

24  
24



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

**IMPORTANCIA DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO,  
ESTUDIO DE CASO REFACCIONES AUTOMOTRICES  
USADAS 1981-1987 Y MOTORES DIESEL USADOS  
SIN RECONSTRUIR SUJETOS A CUOTA 1981-1988.**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

ROGELIO MARGARITO COLMENARES PARAMO

MEXICO, D. F.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

1 9 8 9



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

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

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

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

## INDICE GENERAL

PROLOGO		III
INTRODUCCION		IV
CAPITULO	T E M A	PAG
1	COMERCIO INTERNACIONAL	1
1.1	ANTECEDENTES HISTORICOS DEL COMERCIO	1
1.1.1	Division General del Trabajo	1
1.2	DEFINICION DEL COMERCIO	4
1.3	ECONOMIA MUNDIAL	4
1.4	VENTAJAS COMPARATIVAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL	6
2	INSTRUMENTOS DE POLITICA ECONOMICA PARA EL CONTROL DE LA INDUSTRIA	11
2.1	PROGRAMAS DE FABRICACION	14
2.2	MEDIDAS REGLAMENTARIAS (SECOFI) PARA EL CASO DE REFACCIONES AUTOMOTRICES USADAS SUJETAS A CUOTA 1981-1987	15
2.2.1	Antecedentes	16
2.2.2	Objetivos	16
2.2.3	Análisis y Dictamen de Refacciones Automotrices Usadas	16
2.3	MEDIDAS REGLAMENTARIAS (SECOFI) PARA EL CASO DE MOTORES DIESEL USADOS AUTOMOTRICES SIN RECONSTRUIR DE 185 A 500 C.F. SUJETOS A CUOTA DE 1981-1988	35
2.3.1	Antecedentes	35
2.3.2	Objetivos	36
2.3.3	Análisis y dictamen de Motores diesel Usados	36
3	PROCEDIMIENTOS DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO	63
3.1	INFORMACION GENERAL SOBRE LA TRAMITACION DEL COMERCIO CONTROLADO.	63

CAPITULO	T E M A	PAG.
3.2	REQUERIMIENTOS	64
3.2.1	Forma de Solicitud de Permiso de Importación o Exportación.	69
3.3	CLASIFICACION DE SOLICITUDES.	72
3.4	CARACTERISTICAS DE LAS LICENCIAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION	76
3.4.1	Forma de Permiso de Importación o Exportación.	77
3.4.2	Forma de Solicitud de Modificación al Permiso de Importación o Exportación	78
3.4.3	Organigrama de la Dirección General de Servicios al Comercio Exterior (1986)	79
3.4.4	Funciones.	79
3.4.4.1	Servicios al Exportador	80
3.4.4.2	Servicios al Importador	82
3.4.4.3.	Servicios en Materia de Control de Cambios.	83
3.4.4.4.	Protección a la Planta Productiva.	85
3.5	AREAS DE ANALISIS	86
3.6	ORGANISMO PROMOTOR EN EL COMERCIO EXTERIOR	87
3.7	AL INSTANTE INFORMA EL IMCE DE COMPRADORES EXTRANJEROS.	88
3.8	TERMINOS	90
4.	LA COMISION DE ARANCELES	91
4.1	NUEVA LEY DE VALORACION ADUANERA	95
4.2	LIBERALIZACION DEL COMERCIO EXTERIOR EN MEXICO	97
4.3	ANTECEDENTES MUNDIALES DEL GATT	106
4.3.1	Introducción al Caso de México Período 1979-1988	111
4.4	SISTEMA ARMONIZADO DE DESIGNACION Y CODIFICACION DE MERCANCIAS.	127
4.4.1	El origen de la Nomenclatura Internacional de Mercancías.	127

CAPITULO	T E M A	PAG.
4.5	ESTIMULOS FISCALES	135
4.5.1	Cedis.	135
4.52	Desconocen los Estímulos Fiscales	136
4.6	Conclusiones.	137
	BIBLIOGRAFIA.	I

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**PROLOGO. -**

**FE-UNAM-1989.**

## PROLOGO

El presente trabajo, es con el propósito de ofrecer una síntesis de los aspectos más sobresalientes del control del comercio exterior mexicano en la industria, tomando como referencia la rama de Refacciones Automotrices 1981-1987 y Motores Diesel usados sujetos a cuota de 1981-1988.

En cierto sentido, esta tesis pretende orientar a las personas interesadas en el comercio exterior, desglosando los pasos a seguir.

En el primer Capítulo se expone un repaso histórico del comercio internacional, así como su definición y ventajas comparativas entre los países.

En el segundo Capítulo, se busca definir los instrumentos de Política Económica para el control de la industria NACIONAL.

El Capítulo tercero cubre los procedimientos de tramitación del Comercio Exterior Mexicano.

El Capítulo Cuarto está dedicado a la protección de la industria y los elementos para ella, para fomentar la Industria Nacional.

**FACULTAD DE ECONOMIA**

**INTRODUCCION**

**FE-UNAM-1989**

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

Todos los países requieren del comercio exterior para abastecerse a menor costo, de lo que otro producen y venden internamente, en condiciones competitivas y en volúmenes que excedan los consumos internos. Esta es una verdad a la que todos los Países de Economía Liberal o planificada han debido atender.

El Comercio Exterior dentro del contexto de la economía en su totalidad es uno de los sectores clave de este gran agrado, en la medida en que aumentan los ingresos, también aumenta el gasto Nacional total y se elevan no sólo las compras internas, sino las externas. Por ello, las exportaciones de bienes y servicios también deben aumentar a un ritmo suficiente, a fin de mantener equilibradas las cuentas internacionales del País. De no ser así, pueden presentarse limitaciones en la capacidad de importar, pues no es conveniente que se financien éstas siempre con créditos crecientes del exterior.

Constituye así, una meta de casi todos los países, lograr un proceso de aumento constante en las exportaciones y sostener una balanza de mercancías y servicios con el exterior sensiblemente equilibrada, incluyendo un crecimiento razonable en la deuda externa a largo plazo.

Es necesario agradecer los estímulos, la paciencia y confianza manifestada por el Lic. David R. Colmenares Páramo, Lic. Manuel Rojo Cervantes, Lic. Javier Mejía Pérez; además sin el auxilio mecanográfico de Gricelia León Martínez, quién soportó con entusiasmo el peso del trabajo no hubiera sido posible realizar una lectura clara del material terminado.

## 1. COMERCIO INTERNACIONAL

### 1.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL COMERCIO.

El trabajo está dividido en la sociedad y cuanto mayor es esta división, más ramas de la producción existen, más amplios y firmes son los nexos entre los productores de mercancías, mayor es el grado de dependencia mutua. En la fabricación de casi todas las cosas, toman parte decenas y centenares de hombres de distintas profesiones. Ello significa que el trabajo de cada productor de mercancías es una parte del trabajo social y reviste carácter social.

#### 1.1.1 DIVISION GENERAL DEL TRABAJO.

Las relaciones entre los hombres y los medios de producción, determinan la situación y el lugar que ocupan los productos del trabajo.

La primera división social del trabajo elevó la productividad del mismo. En las comunidades apareció cierto excedente de unos productos y la demanda de otros, esto creó la base para el intercambio entre las tribus agricultoras y las ganaderas. Con posterioridad cuando los hombres aprendieron a fundir las menas metálicas, el cobre y el estaño, etc. empezaron a fabricar instrumentos, armas y vasijas de bronce y el invento del telar de mano alivió sensiblemente la producción de tejidos y de ropa, comenzaron a destacarse poco a poco en las comunidades unos miembros que se dedicaron a dichos oficios y los productos de artesanía pasaron a ser objeto de cambio.

Este proceso elevó considerablemente la productividad del trabajo hombre y su poder sobre la naturaleza le proporcionó más artículos de consumo, desapareció la necesidad del trabajo individual, ya que este se hizo más productivo.

DIVISION DEL TRABAJO; El hacha de hierro permitió talar bosques y desarraigar arbustos con reja de Hierro hizo posible el cultivo de los terrenos relativamente grandes, la agricultura no sólo producía ya cereales y legumbres, sino también vino y aceite, La fabricación de instrumentos metálicos originó la aparición de un grupo de hombres aparte, los artesanos, cuyo trabajo fue adquiriendo un carácter cada vez más independiente. Se produjo la segunda gran división social del trabajo: Los oficios se separaron de la agricultura.

Se produjo la tercera gran división social del trabajo, la segregación de los mercados. Estos se aprovechaban de que los pequeños productores estaban separados del mercado, les compraban sus mercancías a bajo precio y los vendían en el mercado a precios elevados.

El desarrollo de los oficios y el cambio originó la aparición de las ciudades. Aparecieron nuevas industrias artesanas: de armas, clavos y cuchillos, de cerrajería, zapatería talabartería, etc. se perfeccionaron la fundición y el tratamiento del hierro. En el siglo XV aparecieron los altos hornos. A la misma época corresponde el invento de la brújula y los grandes descubrimientos geográficos.

La teoría de la división del trabajo consiste en dedicarse a cada país a la producción para la cual está mejor dotado, por este simple hecho aumenta la eficiencia del trabajo; por consiguiente se obtiene una producción global mayor para su propio consumo y exportando artículos que pueden producir más baratos, y con cuyo importe se importa lo que no producen o que las producirían a un costo mayor.

La división social del trabajo en escala internacional, es decir en la división de la producción global del sistema mundial en ramas u órbitas localizadas internacionalmente sobre la base

de un sistema de especializaciones relativas entre países dominantes y dependientes entre formaciones sociales dependientes, cada una de esas modalidades de acumulación en la escala mundial y de la situación condicionante en el desarrollo interno del país.

## 1.2 DEFINICION DE COMERCIO.

El comercio es un medio por el cual el hombre logra comunicarse con sus semejantes de otros pueblos y por el que realiza intercambios de bienes y servicios para una debida complementación de sus satisfactores.

La técnica del comercio se modifica incensantemente por la acción simultánea del desarrollo económico general y del peculiar desenvolvimiento de los medios técnicos. La estructura del comercio no es, pues, fija e invariable, sino que comporta una significación esencialmente dinámica no sólo por lo que se acaba de señalar, sino ha de estar en necesaria relación con la variable estructura y progreso del agregado social, en el cual se desenvuelve la actividad mercantil.

El comercio internacional fué punto de partida hacia el desarrollo de las transacciones comerciales que tiene como principal objetivo proveer al mundo de los productos necesarios, a fin de contrarrestar las carencias existentes en la economía mundial.

## 1.3 ECONOMIA MUNDIAL.

La evolución de la economía mundial y de sus efectos sobre el desarrollo económico, son factores fundamentales de la política exterior de nuestro país, donde los mecanismos puestos en práctica para ampliar los beneficios en el comercio mundial han requerido de una estrategia y cambios estructurales básicos acorde con las nuevas formas de producción y de consumo que caracteriz al mundo moderno.

La economía mundial comprende todos los fenómenos económicos, que se apoyan sobre las relaciones que se establecen entre las personas en el proceso de producción. Del mismo modo que toda industria es una parte componente de la economía nacional, así

también cada una de estas "Economías Nacionales" está integrada en el sistema de la economía mundial. Por lo tanto, es necesario considerar la lucha de los componentes económicos nacionales, ante todo como una lucha entre las diversas partes concurrentes de la economía mundial, de la misma forma que consideramos la lucha entre empresas individuales como una manifestación de la vida social económica. De esta manera, la cuestión del imperialismo en su definición económica y su porvenir, se transforma en cuestión de apreciación de las tendencias de la evolución de la economía mundial y de las modificaciones probables de su estructura interna. Si bien la economía internacional estudia las relaciones económicas de interdependencia entre países, éstas afectan (y a su vez son afectadas por) las relaciones políticas, sociales y militares entre los países.

La economía internacional analiza principalmente el efecto del flujo internacional de bienes, servicios y factores de producción sobre el bienestar de los consumidores domésticos.

Tener éxito en esa tarea contribuye a mantener el valor de los ahorros de la comunidad y acelerar el crecimiento equilibrado de la economía, ayuda considerablemente a compartir mejor el progreso, protege a los consumidores de fluctuaciones excesivas en el nivel de precios y promueve la creación de oportunidades crecientes de empleo para los trabajadores, así como las expectativas de éxito para las inversiones productivas de las empresas.

También pretende examinar o predecir como afectan el bienestar doméstico las políticas nacionales encaminadas a regular esos flujos internacionales.

**CAPITULO No. 1**

**COMERCIO INTERNACIONAL**

**FE-UNAM-1989**

La economía internacional estudia las relaciones económicas entre los países. La interdependencia resultante es muy importante para el bienestar económico de la mayor parte de los países del mundo y se encuentra actualmente en una fase de aumento. La mayoría de las naciones del mundo exportan algunos bienes, servicios y factores de producción a cambio de importaciones que sólo podrían ser suministradas domésticamente en forma relativamente menos eficiente. Por consiguiente, una gran parte del bienestar económico de la mayoría de los países descansa crucialmente en la interdependencia internacional. Esta interdependencia ha aumentado durante las últimas décadas, como lo indica el hecho de que el comercio mundial ha crecido más rápidamente que la producción mundial.

#### 1.4 VENTAJAS COMPARATIVAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

La economía capitalista mundial es un sistema articulado de relaciones de producción capitalistas, semicapitalistas y precapitalistas, vinculadas entre sí a relaciones de intercambio y dominadas por el mercado mundial capitalista. Definido de ese modo el sistema mundial, corresponde dar un paso más a inquirir sobre el carácter de las relaciones que se establecen en su interior entre las distintas formaciones sociales que están integradas a él con independencia de su grado relativo de desarrollo. De este tipo de relación surge un fenómeno básico que afecta el orden capitalista mundial, que no sólo da cuenta de la índole específica de esta relación, sino de las características concretas que ellas inducen sobre cada una de esas formaciones sociales. Este fenómeno es la dependencia, que entendemos como una situación por la cual, un cierto grupo de países tienen su economía condicionada por el desarrollo y la expansión de otra economía a la cual la propia está sometida. La relación de interdependencia entre dos o más economías y

entre éstas y el comercio mundial, asume la forma de dependencia cuando algunos países (los dominantes), pueden expandirse y autoimpulsarse, aprovechando las relaciones y condiciones de intercambio que de acuerdo a su estructura dominante, les son ampliamente favorables, ya que están en posibilidad de fijar los términos del intercambio, en tanto que otros países (los dependientes), sólo lo pueden hacer como un reflejo de esa expansión que pueda actuar positiva y/o negativamente sobre su desarrollo inmediato, la dependencia condiciona su estructura interna, y se define en función de las posibilidades estructurales de las distintas economías nacionales.

De esta forma, podemos concluir que el sistema capitalista mundial es también un sistema internacional de dominación y dependencia.

La reproducción de este sistema, en tanto el mismo está determinado por el predominio del modo de producción capitalista, no puede entenderse más que como un proceso de reproducción ampliada que, en este caso, asume la forma de una acumulación en escala mundial. La acumulación en escala mundial, en consecuencia representa la manera concreta a través de la cual, el sistema capitalista mundial organiza su crecimiento y su materialización da lugar a formas específicas de dominación y dependencia internacional.

Una modalidad de acumulación en escala mundial, esta compuesta por un conjunto complejo de aspectos, de ellos podemos señalar, en la esfera de la producción el tipo y grado de desarrollo de las fuerzas productiva y su dinámica, las relaciones sociales y técnicas de producción y las características concretas de la unidad celular de dirección del proceso productivo, hoy en escala nacional e internacional.

En la esfera de la circulación, por su parte, podemos distinguir las modalidades de intercambio de mercancías (implica sistemas monetarios específicos) y de capitales (con las correspondientes especialidades de los sistemas financieros), en escala nacional e internacional.

Este conjunto complejo de aspectos encuentra una expresión concentrada que integra como origen o como resultado a los principales, entre ellos en la división social del trabajo en escala capitalista mundial en ramas u órbitas localizadas internacionalmente sobre la base de un sistema de especializaciones relativas de países dominantes y dependientes y también entre formaciones sociales y específicas en el interior de estas dos categorías principales.

El modo de producción capitalista mundial cumple una función predominante, que no es el único que se manifiesta al respecto, se puede señalar en una primera aproximación al problema, que este proceso se plantea, en general, como una expansión desde los centros más desarrollados hacia las periferias más atrasadas, en todos los niveles del sistema mundial. En un plano más concreto. Se puede apreciar que, en un nivel de las formaciones sociales dominantes, este proceso se materializa a través de la elaboración de productos que representen la sustitución de bienes de uso de origen artesanal o doméstico por mercancías. El capital trata constantemente de expandirse a nuevos dominios, de convertir nuevos sectores de reproducción capitalista de mercancías y de reemplazar sectores que sólo han producido valores de uso por sectores que produzcan mercancías. Este fenómeno se manifiesta a través de una tendencia persistente a la sustitución, por parte de las ramas dinámicas de la economía, de actividades artesanales (transporte que sustituyó a la producción artesanal de coches y carros y la crianza de animales de tiro o de monta o domésticos), (sistemas o aparatos de almacenamiento y clasificación de la información, producción de

alimentos y bebidas, etc.). Esta situación coincide con la identificación de las ramas dinámicas con la producción de nuevos productos, cuya elaboración es posible sobre la base de las condiciones que proporciona el desarrollo (hacia adelante) de la tecnología.

El modo de producción capitalista se desarrolla internacionalmente en el interior del sistema capitalista mundial, expandiéndose desde el centro dominante hacia la periferia dependiente de cada ciclo largo de acumulación, definiendo con ello una de las características de la modalidad de acumulación en escala mundial.

En esta expansión se verifica una tendencia a localizar en la periferia dependiente, actividades que se ubican en las ramas y subramas dinamizadoras o decadentes: materias primas baratas, alimentos baratos, productos industriales tecnológicamente obsoletos, etc.

La localización de estas ramas o subramas dinamizadoras o decadentes en los países periféricos dependientes es funcional al proceso de recuperación internacional de la crisis general y en consecuencia, estimulante para el desarrollo de una nueva modalidad de acumulación en escala mundial.

Por lo menos por tres fenómenos, que pueden activar aisladamente o combinadamente en el sentido de establecer condiciones que permitan la presentación y consolidación de ese proceso de recuperación. El primero de ellos está constituido por ciertas facilidades de producción que representa menores costos y que pueden encontrarse en estas formaciones sociales, como en los casos de una menor composición técnica del capital (la posibilidad de sustituir máquinas por mano de obra

más barata que las potencias dominantes) y condiciones ecológicas que permiten mejorar rendimientos naturales. Estas facilidades de producción representan un mecanismo que permite recuperar la tasa de ganancia de las ramas dinamizadoras y decadentes que de otro modo y como vimos tendería a ser mucho más baja en las ramas dinámicas.

**CAPITULO No. 2**

**INSTRUMENTOS DE POLITICA ECONOMICA PARA EL CONTROL DE LA  
INDUSTRIA**

**FE-UNAM-1989**

## 2. INSTRUMENTOS DE POLITICA ECONOMICA PARA EL CONTROL DE LA INDUSTRIA.

De los múltiples instrumentos empleadas por el gobierno para fomentar la industrialización, la protección a la industria contra las importaciones competitivas del exterior, fundamentalmente vía los aranceles y controles directos, sale de su descripción estrecha para abarcar todas las medidas políticas que de una manera u otra han servido para favorecer a la industria interna.

Al reseñar la política de industrialización, destacó varios objetivos de la misma, entre los cuales el mejoramiento de la balanza de pagos y la mayor integración de las actividades económicas ocupan un lugar. En segundo lugar, coloca el aumento en los niveles de ocupación y de ingreso, aunque desde luego, estas dos últimas metas se encuentran en el fondo de las preocupaciones nacionales por el crecimiento económico.

Las metas que sólo a fechas recientes a cobrar cierta importancia son, la localización regional y el grado de eficiencia así como la estructura de la inversión.

Para intentar alcanzar estos objetivos de la política industrial, los instrumentos más frecuentemente usados han sido la protección frente a la competencia, por medio de la política arancelaria y los permisos de importación, las franquicias fiscales y una serie de medidas enfocadas hacia la integración industrial, las cuales están íntimamente relacionadas con la política fiscal de exenciones y la comercial de protección contra las importaciones. Entre los instrumentos que han contribuido a enriquecer las políticas-comercial y fiscal- se pueden mencionar mecanismos secundarios tales como el Programa Nacional Fronterizo, NAFINSA, el control selectivo de crédito,

la creación de instituciones financieras, así como una política de control de precios de insumos y servicios básicos. Como el transporte ferroviario, la energía eléctrica y los combustibles que han permitido suministrar éstos a bajo costo para los industriales.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, por otro lado, precisó sus lineamientos de política general en materia de industrialización con el objeto de guiar sus propias decisiones, referentes a controles directos a la importación.

Con su compromiso formal y general de coadyuvar a "industrializar el País al menor costo posible y en condiciones de competitividad internacional y no a cualquier precio", entre otras metas se propuso:

a) Crear las bases necesarias para lograr, dentro de la brevedad posible una industria sana en precio, calidad y oportunidad, en beneficio del consumidor.

b) Proporcionar protección inicial, dinámica y descendente a las plantas industriales para que puedan competir con otras empresas industriales del resto del mundo.

c) Facilitar la importación de equipo y materias primas para la elaboración de productos de exportación, cuando el equilibrio y las materias primas nacionales no permitan llegar al producto elaborado a los mercados del exterior.

Los principales instrumentos de la política de importaciones han sido desde 1947 una combinación de la política arancelaria y los controles directos, estos últimos mediante permisos previos. Sin embargo, y a diferencia de otros países de América Latina, donde el nivel arancelario es bastante más alto que en México, la política arancelaria juega un papel más bien secundario

debido a que el Estado tiene preferencia por la flexibilidad y aplicación direccional de controles directos y, en parte, el peligro de estimular el contrabando, aunque desde luego, los controles directos los pueden estimular también. En efecto, hace superfluos a los aranceles desde el punto de vista de la protección; sin embargo, el objetivo recaudatorio de éstos, aunque ahora secundario, sigue vigente y definitivamente se utilizan como la base sobre la cual se han estructurado los incentivos fiscales para la industrialización.

El sistema de controles directos ejercido por medio de la necesidad de obtener permisos para efectuar las importaciones, bajo la supervisión de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, se han transformado en el instrumento más importante no sólo de la política comercial sino aún de la política general de industrialización.

Para establecer las políticas de importación, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, por medio de la Dirección General de Controles al Comercio Exterior (hoy en día Dirección General de Servicios al Comercio Exterior), se basa en los siguientes criterios:

- 1) Si hay suficiente fabricación nacional para abastecer el mercado.
- 2) Si la calidad del producto nacional es competitiva con la del exterior.
- 3) El diferencial de precios del Producto Nacional con el del exterior no debe ser mayor al 25%.
- 4) Si hay un producto sucedáneo con el exterior.
- 5) Los plazos de entrega.
- 6) Si es producto indispensable (partes y refacciones para una actividad productora, programas de integración).
- 7) Si es de consumo suntuario.
- 8) Si se trata de un producto para exportación de otros más complejos.

En la práctica, la presión por agilizar los trámites de solicitudes, los cuales pueden alcanzar un total de 30,000 por mes (1980-1985), implica la imposibilidad de un estudio exhaustivo de cada solicitud, con base en los criterios pertinentes.

Sin embargo, de acuerdo con una estimación para 1971, el porcentaje de rechazos de solicitudes para permisos de importación es sumamente bajo; de un total de 197,483 solicitudes se rechazaron sólo 5.4%. Además de reflejar principalmente la composición cambiante de las importaciones hacia una mayor proporción de materias primas auxiliares y bienes de inversión no producidos en México.

## 2.1 PROGRAMAS DE FABRICACION.

Los interesados en la fabricación de equipos y dispositivos deben comunicar su intención por escrito a la Dirección General de Industrias de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial programa o programas de fabricación (de cada equipo o dispositivo con el correspondiente estudio de viabilidad económica, demostrada por estudio efectuado por un Licenciado en Economía, el cual debe cumplir entre otros, con los siguientes requisitos:

a) Las empresas interesadas cuenten en todo momento con la mayoría de su capital social suscrito por mexicanos.

b) Sujetarse a las normas de calidad que establezca la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y contar con la tecnología necesaria.

c) Los pagos al extranjero por concepto de regalías, asistencia técnica, patentes y marcas, no podrán exceder del 3%

Del volumen de las ventas netas. Las condiciones del contrato de asistencia técnica no deberán limitar las posibilidades de desarrollo y la exportación de la empresa.

d) Cumplir con los diferenciales de precios que fija la Dirección General de industrias, los que no deberán ser superiores en más del 25%, a los precios al público en el país que tenga mayor consumo de estos equipos y dispositivos.

e) Alcanzar como mínimo un 60% de contenido nacional en costo directo del producto.

f) Presentar programa o calendario de exportaciones con el fin de compensar las importaciones que la integración genere.

