliada hasta agotarlo en la totalidad de la siguiente manera:

- IV. La Secretaría instrumentará las fórmulas necesarias para convertir los superávit de divisas acumulados en saldos de balanza comercial ampliada;
- V. Las empresas con saldos de balanza comercial negativos podrán utilizar los saldos acumulados con anterioridad al año modelo 1991 para equilibrar dichos saldos de balanza comercial;
- VI. De común acuerdo con la Secretaría se fijará el monto más alto a precios corrientes de las exportaciones netas para la empresa durante los 5 años - modelo anteriores al de 1991. Se entiende por exportaciones netas la diferencia entre el valor de las exportaciones y el del contenido importado de dichas exportaciones, y
- VII. En caso de que las empresas cuenten con saldos de balanza comercial positivos, podrán agregar a dichos saldos la diferencia positiva entre las exportaciones netas y el monto determinado en la fracción anterior.

Las empresas a que se refiere el presente artículo podrán optar por contabilizar en su balanza comercial ampliada hasta el equivalente en pesos mexicanos de 150 millones de Dólares de los Estados Unidos de América, ajustados anualmente con base en el inciso b), párrafo 16 del Apéndice 300-A 2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Para ajustar el límite de 150 millones de Dólares de los Estados Unidos de América por la inflación acumulada hasta el mes de diciembre de un año posterior a 1994, se procederá de acuerdo a lo establecido en el inciso b), párrafo 16 del Apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

#### NUEVOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor a los quince días hábiles siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2003.

**SEGUNDO.-** El año-modelo 1993 comprenderá del 10, de noviembre de 1992 al 31 de diciembre de 1993. A partir del 1o, de enero de 1994, la información que deba reportarse a la Secretaría se referirá a años calendario, de conformidad con las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

**TERCERO.-** El porcentaje a que se refiere el artículo 7º del presente Decreto no será menor a:

- I. 34% a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, hasta el 31 de diciembre de 1998;
- II. 33% del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1999;
- III. 32% del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2000;
- IV. 31% del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2001;
- V. 30% del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2002, y
- VI. 29% del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2003.

**CUARTO.-** Los factores a que se refieren los artículos 8º A y 12 del presente Decreto serán:

- I. .772 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1995;
- II. .744 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1996;
- III. .716 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1997;

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

CRITERIOS PARA CONOCER Y EVALUAR EL MERCADO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

---

- IV. .689 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1998;
- V. .661 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 1999;
- VI. .633 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2000;
- VII. .605 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2001;
- VIII. .577 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2002, y
- IX. .550 a partir del 1o de enero al 31 de diciembre del año 2003

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**CAPÍTULO 6. BIBLIOGRAFÍA**

Página de internet de la AMIA: [www.amia.org.mx](http://www.amia.org.mx)

Diario Oficial de la Federación  
31 de Mayo de 1995

Con la colaboración de:

Hidashi Yoshioka, Presidente de Nissan Mexicana, S.A. de C.V.

Reinhard Jung, Presidente de Volkswagen de México, S.A. de C.V.

## CAPÍTULO 7. ÍNDICE DE FIGURAS

Figura	Nombre	Página
1.-	Localización de plantas armadoras	7
2.-	Producción para mercado interno por empresa	12
3.-	Producción para exportación por empresa	13
4.-	Producción total por empresa	14
5.-	Ventas a distribuidores por empresa (Por mes)	15
6.-	Ventas a distribuidores por empresa (Por año)	16
7.-	Ventas al público por empresa (Por mes)	17
8.-	Ventas al público por empresa (Por año)	18
9.-	Exportación por empresa	19