Para la selección de los programas se consideran los siguientes aspectos:

- a) Las condiciones de fabricación nacional existente
- b) Los menores diferenciales de precios al público
- c) La localización de la industria.
- d) El contenido nacional de los artículos.
- e) Plazos y etapas en que se alcanzará el 60% del contenido nacional.
- f) El porcentaje por concepto de pagos al extranjero por regalías, asistencia técnica, patentes y marcas.
- g) La ocupación que genere el proyecto.
- h) El tamaño del mercado.

2.2 MEDIDAS REGLAMENTARIAS (SECOFI) PARA EL ANALISIS Y DICTAMEN DE REFACCIONES AUTOMOTRICES USADAS SUJETAS A CUOTA EN EL PERIODO 1981-1987.

### 2.2.1 ANTECEDENTES.

Desde el año de 1965 se han venido concediendo anualmente cuotas de importación de refacciones usadas a los comerciantes cuya actividad incluye la compra-venta de refacciones usadas así como a transportistas directos.

Como dato de referencia se puede indicar que en 1977 la cuota asignada fué de \$27'000,000.00 M.N., en 1978 de \$30'000,000.00 M.N., en 1979 de \$55'000,000.00 M.N., en 1980 de \$116'000,000.00 M.N., en 1981 de \$128'000,000.00 M.N., 1982 de \$182'000,000.00 M.N., 1983 de \$182'000,000.00 M.N., 1984 de 3 millones de dólares, 1985, 5 millones de dólares, 1986 \$6'500,000.00 dólares, 1987 deja de manejarse un valor anual global.

### 2.2.2 OBJETIVOS.

En su inicio, estas importaciones obedecieron a la necesidad que existía en el país de refaccionar unidades automotrices usadas, las cuales, por antigüedad carecían de un adecuado abastecimiento de refacciones usadas. Esa necesidad se agudiza al contar nuestro País con un parque de unidades usadas mayor año con año.

Actualmente obedece a la necesidad de disminuir costos de reparación principalmente en aquellas unidades, en las que sus propietarios son personas físicas o morales de escasos recursos económicos.

### 2.2.3 ANALISIS Y DICTAMEN DE REFACCIONES AUTOMOTRICES USADAS.

a) Cuota 1981: Se autorizó una cuota global de \$28'000,000.00 M.N., al amparo de las fracciones arancelarias que posteriormente se indicaron para ejercerse en el período enero-diciembre de 1981 de los cuales \$116'000,000.00 se destinaron a importadores tradicionales y 12 millones para nuevos importadores.

Las autorizaciones que con cargo a esta cuota se otorguen se concederá a personas físicas o morales cuya actividad sea la compra-venta de refacciones usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se soliciten por primera vez.
  - Acta constitutiva de la negociación.
  - Registro Federal de Causantes
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente, de 1980.
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso
  - Copia de o de los permisos de importación concedidos por la Secretaría de Comercio en 1980.
  - Comprobantes del ejercicio de dichos permisos (como facturas de compra en el exterior y pedimentos aduanales de importación).
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente, de 1980.

c) Disposiciones Generales:

A las personas físicas o morales que cuenten con antecedentes de permisos de importación concedidos en 1980 se les autorizarán cuotas por el mismo monto de sus importaciones ejercidas en ese año más un incremento del 15%.

A las personas físicas o morales que soliciten por primera vez la importación de refacciones usadas, se les autorizará una cuota igual al monto de su capital en giro, sin embargo la misma no podía ser mayor de \$300,000.00 M.N.

Las autorizaciones que se otorgaron a solicitantes comprendidos en este último caso, se deducirán de la reserva de \$12'000,000.00 propuesta para nuevos importadores.

En todas y cada una de las autorizaciones se deberá indicar la siguiente leyenda:

Al amparo de este permiso no se podrán importar motores monobloques ni medios motores diesel, ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1968, con vigencia improrrogable al 31 de diciembre de 1981.

d) Fracciones Arancelarias sujetas a Cuota Global:

FRACCION	NOMENCLATURA
8406A008	Motores de explosión usados a gasolina.
8606B004	Monobloques para motores de explosión o combustión interna.
8406B034	Carburadores de una garganta.
8410A003	Bombas de agua para motores de explosión o de combustión interna.
8411A026	Compresores de aire para frenos de uso automotriz.
8463A002	Cigüeñales.
8463A003	Arboles de levas
8463A035	Tomas de fuerza
8706A017	Partes de embrague.
8706A018	Caja de velocidades mecánicas con peso inferior a 120 Kg.
8706A019	Flechas semiejes acoplables al mecanismo diferencial.
8706A020	Puentes (ejes) delanteros o traseros con diferencial y sus partes componentes.
8706A021	Ejes cardánicos.

8706A025	Mecanismo de freno de disco, o sus partes componentes.
8706A027	Ejes delanteros o sus partes componentes.
8706A035	Engranes.
8706A044	Cajas de dirección mecánica o sus partes.
8706A045	Partes para caja velocidades excepto engranes.
8706A063	Conjunto diferencial integral.
8706A999	los demás.

a) Cuota 1982: Se autorizó una cuota global de \$182'000,000.00 M.N., al amparo de las mismas fracciones arancelarias indicadas en el punto 2.2.3 inciso d, de cuota para 1981, excluyéndose la 8410A003, y 8706A063 asimismo se adicionan la 8406B003 cabezas para motores de explosión o de combustión interna, 8706A026 frenos de tambor y 8706A087 cajas de velocidades mecánicas con peso superior a 120 Kg. El monto global de \$182'000,000.00 se manejará un 50% en el primer semestre y otro 50% para el segundo semestre, en cuyo caso cada una de las vigencias serán improrrogables, asimismo el monto anual a otorgar a importadores tradicionales será de \$163'800,000.00 y a nuevos importadores será de \$18'200,000.00.

Asimismo las autorizaciones que con cargo a esta cuota se expidan serán las mismas indicadas en el punto 2.2.3 inciso "a".

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando soliciten por primera vez
  - Acta constitutiva de la negociación.
  - Registro Federal de Causantes
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente, de 1981.
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso
  - Copia de o de los permisos de importación concedidos por la Secretaría en 1981.

- Comprobantes del ejercicio de dichos permisos (como facturas de compra en el exterior y pedimentos aduanales de importación).
- Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente, de 1981.

c) Disposiciones Generales:

A las personas físicas o morales que cuenten con antecedentes de permisos de importación, concedidos en 1981, se les autorizará un monto igual al importado en 1981 más un incremento del 25%.

A las personas físicas o morales que soliciten por primera vez la importación de refacciones usadas, se les autorizará una cuota igual al monto de su capital en giro sin embargo la misma no podrá ser mayor de \$300,000.00 M.N.

Las autorizaciones que se otorgaron a solicitantes comprendidos en éste último caso, se deducirán de la reserva de \$18'200,000.00 M.N., propuesta para nuevos importadores.

En toda y cada una de las autorizaciones se deberá indicar la siguiente leyenda:

Al amparo de este permiso no se podrán importar motores, monobloques ni medios motores diesel; ni motores de gasolina de año modelo posterior a 1969 con vigencia improrrogable al 30 de junio de 1982 para el primer semestre, y para el segundo semestre con vigencia improrrogable al 31 de enero de 1983.

Como se puede observar se registró un incremento en la cuota de 1982 del 30% en relación con la de 1981, mismo que fué determinado por las siguientes razones:

- 1.- Los precios en el exterior de estos productos, sufrieron considerables aumentos.
- 2.- Se han incrementado en número, negociaciones comerciales que se dedican a esta actividad.
- 3.- Por último a que la cuota para 1981, se calculó con una tasa promedio de \$23.00 x 1.00 U.S. dollary, que para 1982 se encontraba a \$26.00 x 1.00 U.S. Dollar.

- a) Cuota 1983: Se autorizó una cuota global de \$182,000,000.00 M.N. al amparo de las fracciones arancelarias que posteriormente se indicaron para ejercerse en el periodo enero-diciembre 1983 (pero en forma semestral), de los cuales \$163'800,000.00 se destinaron a importadores tradicionales, y nuevos importadores será de \$18'200,000.00.

Las autorizaciones que con cargo a esta cuota se expidan se concederán a personas físicas o morales cuya actividad sea la compra-venta de refacciones usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictámen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se soliciten por primera vez
  - Acta constitutiva de la negociación
  - Registro Federal de Causantes
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1982
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso
  - Copia de o de los permisos de importación concedidos por la Secretaría en "1981".

- Comprobantes del ejercicio de dichos permisos (facturas de compras en el exterior y pedimentos aduanales de importación).
- Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente, de 1982.

### C) Disposiciones Generales:

Tomando en consideración los diferentes problemas (reducción de importaciones, falta de divisas, etc) que enfrentaron los importadores para realizar sus importaciones en 1982, a las personas físicas o morales se les asignó sus montos de cuota en base a sus antecedentes de permisos de importación concedidos en "1981" se les autorizaron cuotas por el mismo monto de sus importaciones ejercidas en ese año más un incremento del 25%.

A las personas físicas o morales que soliciten por primera vez la importación de refacciones usadas, se les autorizará una cuota igual al monto de su capital en giro, sin embargo la misma no podrá exceder de \$300,000.00 M.N.

Las autorizaciones que se otorgaron a solicitantes comprendidos en este último caso, se deducirán de la reserva de \$18'200,000.00 M.N. propuesta para nuevos importadores.

En todas y cada una de las autorizaciones se deberá indicar la siguiente leyenda:

Al amparo de este permiso no se podrán importar motores, monobloques ni medios motores diesel; ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1970, con vigencia improrrogable para el primer semestre al 30 de junio de 1983 y vigencia improrrogable para el segundo semestre al 31 de diciembre de 1983 improrrogable.

Nota: mediante acuerdo interno del 22/IV/83 de SECOFI, se excluye el EXCEPTO monobloques de la leyenda, ya que existía contradicción en lo referente a la fracción 8406B004 la cual está incluida en la cuota.

d) Fracciones Arancelarias sujetas a Cuota Global:

FRACCION	NOMENCLATURA
8406A008	MOTORES DE EXPLOSION USADOS A GASOLINA
8406B003	CABEZAS PARA MOTORES DE EXPLOSION O COMBUSTION INTERNA.
8406B004	MONOBLOQUES PARA MOTORES DE EXPLOSION O COMBUSTION INTERNA.
8606B034	CARBURADORES DE UNA GARGANTA
8411A026	COMPRESORES DE AIRE PARA FRENOS DE USO AUTOMOTRIZ.
8463A002	CIGÜENALES
8463A003	ARBOLES DE LEVAS
8463A035	TOMAS DE FUERZA
8508A012	ALTERNADORES PESO MENOR 10 KILOGRAMOS
8706A017	PARTES PARA EMBRAGUE
8706A018	CAJA VELOCIDADES MECANICA CON PESO INFERIOR A 120 KG.
8706A019	FLECHAS SEMIEJES ACOPLABLES AL MECANISMO DIFERENCIAL
8706A020	PUNTES EJES TRASEROS CON DIFERENCIAL
8706A021	EJES CARDANICOS
8706A025	MECANISMOS DE FRENO DE DISCO O SUS PARTES
8706A026	FRENOS DE TAMBOR
8706A035	ENGRANES
8706A044	CAJAS DE DIRECCION MECANICA O SUS PARTES
8706A045	PARTES PARA CAJA DE VELOCIDADES EXCEPTO ENGRANES
8706A087	CAJAS DE VELOCIDADES MECANICAS CON PESO SUPERIOR A 120 KG.
8706A999	LOS DEMAS.

a) Cuota 1984: A partir de este ejercicio se lleva a cabo autorizaciones en dólares para cualquier tipo de importación, esto fué como consecuencia de que las autorizaciones en moneda Nacional se deterioraban por el deslizamiento de la paridad cambiaria, por lo tanto se manejó dicha cuota de la siguiente forma.

Se autorizó una cuota global de 3 millones de dólares, al amparo de las fracciones arancelarias que posteriormente se indicarán para ejercerse en el periodo marzo 1984-marzo 1985 (pero en forma bimestral) de los cuales 2.7 millones de dólares se destinaron a importadores tradicionales, y 0.3 millones a nuevos importadores, la cuota se dividió en dos semestres a otorgar el 50% en cada caso.

Las autorizaciones que con cargo a esta cuota se expidan se concederán a personas físicas o morales cuya actividad sea la compra venta de refacciones automotrices usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se soliciten por primera vez.
  - Acta Constitutiva de la negociación
  - Registro Federal de Causantes.
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1983.
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso
  - Copia de los permisos de importación ejercidos en 1983
  - Copias de pedimentos de importación
  - Comprobantes del pago del Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1983

c) Disposiciones Generales:

A importadores tradicionales se les autorizará un permiso inicial por 20,000 dólares o el 50% de lo ejercido durante 1983 lo que resulte mayor y se les autorizará uno nuevo cuando demuestren haber ejercido el 70% del anterior, siempre y cuando no se rebase la cuota total asignada para este caso.

Los permisos tendrán vigencia de 6 meses y en ningún caso deberán exceder al 31 de marzo de 1985, la cual sería improrrogable.

A las personas físicas o morales que soliciten por primera vez la importación de refacciones usadas, se les autorizó una cuota máxima de 20,000 dólares para 1984, la cual podía ser autorizada en un sólo permiso, siempre y cuando no se rebase la cuota total asignada para este caso, en este punto la vigencia de los permisos será anual y en ningún caso deberá exceder al 31 de marzo de 1985 estas autorizaciones serán improrrogables.

En todas y cada una de las autorizaciones se deberá indicar la siguiente leyenda:

Al amparo de este permiso no se podrán importar motores ni medios motores diesel ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1970, además las partes que se importen al amparo de este permiso no podrán ser utilizadas para el ensamble y legalización de vehículos completos con vigencia improrrogable al 31 de marzo de 1985.

## d) Fracciones Arancelarias sujetas a Cuota Global:

FRACCION	NOMENCLATURA
.8406A008	MOTORES DE EXPLOSION A GASOLINA
.8406B003	CABEZAS PARA MOTORES DE EXPLOSION O COMBUSTION INTERNA.
.8406B004	MONOBLOQUES PARA MOTORES DE EXPLOSION O COMBUSTION INTERNA
.8406B034	CARBURADORES DE UNA GARGANTA
.8463A002	CIGÜEÑALES
.8463A003	ARBOLES DE LEVAS
.8463A035	TOMAS DE FUERZA
.8508A011	MOTORES DE ARRANQUE CON CAPACIDAD INF. A 24 VOLTS.
.8508A012	ALTERNADORES PESO MENOR 10 KILOGRAMOS.
.8509B006	PARTES PARA LUCES DIRECCIONALES Y/O CALAVERAS.
.8705A002	CABINAS
.8706A003	GUARDAFANGOS (SALPICADERAS)
.8706A004	COFRES
.8706A005	DEFENSAS PARA VEHICULOS HASTA DE 10 PLAZAS
.8706A017	PARTES PARA EMBRAGUE
.8706A018	CAJA DE VELOCIDADES MECANICA CON PESO INFERIOR 120 KG.
.8706A019	FLECHAS SEMIEJES
.8706A020	PUNTES EJES TRASEROS CON DIFERENCIAL
.8706A021	EJES CARDANICOS
.8706A025	MECANISMOS DE FRENOS DE DISCO O SUS PARTES.
.8706A026	FRENOS DE TAMBOR
.8706A027	EJES DELANTEROS O SUS PARTES COMPONENTES.
.8706A035	ENGRANES
.8706A044	CAJAS DE DIRECCION MECANICA O SUS PARTES
.8706A048	HORQUILLAS PARA SUSPENSION DELANTERA
.8706A063	CONJUNTO DIFERENCIAL INTEGRAL
.8706A074	CAJAS DE VELOCIDADES AUTOMATICAS
.8706A087	CAJAS VELOCIDADES MECANICAS CON PESO SUPERIOR 120 KG.
.8706A999	LOS DEMAS.

a) Cuota 1985: Se autorizó una cuota global de 5 millones de dólares al amparo de las fracciones arancelarias indicadas en el inciso d, de la cuota correspondiente a 1984, por ejercerse en el período marzo 1985- marzo 1986.

Las autorizaciones que con cargo a esta cuota se explidan se concederán a personas físicas o morales cuya actividad sea la compra-venta de refacciones automotrices usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se soliciten por primera vez
  - Acta Constitutiva de la negociación
  - Registro Federal de Causantes, con régimen fiscal de Causante Mayor,
  - Comprobantes del pago al Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1984.
  - Comprobante de afiliación de la Cámara correspondiente del año 1985.
  
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso
  - Copia de los permisos otorgados en 1984
  - Copias de pedimentos de importación
  - Comprobantes del pago al impuesto al valor agregado al corriente de 1984
  - Comprobante de afiliación de la Cámara correspondiente del año 1985.

c) Disposiciones Generales:

A importadores tradicionales o nuevos se les asignó como cuota máxima el 25% de sus ventas facturadas que consten en sus declaraciones de pago del impuesto al Valor Agregado

correspondientes a 1984 siempre y cuando no exceda de 60,000 dólares por solicitante durante 1985. Estos permisos podían autorizarse para necesidades anuales.

Los permisos tendrán vigencia de 9 meses y en ningún caso deberán exceder al 31 de marzo de 1986 cuya vigencia será improrrogable.

A transportistas y usuarios directos que soliciten la importación de refacciones usadas, se les autorizó hasta 30,000 dólares al año en un sólo permiso, de requerirlo así.

A las personas físicas o morales que soliciten por primera vez la importación de refacciones usadas, se les autorizó 30,000 dólares según acuerdo del C. Director General #2461 del 25/VII/85, cumpliendo con el requisito de tener régimen fiscal como causante mayor, dicha autorización si se solicitaba podía otorgarse en un solo permiso para necesidades anuales.

También estas autorizaciones para estos dos casos tendrían vigencia de 9 meses y en ningún caso podían exceder al 31 de marzo de 1986 cuya vigencia sería improrrogable.

Los permisos expedidos, deberán indicar la siguiente leyenda: Al amparo de este permiso no se podrán importar motores ni medios motores diesel ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1971, además las partes que se importen al amparo de este permiso no podrán ser utilizadas para el ensamble y legalización de vehículos completos".

Cabe indicar que de las fracciones arancelarias que estaban incluidas en esta cuota, se excluyeron las siguientes debido a la liberación que se produjo el 25 de julio de 1985, publicado en el diario oficial de la federación y que por consecuencia, ya no era necesario que estuvieran incluidas en la cuota, al no requerir permiso previo de importación por parte de SECOFI y ser libre su internación al país cubriendo su arancel e impuestos correspondientes, estas fracciones arancelarias son:

.8406B003	CABEZAS PARA MOTORES DE EXPLOSIÓN O COMBUSTION INTERNA
.8463A035	TOMAS DE FUERZA
.8509B006	PARTES PARA LUCES DIRECCIONALES Y/O CALAVERAS
.8705A002	CABINAS
.8706A003	GUADAFANGOS (SALPICADERAS)
.8706A004	COFRES
.8706A005	DEFENSAS PARA VEHICULOS HASTA 10 PLAZAS
.8706A017	PARTES PARA EMBRAGUE
.8706A026	FRENOS DE TAMBOR

A) CUOTA 1986:

Como referencia siguiendo el curso de esta cuota el 31 de octubre de 1986 se lleva a cabo otra liberación de fracciones arancelarias la cual fué publicada en el diario oficial de la federación, como consecuencia desaparecen estas fracciones arancelarias de la cuota de 1986, ya que al no requerir permiso previo de importación por parte de SECOFI; y ser libre su internación al país cubriendo su arancel e impuestos correspondientes no era necesario ya su manejo en dicha cuota, las fracciones liberadas son las siguientes:

8406B004	MONOBLOQUES PARA MOTORES DE EXPLOSION O COMBUSTION INTERNA
8508A011	MOTORES DE ARRANQUE CON CAPACIDAD INF. 24 VOLTIOS
8508A012	ALTERNADORES PESO MENOR A 10 KILOGRAMOS
8706A018	CAJAS DE VELOCIDADES MECANICA CON PESO INFERIOR A 120 KG.
8706A019	FLECHAS SEMIEJES
8706A020	PUNTES EJES TRASEROS CON DIFERENCIAL
8706A021	EJES CARDANICOS
8706A025	MECANISMOS DE FRENO DE DISCO O SUS PARTES
8706A027	EJES DELANTEROS O SUS PARTES COMPONENTES
8706A035	ENGRANES
8706A048	ORQUILLAS PARA SUSPENSION DELANTERA
8706A087	CAJAS DE VELOCIDADES MECANICAS CON PESO SUPERIOR A 120 KG.

Asimismo quedan controladas dentro de la cuota aplicandose a partir del 1o. de noviembre de 1986 las siguientes funciones arancelarias:

8406A008	MOTORES DE EXPLOSION A GASOLINA
8406B034	CARBURADORES DE UNA GARGANTA
8463A002	CIGÜENALES
8463A003	ARBOLES DE LEVAS
8706A044	CAJAS DE DIRECCION MECANICA O SUS PARTES
8706A063	CONJUNTO DIFERENCIAL INTEGRAL
8706A074	CAJAS DE VELOCIDADES AUTOMATICAS
8706A999	LOS DEMAS

Cabe indicar que las fracciones controladas en la cuota de 1985, tuvieron vigencia en su totalidad para la cuota de 1986, hasta el 31 de octubre de dicho año, procediendose a partir del siguiente mes a autorizarse exclusivamente las fracciones controladas, hasta el finiquito de este ejercicio: Se autorizó una cuota global de 6'500,000 dólares E.U.A., para ejercerse en el periodo marzo 1986, marzo 1987.

Las autorizaciones que con cargo a esta cuota se expidan se concederán a personas físicas o morales, cuya actividad sea la compra-venta de refacciones automotrices usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se soliciten por primera vez:
  - Acta constitutiva de la negociación,
  - Registro Federal de Causantes, con régimen fiscal de causante mayor
  - Comprobantes del pago al Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1985
  - Comprobante de afiliación a la cámara correspondiente del año de 1986
- 2.- Cuando ya ha sido otorgado un permiso:
  - Copia de los permisos otorgados en 1985
  - Copias de pedimentos de importación
  - Comprobantes del pago al impuesto al valor agregado al corriente de 1985
  - Comprobante de afiliación de la cámara correspondiente a 1986.

c) Disposiciones Generales:

A las personas físicas o morales consideradas como causantes mayores dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas, siendo nuevos importadores o tradicionales se les asignó como cupo mínimo 15,000 dólares E.U.A. anuales y una máxima equivalente al 25% de sus ventas facturadas que consten en sus declaraciones del pago del Impuesto al Valor Agregado, correspondiente a 1985, siempre y cuando no exceda de 80,000 dólares E.U.A. por solicitante durante 1986. Estos permisos se podían autorizar para necesidades anuales.

A transportistas y usuarios directos se les autorizará la importaciones de refacciones hasta por el valor necesario para satisfacer sus necesidades las cuales deberán ser demostradas fehacientemente.

La vigencia de los permisos de importación será de nueve meses pero no deberá exceder del 31 de marzo de 1987, los permisos con vigencia al 31 de marzo de 1987 serán improrrogables.

En el espacio de observaciones en los permisos expedidos, deberá indicarse la siguiente leyenda: "Al amparo de este permiso no se podrán importar motores ni medios motores diesel ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1972, además las partes que importen al amparo de este permiso no podrán ser utilizadas para el ensamble y legalización de vehículos completos".

a) cuota 1987: Criterios de dictamen.

Es importante indicar que en 1986, fue el último año, en que se manejó como "cuota" la autorización y control de este producto; es decir manejar un valor fijo en su gran total para el ejercicio 1986. Para 1987 ya no habrá valor fijo a manejar, sino que serán cupos de acuerdo a necesidades y justificación del solicitante, las causas que motivaron este cambio fueron: la cuota que se venía manejando por las necesidades planteadas era ya inoperante al no haber ya un control tan estricto en las divisas del país, liberación de fracciones arancelarias que componían la cuota, condiciones críticas del transporte, dificultades económicas por las que atravezaban las empresas, aunado esto al encarecimiento que se provocó de estos productos.

Como referencia siguiendo el curso de esta rama el 30 de octubre de 1987, se registra otra liberación de fracciones arancelarias, la cual fue publicada en el diario oficial de la

Federación. Como consecuencia las fracciones controladas antes de esta fecha 8406A008, 8406B034, 8463A002 8463A003, 8706A044, 8706A063, 8706A074 8706A999. Solamente quedaron sujetas a permiso las siguientes fracciones 8406A008 y 8706A99, así bien como resultado de esta liberación deja de funcionar la autorización de permisos globales de refacciones usadas.

Es importante indicar que las fracciones controladas en el cupo, para 1987 tuvieron vigencia en su totalidad hasta el 30 de octubre de 1987.

Para antes del 30 de octubre de 1987, las autorizaciones que con cargo a estos cupos se expidan, se concederán a personas físicas o morales, cuya actividad sea la compra-venta de refacciones automotrices usadas, asimismo se concederán importaciones a transportistas y usuarios directos siempre y cuando lo solicitado sea para autoconsumo.

b) Los requisitos para su análisis y dictamen que se presentarán son:

- 1.- Cuando se solicite por primera vez:
  - Acta constitutiva de la negociación
  - Registro Federal de Causantes, con régimen fiscal de causante mayor
  - Comprobantes del pago al Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1986
  - Comprobantes de afiliación de la cámara correspondiente del año 1987
  
- 2.- Cuando ya se ha sido otorgado un permiso:
  - Copia de los permisos otorgados en 1986
  - Copias de pedimentos de importación
  - Comprobantes del pago al Impuesto al Valor Agregado al corriente de 1986
  - Comprobantes de afiliación de la cámara correspondiente a 1987.

c) DISPOSICIONES GENERALES:

A las personas físicas o morales consideradas como causantes mayores dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas, se les autorizará un permiso como mínimo de 15,000 dólares anuales o un permiso equivalente al valor por lo que demuestre haber importado en 1986, para lo cual deberá presentar copias de los pedimentos correspondientes a lo importado en 1986. Estos permisos podrán ser autorizados para necesidades anuales.

A nuevos importadores, ya sean personas físicas o morales consideradas como causantes mayores dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas, se les autorizará un permiso anual hasta por 15,000 dólares.

A transportistas y otros usuarios directos que soliciten la importación de refacciones usadas, se les autorizará la importación de refacciones hasta por el valor necesario para satisfacer sus necesidades, las cuales deberán ser demostradas fehacientemente.

La vigencia de los permisos de importación será de nueve meses.

En el espacio de observaciones en los permisos expedidos, deberá indicarse la siguiente leyenda: "Al amparo de este permiso no se podrá importar motores ni medio motores diesel ni motores de gasolina del año modelo posterior a 1973, además las partes que se importen al amparo de este permiso no podrán ser utilizadas para el ensamble y legalización de vehículos completos".

2.3 Medidas reglamentarias (SECOFI) para el Análisis y Dictamen de Motores Diesel Automotrices Usados sin Reconstruir, de 185 a 500 CF sujetos a cuota en el periodo 1981-1988.

#### 2.3.1 ANTECEDENTES.

Desde 1965 se han autorizado importaciones de motores automotrices diesel usados sin reconstruir a comerciantes dedicados a la compra-venta de refacciones que cuentan con instalaciones para reconstruir motores o utilizan servicios de talleres independientes para efectuar la reconstrucción de los mismos. Igualmente se han autorizado a transportistas y usuarios directos que demuestran sus necesidades para uso directo.

En México se fabrican motores diesel automotrices por parte de diesel nacional hasta 350 CF, que se destinan a fabricación de tracto camiones nacionales, sin embargo, motores diesel en el caballaje mencionado para uso en autobuses foráneos no se fabrican y es necesario importarlos, el caso de motodiesel mexicana S.A., inicio operaciones en el segundo semestre de 1982, produciendo motores diesel de 250 a 450 caballos de fuerza (CF), los cuales se destinan principalmente a la fabricación de autobuses integrales, por último el fabricante DICUMSA, inició sus operaciones en primer semestre de 1983, produciendo motores de 350 C.F. los cuales destinan a cubrir requerimientos de los fabricantes de tractocamiones principalmente. Por lo tanto, la producción nacional de motores diesel automotrices para tractocamiones solo cubre la demanda para usos distintos al automotriz y parcialmente la demanda para equipo original.

Como dato de referencia se indica que en el año de 1978 se autorizó un total de 500 unidades, cantidad que ascendió a 708 en 1979, para 1980 fué de 989, en 1981 se incrementó a 1,100 motores, para 1982 en 1192 unidades, 1983 fue 600 unidades, 1984 de 300 unidades, 1985 fué de 600 motores, 1986 fué de de 600 1987 y 1988, sin límete (se dejan de manejar cantidades específicas, será de acuerdo a necesidades).

### 2.3.2 OBJETIVOS

La razón de autorizar la importación de dicho producto es satisfacer las necesidades de repuesto en líneas de transportes que operan básicamente en el interior del país. Por otra parte, la reconstrucción de motores es una fuente de empleo y de utilización de partes nacionales en la reconstrucción.

El volumen a autorizar y el caballaje del motor a importar están sujetos a la opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

### 2.33 ANALISIS Y DICTAMEN de MOTORES DIESEL USADOS.

a) Cuota 1981: Se autorizó una cuota de 1100 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF, dicho volumen fué opinado favorablemente por la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz. La cuota propuesta fué superior en un 10% aproximadamente a la cantidad autorizada en 1980 la cual fué de 989 unidades.

La cuota propuesta se asignó a personas físicas o morales que se dediquen a la compra-venta de refacciones usadas y siempre y cuando cuenten con instalaciones para llevar a cabo la reconstrucción; a personas físicas o morales que se dediquen a la compra-venta de refacciones usadas y que comprueben que llevan a cabo la reconstrucción de motores en talleres independientes; empresas transportistas y usuarios directos que demuestren contar con unidades automotrices.

b) Disposiciones Generales:

I. Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta sólo tendrán derecho a una parte de la cuota si demuestran que tienen de operar en la rama un mínimo de un año para el caso de nuevos importadores.

Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas que cuentan con taller propio o demuestren que maquilan en talleres independientes, tendrán derecho a un número de motores igual al número de motores que compueben mediante pedimentos de importación haber importado en 1980 con cargo a permisos expedidos en dicho año más 10% adicional siempre y cuando se presenten las copias de comunicaciones con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos donde se informe sobre la venta de cada motor importado en 1980.

En cualquier caso, el límite máximo a autorizar por empresa, una vez demostrado lo anterior será, para importadores tradicionales en base a lo importado en 1980 más un 10% de incremento.

Para tener derecho a la importación de referencia, las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones usadas deberán anexar a su solicitud los siguientes documentos:

1.- Acta constitutiva de la negociación en la cual especifique que la empresa además de las operaciones de compra-venta se dedica a la reconstrucción de motores.

Si en el acta constitutiva de la empresa no se indica que cuenta con taller para reconstrucción, el solicitante deberá demostrar que realiza operaciones de maquila desde un año antes a la fecha de la presentación de las solicitudes, mediante las facturas correspondientes expedidas a su nombre por el taller maquilador.

- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondiente a 1980
- 4.- Copias de los permisos obtenidos en 1980
- 5.- Copias de pedimentos aduanales que comprueben el ejercicio de los permisos concedidos en 1980
- 6.- Copias de comunicación con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos donde se informa sobre la venta de cada motor consignando el nombre del comprador y la descripción del vehículo donde se instaló el motor.

La exigencia de que demuestren la utilización del motor en la reposición en unidades automotrices tiene por objeto evitar que las empresas dedicadas a esta actividad vendan las unidades para otros fines distintos y en esta forma afectar a Moto Equipos S.A., por constituir dichos motores sustitutos de motores estacionarios.

A los nuevos importadores dedicados a la compra venta de refacciones que cuenten con taller o les hagan operaciones de maquila y tengan un mínimo de un año de operar en el ramo se les autorizará hasta un máximo de 5 unidades, siempre que demuestren su actividad mediante la presentación de los documentos siguientes:

- 1.- Acta constitutiva de la negociación en la cual se especifique que la empresa además de las operaciones de compra-venta se dedica a la reconstrucción de motores.

Si en el acta constitutiva de la empresa no se indica que cuenta con taller para reconstrucción, el solicitante deberá demostrar que realiza operaciones de maquila desde un año antes a la fecha de la presentación de las solicitudes, mediante las facturas correspondientes expedidas a su nombre por el taller maquilador.

2. Registro Federal de Causantes.
3. Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondiente a 1980.

A los nuevos importadores dedicados a la compra-venta de refacciones usadas se les podrá autorizar 5 unidades adicionales, una vez que presenten los pedimentos aduanales y facturas de compra en el exterior de la importación de las 5 unidades iniciales y presenten la copia con el acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos en el cual se informe sobre la venta de cada motor.

II.- A los transportistas que cuenten con una o varias unidades de transporte se les autorizará motores para su uso directo sobre las siguientes bases:

Cuando se trate de importadores tradicionales se les autorizará la cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1980, previa comprobación mediante la presentación de copia de permiso concedido en 1980, pedimentos aduanales de importación que compeñen el ejercicio de los permisos.

En lo relativo a transportistas que soliciten por primera vez importaciones se les autorizará un máximo de 5 unidades siempre y cuando se presente la siguiente documentación:

- a) Acta constitutiva de la negociación
- b) Registro Federal de Causantes
- c) Relación de unidades a refaccionar indicando marca año y modelo.

III.- En el caso de usuarios directos que no sean transportistas y que cuenten con unidades automotrices también se les podrá autorizar la importación siempre y cuando presenten los documentos

de las unidades automotrices que cuentan indicando marca, año y modelo. En este caso la cantidad a autorizar anual no podrá ser superior a 5 unidades.

Cualquier importador tradicional, sea empresa física o moral que no hubiere efectuado importaciones en 1980, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador, debiendo apegarse la resolución en la modalidad que le corresponda.

Los permisos expedidos a transportistas y usuarios directos deberán llevar la siguiente leyenda:

"Sujeto a no venta en dos años a partir de la autorización concedida".

Además en todos los permisos deberá indicarse lo siguiente:

"Estos motores diesel usados sin reconstruir se conceden para uso exclusivo de unidades automotrices"

Asimismo todos los permisos tendrán vigencia improrrogable hasta el 31 de diciembre de 1981.

Fraciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados:

8406A011: Motores diesel usados sin reconstruir, con potencia igual o superior a 185 HP sin exceder de 250 H.P. para uso automotriz según anexo.

8406A012: Motores diesel usados sin reconstruir con potencia igual o superior a 250 HP, sin exceder de 500 HP para uso automotriz según anexo.

a) Cuota 1982: Se autorizó una cuota de 1192 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF, manejándose en forma semestral al 50% autorizaciones a permisos requeridos (596 motores para el primer semestre), la cuota propuesta tuvo un incremento del 5% en relación con la autorizada para 1981.

La cuota propuesta se asignó bajo las mismas condiciones a la propuesta para 1981 inciso a).-

b) Disposiciones Generales:

I.- Las personas físicas o morales dedicadas a la compra venta de refacciones usadas sólo tendrán derecho a una parte de la cuota si demuestran que tienen de operar en la rama a mínimo de un año, para el caso de nuevos importadores.

Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas que cuenten con taller propio o demuestren que maquilan en talleres independiente, tendrán derecho al 50% de motores que compueben mediante pedidos de importación haber importado en 1981 con cargo a permisos expedidos en dicho año más 5% adicional, siempre y cuando se presenten las copias de comunicaciones con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos donde se informe sobre la venta de cada motor importado en 1981.

En cualquier caso, el límite máximo a autorizar por empresa, una vez demostrado lo anterior será para importadores tradicionales en base a lo importado en 1981 más un 5% incremento siendo este otorgado en forma semestral al 50%.

Para tener derecho a la importación de referencia las personas físicas o morales dedicadas a la compra venta de refacciones usadas deberán anexar a su solicitud los siguientes documentos:

- 1.- Acta constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las Declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondiente a 1981
- 4.- Copias de permisos obtenidos en 1981
- 5.- Copias de pedimentos aduanales que compueben el ejercicio de los permisos concedidos en 1981
- 6.- Copias de comunicación con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos.

A los nuevos importadores dedicados a la compra-venta de refacciones, se les autorizará hasta un máximo de 3 motores, siempre que demuestren su actividad mediante la presentación de los siguientes documentos:

- 1.- Acta Constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondientes a 1981.

Asimismo se les podrá autorizar 2 motores adicionales toda vez que presenten los pedimentos aduanales y facturas de compra en el exterior de la importación de las 3 unidades iniciales y presenten la copia con el acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos en el cual se informe sobre la venta de cada motor.

II.- A transportistas que cuenten con una o varias unidades de transporte se les autorizará motores para su uso directo sobre las siguientes bases:

Cuando se trate de importadores tradicionales se les autorizará la cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1981, previa comprobación mediante la presentación de copia de permiso otorgado en 1981, pedimentos aduanales de importación que comprueben el ejercicio de los permisos

En lo relativo a transportistas que soliciten por primera vez importaciones se les autorizará un máximo de 3 unidades, siempre y cuando se presente la siguiente documentación

- a) Acta constitutiva de la negociación
- b) Registro Federal de Causantes
- c) Relación de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo.

III.- En el caso de usuarios directos que no sean transportistas y que cuenten con unidades automotrices, también se les podrá autorizar la importación siempre y cuando presenten los documentos de las unidades automotrices, que cuentan indicando marca y año modelo. En este caso la cantidad a autorizar anual no podrá ser superior a 3 unidades.

Cualquier importador tradicional, sea empresa física o moral que no hubiera efectuado importaciones en 1981, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador, debiendo apegarse a la resolución en la modalidad que le corresponda.

Los permisos expedidos a transportistas y usuarios directos deberán llevar la siguiente leyenda.

"Sujetos a no venta en dos años a partir de la autorización concedida".

Además en todos los permisos deberá indicarse lo siguiente:

Estos motores diesel usados sin reconstruir se conceden para uso exclusivo de unidades automotrices.

Asimismo todos los permisos tendrán vigencia improrrogable, hasta el 30 de junio de 1982 para el primer semestre y vigencia improrrogable al 31 diciembre de 1982 para el segundo semestre.

Fracciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados: 8406A011, 8406A012.

a) Cuota 1983:

Es conveniente aclarar que la cantidad mínima autorizada en 1982 fué de 2 unidades en el caso de usuarios directos y la máxima de 58 en el caso de una empresa reconstructora.

Asimismo los diferentes controles adoptados en la cuota para 1982, significaron una importante reducción en las importaciones para 1983, ya que la finalidad de la misma es que se importen motores diesel usados sin reconstruir y estos sean destinados a refaccionar unidades automotrices usadas y por consecuencia de lo anterior al mes de noviembre de 1982 sólo se habían autorizado 322 motores.

La Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz en reunión celebrada el 17 de noviembre de 1982, sugirió se autorizara para 1983 cuota por 600 motores diesel usados sin reconstruir.

De 185 CF sin exceder de 500 CF para uso automotriz, bajo los mismos lineamientos que operaron en 1982 siempre y cuando la presente cuota se ejerciera en forma semestral, como se podrá notar hay un decremento del 50% en relación con la cuota de 1982, por lo tanto se sugirió autorizar cuota para el primer semestre de 1983 de 300 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF.

La cuota propuesta se asignó bajo las mismas condiciones a la propuesta para 1981 inciso a.-

b) Disposiciones Generales:

I.- las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas sólo tendrán derecho a una parte de la cuota si demuestran que tienen de operar en la rama un mínimo de un año, para el caso de nuevos importadores.

Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas, que cuenten con taller propio o demuestren que maquilan en talleres independientes, tendrán derecho "semestralmente" al 50% de motores que comprueben mediante pedimentos de importación haber importado en 1982 con cargo a permisos expedidos en dicho año más un 5% adicional siempre y cuando se presenten las copias de comunicaciones con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos donde se informe sobre la venta de cada motor importado en 1982.

En cualquier caso, el límite máximo anual a autorizar por empresa, una vez demostrado lo anterior, será para importadores tradicionales en base a lo importado en 1982 más un 5% incremento, siendo esto otorgado en forma semestral al 50%.

.. Pare tener derecho a la importación de referencia las personas físicas o morales dedicadas a la compra de refacciones usadas deberán anexar a su solicitud los siguientes documentos:

- 1.- Acta constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado a 1982.
- 4.- Copias de permisos obtenidos en 1982
- 5.- Copias pedimentos aduanales que compueben el ejercicio de los permisos concedidos en 1982
- 6.- Copias de comunicación con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos.

A los nuevos importadores dedicados a la compra-venta de refacciones, se les autorizará hasta un máximo de 2 unidades para el primer semestre, siempre que demuestren su actividad mediante la presentación de los siguientes documentos:

- 1.- Acta constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondiente a 1982.

Asimismo se les podrá autorizar 2 motores adicionales para el segundo semestre una vez que presenten los pedimentos aduanales y facturas de compra en el exterior de la importación de las 2 unidades iniciales y presenten la copia con el acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos en el cual se informe sobre la venta de cada motor.

II.- A transportistas que cuenten con una o varias unidades de transporte se les autorizará motores para su uso directo sobre las siguientes bases:

Quando se trate de importadores tradicionales se les autorizará la cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1982, previa comprobación mediante la presentación de copia de permiso otorgado en 1982 y pedimentos aduanales de importación que compueben el ejercicio de los permisos.

En lo relativo a transportistas que soliciten por primera vez importaciones se les autorizará un "máximo" de 3 unidades siempre y cuando se presente la siguiente documentación:

- a) Acta constitutiva de la negociación
- b) Registro Federal de Causantes
- c) Relación de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo

III.- En el caso de usuarios directos que no sean transportistas y que cuenten con unidades automotrices, también se les podrá autorizar la importación siempre y cuando presenten los documentos de las unidades automotrices que cuentan indicando marca y año modelo. En este caso la cantidad a autorizar anual no podrá ser superior a 3 unidades.

Cualquier importador tradicional, sea empresa física o moral que no hubiere efectuado importaciones en 1982, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador, debiendo apegarse a la resolución en la modalidad que le corresponda.

Los permisos expedidos a transportistas y usuarios directos deberán llevar la siguiente leyenda:

"Sujeto a no venta en dos años a partir de la autorización concedida".

Además en todos los permisos deberá indicarse lo siguiente:

"Este o estos motores diesel usados sin reconstruir se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices".

Asimismo todos los permisos tendrán vigencia improrrogable hasta el 30 de junio de 1983 para el primer semestre, y vigencia im prorrogable al 31 de diciembre para 1983 para el segundo semestre.

Fraciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados: 8406A011, 8406A012.

a) Cuota 1984: Se autoriza una cuota de 300 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF, manejándose en forma semestral por 150 motores cada uno.

La cuota propuesta para 1984 no registró incremento, si decremento del 50% en relación con la autorizada para 1983, asimismo se asignó bajo las mismas condiciones a la propuesta para 1981 inciso a.-

b) Disposiciones Generales:

I.- Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones usadas sólo tendrán derecho a participar de la cuota, si demuestran tener por lo menos un año de operación en la rama, para el caso de nuevos importadores.

Las personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones automotrices usadas que cuenten con taller propio o demuestren que maquilan en talleres independientes, tendrán derecho semestralmente al 100% de lo importado en 1983 comprobado con pedimentos de importación, y que estas importaciones se hayan efectuado con cargo a permisos expedidos en dicho año, además deberán presentar copias de comunicaciones con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos, donde se informe sobre la venta de cada motor importado en 1983.

Para tener derecho a la importación de referencia las personas físicas o morales dedicadas a la compra venta de refacciones usadas deberán anexar a su solicitud los siguientes documentos:

- 1.- Acta constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Contribuyentes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondientes a 1983
- 4.- Copias de permisos obtenidos en 1983.
- 5.- Copias pedimentos aduanales que comprueben el ejercicio de los permisos concedidos en 1983
- 6.- Copias de comunicación con acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos.

A los nuevos importadores dedicados a la compra-venta de refacciones se les autorizará hasta un máximo de 2 unidades para el primer semestre, siempre que demuestren su actividad mediante la presentación de los siguientes documentos:

- 1.- Acta Constitutiva de la negociación
- 2.- Registro Federal de Causantes
- 3.- Comprobantes de las declaraciones del Impuesto al Valor Agregado correspondientes a 1983

Asimismo se le podrá autorizar 2 motores adicionales para el segundo semestre, una vez que presenten los pedimentos aduanales y facturas de compra en el exterior de la importación de las 2 unidades iniciales, y presenten la copia con el acuse de recibo del Registro Federal de Vehículos en el cual se informe sobre la venta de cada motor.

II.- A los transportistas que cuenten con una o varias unidades de transporte se les autorizarán motores para uso directo sobre las siguientes bases.

Cuando se trate de importadores tradicionales, se les autorizará la misma cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1983 para el primer semestre previa comprobación de haber efectuado la importación autorizada del año anterior, mediante la presentación de copia de permiso concedido en 1983 y pedimentos aduanales de importación que comprueben el ejercicio de los permisos, para el segundo semestre se les aplicará el mismo criterio con las mismas bases.

En lo relativo a transportistas que soliciten por primera vez importaciones, se les autorizará un máximo de 4 unidades anuales siempre y cuando presenten los siguientes documentos:

- a) Acta constitutiva de la negociación
- b) Registro Federal de Contribuyentes
- c) Relación de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo.

III.- En el caso de usuarios directos que no sean transportistas y que cuenten con unidades automotrices, se les podrá autorizar importaciones siempre y cuando presenten los documentos de las unidades automotrices con que cuentan, indicando marca y año modelo. En este caso la cantidad anual a autorizar no podrá exceder de 4 unidades.

Cualquier importador tradicional sea persona física o moral, que no hubiese efectuado importaciones en el año 1983, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador, debiendo apegarse a la resolución en la modalidad que le corresponda.

Los permisos expedidos a transportistas y usuarios directos deberán llevar la siguiente leyenda:

"Sujeto a no venta en dos años a partir de la autorización concedida".

Además en todos los permisos deberá indicarse lo siguiente:

"Este o estos motores diesel usados sin reconstruir, se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices".

La vigencia de los permisos será de 6 meses a partir de la autorización, y la vigencia no deberá exceder al 31 de marzo de 1985.

Por lo tanto los permisos que se conceden con vigencia hasta el 31 de marzo de 1985 serán improrrogables.

Fracciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados:

8406A011, 8406A012

a) cuota 1985: se autoriza una cuota de 600 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF, manejándose en forma semestral de 300 unidades cada uno, los beneficiarios de este cupo deberán ser causantes mayores obligatoriamente.

La cuota propuesta para 1985 registró un incremento del 100% en relación con la autorizada para 1984, asimismo se asignó bajo las mismas condiciones a la propuesta para 1981 inciso a.

b) Disposiciones Generales:

I.- Para personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones usadas.

Para importadores tradicionales, se les autorizará la importación de motores hasta por el 140% de lo que demuestren haber importado en 1984, dividido en dos semestres, para lo cual deberán comprobar, mediante la presentación de copias de los pedimentos correspondientes, los motores importados en 1984, así como sus permisos respectivos.

Se autorizará un permiso inicial para el primer semestre y el segundo será concedido cuando se demuestre haber ejercido el anterior al menos en un 70%.

Cualquier importador tradicional que no hubiese efectuado importaciones en 1984, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador.

Para nuevos importadores. Sólo tendrán derecho a participar de la cuota si demuestran tener por lo menos un año de operar en esta actividad.

Para tener derecho a la importación, deberán anexar a su solicitud copia del Acta constitutivo de la negociación, Registro Federal de Contribuyentes, con modalidad de causante mayor, comprobantes de las declaraciones al Impuesto al Valor Agregado de 1984, comprobante afiliación cámara correspondiente a 1985.

Se les autorizará hasta un máximo de 8 unidades anuales en dos permisos semestrales, el segundo se otorgará cuando se demuestre haber ejercido el primero al menos en un 70%.

II.- Para transportistas, se les autorizarán permisos para la importación de motores usados para uso directo sobre las siguientes bases:

Cuando se trate de importadores tradicionales se les autorizará la misma cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1984, mediante pedimentos de importación de dicho año y sus permisos respectivos.

Para nuevos importadores, se autorizará un motor por cada 40 unidades cuya propiedad acrediten los solicitantes a satisfacción de esta dependencia, para lo cual deberán presentar una relación de unidades a refaccionar, indicando marca y año modelo, Acta constitutiva de la negociación, Registro Federal de Contribuyentes.

III.- Para usuarios directos: que no son transportistas y que cuenten con unidades automotrices, se les podrá autorizar un máximo de dos motores anuales cuando demuestren mediante documentos fehacientes, la tenencia de las unidades a refaccionar indicando marca y modelo. Esta autorización podrá concederse en un solo permiso.

La autorización de los permisos deberá indicar la siguiente leyenda:

Este o estos motores diesel usados sin reconstruir, se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices.

Para el caso de transportistas y usuarios directos, además deberá indicarse sujeto a no venta en 2 años a partir de la autorización concedida.

La vigencia de los permisos será de 9 meses a partir de la autorización, la cual, no deberá exceder al 31 de marzo de 1986 cuya vigencia será improrrogable.

Fraciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados 8406A011, 8406A012

a) cuota 1986. Se autorizó una cuota de 600 motores automotrices diesel usados sin reconstruir de 185 CF sin exceder de 500 CF, manejándose en forma semestral de 300 unidades cada una.

Los beneficiarios de este cupo deberán ser causantes mayores obligatoriamente.

La cuota propuesta para 1986 no registró incremento en relación con la autorizada en 1985. Asimismo se asignó bajo las mismas condiciones a la propuesta para 1981 inciso A.

#### B) Disposiciones Generales:

I. Para personas físicas o morales dedicadas a la compra venta de refacciones usadas.

Importadores tradicionales, se les autorizará la importación de motores conforme a sus necesidades justificadas y por lo que demuestren haber importado en 1985, dividido en 2 semestres, para lo cual deberán presentar copias de los pedidos correspondientes a los motores importados en 1985, así como sus permisos respectivos.

Se autorizará un permiso inicial para el primer semestre y el segundo será concedido cuando se demuestre haber ejercido el anterior cuando menos en un 70%.

Cualquier importador tradicional que no hubiese efectuado importaciones en 1985, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador.

Para nuevos importadores.- sólo tendrán derecho a participar del cupo si demuestran tener por lo menos un año de operar en la rama.

Para tener derecho a la importación, deberán anexar a su solicitud copia del Acta constitutiva de la negociación, Registro Federal de Contribuyentes con modalidad de causante mayor, comprobantes de las declaraciones al Impuesto al Valor Agregado al corriente correspondiente a 1985, comprobante de afiliación de la cámara correspondiente a 1986.

Se les autorizará hasta un máximo de 8 unidades anuales en 2 permisos semestrales, el segundo se otorgará cuando demuestre haber ejercido el primero en un 70%.

II.- Para transportistas.- Se les autorizarán permisos para la importación de motores usados para uso directo sobre las siguientes bases:

Quando se trate de importadores tradicionales, se les autorizará la misma cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1985, mediante pedimentos de importación de dicho año y sus permisos respectivos.

Para nuevos importadores.- Se autorizará un motor por cada 40 unidades cuya propiedad acrediten los solicitantes a satisfacción de esta dependencia, para lo cual deberán presentar una relación de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo, Acta constitutiva de la negociación, registro federal de contribuyentes.

III.- Para usuarios directos.- Que no sean transportistas y que cuenten con unidades automotrices, se les podrá autorizar un máximo de dos motores anuales cuando demuestren, mediante documentos fehacientes, la tenencia de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo, esta autorización podrá concederse en un solo permiso.

En el espacio de observaciones de los permisos expedidos con base en este cupo, deberá indicarse la siguiente leyenda: "Este o estos motores diesel, usados, sin reconstruir, se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices".

Para el caso de transportistas y usuarios directos, además deberá indicarse sujeto a no venta en 2 años a partir de la autorización concedida.

La vigencia de los permisos será de 9 meses a partir de su autorización y no deberá exceder al 31 de marzo de 1987 (incluyendo prórrogas).

Los permisos que se conceden con vigencia al 31 de marzo de 1987, serán improrrogables.

Fraciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados:

8406A011, 8406A012.

a) Criterios de dictamen para resolución de solicitudes de permisos de importación de motores diesel "usados" para 1987.

Es importante indicar que en 1986, fue el último año en que se manejó como "cuota" la autorización y control de este producto; es decir, manejar una cantidad fija en su gran total para el ejercicio 1986. Para 1987, ya no habrá cantidad fija a manejar, sino que será, de acuerdo a necesidades y justificación del solicitante. Las causas que motivaron este cambio, fueron que la cuota que se venía manejando por las necesidades planteadas era ya inoperante al no haber ya un control tan estricto en las divisas del país, además de las condiciones críticas de transporte, dificultades económicas por las que atravezaban las empresas automotrices, aunado está al encarecimiento que se provocó de estos productos.

Los beneficiarios de este producto deberán ser causantes mayores obligatoriamente.

b) Disposiciones generales:

Se asignarán las autorizaciones a: Personas físicas o morales que se dediquen a la compra-venta de refacciones usadas siempre y cuando cuenten instalaciones para llevar a cabo la reconstrucción o que demuestren que los reconstruyen en talleres independientes, a usuarios directos que demuestren contar con unidades automotrices que requieran estos motores.

I.- Para personas físicas o morales dedicadas a la compra-venta de refacciones usadas:

Importadores tradicionales, se les autorizará la importación de un mínimo de 10 motores y un máximo igual al que demuestren

haber importado en 1986, mediante copia de permisos otorgados en 1986 y sus pedimentos respectivos, dicha autorización podrá concederse en un solo permiso.

Cualquier importador tradicional que no hubiere efectuado importaciones en 1986, perderá su calidad como tal y se le considerará como nuevo importador.

Nuevos importadores.- Deberán anexar a su solicitud copia del Acta constitutiva de la negociación, en la cual se especifique que la empresa, además de las operaciones de compra-venta se dedica a la reconstrucción. Si el acta no especifica lo anterior, el solicitante deberá demostrar que realiza operaciones de maquila desde un año antes a la fecha de la presentación de su solicitud mediante las facturas correspondientes expedidas a su nombre por el taller maquilador.

Se les autorizará hasta un máximo de 8 unidades anuales, las cuales podrán ser autorizadas en un sólo permiso, para lo cual deberán anexar a su solicitud la siguiente documentación: Acta constitutiva de la negociación, Registro Federal de Contribuyentes con modalidad a causante mayor, comprobantes de las declaraciones del impuesto al valor agregado al corriente correspondiente a 1986, comprobante de afiliación de la cámara correspondiente del año 1987.

II.- Para transportistas, se les autorizarán permisos para la importación de motores usados para uso directo sobre las siguientes bases:

Cuando se trate de importadores tradicionales se les autorizará la misma cantidad máxima de acuerdo a lo importado en 1986, mediante pedimentos de importación de dicho año y sus pedimentos respectivos.

Para nuevos importadores se les autorizará un motor por cada 40 vehículos o fracción cuya tenencia legal acrediten, para lo cual deberán presentar una relación de unidades a refaccionar indicando marca y año modelo, Acta constitutiva de la negociación, Registro Federal de Contribuyentes.

En el espacio de observaciones de los permisos expedidos, deberá indicarse la siguiente leyenda: Estos motores diesel usados, sin reconstruir, se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices"

Para el caso de transportistas, además deberá indicarse sujeto a no venta en 2 años a partir de la autorización concedida.

La vigencia de los permisos será de 9 meses.

Fracciones arancelarias por las cuales se canalizarán los motores solicitados: 8406A011, 8406A012.

El 30 de octubre se deroga la fracción arancelaria 8406A011 y la absorbe la fracción 8406A012 quedando de la siguiente manera:

8406A012: motores diesel usados, sin reconstruir con potencia igual o superior a 185 HP sin exceder de 500 HP para uso automotriz según anexo.

a) Criterios de dictamen para resolución de solicitudes de permisos de importación para motores diesel usados para 1988.

El análisis y dictamen de solicitudes de importación de motores diesel usados, fue bajo los mismos lineamientos de 1987 con excepción de pequeños cambios; la documentación que se deberá presentar será de 1987, para lo correspondiente a pedidos de importación y permisos de importación, para la filiación a la cámara será de 1988, pagos del I.V.A. de 1987, para el espacio de observaciones de los permisos expedidos deberá ampliarse la leyenda como sigue:

Estos motores diesel usados sin reconstruir, se conceden para ser instalados exclusivamente en unidades automotrices; asimismo, los motores autorizados no podrán ser destinados a la fabricación o ensamble de vehículos automotores de ninguna clase (Acuerdo Julio 1988 SECOFI, Dirección de Servicios al Comercio Exterior).

A partir del 1 Julio de 1988, desaparece la fracción arancelaria 8406A012, perteneciente a la Tarifa del Impuesto General de Importación, y entra en función la fracción 84082001 perteneciente al sistema armonizado de preferencias (lo cual fué publicado en el diario oficial de la federación el 28 de junio de 1988), la descripción de esta fracción es la siguiente:

Motores de embolo de encendido por compresión (motores diesel o semidiesel) para la propulsión de vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres con potencia igual o inferior a 500 CF según anexo.

**CAPITULO No. 3**

**PROCEDIMIENTOS DEL COMERCIO  
EXTERIOR MEXICANO**

**FE-UNAM-1989**

### 3.- PROCEDIMIENTOS DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO

#### 3.1 INFORMACION GENERAL SOBRE LA TRAMITACION DEL COMERCIO CONTROLADO.

Los productos o mercancías de cualquier clase que requieren licencias de importación o exportación de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, ya sea que vayan a efectuarlas personas físicas o morales sin carácter oficial o dependencias oficiales, organismos públicos descentralizados o empresas de participación estatal son autorizadas según Decreto del 28 de noviembre de 1956, en los siguientes casos:

- a) En el caso de las licencias de importación, cuando dichos artículos no pueden ser sustituidos por otros de producción nacional.
- b) Cuando los que se produzcan en el país son insuficientes para satisfacer el consumo interno.
- c) Cuando siendo suficiente la producción nacional de los artículos, surge escasez temporal de ellos por interrupción de la producción o por otra causa cualquiera, que ocasione perjuicios en la demanda nacional.
- d) Cuando los artículos que se producen en el país no reúnen calidad y los plazos de entrega son muy amplios y sus precios mantienen un sobre precio.

Conforme a las disposiciones aplicables será posible permitir las importaciones, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial resuelve sistemáticamente, en un plazo máximo de 15 días hábiles, a partir de la fecha en que el interesado haya aportado todos los elementos de análisis necesarios, se da una resolución a las solicitudes que le son presentadas, por conducto del área de

análisis y dictamen, tomando en cuenta las necesidades reales de los solicitantes, el uso que éstos pretendan hacer de lo que se les permita importar las necesidades reales de la industria y el comercio del país y la posibilidad efectiva de proveer a ellas en sus diversos aspectos, así como la oportunidad y las condiciones económicas en que puedan obtenerse los productos, mercancías o efectos que se requieren sin afectar para ello las respectivas actividades industriales o comerciales.

Las licencias o permisos de importación que se otorguen, en todo caso es en base a las necesidades de los usuarios cuando no existe fabricación nacional o que en su caso se fabriquen, aun siendo artículos suntuarios y que estén contempladas en "CUOTAS" anuales o semestrales para su importación respectiva, siempre y cuando los solicitantes se ajusten a los lineamientos establecidos para ello.

Por otro lado, las licencias o permisos de importación que se otorgan a los fabricantes nacionales es en base a sus programas de fabricación autorizados por la Dirección General de Industrias de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Los interesados en obtener las licencias o permisos de importación o exportación deben acudir al \* Departamento de Orientación y difusión de la Dirección General de Controles al Comercio Exterior de la SECOFI, o bien en sus delegaciones foráneas, donde se les proporcionan las solicitudes y orientará sobre el trámite a seguir.

### 3.2 REQUERIMIENTOS.

Solicitud de permiso de importación o exportación (forma 320-006), esta forma deberá ser empleada invariablemente por los interesados para solicitar permisos de importación o exportación de mercancías en cualquiera de sus modalidades, los requisitos que deben cubrir los interesados para el llenado de la solicitud son los siguientes.

---

\*Hay día Departamento de atención al público.

1. SECTOR: cruzar el cuadro cuando se trate de.
  - Público: dependencias del gobierno federal, empresas de participación estatal mayoritaria, gobiernos estatales y municipales y demás entidades consideradas dentro de la administración pública.
  - Privado: cruzar el cuadro, persona física o moral no comprendido en el concepto anterior.
2. REGIMEN ADUANAL: consignar el tipo de trámite que requiere según los siguientes regímenes citándolo con mayúsculas:
  - IMPORTACION DEFINITIVA
  - IMPORTACION TEMPORAL
  - IMPORTACION TEMPORAL PARA EXPORTACION
  - IMPORTACION DEFINITIVA
  - EXPORTACION TEMPORAL.
3. MODALIDAD: consignar el tipo de trámite que requiere según los siguientes casos:
  - Permiso abierto de importación (en el caso de importación definitiva)
  - Permiso regla octava (en el caso de importación definitiva)
  - Permiso en base a programa (en el caso de importación definitiva de empresas que cuenten con programa de fomento o integración nacional).
  - Reconsideración a negativa de importación o exportación.
4. NOMBRE O RAZON SOCIAL: si es persona física, anote el nombre y apellidos, si se trata de persona moral, consigne la razón social.
  - Domicilio: calle, número o letra y código postal.
  - Localidad, estado y teléfono: anote delegación o municipio, entidad federativa y número de teléfono.

5. MERCANCIA A IMPORTAR O EXPORTAR: describa el producto con sus características mas importantes.
6. FRACCION ARANCELARIA: la que se considera aplicable de acuerdo a la mercancía solicitada.
7. AUTORIZACION PARA SUSCRIBIR LA SOLICITUD:
  - NOMBRE: anote el nombre completo del responsable legal autorizado para suscribir solicitudes de importación.
  - CARGO O PUESTO EN LA EMPRESA: indicar función que desempeña en la empresa.
  - NUMERO DE REGISTRO: anotar el número para suscribir solicitudes de permisos de importación o exportación, el cual es autorizado por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría.
  - TELEFONO: donde se pueda localizar.
  - FIRMA: de la persona que suscribe la solicitud.
8. REGISTRO NACIONAL DE IMPORTADORES Y EXPORTADORES: indicar el número de registro que le fué asignado por la Dirección General de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
9. REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES: anotar el que corresponda a la persona o empresa.
10. CANTIDAD A IMPORTACION O EXPORTACION: señalar con número la cantidad de mercancía que se solicita.
11. UNIDAD DE MEDIDA: especificar si se trata de piezas, Juegos, kilogramos, metros cúbicos, litros, etc.
12. VALOR EN DOLARES E.U.A.:

13. ADUANA: mencionar el nombre de la aduana (s) nacional por las que se pretenda importar o exportar la mercancía.
14. PAIS DE ORIGEN O DESTINO: indicar el país por el que se pretende importar o exportar la mercancía.
15. ACTIVIDAD O GIRO PRINCIPAL: de la empresa en la forma mas clara posible, si es persona física, indicar su oficio u ocupación principal.
16. USO ESPECIFICO DE LA MERCANCIA: en que se va a utilizar la mercancía a importar o exportar, por ejemplo: venta a...; fabricación de...; etc.
17. PERIODO EN QUE SE CONSUMIRA LA MERCANCIA: señalar el tiempo aproximado en el cual habrá de utilizarse la mercancía.
18. PERMISO ANTERIOR DEL PRODUCTO SIMILAR: indicar el No. del permiso anterior así como copia del mismo anverso y reverso.
19. ANEXOS PARA IDENTIFICAR LA MERCANCIA: indicar el tipo de documentos e información adicional que adjunta a la solicitud para identificar mejor la mercancía.
20. DATOS COMPLEMENTARIOS: Cite la información más importante. Ejemplo: registro Programa de fomento, acta constitutiva, pagos I.V.A. etc.
21. JUSTIFICACION DE LA IMPORTACION O EXPORTACION:  
Ejemplo: por no existir fabricación nacional, tiempo de entrega insuficiente, diferencial en el precio etc.

22. NOMBRE O RAZON SOCIAL: si es persona física, anote el nombre y apellidos; si se trata de persona moral, consignar la razón social de la dependencia u organismos correspondientes.

23. PARTIDA DE MERCANCIAS A IMPORTAR O EXPORTAR:

- PARTIDA: indicar el orden numerico de las mismas :1,2,3...
- CANTIDAD: señalar con número la cantidad de mercancía que se solicita.
- UNIDAD DE MEDIDA: piezas, juegos, kilogramos, metros cúbicos etc.
- DESCRIPCION: nombre preciso de la mercancía, indicando además número de parte, aplicación modelo etc.
- PRECIO UNITARIO Y TOTAL: anotar en dólares el valor unitario de cada una de las partidas solicitadas así como su valor total.

24. NOMBRE Y FIRMA DEL RESPONSABLE LEGAL: anotar el nombre completo del responsable legal autorizado para suscribir solicitudes de importación.

25. HOJA: número 1 de 1 etc.

Los datos son en relación a la clase de productos o mercancías solicitadas, cada solicitud se refiere a un sólo producto generalmente, se sugiere antes de ser colocados los pedidos en firme para la adquisición de los artículos que se pretenden importar o exportar se recomienda:

a) Presentar solicitud debidamente requisitada, la cual tendrá un costo de \$10,000.00 M.N. por derecho a trámite de acuerdo a la Ley Federal de derechos publicada el 31.XII.86 en el diario oficial.

b) Solicitar en el Departamento de Orientación y Difusión del estado de dicha solicitud.

## 3.2.1 FORMA DE SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION O EXPORTACION


**SUBSECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR**  
**SOLICITUD DE PERMISO DE**  
**IMPORTACION O EXPORTACION**

		HOJA 1	
		SOLICITUD NUMERO	
		LETERA PARA CUALQUIER IMPORTACION	
REGIMEN ADUANAL: _____		SELO DE RECEPCION	
(1) SECTOR PUBLICO <input type="checkbox"/>	(2) MODALIDAD: _____	REG. NAL. DE IMP. Y EXP. (10)	
PRIVADO <input type="checkbox"/>	_____	REG. FED. DE CONTRIBUYENTES (10)	
NOMBRE O RAZON SOCIAL (14)		CANTIDAD A IMP. O EXP. (10)	
DOMICILIO CALLE No. O LETRA COD. POST.		UNIDAD DE MEDIDA (11)	
LOCALIDAD ESTADO TELEFONO		VALOR EN DLS. EUA (12)	
MERCANCIA A IMPORTAR O EXPORTAR (15)		ADUANA (13)	
	FRACCION ARANCELARIA (16)	PAIS DE ORIGEN O DESTINO (14)	
AUTORIZACION PARA SUSCRIBIR LA SOLICITUD (17)		CODIFICACION	
NOMBRE		AREA RESPONSABLE CLAVE	
CARGO PUESTO EN LA EMPRESA:		OPINION DE OTRAS DEPENDENCIAS	
NUM. DE REGISTRO	PROTESTO DE VERDAD	DELEGACIONES FEDERALES CLAVE FOLIO ECONOMICO	
TELEFONO:	FIRMA	REVISOR CLAVE	
DICTAMEN	OBSERVACIONES	FUNDAMENTO	
DICTAMINADOR			

## 3.2.1 FORMA DE SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION O EXPORTACION

	SUBSECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION EXPORTACION	MODELO SOLICITUD DE PERMISO DE IMPORTACION O EXPORTACION
	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px; margin-left: auto;"></div>	
ACTIVIDAD O BIEN PRINCIPAL		(107)
USO ESPECIFICO DE LA MERCANCIA		(101)
PERIODO EN QUE SE CONSUMIRA LA MERCANCIA.		(117)
PERMISOS ANTERIORES DEL PRODUCTO SIMILAR		(081)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
NOMBRE	FECHA	CANTIDAD
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
CANTIDAD	RESISTENCIAS	
ANEXOS PARA IDENTIFICAR LA MERCANCIA		(103)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CATALOGO	FOTOCOPIA	PLANO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OTROS (ESPECIFICAR)		
DATOS COMPLEMENTARIOS		(091)
JUSTIFICACION DE LA IMPORTACION O EXPORTACION		(011)



### 3.3 DISTINTOS TIPOS DE CLASIFICACION

Las solicitudes para obtener las licencias o permisos de importación, se clasifican de la siguiente manera:

#### A) SOLICITUD DE IMPORTACION DEFINITIVA

Debe entenderse por importación definitiva, la introducción al país de mercancías, productos, subproductos y equipo objeto de control, de origen extranjero, destinados a uso o consumo dentro del país.

#### B) SOLICITUD DE IMPORTACION PARA EXPORTACION

El interesado debe señalar la cantidad del producto a importar, la unidad de aplicación establecida, el costo de manufactura debe desglosar el concepto de materia prima, especificando la cantidad de materia prima, partes o piezas que llevará incorporada cada unidad del producto a exportar, aduanas de salida y entrada, así como países de destino y procedencia.

#### C) SOLICITUD DE IMPORTACION TEMPORAL

La importación temporal consiste en la internación de productos subproductos y equipo sujeto de control, de origen extranjero, destinados a permanecer en el país por tiempo limitado una vez cumplidos los plazos determinados el producto en cuestión regresará a su punto de origen y/o exportará mientras que la importación en tránsito sólo puede permanecer en el país el tiempo necesario para el transbordo o tránsito dentro del territorio nacional.

En 1958 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público creó un acuerdo que dispone los lineamientos de las operaciones temporales de importación y exportación de insumos extranjeros sobre la base de que el producto a elaborar alcance como mínimo un 40% del costo de manufacturas de origen nacional, exigiéndose un determinado porcentaje de depreciación como parte del insumo, a fin de que el beneficio se otorgue a empresas firmemente establecidas.

En el régimen de importaciones temporales también se otorgan a fabricantes nacionales que abastecen las zonas y perímetros libres, de aquellos productos manufacturados que actualmente se importan, previendo a su vez la exportación temporal de envases, maquinaria y equipo para su reparación y materias primas para su proceso, cuando no se puedan efectuar en México.

#### D) SOLICITUD DE EXPORTACION DEFINITIVA

La exportación definitiva es la salida del país de productos, subproductos y equipo objeto de control nacional para uso o consumo en el extranjero.

Debemos aumentar la capacidad potencial productiva, el volumen a unidades que puedan ser producidas, laborando 310 días al año y tres turnos diarios completos. Para poder aumentar las exportaciones y poder financiar, sin ataduras la compra de tecnología y maquinaria que aún no se produce en México.

El control de las exportaciones tiene como finalidad:

- a) Regular el mercado de algunos productos, de acuerdo con el interés nacional con los compromisos internacionales.
- b) Permitir que las empresas y consumidores del país dispongan de las mercancías nacionales.
- c) Administrar la exportación de nuestros recursos naturales no renovables.
- d) Vigilar que las exportaciones se efectúen cumpliendo las especificaciones urgentes en calidad, para beneficio y prestigio de México en el exterior.

e) Unificar la oferta de artículos de exportación para mejorar los términos de su comercialización entre los productos que se exportan sujetos de control.

Las exportaciones deben indicar el país de destino, mencionando el domicilio o la ubicación que tendrán los productos.

#### E) SOLICITUD DE EXPORTACION TEMPORAL

La exportación temporal es la salida del país de productos subproductos y equipo objeto de control, nacional o nacionalizado que van a permanecer en el extranjero por tiempo limitado para su exhibición, reparación cuando no se puedan efectuar en el país, reposición de artículos importados que resultaron defectuosos y de maquinaria o equipo para realizar trabajos temporales en el exterior.

Cuando se trate de reparación, la investigación se realiza principalmente para determinar si existen empresas nacionales que puedan efectuar la reparación de los productos para los que se solicita el permiso, en condiciones similares a los talleres extranjeros, en cuanto a tiempo, costo, etc.

En caso de solicitar la reposición de los productos a los proveedores en el exterior, se verifica y amplía la información relativa proporcionada por el interesado.

#### F) SOLICITUD DE RECONSIDERACION A SOLICITUD DE IMPORTACION O EXPORTACION.

Viene siendo una solicitud complementaria a una solicitud primaria por existir fabricación nacional o por tratarse de artículos innecesarios o suntuarios.

La solicitud de reconsideración solo procede cuando se tiene como resultado la negativa de alguna solicitud o licencia de importación o exportación, en este caso se puede volver a insistir,

señalando los fundamentos en los que se apoya esta nueva solicitud, si la fabricación nacional no cubre las necesidades del solicitante y éste compueba alguna variación del tipo técnico.

#### G) OFICIOS DE NEGATIVA

Los oficios de negativa a las peticiones presentadas, se reflejan por la fabricación nacional de los productos, subproductos o equipo objeto de control, teniendo como resultado una nueva petición en solicitud de reconsideración.

#### H) OFICIOS DE CANCELADAS

Estos oficios se generan por falta de información o datos técnicos que caracterizan la mercancía solicitada, así como la omisión de los datos que se señalan en las solicitudes para licencias de importación o exportación.

#### I) EL PERMISO ABIERTO

Es una solicitud donde se autoriza importar la cantidad total solicitada en partidas, descargando la Dirección General de Aduanas de la S.H.C.P. en el permiso los retiros que el interesado vaya realizando, al mismo tiempo éste informa por escrito a la Secretaría de Comercio los movimientos efectuados hasta agotar existencia.

El 12 de julio de 1975, se empezó a exigir la presentación de programas anuales de importación, para conocer con anticipación los requerimientos y de esa manera poder identificar y difundir los productos susceptibles de fabricarse en México.

#### J) OFICIOS DE NO REQUIERE PERMISO

Se expiden estos oficios de los productos, subproductos o equipo no controlado en la tarifa general de importación o exportación.

#### K) SOLICITUD DE MODIFICACION

Debe presentarse una solicitud por cada permiso que se desea modificar, acompañándole de una fotocopia del permiso original de tantas copias adicionales como modificaciones se hayan autorizado con anterioridad para la misma licencia.

### 3.4. CARACTERISTICAS DE LAS LICENCIAS DE IMPORTACION Y EXPORTACION

Las licencias de permisos se expiden por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial en documentos infalsificables, llevando impreso el Escudo Nacional y numeración progresiva en estos documentos, así como número de solicitud de la licencia y número de licencia perforado con las siglas de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) dirigido a la Dirección General de Aduanas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, donde se autoriza al beneficiario en el documento para importar o exportar la mercancía o mercancías que en él se indica (n), señalando área y relación en la que fue autorizado, así como el Registro Federal de Causantes, cantidad y valor de la mercancía señalada en la descripción, la Aduana de despacho de la mercancía, el Continente de origen y país de procedencia, así como la vigencia del tiempo que se autoriza para la importación o exportación de los productos, subproductos y equipo objeto de control que se pretenda internar o externar en el país.

En el caso de las contingencias del movimiento de mercancías derivadas de cambios imprevistos en las negociaciones comerciales del solicitante, las fluctuaciones de precios, especificaciones, el retraso de las fechas de embarque, los cambios de transportación o envío, etc., originan que los interesados soliciten la modificación en las licencias que les han sido otorgadas, acompañando copia del permiso (s) que les han sido autorizados, señalando los motivos que en este caso se requieren, así como anotando el número del permiso y copias adicionales como modificaciones que se hayan autorizado.

## 3.4.1 FORMA DE PERMISO DE IMPORTACION Y EXPORTACION

SUBSECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR  
DIRECCION GENERAL DE CONTROLES AL COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS



SECRETARIA DE COMERCIO  
Y FOMENTO INDUSTRIAL

NUMERO DE PERMISO

MEXICO, D.F.  
SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO  
DIRECCION GENERAL DE ADMISION  
PRESENTE  
ESTA SECRETARIA AUTORIZA AL BENEFICIARIO QUE A  
CONTINUACION SE CITA PARA LA:

NOMBRE				
AREA	SOLICITUD	RELACION	R.F.C.	R.H.I.E.
CANTIDAD EN NUMEROS		CANTIDAD EN LETRAS		
VALOR NOMINAL (EN NUMEROS)		EQUIVALENTE EN DOLARES E.U.A.	VALOR DOLARES E.U.A. (EN NUMEROS)	
VALOR EN DOLARES E.U.A. (EN LETRAS)				
DESCRIPCION DE LA MERCANCIA OBJETO DE ESTA AUTORIZACION				
OBSERVACIONES				
ADUANA(S)		PAIS (ES)		

PERMISO VALIDO  DESDE  HASTA

ATENTAMENTE  
SUFRADO EFECTIVO RESECCION  
EL DIRECTOR GENERAL

PC-00000

ESTE DOCUMENTO SERA VALIDO SI PRESENTA  
FORRADORIA, TACHADURAS O ENMENDADURAS

ORIGINAL

890-04



### 3.4.2 FORMA DE SOLICITUD DE MODIFICACION AL PERMISO DE IMPORTACION O EXPORTACION



SUBSECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR  
SOLICITUD DE MODIFICACION AL  
PERMISO DE IMPORTACION O  
EXPORTACION

REGIMEN ADUANAL \_\_\_\_\_ 111

SOLICITUD NUMERO  
Escriba para cualquier modificación

SELLO DE RECEPCION

NOMBRE RAZON SOCIAL <span style="float: right;">121</span>				REG. NAL. DE IMP Y EXP <span style="float: right;">121</span>	
DOMICILIO CALLE		Nº O LETRA		COD POST	
LOCALIDAD		ESTADO		TELEFONO	
CONCEPTO A MODIFICAR <span style="float: right;">121</span>				REG. FED. DE CONTRIBUYENTES <span style="float: right;">121</span>	
PRORROGA DEL _____ AL _____				NO DE PERMISO A MODIFICAR <span style="float: right;">121</span>	
CAMBIO DE VALOR DE \$ _____ A \$ _____				NO DE OFICIO DE MODIFICACIONES - SOL. ANTERIORMENTE AL PERMISO <span style="float: right;">121</span>	
VALOR PENDIENTE POR IMPORTAR _____				A R E A <span style="float: right;">121</span>	
MODIFICA LA DESCRIPCION COMO SIGUE _____				CODIFICACION	
OTRAS DECLARACIONES _____				AREA RESPONSABLE	
MOTIVO(S) Y/O JUSTIFICACIONES DE LA(S) MODIFICACION(ES) <span style="float: right;">121</span>				CLAVE	
<small>El presente formulario debe cumplirse en triplicado</small> NOMBRE _____ CARGO DEL SUPLENTE EN LA EMPRESA _____ NOMBRE DEL TITULAR _____ TELEFONO _____				OPINION DE OTRAS DEPENDENCIAS	
PROTESTO DE VERDAD F I R M A _____				DELEGACIONES FEDERALES	
DICTAMEN				CLAVE	
OBSERVACIONES				FOLIO ECONOMICO	
FUNDAMENTO				REVISOR CLAVE	
AUTORIZADOR					



Hasta febrero de 1986 los apoyos al comercio exterior se proporcionaron en el IMCE, pero con motivo de su desaparición las funciones de promoción pasaron a BANCOMEXT y las de apoyo a la exportación a SECOFI. Estas últimas funciones se asignaron a la entonces Dirección General de Controles al Comercio Exterior que tenía como función básica regular el comercio exterior, misma que fué convertida en la ahora Dirección General de Servicios al Comercio Exterior para enfatizar el carácter de entidad responsable del manejo integral de los servicios orientados hacia los objetivos señalados.

Las funciones de apoyo al comercio exterior que lleva a cabo dicha Dirección General se dividen en cuatro secciones:

- I. Servicios al exportador
- II. Servicios al importador
- III. Servicios en materia de control de cambios
- IV. Protección a la planta productiva

La Dirección General de Servicios al Comercio Exterior ha instrumentado las medidas y procedimientos para que sus servicios se proporcionen con agilidad, transparencia y acorde a las normas y prácticas del comercio internacional.

#### 3.4.4.1 SERVICIOS AL EXPORTADOR

a) Devolución de impuestos de importación a exportadores:

Las empresas que no opten por utilizar el programa de importación temporal para exportación pueden solicitar que se les reintegre el valor utilizado de los impuestos causados por sus importaciones de insumos incorporados en productos exportados. La devolución se gestiona dentro de 40 días hábiles posteriores a la fecha de la exportación y se pueden solicitar devoluciones que correspondan a las importaciones realizadas hasta un año antes de la presentación de la solicitud.

La devolución se efectúa mediante cheque que expide la tesorería de la Federación por un valor en pesos equivalente a la misma cantidad de dólares que se pagó por impuestos cuando se hizo la importación de los insumos.

b) Programas de importación temporal para exportación (PITEX)

Este mecanismo fortalece a empresas exportadoras al facilitar la importación temporal de insumos, maquinaria y equipo para producir artículos de exportación, con ventajas en las garantías del interés fiscal, mermas y desperdicios, permanencia de los bienes importados y otras facilidades.

Para acogerse a este programa, las empresas deberán efectuar ventas al exterior por valor superior a un millón de dólares o al 10% de su facturación, en el caso de que sólo importen insumos, envases y comestibles. Si importan maquinaria y equipo, las exportaciones deberán representar el 30% como mínimo de sus ventas totales.

Una vez aprobado un programa, cuya vigencia es de 3 años prorrogables, no se requerirá de permisos previos ni de autorizaciones administrativas específicas, de ninguna clase, salvo que las mercancías estén sujetas a requisitos de seguridad nacional o sanitarias.

c) Certificados de origen para productos con preferencias arancelarias o concesiones comerciales.

Los certificados constituyen un documento que avala o certifica que la mercancía a exportar fue elaborada en México y sirve para aprovechar la eliminación o reducción de impuestos contemplados en el Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) que otorgan los países desarrollados, así como para gozar de las concesiones arancelarias de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y las negociaciones comerciales establecidas entre países en desarrollo.

Para las exportaciones a E.U.A. ya no se requiere de la certificación de la SECOFI, por lo que es el propio exportador quien suscribe el certificado correspondiente.

d) Permisos de Exportación.

Son pocos los productos que están sujetos a permiso previo de exportación sólo 200 fracciones arancelarias (nov. 86) requisito que se establece con base en razones estrictamente justificadas. En apoyo al sector exportador, para este caso están previstos la forma, criterios y condiciones en que se otorgan los permisos de exportación dentro de un proceso simplificado; incluso se ha facturado a distintas entidades vinculadas con la regulación o comercialización de productos para expedir directamente las autorizaciones de exportación con cargo a permisos globales expedidos por la Dirección General de Servicios al Comercio Exterior.

e) Promotores de Exportación

Tiene como función asesorar a los exportadores y captar sus problemas y obstáculos administrativos, procurando que se resuelvan rápidamente y de la mejor manera posible.

### 3.4.4.2 SERVICIOS AL IMPORTADOR

d) Permisos de Importación definitiva de mercancías

Mediante un procedimiento ágil y transparente se resuelven las solicitudes de permisos de importación de productos restringidos. Se aclara que sólo menos del 8% de las 8100 Fracciones arancelarias de la Tarifa de Impuesto General de Importación están sujetas al requisito de permiso previo (1986)

Las solicitudes se analizan considerando la situación de la producción nacional y el abasto oportuno y eficiente de bienes de consumo y de producción, así como los convenios comerciales firmados por México en el marco de ALADI o con otros países.

No puede concertarse ninguna adquisición en el extranjero si no se cuenta previamente con el permiso de importación. También se resuelven en forma racional y expedita las solicitudes de prórroga o de modificaciones de los permisos, mismos que deberán presentarse antes del vencimiento del permiso respectivo.

b) Autorización a entidades públicas para adquirir bienes extranjeros.

La autorización previa establecida en la Ley de Adquisiciones Arrendamientos y prestaciones de servicios relacionados con Bienes Muebles, se otorga para comprar en Mexico bienes de capital y metalmecánicos de importación o para importarlos directamente. No requieren de esta autorización las adquisiciones hasta por 50,000 dólares y las adquisiciones, sin límite de valor, de refacciones, bienes de consumo y materias primas, siempre que no esté sujetas al requisito de permiso de importación, en cuyo caso se deberá tramitar este permiso que hara las veces de autorización previa a la adquisición.

Dicha autorización se debe gestionar antes de concertar la compra del producto o de la convocatoria de licitación.

#### 3.4.4.3 SERVICIOS EN MATERIA DE CONTROL DE CAMBIOS

a) Autorización de gastos directos Asociados a la Importación y Exportación.

Esta autorización se gestiona cuando el monto de los gastos directos asociados a la importación rebasa el 6% del valor de las mercancías si provienen de Norteamérica o del 8% cuando provienen de otras regiones, y en el caso de exportación si se rebasa el 12 y 15%, respectivamente.

La autorización que se emita permitirá al exportador deducir de sus Compromisos de Venta de Divisas (CVD's) los gastos inherentes a la operación que exceden a dichos porcentajes o adquirir divisas en la institución nacional de crédito correspondiente para el mismo fin.

En el caso de los importadores la autorización les permitirá adquirir divisas para cubrir los gastos inherentes a la operación.

b) Autorización de gastos indirectos asociados a la exportación.

La autorización cubre el programa anual de gastos que se erogen por la promoción y defensa de ventas de productos mexicanos en el extranjero, tales como: publicidad, participación en ferias y exhibiciones, viajes de promoción, operación de oficinas y bodegas, participación en licitaciones, internacionales, gastos derivados de procedimientos jurídicos y honorarios por asesoría de expertos o consultores.

Con la autorización emitida se pueden deducir dichos gastos de los CVD's o bien cubrirlos con divisas al tipo de cambios controlado.

c) Ampliación de plazos de CVD's y CUDD's

Consiste en la autorización que se otorga a los exportadores para dar cumplimiento al compromiso de vender a una institución de crédito del país las divisas generadas por sus exportaciones, dentro de un plazo mayor al ordinario de 90 días establecido para tal efecto, cuando existan razones plenamente justificadas.

Asimismo, se concede la autorización a los importadores para demostrar, dentro de un plazo mayor al ordinario de 180 días, que las divisas adquiridas al amparo del CUDD se aplicarán a la importación de mercancías o que se devolverán en caso de no realizarse la importación, cuando existan razones plenamente justificadas.

- d) Autorización de plazo extraordinario a CUD's por operaciones especiales de exportación.

Se extiende autorización de un plazo extraordinario del compromiso de venta de divisas referido a exportaciones a consignación o para mantener inventarios en el exterior, para que la venta de las divisas se realice hasta en 180 y 360 días, respectivamente, así como autorización de ampliación de dichos plazos. Para ello los interesados presentarán documentación probatoria que justifique la petición.

#### 3.4.4.4 PROTECCION A LA PLANTA PRODUCTIVA

a) Denuncias contra prácticas desleales de comercio internacional. Tales prácticas desleales comprenden la importación a precios "dumping" o subsidiados. Ambos casos pueden causar daño al sano desarrollo de la industria nacional y para evitarlo la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de Comercio Exterior establece una restricción (cuota compensatoria) que compensa el margen de competencia desleal de mercancías provenientes de otros países.

En atención a denuncias que presenten los productores sobre estas operaciones desleales, se podrá establecer de inmediato una cuota compensatoria con carácter provisional en tanto se efectúan las investigaciones para precisar que efectivamente existe la practica desleal. Concluida la investigación se establece la cuota compensatoria definitiva cuando proceda.

### 3.5 AREAS DE ANALISIS

En la Subdirección de Políticas se estudian las fracciones arancelarias por ramas con la información proporcionada por las Cámaras y Asociaciones Industriales; así como la participación de los fabricantes que las integran, siendo esta información posteriormente constatada por grupos de técnicos profesionales de la Dirección General de Controles al Comercio Exterior, para actualizar o elaborar criterios cuando estos no existan.

Este debe contener la razón por la cual se de una decisión de importación o exportación pudiendo ser esta positiva o negativa, es aquí donde entran los factores de las políticas externas o internas que hacen que el criterio sea más elástico o inclusive hacen que un criterio sea cambiado, tomando en consideración los factores: cotizaciones, precio, calidad y plazos de entrega.

Así también nos señalan cuáles son las importaciones que pueden sugerirse, que son indispensables para el desarrollo del país y exceptuarlas de un trámite que no viene más que a ocasionar más problemas a todo importador nacional; a la vez, aquellos artículos que deben estar restringidos, pero que también deben otorgarse los permisos correspondientes, se de agilidad necesaria, ya que se conoce en una forma más amplia que rubros tienen la posibilidad de contar con el permiso de Comercio, por considerar que en nuestro país el importador se encuentra desorientado, sin asesoría y que mucho de nuestro desarrollo está frenado por falta de orientación de los programas actualizados.

En la Subdirección de Controles se definen los requisitos para la aplicación de los programas de importación, tomando en consideración lo susceptible de partes no fabricadas en el país, pero que son necesarias para la terminación de algún (os)

producto (s), así también se elaboran "cuotas" de artículos que se fabrican en el país, pero que no son suficientes para cubrir el mercado interno, por lo que se permite la importación para complementar la demanda efectiva, ya que se mantienen actualizados los desgloses de fracciones arancelarias, el índice alfabético, los criterios de aplicación y el directorio de importadores; también se elaboran los programas en materia de descentralización de comercio exterior para dar mayor fluidez a todo trámite del comercio controlado.

El 29 de diciembre de 1976 unifican el trámite con la Secretaría de Comercio, la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos acordando el establecimiento del trámite único que permita la atención y resolución a las solicitudes de productos que requieran autorización previa de esta (s) entidad (es) federativas con el objeto de realizar estos trámites en un solo lugar, aunándose las cajas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, para cubrir los derechos de trámite, aportación e intercambio compensado.

Con estas medidas se logró la participación de varias dependencias en la formulación de los dictámenes internos coordinados, evitándose así demoras inútiles, duplicidad de actividades e incompatibilidad en la aplicación de criterios y políticas cubriendo los requisitos en un solo lugar.

### 3.6 ORGANISMO PROMOTOR EN EL COMERCIO EXTERIOR

El Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), organismo descentralizado fue creado el 31 de diciembre de 1970 para promover y coordinar el comercio exterior del país y fungir como asesor del Gobierno.

El IMCE organiza y promueve misiones comerciales, ferias y exposiciones, impulsa la oferta nacional de exportación, contribuye a la racionalización de nuestras compras al exterior, apoya al exportador y estudia los mercados por países y productos.

Califica y cuantifica la demanda extranjera para productos nacionales.

Proporciona asesoría técnica en diseño, empaque y en aspectos relacionados con la comercialización internacional.

El consejo de Administración del Instituto Mexicano de Comercio Exterior, está integrado por las Secretarías de Comercio, Relaciones exteriores, Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Recursos Hidráulicos, Comunicaciones y transportes, Marina y Patrimonio NACIONAL. Por los Directores Generales del Banco Nacional de México y por los Presidentes de la CONCAMIN, CONCANACO, CANACINTRA, ANIERM.

Las tareas del instituto se realizan a través de las áreas de:

- a) Promoción Nacional, que se encarga de promover en todo el país la oferta exportable.
- b) Promoción Internacional.- Impulsa los productos mexicanos en el exterior y capta su demanda.
- c) Servicios al Exportador.- Da a conocer al exportador los incentivos y apoyos disponibles.
- d) Organiza cursos y seminarios de comercio exterior.
- e) Elabora (sus) contratos de venta al exterior. Siendo su principal objetivo fomentar y desarrollar el comercio exterior de México en todos sus aspectos, fundamentalmente el de su tecnificación.

### 3.7 AL INSTANTE INFORMA EL IMCE DE COMPRADORES EXTRANJEROS

Un sistema de información acerca de medio millón de compras potenciales de productos mexicanos en el extranjero, ha sido puesto a disposición de los exportadores mexicanos por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE)

El sistema denominado Servicio de Consulta a Bancos de Información (SECOBI), permite el acceso en forma electrónica a más de 100 Bancos con datos del extranjero, útiles a las operaciones de compra y venta fuera del País.

En el Instituto Mexicano de Comercio Exterior funcionan dos terminales del SECOBI, que a su vez es un servicio del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

El sistema de información permite a los empresarios mexicanos identificar a las empresas extranjeras a una rama económica de su interés particular, así como obtener datos más significativos de cada una de las empresas extranjeras que pueden ser clientes potenciales de productos mexicanos de exportación.

Se elaboró un Directorio de Exportadores en mayo de 1979 que es distribuido con un tiraje de 10,000 ejemplares en el extranjero.

El IMCE se esfuerza por agilizar los trámites administrativos, dinamiza el proceso de comercialización, resuelve problemas y elimina obstáculos a las importaciones en cuantos rubros se requiera de ello.

Para determinar las ramas que recibirán apoyo prioritario, el IMCE realiza un exhaustivo estudio de los problemas internos y externos de cada una de las ramas de la producción nacional, utilizando criterios tradicionales.

Entre los principales elementos que tomó en cuenta para ese propósito, están el volumen de exportación real, contenido de valor agregado nacional, preponderancia del capital mexicano en la estructura financiera de las empresas, ventajas comparativas internacionales, demanda internacional, barreras en algunos mercados, etc.

### 3.8 TERMINOS

Diferentes organismos de distintas partes del mundo han ofrecido definiciones sobre comercio extranjero y como los tribunales de distintos países han interpretado dichas definiciones de manera diferente, es muy importante que los vendedores y compradores acuerden la aceptación uniforme de los procedimientos en el comercio observando las reglas fijadas por el Gobierno Federal.

Todos los términos referentes a cantidad, peso, volumen largo o superficie deben ser claramente definidos y convenidos.

En varias ocasiones se usan terminos inconclusos, puerto libre, costos, seguros, fletes (CIFHL) y otros, ninguno de ellos debe ser usado si no existe una interpretación definida del significado exacto.

No es conveniente usar abreviaturas en cotizaciones o en contratos, si las mismas pueden ser objeto de mala o nula interpretación.

**CAPITULO No.4**

**LA COMISION DE ARANCELES**

**FE-UNAM-1989**

#### 4.- LA CREACION DE LA COMISION DE ARANCELES COMO MEDIDA DE PROTECCION A LA INDUSTRIA

##### ANTECEDENTES:

Los principales instrumentos de la política comercial en México han sido los aranceles, el régimen de permiso previo a las importaciones y a las exportaciones, los subsidios, las devoluciones de impuestos de importación a los exportadores y el establecimiento de precios oficiales para productos de importación y exportación dentro de los aranceles; la importancia de cada uno de ellos, así como sus características, han ido cambiando a través del tiempo de conformidad con los objetivos de la política económica general y en particular de la política comercial. Sin embargo, el rasgo común de todos esos instrumentos, consisten en que fueron originalmente consideraciones de corto plazo, las que dieron lugar a su progresiva implantación.

En 1821 se promulgó el arancel de aduanas, este arancel se hizo a la luz de las teorías del liberalismo económico pregonizada por Adam Smith, que abrió ampliamente los puertos mexicanos al comercio internacional, surgiendo en el Atlántico un nuevo puerto, el de Alvarado Veracruz.

Como efecto de lo anterior desapareció la industria fabril, que aunque imperfecta ocupaba sumas considerables de artesanos, su desaparición se debió a la concurrencia del extranjero.

La utilización de los aranceles, el sistema de permiso previo y los precios oficiales con propósitos proteccionistas relativamente bien definidos y con vistas a fomentar una industrialización rápida parece iniciarse en 1947, la industrialización alcanzada en los años anteriores fue más bien el producto de condiciones externas poco usuales y subproducto de las consideraciones de balanza de pagos y de recaudación fiscal que normaron la política comercial en esa época.

Los cambios de los instrumentos de la política comercial en ese año fueron muy significativos. Por un lado, el sistema arancelario que hasta esa fecha se expresaba en términos de cuotas específicas, fue modificado para introducirle cuotas Advalorem y precios oficiales, de manera que el arancel nominal a partir de entonces quedó formado en términos de esos tres elementos. Por el otro, aunque el instrumento de permiso de importación había sido creado desde 1944, no fue sino hasta 1947 cuando se puso en efecto para restringir la entrada al país de bienes de consumo que se consideraban un lujo y estimular la fabricación interna de otros, aún cuando para ello tuvieran que importarse las materias primas y la maquinaria requerida para su fabricación.

De 1947 en adelante, ambos instrumentos ganan importancia como medios de protección industrial, pero sobre todo los segundos.

Los movimientos en los niveles arancelarios entre 1947 y 1965 reflejan fundamentalmente las vicisitudes en las relaciones de México con el exterior, en tanto que el uso cada vez más extenso e intenso en las licencias de importación refleja los progresos alcanzados en el proceso de industrialización en los últimos 20 años.

El arancel mexicano surge prácticamente en 1930, fecha en que se pone en vigor por primera vez la tarifa del impuesto General de Importación. Desde entonces ha sufrido muy diversas reformas para adaptarlo a las condiciones económicas del país. Estas reformas culminaron con la modificación hecha a fines de 1964 en que se adopta el sistema NAB (Nomenclatura Arancelaria de Bruselas) que permitió un desglose de casi 15 mil fracciones, que facilita la identificación más clara de los productos y la aplicación de márgenes proteccionistas más acordes a las condiciones de producción.

El arancel puede considerarse como único instrumento regulador de las importaciones que hubo en México hasta 1955, pues aún cuando el sistema de permiso previo se implantó en México en 1946, en forma muy limitada y más ampliamente en 1948, sólo afectó a un número reducido de productos y tuvo la finalidad específica de evitar importaciones que produjeran efectos desfavorables en la balanza de pagos.

A partir de 1956, fecha en que se dicta el reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de mercancías sujetas a restricciones, el control a las importaciones mediante el sistema de permiso previo empieza a tener preponderancia mayor y una finalidad más amplia de tal forma que el arancel como instrumento regulador de las importaciones pasa a un segundo término.

El arancel destinado a arreglar el comercio de una nación debe conciliar en lo posible, sus intereses mercantiles con los políticos.

La política de importaciones se maneja fundamentalmente, a través del arancel y el permiso de importación.

El arancel está orientado a buscar mayor competitividad en la oferta nacional, procurando un margen razonable de protección.

La protección arancelaria encarece el producto, pero aún así, preserva la acción de compra en el caso en el que el consumidor esté dispuesto acubrir el precio del mercado.

La comisión de Aranceles al Comercio Exterior creada por Decreto el 24 de marzo de 1977, es un órgano de consulta del Ejecutivo Federal y está integrada por las Secretarías de Comercio, Hacienda y Crédito Público, Patrimonio y Fomento Industrial, de Agricultura y Recursos Hidráulicos, da a conocer a través del diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se libera el permiso previo de Importación a Fracciones Arancelarias.

El objetivo de esta Comisión es la sustitución gradual y selectiva de los controles cuantitativos por los arancelarios, al mismo tiempo se utilizan coordinadamente ambos instrumentos, el arancel y el permiso previo, para contribuir al mejoramiento de la balanza comercial y coadyuvar al adecuado abastecimiento del mercado interno, ya que la experiencia de más de 20 años de control ha puesto de manifiesto la necesidad de optar por otras reglas o medidas, para que el otorgamiento de los permisos de importación atienda real y eficazmente las necesidades de intercambio de productos.

Para la determinación de esta importante medida, la Comisión escucha la opinión de los Sectores Comercial e Industrial.

El 1o. de enero de 1976 entró en vigor el Sistema de preferencias Arancelarias, por medio del cual los exportadores de productos, incluidos en el esquema, podrán acogerse a los beneficios que el mismo proporciona.

El exportador mexicano que desee obtener las preferencias arancelarias que E.U.A. concede a los productos incluidos en su esquema, deberá tramitar ante la SECOFI el Certificado de Origen forma "A" ya que éste es el único documento válido para obtener dicho tratamiento, con una copia de factura comercial que acredite la venta del producto.

El 25 de marzo de 1977 entró en funciones la Comisión de aranceles.

La política de revisión y racionalización del proteccionismo consiste en la sustitución gradual del permiso previo por el arancel, de las 7946 fracciones que contiene la Tarifa del Impuesto General de Importación aproximadamente.

Tomándose en consideración la producción nacional, abastecimiento de materias primas, diferenciales entre precios nacionales frente a los del exterior en insumos y productos terminados, cifra de importación, niveles de ocupación, consumo de energéticos, innovaciones tecnológicas, programas de exportación, fomento a la producción y estímulos fiscales.

La comisión de Aranceles y Controles al comercio exterior, lleva a cabo un estudio tendiente a difundir el nivel adecuado de protección arancelaria o de permiso de importación que requiere la industria nacional.

#### 4.1 NUEVA LEY DE VALORACION ADUANERA

Con el objeto de proteger el nivel de competencia de los productos mexicanos contra los productos extranjeros, se crearon precios oficiales para las mercancías de importación.

Desde entonces, se compara el valor asentado en la factura de compra, con el precio oficial y el exportador paga impuesto sobre el valor que resulte más alto.

Esto ha servido para reducir la evasión que pudiera provocarse presentando factores por una cantidad menor a las del costo real de los productos que se importan.

Una tarifa o arancel, es el impuesto que se cubre sobre un bien, cuando éste cruza alguna frontera. Surgió como una fuente de ingresos para los gobiernos en el pasado, evolucionando históricamente hasta convertirse en un instrumento muy efectivo de protección industrial.

El arancel de ninguna manera es el único medio restrictivo y tampoco el más dañino, una gran variedad de reglas, limitando la comercialización, conocidas como barreras no arancelarias,

existen para discriminar las importaciones provenientes de determinados países o como reglamentaciones diseñadas para evitar la introducción de determinados productos.

Internacionalmente se reconocen tres tipos de impuestos: Ad Valorem, Específicos y Mixtos.

El primero es el más aplicado en las transacciones comerciales entre países, es un porcentaje fijo sobre el valor del bien. El impuesto específico es una cantidad determinada por unidad adquirida en el exterior. El derecho mixto es una combinación de ambos.

El impuesto conocido como Ad Valorem es más equitativo en cuanto a la carga fiscal, es mayor cuando los precios van en aumento. Por otro lado, su nivel de protección crece para las industrias nacionales en épocas inflacionarias, ya que el monto del impuesto captado va en relación directa al incremento de los precios, es decir, proporcional al aumento del valor de compra de los productos; por el contrario, con el impuesto específico, la fracción fiscal es cada vez menor, al ser una suma de dinero fijo con relación al valor de los bienes. Se puede además, considerar este último como un impuesto regresivo, debido a que no señala diferencias en caso de cambios de valor.

Un derecho puede existir solamente como fuente de ingresos o como instrumento proteccionista como ya se ha señalado. Estos extremos se justifican de la siguiente manera:

a) Cuando el impuesto en determinado bien no motiva a productores a trasladar factores de la producción a la elaboración de este tipo de bienes sustitutos, es decir, generador de ingresos exclusivamente.

b) Los gravámenes definitivamente proteccionistas, son aquellos que son tan elevados que en casos extremos mantienen las importaciones fuera de las fronteras del país que los aplica.

En México el impuesto que se aplica es el Ad Valorem.

#### 4.2 LIBERALIZACION DEL COMERCIO EXTERIOR EN MEXICO

Para estimular la competencia, el gobierno está desmantelando paulatinamente el requisito de permiso previo a la importación. El propósito de sustituir los controles por el arancel, es el de racionalizar la protección, cuantificando su monto de acuerdo con las necesidades de cada producto permitiendo que se importen los productos que a pesar del arancel no sean competitivos.

La desgravación periódica del proteccionismo consiste en la sustitución del permiso previo por el arancel en forma gradual, hasta alcanzar el nivel que se considere necesario para el desarrollo de las ramas de la producción. El arancel es un instrumento dinámico y, por lo tanto, debe ajustarse a las cambiantes situaciones de la economía nacional e internacional, el manejo coordinado del permiso previo y el arancel son la conjugación de estos dos mecanismos que ayuda a atenuar el proceso inflacionario interno.

La revisión del proteccionismo está orientada a favorecer e impulsar aquellas áreas económicas estratégicas para el desarrollo del país.

La sustitución del permiso previo de importación por el arancel, imprime un carácter más racional y selectivo al proceso de revisión del proteccionismo.

Para 1984 el 76.6% de las fracciones de la tarifa del impuesto general de importación están liberadas del requisito de permiso previo, y para el 30 de octubre de 1987, solo requieren permiso 336 fracciones de las 7946 fracciones que contiene la TIGI.

Para estimular la competencia, el gobierno está desmantelando paulatinamente un sistema de permiso de importación y establecido pláticas con el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, la organización Internacional que regula el comercio mundial, el ingreso al GATT haría necesaria una disminución gradual y una eliminación eventual de muchos aranceles.

Existen dos posiciones en relación con la política comercial. Por un lado la política de LIBERALIZACIÓN, los defensores de esta afirman que la protección ha generado una industrialización distorsionada, consideran paradójico que siendo supuestamente los precios relativos los principales determinantes de las importaciones se haya dejado de lado las políticas de devaluación, y así mismo, que, habiéndose en principio concluido el proceso de sustitución de importaciones, se continúen innecesariamente una política proteccionista. Esta, se afirma, ha creado mercados cautivos para las empresas nacionales que permiten la ineficiencia en estas últimas, de aquí que el déficit en Balanza de Pagos no pueda ser contrarrestado por exportaciones.

Por otro lado la política PROTECCIONISTA, ha sido sólo un acompañamiento necesario de un proceso de sustitución de importaciones, que culmina en una estructura rígida de importaciones en el mediano plazo, que la política de liberalización no puede eliminar, excepto a través de un proceso de desindustrialización. Ante el problema de Balanza de Pagos, se propone una solución estructural a un problema del mismo género: la profundización del proceso de sustitución de importaciones y el cambio en la estructura interna de producción y consumo. Finalmente se concibe la relación entre el aumento de las exportaciones y la producción nacional como complementarias y no conflictivas en cuanto a eficiencia se refiere.

### EL EFECTO LIBERALIZACION

Si se considera que los incrementos de las importaciones controladas se deben a causas distintas a la liberalización, entonces tasas similares de crecimiento de las importaciones liberadas y controladas para el mismo tipo de producto, indicaran la ausencia de un efecto liberalización en el incremento de las importaciones liberadas. Sin embargo considere ramos que tal efecto existe cuando, para el mismo tipo de producto las tasas de crecimiento de las importaciones liberadas son mayores a la de las controladas.

### MERCANCIAS LIBERADAS

Son aquellas fracciones que antes o durante el período de análisis fueron exentas del permiso previo de importación.

Para cuestión de análisis, el incremento de las importaciones lo descomponemos en tres efectos:

EL DE DEMANDA AGREGADA

EL ESTRUCTURAL

EL DE PENETRACION

El primero representa incremento de importaciones asociado al crecimiento de la demanda agregada interna con coeficientes de importación y estructura de la producción constante; el segundo es el incremento asociado al cambio en la estructura de la demanda con coeficientes de importación y demanda agregada constantes; y el tercero, es el incremento asociado con el cambio en los coeficientes de importación, dados el nivel y estructura de la demanda interna.

En el cuadro número uno, por ejemplo, podemos apreciar que el efecto mas fuerte de los tres es el de penetración (46.2% del total de incrementos de importaciones), siguiéndole el de demanda agregada (32.8%) y el estructural (21.0%), y en todas las industrias el efecto de penetración es positivo.

El efecto de liberalización alcanza 14% del incremento total de importaciones, lo cual representa 30.3% de la penetración de importaciones. Algunas industrias como la alimentaria y la de metales básicos, registran un acelerado ritmo de penetración de importaciones junto con un bajo efecto de liberalización. Esto es debido a que el ritmo de crecimiento de algunas importaciones controladas en estas industrias (azúcar en el primer caso y el acero en el segundo) es acelerado lo cual va asociado seguramente a limitaciones internas de capacidad productiva o a otros factores.

CUADRO 1

DESCOMPOSICION DEL INCREMENTO TOTAL DE IMPORTACIONES EN EFECTO: DE DEMANDA, ESTRUCTURALES Y DE PENETRACION Y PORCENTAJE DEL EFECTO DE LIBERALIZACION DENTRO DEL EFECTO PENETRACION.

	(1) $\Delta M^s_{77/80}$ PRECIOS DE 75	$\Delta M_{EL}$ PRECIOS DE 75	(2) EFECTO DE DEMAN DA AGREGADA $M_{77}(D^*_{80}-D_{77})$	(2), (1)	(3) EFECTO ES TRUCTURAL $m_{77}(D_{80}-D^*_{80})$	(3), (1)	(4) EFECTO PE NETRACION (1)-(2)-(3)	(4), (1)	$\frac{\Delta M_{EL}}{\Delta M T}$
1) ALIMENTOS, BEBIDAS Y TABACO	4 145	355	863	20.8	-253	-6.1	3 535	85.3	8.6
2) TEXTIL, VESTIDO Y CALZADO	729	90	450	61.7	-344	-47.2	623	85.5	12.3
3) MADERA Y PAPEL	3 273	87	1 174	35.9	-301	- 9.2	2 400	73.3	2.6
4) QUIMICAS	5 302	530	1 974	37.2	-170	- 3.2	3 498	65.9	9.9
5) CEMENTO Y VIDRIO	918	274	139	15.2	15	1.6	764	83.2	29.8
6) METALICAS BASICAS	11 642	881	2 218	19.1	870	7.5	8 554	73.5	7.6
7) MAQUINARIA	22 920	4 504	8 801	38.4	8 400	36.6	5 719	25.0	19.6
8) AUTOMOTRIZ	7 532	645	2 916	38.7	3 618	48.0	998	13.2	8.6
TOTAL	56 461	7 366	18 535	32.0	11 835	21.0	226 091	46.2	14.0

CUADRO 1

DESCOMPOSICION DEL INCREMENTO TOTAL DE IMPORTACIONES EN EFECTO: DE DEMANDA, ESTRUCTURALES Y DE PENETRACION Y PORCENTAJE DEL EFECTO DE LIBERALIZACION DENTRO DEL EFECTO PENETRACION.

	(1) $\Delta M_{75}^{77/80}$ PRECIOS DE 75	$\Delta M_{EL}^{75}$ PRECIOS DE 75	(2) EFECTO DE DEMAN DA AGREGADA $M_{77}^{(D_{80}^* - D_{77}^*)}$	(2), (1)	(3) EFECTO ES TRUCTURAL $m_{77}^{(D_{80}^* - D_{80}^*)}$	(3)/ (1)	(4) EFECTO PE NETRACION $(1)-(2)-(3)$	(4)/ (1)	$\frac{\Delta M_{EL}}{\Delta M T}$
1) ALIMENTOS, BEBIDAS Y TABACO	4 145	355	863	20.8	-253	-6.1	3 535	85.3	8.6
2) TEXTIL, VESTIDO Y CALZADO	729	90	450	61.7	-344	-47.2	623	85.5	12.3
3) MADERA Y PAPEL	3 273	87	1 174	35.9	-301	- 9.2	2 400	73.3	2.6
4) QUIMICAS	5 302	530	1 974	37.2	-170	- 3.2	3 498	65.9	9.9
5) CEMENTO Y VIDRIO	918	274	139	15.2	15	1.6	764	83.2	29.8
6) METALICAS BASICAS	11 642	881	2 218	19.1	870	7.5	8 554	73.5	7.6
7) MAQUINARIA	22 920	4 504	8 801	38.4	8 400	36.6	5 719	25.0	19.6
8) AUTOMOTRIZ	7 532	645	2 916	38.7	3 618	48.0	998	13.2	8.6
TOTAL	56 461	7 366	18 535	32.0	11 835	21.0	226 091	46.2	14.0

De las 25 industrias que se consideraron en este estudio, 11 concentran 90% de las importaciones totales (ver cuadro Número 2) y son responsables del 90% del incremento total de importaciones manufactureras entre 1977 y 1980

Siete (7) de estas industrias, aumentan la participación de las importaciones liberadas en relación con la participación de las controladas dentro del total; (industria del hule, productos metálicos, maquinaria y aparatos eléctricos, maquinaria no eléctrica, equipo de transporte, automotriz, industria de productos diversos).

Sucede lo contrario para dos de las industrias (alimentaria e industria básica de hierro y acero): la participación de las importaciones liberadas disminuye con respecto a las controladas.

La liberalización parece haber afectado relativamente mas a los bienes de consumo duradero y a los de capital que los bienes de consumo no duradero y los intermedios. Así, mientras 57% del incremento de las importaciones totales corresponden a los dos primeros tipos de bienes, ellos son responsables del 72% del incremento de las importaciones causadas por la liberalización. En contraste los otros dos tipos de bienes originaron 42% del incremento total de las importaciones, pero sólo el 28% del efecto de liberalización.

## C U A D R O 2

Participación de importaciones liberadas y controladas en el total por industrias y tasas de crecimiento promedio anual de las importaciones

INDUSTRIAS	IMPORTACIONES LIBERADAS IMPORTACIONES TOTALES (PORCENTAJE)		IMPORTACIONES CONTROLADAS IMPORTACIONES TOTALES (PORCENTAJE)		TASAS DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL 1977/1980 (PORCENTAJE)	
	1977	1980	1977	1980	IMPORTACIONES	
					LIBERADAS	CONTROLADAS
ALIMENTARIA	5	4	84	88	49	85
PAPEL	31	29	68	66	37	48
HULE Y PRODUC.DE HULE	28	33	71	66	55	44
QUIMICA	45	47	45	48	37	37
METALES BASICOS (HIERRO Y ACERO)	60	44	23	41	64	127
PRODUCTOS METALICOS	51	51	46	42	54	41
MAQUINARIA NO ELECTRICA	51	44	55	51	56	47
MAQUINARIA Y APARATOS ELECT.	30	40	66	55	45	25
EQUIPO DE TRANSPORTE	49	69	51	31	51	30
AUTOMOTRIZ	5	9	93	86	79	74
INDUSTRIA DE PRODUCTOS DIVERSOS	68	73	25	20	49	35

BIENES MANUFACTUREROS. 14% del total del incremento de las importaciones de este tipo de bien, entre 1977 y 1980, fue causado por la liberalización.

Las industrias más afectadas por la liberalización, de las 11 principales destacan: equipo de transporte (64% del incremento en las importaciones se debió a la liberalización; maquinaria y aparatos eléctricos (24.8%); productos metálicos (23.3%); industrias diersas (23%) y maquinaria no eléctrica(15.5%)

BIENES DE CONSUMO DURADERO. Sólo 14% del incremento total de importaciones (considerando las 25 industrias) de estos bienes se produjo por la liberalización, si eliminamos la industria automotriz (que sesga mucho este porcentaje PORQUE la mayoría está controlada) se llega a la conclusión que 31% del incremento de importaciones (de estos) se origina en la liberalización.

BIENES DE CONSUMO NO DURADERO. Si se considera el conjunto de industrias, 11% del incremento de importaciones se originó en la política de liberalización. Este porcentaje se sesga mucho por la industria alimentaria, cuyo incremento en las importaciones controladas ha sido muy pronunciado.

BIENES DE CAPITAL. A nivel agregado el total de incremento de importaciones de estos bienes, de las 25 industrias analizadas, 19% del mismo es atribuible a la liberalización. Entre las 11 industrias más importantes se encuentra en primer lugar la industria de equipo de transporte en donde el efecto liberalización, es importante: 66.5% (embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles).

BIENES INTERMEDIOS. estas importaciones son las menos afectadas por la liberalización. Para las 25 industrias consideradas, 8% del incremento de las importaciones se debe a la liberalización. Y de las 11 solo vale la pena mencionar la química con 11.65% por liberalización.

### CONCLUSIONES

Al descomponer el incremento de las importaciones en tres efectos, aparece el de penetración (46.2%) como el más importante, seguido del de demanda (32.0%) y del estructural (21.0%) Los resultados anteriores indican por un lado, que la política de liberalización de importaciones ha estimulado patrones de consumo que se traducen en gasto de divisas en bienes relativamente suntuarios (bienes de consumo durable) y, además, la competencia de dichos artículos en detrimento de la producción nacional en aquellos casos en que la sustitución de importaciones ha sido efectiva. Por otro lado, en lo que se refiere a los bienes de capital, la liberalización de importaciones podría frenar el proceso de sustitución de importaciones, justamente en el ámbito en que más necesitaba desarrollarse.

Entre los principales factores que explican el cambio en el comportamiento de las importaciones de bienes manufacturados; se encuentran los siguientes; el auge económico, el significativo aumento de las divisas por concepto de petróleo, la desaceleración del proceso de sustitución de importaciones y la liberalización de importaciones, entre otros.

La importancia manufacturera, se incrementó más del doble en 3 años (pasó de cerca de 3% en 1978 a cerca de 4% en 1979 y a más de 6% en 1980).

Las importaciones manufactureras cubren el 77.8% del incremento de las importaciones entre 1977 y 1980. En términos generales podemos decir que son tres las industrias responsables de más de la mitad (59%) del incremento de las importaciones; la industria de maquinaria no eléctrica (31%); seguida de la industria de metales básicos (15%) y la de transporte, incluyendo la automotriz (13%). productos metálicos (4%), papel (3%), minerales no metálicos, incluyendo vidrio (1%) podemos ubicar el 93% del total del incremento de las importaciones en el periodo.

#### 4.3 ANTECEDENTES MUNDIALES DEL GATT

El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en ingles se negoció el 30 de octubre de 1947 y entró en vigor el 1o. de enero de 1948.

Este Acuerdo se comenzó a negociar impulsado por los intereses de los Estados Unidos que buscaban liberalizar el comercio internacional. Esto como consecuencia de las restricciones comerciales que se suscitaron después de de la segunda guerra mundial, ya que, los países europeos buscaban su desarrollo interno impidiendo el comercio internacional.

Los Estados Unidos buscaban mercado para los productos de su economía que no había sido tan dañada durante la segunda guerra.

Este Acuerdo es el único instrumento jurídico para lograr la regulación del comercio internacional, y también para lograr la cooperación comercial de los países signatarios de aquel. Es decir, que el GATT es un acuerdo intergubernamental de comercio que consigna derechos y obligaciones recíprocos en función de sus objetivos y principios.

LOS OBJETIVOS DEL GATT, EN ESENCIA, SON:

- a) Que las relaciones comerciales y económicas deben tender al logro de niveles de vida mas altos.
- b) La consecución del pleno empleo y de un nivel elevado del ingreso real y de la demanda efectiva.
- c) La utilización completa de los recursos mundiales. y
- d) El acrecentamiento de la producción y de los intercambios de producción, con la intención de obtener ventajas absolutas o relativas.

ESTOS OBJETOS SE BASAN EN LOS SIGUIENTES PRINCIPIOS:

- a) La reciprocidad y las ventajas mutuas.
- b) La reducción sustancial de los aranceles aduaneros y de las de mas barreras arancelarias y comerciales.
- c) La eliminación del trato discriminado en materia de comercio internacional.

Los objetivos y principios anteriores son la esencia del Acuerdo, sin embargo, dentro de este mismo, existen alternativas para ello, es decir, la protección y la discriminación, así como, las barreras comerciales son contempladas en el acuerdo y pueden ser empleadas en teoría, cuando se atente contra la actividad económica económica nacional; sin embargo existen influencias políticas y económicas lo cual atenta en contra del Acuerdo General.

El GATT ha funcionado sólo en parte, ya que es un instrumento imperfecto e incompleto, dado que no ha contribuido con algo sustancial en materia de comercio internacional, desde su aparición después de la segunda guerra mundial.

Así nos podremos dar cuenta de que el GATT ha funcionado a favor de los países desarrollados y ahoga mas a los países en vías de desarrollo. Lo cual daña seriamente la balanza de pagos y la balanza comercial de los países subdesarrollados que ingresan al GATT.

Con todo y objetivos que tienden a la reciprocidad de ventajas, el GATT emplea "CLAUSULAS" que contradicen este principio. Este Acuerdo funciona protegiendo el mercado de los países industrializados, ante posibles importaciones de los países en vía de desarrollo, que por tener mano de obra barata, puedan producir con costos bajos y exportar competitivamente su producto (también con la ayuda del subsidio), suponiendo un cierto nivel de productividad.

El funcionamiento del GATT está supeditado a las políticas en cuestión de comercio exterior de los Estados Unidos.

El GATT tiene un funcionamiento aparentemente ventajoso para los países signatarios de este acuerdo, no obstante, resulta interesante conocer la naturaleza de sus bases jurídicas sustentadas en 35 artículos, los cuales han variado en importancia y se han aplicado de manera flexible, sujetas a excepciones.

Ahora bien, las normas fundamentales del acuerdo general son cinco:

- 1) La no discriminación o trato igualitario, es decir, ningún país puede conceder ventajas comerciales especiales a otro; todos deben beneficiarse por igual de cualquier reducción de los obstáculos al comercio; no obstante, como ya mencionamos, el Acuerdo incluye excepciones a esta norma. La norma de no discriminación tuvo sus excepciones; Estados Unidos empleo esta norma de discriminación con el objetivo de fortalecer a las economías europeas y asiáticas y detener el avance del comunismo.
- 2) La reciprocidad, es decir, las concesiones de un país deben de compensarse con las concesiones de otro.
- 3) La liberalización del comercio.
- 4) El rechazo de prácticas desleales al comercio, es decir, evitar los dumping y los subsidios a la exportación. Y
- 5) Trato diferenciado para los países en desarrollo.

Las normas que se suponen que rigen al GATT no están exentas de problemas, surgidos de su mismo funcionamiento, por falta de coordinación y, en otros casos, por su falta de credibilidad internacional.

Así pues, los principales problemas que afronta el acuerdo general se refieren básicamente a la falta de coordinación y al exceso de flexibilidad en sus normas jurídicas, así como, a las políticas de comercio exterior de los Estados Unidos.

Los principales problemas por los que a atravesado el GATT, son en general por falta de aceptación de sus políticas por parte de los países industrializados y, en consecuencia, por el incumplimiento, limitado, de los países subdesarrollados.

Las limitantes de GATT son los acuerdos generados bilateralmente entre los países, al margen de las políticas del GATT.

Otra limitante del GATT resulta de la escasa participación de los países subdesarrollados y a la centralización en la exportación de un bien específico.

La imposibilidad de dar solución a los problemas generados son reflejo del bajo poder negociador entre los bandos en conflicto, por consiguiente, el acuerdo se ve debilitado en su estructura.

La falta de coordinación y negociación con instituciones mundiales fuera del GATT, por ejemplo, un caso es el de la comunidad económica europea (C.E.E.)

La comunidad económica europea pide a veces la discriminación en el comercio, este aspecto atenta contra el punto principal del GATT de no discriminación. La C.E.E. permite la discriminación mediante barreras comerciales, de los países que no son parte de esos acuerdos.

Los Estados Unidos influyen también las políticas del GATT. Lo cual acarrea un debilitamiento del Acuerdo General. No obstante las diversas problemáticas surgidas de los aspectos económicos y políticas mundiales, en cada ronda efectuada del GATT, éstas han tratado de dar una mejor solución al problema.

Pero existen, en cada caso, oposición a los códigos por parte de los países industrializados, y los acuerdos han sido violados una y otra vez.

Las rondas efectuadas a partir de la aparición del GATT son:  
a) Ginebra, Suiza 1947-1948; b) Annecy, Francia 1949;  
c) Torquay Inglaterra 1950-1951; d) Ginebra 1956; e) Ginebra 1960-1962 (ronda Dillon); Ginebra 1963-1967 (ronda Kennedy); Ginebra 1973-1979 (Ronda Tokio) y Ginebra, Suiza 1980-1988 (Ronda Uruguay).

Los principales puntos tratados en las dos últimas rondas han sido la participación de los países no miembros del GATT, esto debido principalmente a la crisis de los países industrializados que buscan una salida, penetrando en las economías subdesarrolladas de una manera legítima. Es a partir de este período en que México inicia un proceso de adhesión al GATT y posteriormente desecho por los aspectos políticos y económicos, que discutiremos más adelante (esto es por lo que se refiere a la ronda de Tokio).

En la ronda de Uruguay los principales puntos son los de evitar el proteccionismo al sector agrícola, la negociación de la comercialización del sector servicios; evitar las importaciones subsidiadas y dar mayor importancia al artículo 19 del GATT.

Dentro de estos aspectos México se va adaptando a sus necesidades económicas tanto coyunturales como estructurales.

#### 4.3.1 INTRODUCCION AL CASO DE MEXICO

En este estudio, lo que se pretende destacar son las políticas sociales, económicas y políticas en que se circunscribe la economía internacional y nacional, durante las dos últimas rondas de el GATT.

Lo anterior, es porque, durante este período 1979-1988 México se ve forzado a desplegar su economía y pasar de un crecimiento "hacia adentro", que dió origen a la crisis actual; a un crecimiento "hacia afuera" y lograr un crecimiento a través del comercio internacional; donde pueda lograr un crecimiento de la industria manufacturera nacional.

El aspecto de la petrolización de la economía mexicana se puede considerar como un aspecto de la no adhesión al GATT, en la administración de José López Portillo.

Plantearse la adhesión al GATT requiere que se replanteen cambios en la estructura económica. Durante la administración de Miguel de la Madrid (1983-1988) se da un cambio, se intentan cambios estructurales y reconvertir a la industria nacional, lo cual va acorde a los cambios que se suscitan en el contexto internacional.

Es a partir de 1983 cuando se dá un cambio en la cuestión de comercio internacional y de la economía en general, debido a la crisis internacional, así como a la caída de los precios del petróleo.

El patrón de acumulación seguido por México agudizaron los problemas coyunturales y estructurales: baja productividad, concentración de los ingresos, escasa productividad, endeudamiento y un elevado déficit público y por consiguiente una acelerada inflación. Lo cual repercutía directamente en las clases mayoritarias de menor ingreso.

Es por ello que 1983, significa un parteaguas en el patrón de acumulación. Se deja de lado el proteccionismo industrial, el desarrollo en base a la producción y exportación de los hidrocarburos, se intentó disminuir el déficit gubernamental y financiar los proyectos nacionales con inversiones nacionales y extranjeras directas.

El plan nacional de desarrollo y sus programas alternos procuran dar soluciones a los problemas estructurales, sin embargo, han sido costosos para la sociedad mayoritaria de México.

El Plan nacional de desarrollo pretende la reordenación económica y los cambios estructurales, es decir, controlar los factores microeconómicos para que no incidan de manera negativa en el aspecto macroeconómico.

En comparación con las políticas seguidas durante el período de José López Portillo y las seguidas por Miguel de La Madrid son totalmente opuestas, lo cual abre nuevos caminos a seguir en materia de política económica.

La economía nacional durante el período de 1976-1982 (la administración de López Portillo) se encuentra, digamos, en auge en gran medida gracias a la petrolización de la economía nacional, que permitía el financiamiento nacional, y vía ingresos de divisas por exportación del petróleo vía, también, deuda externa.

Los ingresos por exportación del crudo daba alternativas de financiamiento, lo cual apoyaba la política de López Portillo, es decir, el crecimiento "hacia adentro", con lo cual se daba prioridad a una industria nacional incipiente.

El exceso de proteccionismo de la industria nacional dió por resultado industrias atrasadas con un alto nivel de capacidad ociosa, ocasionado principalmente por la protección de los mercados

internas. Este aspecto, es uno por los cuales México no ingresó al GATT, en primer lugar, porque no era necesario un intercambio comercial internacional, claro está para la burguesía nacional y por que no también para las empresas transnacionales que se colocaban en el mercado, ya que para ellos no era necesario recurrir a una mayor y mejor tecnología, debido, principalmente, a la falta de concurrencia de productos en el mercado. Lo que a su vez ocasionaba que hubiera precios oligopólicos en el mercado.

Durante el periodo de López Portillo se dió prioridad a la industria petrolera, dejando en el olvido a la industria manufacturera y al sector agropecuario.

Empecemos por analizar al sector agropecuario, la producción agrícola cayó en un bache, y este sector participó activamente en el endeudamiento externo de México.

Lo anterior principalmente, por la insuficiencia para cubrir las demandas internas, por la escasa producción, lo que originó un proceso de importación de granos básicos a precios internacionales muy elevados, lo que condujo a una fuerte salida de divisas. el sector que en la década de los sesentas había contribuido a el auge comercial, ahora producía serios desequilibrios en la economía, es decir generaba una fuerte crisis.

Los elevados costos de la importación y los elevados costos internos de producción, debido a la dependencia tecnológica y a la baja productividad, dieron por resultado, una aberración, para evitar el incremento en los salarios, dado que el costo de los alimentos impacta directamente al índice general de precios y afecta de manera sustancial el costo de la mano de obra; se otorgarán subsidios al consumo y a la producción con lo que el salario no tendría movimientos sustanciales.

Los subsidios al consumo y a la importación, vía mantenimiento de la paridad del peso sobre las demás monedas extranjeras, se transformaron en instrumentos de compensación en un instrumento que determinaba la política económica de producción y consumo en el mercado nacional sobre-protégido.

El subsidio afectó gravemente a la producción agrícola en lo que concierne a la balanza de pagos, como consecuencia de exportar productos de este sector a precios subsidiados para competir con otros productos internacionales.

En el GATT uno de los postulados principales señala la prohibición de la exportación de bienes subsidiados, para evitar prácticas desleales.

Por lo que respecta a este sector, al industrial y al de servicios; los subsidios y la improductividad impidieron la aceptación de México en el Acuerdo General.

Durante este período el subsidio y el estancamiento de la paridad cambiaría frente al dólar, fueron los determinantes económicos de la política comercial exterior.

En el sector industrial se dió el mismo caso, se frenó la producción para la exportación y se dió una producción para cubrir la demanda del mercado nacional con costos elevados y con grandes deficiencias.

Al ser la producción para la satisfacción de la demanda interna y con un mercado cautivo y protegido los precios resultaban muy elevados. Este patrón de acumulación "hacia adentro" llevó a contradicciones en la industria manufacturera, mientras por un lado, el sector que se consideró prioritario para la exportación creció, por el otro, el sector que cubría la demanda interna se contrajo.

La protección en materia aduanera que recibió la incipiente industria nacional, contra la competencia internacional se otorgaba a través de permisos previos de importación, sujetos a toda clase de restricciones. También los impuestos de importación resultaban un obstáculo para quienes deseaban importar, ya que aquellos resultaban muy elevados y contraproducentes para el importador, desalentando así las importaciones.

La sobreprotección a la industria nacional impidió que la adhesión al GATT se hiciera efectiva pese a las negociaciones de noviembre de 1979.

Ingresar al GATT durante este período hubiera implicado una alteración a la política del plan global de desarrollo, esta adhesión implicaba cambios estructurales, los cuales contradecían la política lopezportillista de desarrollo.

El patrón de acumulación de la administración Lopezportillista se basó principalmente en el sector monoexportador petrolero. Lo cual orilló a la economía mexicana a tener problemas en la balanza de cuenta corriente.

Las importaciones de bienes de consumo y de bienes suntuarios se tornaron en las principales adquisiciones de productos del exterior, las importaciones de capital y de bienes intermedios sólo sirvieron para sostener y mantener la planta industrial productiva ya existente.

La excesiva importación conjugada con la baja productividad de las empresas nacionales destinadas a la exportación dió por resultado un fuerte déficit en la balanza comercial.

El déficit en la balanza de cuenta corriente y por consiguiente en la balanza de pagos; generado principalmente por la

incapacidad de generar divisas por parte del sector exportador y por el exceso de importaciones; han desencadenado el problema del endeudamiento externo. Pese a mantener inalterable la paridad cambiaría del peso mexicano.

Sin embargo, las importaciones eran superiores en valor a las exportaciones, lo cual condujo a recurrir al financiamiento externo.

El control en el tipo de cambio no benefició a las exportaciones, por el contrario, alentó las importaciones y produjo serias consecuencias en la balanza de cuenta corriente y en la balanza de pagos.

El financiamiento nacional se basó en la exportación de los hidrocarburos, no obstante, el ingreso de dicha exportación no fue suficiente para cubrir las necesidades financieras de los sectores productivos. Lo que obligó a recurrir a un endeudamiento externo muy fuerte. Es por ello que la deuda y el comercio y los problemas relacionados con el desarrollo económico están estrechamente ligados.

Así en sus cartas el F.M.I. exige que se realice un esfuerzo para la producción de excedentes; pero como crecer si apenas se puede mantener la planta existente.

Pese al interés del F.M.I. de la entrada de México al GATT, este último no lo realizó, porque aún contaba con los ingresos de la venta del petróleo con lo que podía hacer frente al pago del servicio y de la deuda externa.

Esto fué en relación a los factores económicos, ahora bien, veamos porque México no aceptó entrar al GATT, en relación a los factores sociales.

La entrada al GATT en una economía con todos los sectores atrasados, significaba desempleo y caída de los salarios. El excesivo proteccionismo a la industria, la escasa productividad, la reducida demanda y la creciente inflación afectaron al empleo y al salario.

Y mas dañados se hubieran visto de entrar al Acuerdo General.

Por razones económicas, políticas y, en última instancia, sociales que contradecían por completo la política del plan global de desarrollo se optó por no corroborar la adhesión al GATT.

Así pues durante el "desarrollo compartido" se continuó la política de crecimiento "hacia adentro", y se desarrolló adjunto una crisis estructural.

Esta fue la situación económica durante la ronda de Tokio, en la cual las relaciones multilaterales y bilaterales eran muy estrechas.

Durante la administración de Miguel de la Madrid la situación venía a ser la de una economía en caos. A partir de 1983 los problemas coyunturales y estructurales de México eran mas que evidentes. Aunado también la crisis mundial ya el rápido cambio comercial internacional. Para dar solución a este problema esta administración propone como plan de trabajo el Plan Nacional de Desarrollo y sus planes anexos entre los cuales destacaremos el Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior (PRONAFICE).

"A diferencia de otros sexenios, la política comercial que se viene tratando de aplicar forma parte integral no sólo del ajuste coyuntural a la recesión mundial, la baja de los precios del petróleo, la explosión de las tasas de interés y las consiguientes dificultades para afrontar el servicio de la deuda externa; forma parte también de un ajuste a "cambio estructural" que pretende alterar la forma de inserción de la industria mexicana en la división internacional del trabajo".

La inserción de México al comercio mundial debe de estar sustentada en formas mas ventajosas.

El PRONAFICE plantea el cambio estructural y la reordenación económica interna en todos los sectores para estar adecuados a una apertura comercial.

La reordenación económica es el primer paso para recuperar la confianza internacional y nacional.

Manteniendo un tipo de cambio real, controlar la inflación, reducir el déficit gubernamental e incentivar la inversión nacional, incrementar el consumo y el ingreso

nacional, son algunas variables microeconómicas que combinadas deben afectar de manera positiva a las variables macroeconómicas y mantener un equilibrio estructural.

La política económica durante el período de 1983-1988 es incursionar en el comercio internacional y cambiar el patrón de acumulación; otorgando prioridad a el sector exportador, principalmente a la industria manufacturera.

El problema de la deuda externa también hace cambiar de políticas internas, que afectan directamente las políticas externas.

La renegociación de la deuda ya no puede hacerse con las mismas libertades que durante el período Lopezportillista, debido a la falta de apoyo financiero interno.

En lo que concierne a la política exterior, podemos mencionar que el Fondo Monetario Internacional sostiene en la carta de intención de 1985 que era necesario sustituir los permisos de importación por aranceles.

El F.M.I. y el GATT presionan al Gobierno Mexicano para ingresar al Acuerdo General, debido a la necesidad de abrir el mercado de los países en vías de desarrollo y para obtener a cambio los productos que los países producen a bajos costos.

Internamente el pago de la deuda implica incrementar las exportaciones no petroleras. Apoyando la integración industrial y la articulación sectorial. Es decir, tener una articulación entre el desarrollo industrial y el comercio exterior para recuperar el control de la balanza de pagos.

El F.M.I. como organismo controlado por los países desarrollados impone sus políticas en los países subdesarrollados,

lo cual afecta directamente estas economías. Restringiendo o procurando abrir estos sistemas al capitalismo moderno, para seguir realizando la capitalización.

Rapidamente haremos un recuento de este capítulo. La política exterior de México se debe a las nuevas necesidades de incursionar con un nuevo patrón de acumulación en el contexto internacional.

La política comercial plantea la reestructuración económica y una reconversión industrial que sustentarán el desarrollo, y que éste no dependiera de factores económicos externos.

La reconversión industrial mexicana está aplicada a una forma de producción nueva; tanto en lo sectorial como en lo regional. La diversificación sectorial en lo destinado al comercio exterior, debe efectuarse en la industria manufacturera donde se puedan obtener ventajas relativas del intercambio comercial.

La diversificación sectorial debe de ir acompañada de una reubicación regional. Para ello en el plan nacional de desarrollo se proponen varias metas y estrategias en cuanto al desarrollo de ciertas zonas de trascendencia para el comercio exterior.

La cuenca del pacífico "se proyecta para desempeñar un papel fundamental en el reordenamiento económico y político internacional del próximo siglo".

Para ello se da prioridad al mejoramiento de puerto como el de Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Manzanillo para adecuarlos y consolidarlos en sus funciones comerciales y de servicios.

Asimismo, en esta región se dará mayor importancia a la infraestructura industrial y agrícola.

La estrategia comercial y de redistribución de la economía persigue fortalecer la descentralización industrial y transformar la planta industrial, principalmente la destinada a la exportación.

El incremento de las exportaciones no petroleras y la importación de insumos eficientes para la exportación son parte de la misma problemática. Debe darse prioridad a las importaciones que hagan crecer a la industria y no sólo la mantenga funcionando.

No olvidar el desarrollo de la pequeña y mediana industria.

Descrito el panorama instrumentado durante este período (1983-1988) para lograr insertar a la economía mexicana en el marco internacional de comercio.

Ahora bien, México es aceptado en el Acuerdo General al tener una economía con comercio más libre y sin proteccionismo, o por lo menos con una sensible baja de estos: por ejemplo la reducción de subsidios, la sustitución de permisos previos de importación, un tipo de cambio acorde con la realidad económica y no sobrevaluado.

Sin embargo la incorporación al Acuerdo General no implica la solución plena a los problemas, por el contrario, significa poner mayor énfasis en los obstáculos estructurales de México.

El ingreso al GATT, teniendo en cuenta las deficiencias de esta institución, significa para México un reto, que sólo con políticas adecuadas se podrá salvar. Este reto es el de perder la autonomía, poca por cierto, de la pequeña y mediana industria.

No podemos negar que la entrada de México al GATT representa un esfuerzo que se supera con acciones tendientes a un verdadero desarrollo económico, poco más o menos dependiente.

La dificultad de lograr lo anterior se debe a la gran división internacional del trabajo y a las prácticas desleales de comercio, aún dentro del propio GATT.

Las limitaciones del GATT son de carácter estructural; y ponen en peligro a las economías subdesarrolladas dado que los principios fundamentales de este tipo no son compatibles con las políticas de los países en vías de desarrollo.

Analicemos cual es la posición de México ante los códigos de conducta surgidos durante la ronda de Tokio.

- 1) Código sobre normas de valoración en aduana.  
El objetivo de este Código es el de establecer el sistema equitativo, uniforme y neutral para valorar las mercancías de aduana, es decir, adoptar el sistema armonizado.
- 2) Código de subvenciones y derechos compensatorios.  
Este Código establece que los subsidios deben determinarse tomando en cuenta la situación económica interna de los signatarios, y que los subsidios no afecten los intereses de ningún otro país. Sin embargo, también describe que no se puede impedir que los países desarrollados adopten medidas para la asistencia de su sector exportador.
- 3) Código Antidumping  
Este Código establece la interpelación del artículo VI que establece que un derecho o impuesto compensatorio no podrá exceder del monto de la prima o subvención concedida directa o indirectamente a la fabricación.

- 4) Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio  
Este Código reconoce que no se podrá impedir que los países adopten medidas para asegurar su industria o su sociedad, aunque se supone que estas medidas no deben ser empleadas como un medio de discriminación.
- 5) Acuerdo sobre procedimientos para el trámite de licencias de importación.  
Este Acuerdo consiste en simplificar los procedimientos y prácticas administrativas que se siguen en el comercio internacional.
- 6) Acuerdo sobre compras del sector público.  
Este acuerdo destaca que no se pueden adoptar medidas a los productos o proveedores extranjeros, de forma que proteja a los productores nacionales.

Estos códigos imponen medidas a los países subdesarrollados y amplían las medidas flexibles para los países desarrollados.

Por ello México, en las negociaciones bilaterales debe de poner también limitantes a la importación a través de medidas proteccionistas al alcance. Todo tipo de acuerdos fuera del GATT pone de manifiesto el poder negociador en comercio internacional de este organismo.

Las negociaciones bilaterales deben ser más provechosas que las multilaterales. Por ello el ingreso de México al GATT tiene sus pros y sus contras.

Es un riesgo que se corre y que debe aceptarse. Sólo de manera forzada la industria nacional podrá crecer. O se pone a un nivel competitivo o desaparece.

Con el ingreso al GATT se prepara el campo a los sectores exportadores para adherirse al nuevo comercio internacional del siglo XXI.

COMO CONCLUSION PODEMOS DECIR QUE:

La política seguida en el período de De La Madrid es un buen comienzo a un verdadero cambio estructural. Sin embargo, queda mucho por hacer en materia industrial, agrícola y en cuestión de aduanas.

Ya se dió el primer paso para abrir nuestra economía a una "apertura comercial", no obstante, aún se crean obstáculos en la producción sectorial.

México debe combinar adecuadamente el sector industrial con el sector agrícola para recuperar el equilibrio estructural.

En materia industrial se están negociando la reconversión, pero en el sector agropecuario, en el cual México cuenta con los recursos naturales para desarrollar con ventajas este sector; no se han podido hacer verdaderas "Reformas Agrarias", que sean sustantivas y acordes con las necesidades económicas y sociales del país.

La distribución de las tierras y la adopción de técnicas y tecnologías que acrecienten la productividad son lo más indispensable, aunque no lo único, que se necesita para poner al nivel el sector agropecuario.

El GATT otorga concesiones que deben aprovecharse correctamente y las políticas proteccionistas del GATT también deben de aprovecharse a nuestro favor para de alguna manera proteger el desarrollo de la industrialización nacional

Esta protección es básicamente necesaria en las industrias de capital.

Por lo que respecta a la mediana y pequeña industria tradicional es necesario fortalecerlas aún más para que en un momento dado no resientan las dificultades de la economía.

La reubicación geográfica de la mediana y pequeña industria también se hace necesario si se está reubicando a las industrias de capital.

El poco efecto recesivo que tendrán las medianas y pequeñas industrias hace pensar en desarrollarlas, sin embargo a nivel macroeconómico no es el camino a seguir.

#### 4.4 SISTEMA ARMONIZADO DE DESIGNACION Y CODIFICACION DE MERCANCIAS

El análisis a grandes rasgos de este sistema tiene el propósito de dar a conocer las características técnicas y operativas del Sistema Armonizado que se aplica a las tarifas de los Impuestos Generales de Exportación e Importación con vigencia a partir del mes de julio de 1988.

##### 4.4.1 EL ORIGEN DE LA NOMENCLATURA INTERNACIONAL DE MERCANCIAS.

Desde tiempos remotos, ha existido interés en clasificar las mercancías, este interés surgió del deseo de las autoridades de aplicar impuestos o peajes sobre las mercancías que circulaban dentro de sus territorios o a través de las líneas fronterizas. Más tarde, con el desarrollo de las sociedades industrializadas, cobró gran importancia el saber la magnitud de tal comercio aún cuando no se aplicaran impuestos o peajes.

Los primeros "sistemas de clasificación de mercancías", fueron, por supuesto, de naturaleza muy simple, consistiendo como se hicieron en muchos casos, en nada más que una lista alfabética de mercancías a las cuales se aplicaban ciertos impuestos o peajes (tasa de derechos), o bien eran eximidas de tales gravámenes, sin embargo, a medida que aumentaban las tasas diferenciales de derechos o de exenciones, se incrementaron las correspondientes listas alfabéticas y se comprendió que sería ventajoso utilizar un sistema de clasificación de mercancías basado en un criterio distinto al tratamiento fiscal, por consiguiente se desarrollaron tarifas aduaneras basadas en criterios tales como la naturaleza de las mercancías, en lugar de basarse en su situación fiscal, identificando los productos para su gravación, diferencia u otro tratamiento dentro de estos sistemas de clasificación.

Paralelamente, dado que el nivel y la importancia del comercio internacional aumentaron, se hicieron notar las dificultades causadas por las diferencias en las nomenclaturas aduaneras de diversos países.

Algunas tarifas nacionales fueron elaboradas empíricamente; otras aunque originalmente se basaban en un plan metódico pero generalmente obsoleto fueron reformados y modificados parcialmente para dar lugar a las subsecuentes medidas nacionales proteccionistas necesarias, disposiciones comerciales internacionales o acuerdos arancelarios multilaterales. Por lo tanto, se hizo evidente que había una necesidad de que existiera una nomenclatura aduanera tipo que permita:

- a) La clasificación sistemática de todas las mercancías que se encuentran en el comercio internacional.
- b) Una clasificación internacional uniforme y apropiada de todas las mercancías sobre una base lógica en las tarifas de todos los países que adoptaran esta nomenclatura.
- c) La adopción de un "lenguaje" aduanero común aceptado a nivel internacional para que la terminología fuera fácilmente entendible entre expertos y el público en general. Esto simplificaría la tarea de los importadores, exportadores, productores, transportistas y administradores de aduanas.
- d) Facilitar la negociación, aplicación e interpretación correcta de acuerdos bilaterales o multilaterales de carácter comercial y aduaneros.
- e) Una recopilación de datos uniforme a nivel mundial para facilitar el análisis y la comparación de las estadísticas del comercio internacional.

Los esfuerzos para establecer una nomenclatura mundial común, diseñada para facilitar el comercio internacional, datan de hace más de un siglo. Ellos han permitido la introducción de nomenclaturas que se han utilizado por mucho tiempo para propósitos estadísticos y arancelarios.

A nivel mundial, se celebraron varios congresos económicos internacionales entre 1853 y 1908 con el propósito de preparar una nomenclatura estadística internacional. El primero de estos celebrado en Bruselas en 1853, se declaró en favor de una nomenclatura arancelaria internacional uniforme como prerequisite para una nomenclatura estadística internacional. Este congreso sostuvo que en el momento y en función de que las nomenclaturas estadísticas utilizadas por la mayoría de las naciones fueron muy similares a sus tarifas arancelarias, los cambios en una acarrearán cambios similares en la otra.

Se celebraron otros Congresos Estadísticos Internacionales en la Haya (1869), San Petesburgo (1872) y Budapest (1876). En 1885 se fundó el Instituto Internacional de Estadística para realizar trabajos de estos congresos.

Una de las interrogantes ante el Congreso Internacional del Comercio y de la Industria celebrado en París en 1889, era si no había interés por parte de todas las naciones para adoptar clasificaciones comparables y una terminología uniforme en sus tarifas arancelarias aduaneras y en sus estadísticas oficiales.

Sin embargo, la primera nomenclatura estadística uniforme en ser aprobada por una Convención Internacional parece haber sido adoptada en la Segunda Conferencia Internacional sobre Estadística Comercial, celebrada en Bruselas en 1913. La nomenclatura en sí consistía en 186 partidas, distribuidas en 5 grupos:

Animales vivos, alimentos y bebidas, materias primas y semiproductos manufacturados y oro y plata. Esta nomenclatura sirvió como base para la primera recopilación de estadística comercial para la oficina internacional de estadística comercial en 1922. También fue utilizada, directa o indirectamente, para propósitos arancelarios por unas 30 naciones.

En mayo de 1927, la idea de establecer una estructura común para las tarifas aduaneras de los diversos países fué expresada en una recomendación hecha por la Conferencia Económica Mundial celebrada bajo los auspicios de la Liga de las Naciones.

Entonces un Comité de Expertos preparó un Proyecto de Nomenclatura Aduanera, que se completó en su primera versión en 1931 y se revisó en 1937.

Esta nomenclatura, que se llegó a conocer como la "Nomenclatura de Ginebra", constaba de 991 partidas distribuidas en 86 capítulos que, a su vez, se agrupaban en 21 secciones.

Aunque se utilizó como base para algunas tarifas arancelarias, la Nomenclatura de Ginebra, nunca tuvo la suficiente influencia para producir una verdadera normalización de las nomenclaturas aduaneras uniformes. Por supuesto, el fracaso de la liga de las Naciones influyó para que la Nomenclatura no tuviera un gran éxito.

La exigencia de la reconstrucción económica y el deseo de la liberalización del comercio que caracterizan el período de la post-guerra, crearon condiciones favorables para uniformar las tarifas aduaneras y, una vez más, se hizo patente la necesidad de una nomenclatura común reconocida internacionalmente.

El trabajo hecho de 1948 en adelante por el Grupo de Estudios de Uniones Aduaneras Europeas, con el fin de preparar una tarifa aduanera común para uso de todos los países participantes, tuvo como base la Nomenclatura de Ginebra, único sistema de ese género disponible en aquél entonces. Sin embargo, se hicieron considerables reformas al texto de Ginebra.

Fue entonces que este proyecto de 1949, reajustado, resumido y simplificado, se incorporó a la Convención de Bruselas del 15 de diciembre de 1950 sobre la Nomenclatura para la Clasificación de las Mercancías en tarifas Aduaneras.

Esta Convención fue abierta para firma al mismo tiempo que el que establecía el Consejo de Cooperación Aduanera y el Convenio sobre Valoración de Mercancías para Fines Aduaneros. La Nomenclatura entró en vigor el 11 de septiembre de 1959, después de la adopción el 10. de julio de 1955, de un Protocolo de Modificación que establecía una versión revisada de la Nomenclatura, este texto fue originalmente conocido como la Nomenclatura de Bruselas (NAB), hasta que en 1974 fué denominada como la "Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera" (NCCA).

Desde 1955 el Consejo de Cooperación Aduanera ha sometido a las partes contratantes de la convención sobre Nomenclatura, principalmente con el objeto de tener en cuenta los subsecuentes desarrollos tecnológicos. Después de la aprobación de las partes contratantes, estas recomendaciones entraron en vigor el 10. de enero de 1965 (las tres primeras recomendaciones), el 10. de enero de 1972 y el 10. de enero de 1978.

Actualmente 52 países son parte contratantes de la Convención sobre Nomenclatura y, por lo tanto, se les requiere, bajo los términos de ese convenio, el enmarcar sus tarifas arancelarias aduaneras de acuerdo con la Nomenclatura CCA. De hecho, casi 150

países y territorios, que representaban 80% del comercio internacional, utilizan la Nomenclatura CCA como base para sus tarifas aduaneras.

La Nomenclatura del CCA se presenta como una lista sistemática de mercancías; comprende 1,010 partidas (de las cuales 2 son opcionales) distribuidas en 99 capítulos que a su vez se agrupan en 21 secciones. Cada partida es identificada por dos grupos de dos dígitos cada uno: el primer grupo corresponde al número de capítulo en el cual aparece la partida, mientras que el segundo indica su posición en el interior del capítulo.

La Nomenclatura del CCA es complementada por:

a) Las notas explicativas que, aunque no forman parte de la convención sobre Nomenclatura de 1950, constituyen la interpretación oficial de la Nomenclatura aprobada por el Consejo de Cooperación Aduanera.

b) Un índice Alfabético, que enlista todas las mercancías que están denominadas, citadas o descritas en la Nomenclatura y en las notas explicativas.

c) Un compendio de criterios de clasificación donde detalla todas las opiniones de clasificación adoptadas por el consejo, como resultado del estudio acerca de dudas sobre clasificación que se han presentado a su atención.

La Nomenclatura de Ginebra también se utilizó como base para la "Lista mínima de Mercancías para la Estadística de Comercio Internacional" publicada en 1938 por la Liga de Naciones entre 1948 y 1950, esta Lista mínima fue revisada por la Comisión de Estadísticas de las Naciones Unidas y se tituló como "Clasificación Uniforme del Comercio Internacional"(CUCI).

El 12 de julio de 1950, el consejo económico y social de las Naciones Unidas (ECOSOC) adoptó una Resolución urgiendo a todos los gobiernos a que hicieran uso de esta clasificación para sus estadísticas de comercio exterior mediante:

La adopción del sistema de clasificación con las modificaciones que fueran necesarias de acuerdo a los requerimientos nacionales, sin alterar su estructura o, el reajuste de su información estadística de acuerdo con el nuevo sistema, con el objeto de establecer una comparación internacional.

Ahora bien a grandes rasgos podemos decir sobre el origen del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, que al final de la década de los sesentas hubo creciente interés entre todos aquellos relacionados con el comercio internacional en la necesidad de racionalizar y armonizar los datos de los documentos comerciales, y en particular, de armonizar la designación y codificación de países, unidades de cantidad, modos de transporte, condiciones de transporte de ciertas mercancías y sobre todo de las mercancías mismas. De hecho, se encontró que un artículo podía ser designado hasta 17 veces en el curso de una sola transacción internacional. Es verdad que el desarrollo de las técnicas de transmisión automática de datos, ofrecía una solución a este problema, pero solo si existe un código reconocido internacionalmente para la identificación de bienes.

El centro principal de estos estudios fué la Comisión Económica, para Europa, a través de su grupo de trabajo sobre simplificación de Procedimientos del Comercio Internacional y un grupo de expertos sobre necesidades de datos y documentación.

A principios de 1970, Representantes del Consejo de Cooperación Aduanera discutieron sobre este desarrollo con otras organizaciones internacionales y, en una reunión de la Comisión Económica para Europa, se acordó que el consejo era la organización más adecuada para dirigir un estudio de los problemas relacionados con la designación y codificación de mercancías.

Los estudios exploratorios y los trabajos preparatorios llevados a cabo bajo los auspicios del Consejo, tuvieron como resultado, unos 13 años después, la presentación del "Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías", y el establecimiento de una nueva convención internacional a fin de asegurar su implementación.

Es necesario indicar que el principal objetivo del Sistema Armonizado es "satisfacer las necesidades de todos aquellos relacionados con el comercio mundial" (Aduanas, Estadística de Comercio Internacional, transportes), México pasa a formar parte de este a partir del 1o. de julio de 1988, y por consecuencia deja de funcionar la Tarifa del Impuesto General de Importación (TIGI)

#### 4.5 ESTIMULOS FISCALES

El Gobierno Federal proporciona a productores y comerciantes un conjunto de estímulos fiscales y apoyos financieros que faciliten el suministro de materias primas, importación de maquinaria, equipo e insumos y logren un flujo constante y estable del comercio de los bienes indispensables de consumo.

##### 4.5.1 CEDIS

Certificados de Devolución e Impuestos a los productos que cuentan con más del 30% de contenido nacional, esta medida busca apoyar a la pequeña y mediana industria, conjuntamente con las ventajas que establece la Ley del Impuesto al Valor Agregado, asegurando la continuidad del apoyo a las exportaciones.

Los incentivos proporcionados a los exportadores tienden que las empresas nacionales incrementen su productividad y realicen nuevos programas de inversión y generación de fuentes de empleo.

Los estímulos fiscales a la exportación se aplican considerando las características de la exportación y el grado de integración de insumos nacionales en los productos a exportar para fortalecer la industria nacional, con el fomento de las exportaciones de productos manufacturados.

Devolución de los impuestos indirectos que haya alcanzado el producto exportado:

a) Cuando los insumos nacionales representan del 50 al 59% del costo de manufactura, se devuelve el 50% de los impuestos indirectos.

Para la devolución de los impuestos, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público creó el Certificado de Devolución de Impuestos (CEDI), intransferible, con vigencia de 5 años y utilizable exclusivamente para pagar impuestos federales que no estén afectos a un fin específico.

#### 4.5.2. DESCONOCEN LOS ESTIMULOS FISCALES

Muchos de los Estímulos Fiscales que el Gobierno Federal otorga al desarrollo industrial "se quedan en el escritorio" por falta de Comunicación adecuada entre autoridades y sector privado.

Los estímulos fiscales para la exportación, la importación, la producción de determinados artículos, la exención de impuestos para nuevas empresas que se establezcan en nuevos roles de desarrollo, representan un apoyo para los industriales, al mismo tiempo que para la descentralización industrial, este camino es conveniente para la economía nacional, pero será indispensable lograr una óptima planeación para no romper con el equilibrio obtenido hasta ahora y no desalentar las inversiones.

La política de estímulos fiscales a la exportación cuyo principal instrumento lo constituye el certificado de devolución de impuestos, quedó restablecida a partir del 10. de abril de 1977.

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

**FE-UNAM-1989.**

## 4.6 CONCLUSIONES

El comercio internacional es un medio por el cual el hombre logra comunicarse con sus semejantes de otros países y por él se realizan intercambios de bienes y servicios para una debida complementación de sus satisfactores.

Todos los países requieren de comercio exterior para abastecerse a menos costo de lo que otros producen.

El comercio internacional tiene como principal objetivo, proveer al mundo de los productos necesarios, a fin de contrarrestar las carencias existentes en la economía mundial.

La mayoría de los países del mundo exportan bienes, servicios y factores de producción a cambio de importaciones que sólo podrían ser suministradas domésticamente en forma relativamente menos eficiente. Por consiguiente, una gran parte del bienestar económico descansa en la interdependencia internacional.

La economía mundial comprende todos los fenómenos económicos que se apoyan sobre las relaciones que se establecen entre las personas en el proceso de producción.

La economía internacional estudia las relaciones económicas de interdependencia entre países, ya que la mayoría de las naciones exportan algunos bienes, servicios y factores de producción a cambio de importaciones que sólo podrían suministrarse domésticamente en forma relativa menos eficiente.

En lo general, la división social del trabajo se presenta en escala internacional, es decir, la división de la producción global en ramas y órbitas localizadas internacionalmente (sobre la base de un sistema de especializaciones relativas de países dominantes y dependientes) promueve una expansión desde los centros más desarrollados hacia las periferias en todos los niveles del sistema mundial, fomentando un deterioro de los términos de intercambio.

La política por parte del estado de control de precios de insumos y servicios básicos, así como el transporte ferroviario, la energía eléctrica y los combustibles, han permitido suministrar éstos a bajos costos a fin de fomentar el proceso de industrialización; es así que nos encontramos con que el estado mexicano solamente puede controlar mediante medios de carácter administrativo, tal como la política arancelaria juega un papel secundario, debido a que el estado tiene preferencia por la flexibilidad y aplicación direccional de dichos controles.

La función primordial de la autorización de productos sujetos a cuota, fue básicamente el déficit que existía en el mercado por estos productos, al mismo tiempo se lograba la disminución de costos de reparación cuyo fin era el beneficio que obtenían las personas de escasos recursos económicos en la compra de estos productos.

Para el año de 1978 se aprueba una cuota global total en moneda nacional de \$27'000,000, siendo la más alta de \$182'000,000 para el año de 1983, pero para 1984 a raíz de la situación económica por la que pasaba el País se opta la política de racionalizar las importaciones y el cambio de modalidad de moneda nacional a Dólares Americanos, siendo la cuota global total para el año de 1986 6'500,000, dólares la más alta para la rama de refacciones automotrices usadas.

La razón de autorizar la importación de motores usados parte fundamental para crear fuentes de empleo para su reconstrucción al mismo tiempo que se utilizan partes nacionales.

Asimismo podemos ver que para el año de 1978 se maneja una cuota de 500 unidades anuales, llegando a un máximo de 1192 unidades anuales para 1982, teniendo un decremento casi de un 50%, para 1983 a 600 unidades anuales, debido básicamente a la situación económica por la que pasaba el País. Para el año de 1986 último año en que se maneja como cuota estos motores termina con 600 unidades anuales.

El Instituto Mexicano de Comercio Exterior fué creado para promover y coordinar el comercio Exterior del País y fungir como Asesor del Gobierno.

El arancel es el impuesto que se cobra sobre un bien cuando este cruza alguna frontera; por lo tanto está orientado a buscar mayor competitividad en la oferta procurando un margen razonable de protección a la industria nacional.

La Comisión de Aranceles al comercio Exterior fué creada el 24 de marzo de 1977, esta Comisión da a conocer a través del "Diario Oficial" de la Federación, el Decreto por el que se libera el permiso previo de importación a fracciones arancelarias.

En materia de análisis, no hay una nueva política de importación sino la continuación de la iniciada en 1977 que es definida y clara, consecuencia de esta modificación, las fracciones arancelarias se reducen de 7946 a 1788 (año 1984) en la tarifa general de Importación, lo que representa el 77.1% de las fracciones se encuentran ahora exentas del requisito de permiso previo.

de 1788 fracciones sujetas a permiso previo, solamente el 65% canaliza el valor total de las importaciones que comercializa México con el exterior.

Para 1987 solamente requieren permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial 336 fracciones arancelarias, para mayo de 1988 más del 96% de las fracciones arancelarias de la TIGI se encuentran liberadas.

El Estado a través de la SECOFI, proporciona protección inicial dinámica y descendente a las plantas industriales para que puedan competir con otras empresas industriales del resto del mundo, facilitando la importación de equipo y materias primas para la elaboración de productos de exportación.

La SECOFI resuelve sistemáticamente en un plazo máximo de 5 días hábiles a partir de la fecha en que el interesado haya aportado todos los elementos de análisis necesarios.

El propósito fundamental de la liberalización del Comercio exterior en México es la de sustituir los controles (permisos de importación) por el arancel, Racionalizar la protección permitiendo que se importen los productos que a pesar del arancel no sean competitivos.

La sustitución del permiso previo de importación por el arancel imprime un carácter más racional y selectivo al proceso de revisión del proteccionismo.

El Acuerdo del GATT, es el único instrumento jurídico para lograr la regulación del comercio internacional, y también para lograr la cooperación comercial de los países signatarios de aquel.

El GATT ha funcionado sólo en parte, ya que es un instrumento imperfecto e incompleto, dado que no ha contribuido con algo sustancial en materia de comercio internacional, desde su aparición después de la segunda guerra mundial, el GATT ha funcionado a favor de los países desarrollados, y ahoga a los países en vías de desarrollo.

Con el ingreso al GATT se prepara el campo a los sectores exportadores para adherirse al nuevo comercio internacional del siglo XXI.

Una nomenclatura de mercancías no puede ser un instrumento absolutamente rígido. Está diseñada para servir como marco de referencia para el comercio internacional y otras necesidades, que a su vez se encuentran en constante evolución y por consiguiente debe estar al tanto y reflejar las exigencias actuales.

Estos imperativos son de particular relevancia para el sistema armonizado, ya que proporciona una clasificación de mercancías metódica y sistemática esencialmente basada en datos tecnológicos. Un sistema de clasificación tal es de utilidad. Sólo si se mantiene al corriente del progreso técnico.

**BIBLIOGRAFIA**

**GENERAL.**

**FE-UNAM-1989**

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

PROYECCION ECONOMICA DE MEXICO EN EL EXTERIOR  
SECOM.1973.

ECONOMIA POLITICA  
P. NIKITIN.

IMPERIALISMO Y COMERCIO INTERNACIONAL  
CUADERNOS DEL PASADO Y PRESENTE. N. BUJARIN.

COMERCIO INTERNACIONAL  
RICARDO TORRES GAYTAN.

INTEGRACION ECONOMICA  
REVISTA DE LA FACULTAD DE ECONOMIA. U N A M

IMPERIALISMO Y COMERCIO EXTERIOR  
ROSA LUXEMBURGO.

ECONOMIA INTERNACIONAL  
DOMINICK SALVATORE

ECONOMIA INTERNACIONAL  
MYRDAL, KINDERBERGER

POLITICA DE PROTECCION EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE MEXICO  
ROBERT BRUCE WALLACE.

BOLETINES DEL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION ECONOMICA DE CANAME

BOLETINES DEL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION ECONOMICA DE ANFATE

CIRCULAR NUMERO 5 EN MATERIA DE PERMISOS DE IMPORTACION Y  
EXPORTACION (DIARIO OFICIAL DEL 31 DE ENERO DE 1985)

INSTRUCTIVO PARA LA TRAMITACION DE PERMISOS DE IMPORTACION Y  
EXPORTACION, S.A.R.H. 31 DE AGOSTO DE 1979.

REGLAMENTO PARA LA EXPEDICION DE PERMISOS DE IMPORTACION Y  
EXPORTACION,  
DIARIO OFICIAL 28 DE NOVIEMBRE DE 1956

ENLACE. ORGANO DE CONSULTA INTERNA DE LA SECOM

EL COMERCIO EXTERIOR Y EL ARTESANO MEXICANO 1825-1830

PUBLICACIONES DEL BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR

ESTIMULOS FISCALES A LA EXPORTACION Y LAS VENTAS FRONTERIZAS  
S.H.C.P. 1973.

DOCUMENTOS Y ENSAYOS. IMCE-9-1-1966

PRODUCIR PARA EXPORTAR. IMCE JUN-1975

DECRETO QUE ESTABLECE LA DEVOLUCION DE IMPUESTOS DE IMPORTACION  
A LOS EXPORTADORES. PUBLICADO DIARIO OFICIAL EL 24 DE ABRIL 1985

REGLAMENTO SOBRE PERMISOS DE IMPORTACION O EXPORTACION DE  
MERCANCIAS SUJETAS A RESTRICCIONES (DIARIO OFICIAL DEL 14 DE  
SEPTIEMBRE DE 1977)

DECRETO QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICION DE  
PERMISOS DE EXPORTACION (DIARIO OFICIAL DEL 7 DE JULIO DE 1986)

LEY DE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y PRESTACION DE SERVICIOS  
RELACIONADOS CON BIENES MUEBLES, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL  
DEL 8 DE FEBRERO DE 1985.

DECRETO DE CONTROL DE CAMBIOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL  
DEL 13 DE DICIEMBRE DE 1982.

LEY REGLAMENTARIA DEL ARTICULO 131 DE LA CONSTITUCION POLITICA  
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR  
(DIARIO OFICIAL DEL 13 DE ENERO DE 1986) Y SU REGLAMENTO.

CIRCULAR INTERNA, LINEAMIENTOS DE DICTAMEN SUBDIRECCION DE  
POLITICAS REFACCIONES USADAS., PRODUCTOS SUJETOS A CUOTA 5 DE  
DICIEMBRE DE 1980, FEBRERO 1982, (SIC), 20 ENERO 1983, 15 MARZO  
1985, 28 FEBRERO 1986, 6 MARZO 1987 (SECOFI).

DIARIO OFICIAL: 1 AGOSTO 1985, 25 JULIO 1985, 31 OCTUBRE 1986,  
4 FEBRERO 1986, 20 ENERO 1982.

CIRCULAR INTERNA: LINEAMIENTOS DE DICTAMEN SUBDIRECCION DE  
POLITICAS, MOTORES DIESEL USADOS, SUJETOS A CUOTA: SECOM, 29  
DICIEMBRE 1980, SECOFI 12 ENERO 1983, MARZO 1984, MARZO 1985,  
28 FEBRERO 1986, 6 MARZO 1987.

BOLETIN MUNICIPAL No. 26 ORGANO DE DIFUSION Y ORIENTACION DE  
LA ADMINISTRACION PUBLICA MUNICIPAL AGOSTO 1986.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1983-1988  
PODER EJECUTIVO FEDERAL.

PROGRAMA NACIONAL DE FOMENTO INDUSTRIAL Y COMERCIO EXTERIOR 84-88  
PODER EJECUTIVO FEDERAL

REFLEXIONES ACERCA DE LA RECONVERSION INDUSTRIAL, LA APERTURA  
COMERCIAL Y EL DESARROLLO DE LA FRONTERA DEL PAIS.  
BERNARDO GONZALEZ-ARECHIGA  
INVESTIGACION ECONOMICA 184 1988

¿POR QUE EL DESARROLLO ESTABILIZADOR FUE EN REALIDAD DESESTABI-  
LIZADOR?  
REYNOLDS, CLARCK  
TRIMESTRE ECONOMICO 176

NOTAS PARA EL ANALISIS DE LA CRISIS ACTUAL EN LA ECONOMIA  
MEXICANA  
JOSE CASAR Y EUGENIO ROVZAR  
ECONOMIA DE A.L. CIDE No. 8

PROBLEMAS ESTRUCTURALES DE LA INDUSTRIALIZACION EN MEXICO  
JOSE CASAR Y JAIME ROS.  
INVESTIGACION ECONOMICA 164-1983

LA AGRICULTURA CON PIES DE BARRO  
RELLO, F.  
INVESTIGACION ECONOMICA 176 1986.

PROGRAMA PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA INDUSTRIA MEDIANA  
Y PEQUEÑA.  
SECOFI.

EFFECTO DE LA LIBERACION DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO  
CLAUDIA SCHATAN  
ECONOMIA MEXICANA CIDE No. 3 1981

COMERCIO EXTERIOR Y DEUDA EXTERNA.  
MARIO DEHESA DAVILA  
ECONOMIA MEXICANA CIDE No. 5 1983

DESEQUILIBRIO Y DEPENDENCIA: EL COMERCIO EXTERIOR  
NAVARRETE, J.E.  
REV. COMERCIO EXTERIOR.

ALGUNOS ASPECTOS DEL COMERCIO EXTERIOR DE MEXICO  
FERNANDO CALZADO FALCON  
INVESTIGACION ECONOMICA 177 1986

LA POLITICA COMERCIAL DE MEXICO Y EL ENTENDIMIENTO CON ESTADOS UNIDOS  
EDUARDO GITLI Y CARLOS GOMEZ CHINAS  
ANALISIS ECONOMICO No. 6 1985  
U.A.M.

v

EL PROBABLE ACCESO DE MEXICO AL ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES  
ADUANEROS Y COMERCIO NATURALIZA, EVOLUCION Y RESULTADOS DEL  
ACUERDO GENERAL.

RAUL MORALES CASTAÑEDA  
ANALISIS ECONOMICO No. 7 1985  
U.A.M.

EL GATT Y LAS TENDENCIAS PROTECCIONISTAS  
MARIO VIZCAINO  
MAPA ECONOMICO INTERNACIONAL No. 2 CIDE

ACUERDO POR EL QUE SE CREA CON EL CARACTER DE COMISION INTER-  
SECTORIAL PERMANENTE LA COMISION MEXICANA DE LA CUENCA DEL  
PACIFICO.  
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION  
ABRIL 15 DE 1988.

NUEVAS REGLAS PARA UN JUEGO QUE HA CAMBIADO  
THE ECONOMIST.  
SEPTIEMBRE 13 DE 1986

EL PROCESO DE ADHESION DE MEXICO AL ACUERDO GENERAL SOBRE  
ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO (GATT)  
GABINETE DE COMERCIO EXTERIOR 1986

EL INGRESO AL GATT Y SUS IMPLICACIONES PARA EL FUTURO DE MEXICO  
SAUL TREJO Y GUSTAVO VEGA  
REV. COMERCIO EXTERIOR No. 7 1987

LA POSICION DE MEXICO FRENTE A LOS CODIGOS DE CONDUCTA  
DEL GATT

LUIS MALPICA DE LAMADRID  
REV. COMERCIO EXTERIOR No. 6 1988

¿QUE ES EL GATT?

LUIS MALPICA DE LAMADRID  
EDITORIAL GRIJALBO  
MEXICO, D.F.

LA POLITICA COMERCIAL DE MEXICO Y EL ENTENDIMIENTO CON E.U.

GITLI, EDUARDO; GOMEZ CHIÑAS, CARLOS  
ANALISIS ECONOMICO No. 5 1985  
UNAM.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

ABRIL 15 DE 1988.

Convención Internacional sobre el sistema armonizado de  
designación y codificación de mercancías.

Julio 1988

Editado por la Dirección General de Comunicación Social de  
la Secofi.