

INCONSTITUCIONALIDAD DEL ARTICULO 19 DEL DECRETO PARA LA RACIONALIZACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Por: LIC. GONZALO ESPINOSA DE LOS MONTEROS
Y ALVAREZ DEL CASTILLO

El Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre de 1983, publicó el Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz (el decreto), que con base en la fracción I, del artículo 89 Constitucional, fue expedido por el Presidente de la República.

Los considerandos del decreto establecen como motivaciones básicas del mismo las siguientes:

- Que la Industria Automotriz debe dejar de ser una carga para la balanza comercial del país, haciéndose autosuficiente en la generación de divisas e incrementando el grado de integración nacional alcanzado a la fecha.
- Que la calidad y precios deben llegar a ser competitivos en los mercados internacionales, por lo que deben estandarizarse algunas partes y componentes.
- Que es necesario tener una oferta interna de vehículos, más acorde a las necesidades del país.
- Que es preciso racionalizar el consumo de gasolina y diesel en los vehículos, tanto por razones económicas, como por disminución de la contaminación ambiental.

Como podrá observarse, el Decreto hace referencia a generación de divisas, a calidad, a precios, a economía de energéticos, todos aspectos relativos a la producción y venta de la industria que regula; dicho de otra forma, los considerandos del decreto están claramente dirigidos a regular la operación de la Industria Automotriz.

Por lo que hace a su contenido, las disposiciones de los siete capítulos en que está dividido el Decreto, confirman el enfoque anunciado, al establecer una serie de obligaciones y limitaciones que tienden a la obtención de las finalidades mencionadas en los considerandos, y que como quedó anotado, resultan ser correctivas del aspecto operativo de la Industria Automotriz.

Cabe aquí mencionar como dato realmente relevante para normar nuestro análisis, que en la actualidad aproximadamente el 80% de la Industria de Partes Automotrices en México, se encuentra en manos de empresas cuya serie mexicana de acciones, es decir el 60%, es propiedad de sociedades que tienen en sus estatutos la cláusula a que se refiere el artículo 2o. del Reglamento de la Ley Orgánica de la fracción I del artículo 27 Constitucional, es decir, cláusula de ADMISION DE EXTRANJEROS.

El artículo 19 del Decreto, establece textualmente lo siguiente:

Las empresas de la Industria de Autopartes, deberán mantener la estructura de capital prevista en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. *Por consiguiente, cuando menos el 60% del capital social deberá ser propiedad de personas físicas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.* Las empresas de la industria de autopartes deberá registrarse en la Secretaría. El registro solo se otorgará cuando se cumpla lo dispuesto en el presente Decreto.

El artículo 2o. de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera establece:

Para los efectos de esta Ley se considera inversión extranjera la que se realice por:

- I. Personas morales extranjeras.
- II. Personas físicas extranjeras.
- III. Unidades económicas extranjeras sin personalidad jurídica.
- IV. Empresas mexicanas en las que participe mayoritariamente capital extranjero o en las que los extranjeros tengan, por cualquier título, la facultad de determinar el manejo de la empresa.

Se sujeta a las disposiciones de esta Ley, la inversión extranjera que se realice en el capital de las empresas, en la adquisición de los bienes y en las operaciones a que la propia Ley se refiere.

Por su parte, el artículo quinto de la propia Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, dispone lo siguiente:

ARTICULO 5o.—En las actividades o empresas que a continuación se indican, la inversión extranjera se admitirá en las siguientes proporciones de capital:

- a) Explotación y aprovechamiento de substancias minerales...
- b) Productos secundarios de la industria petroquímica.
- c) Fabricación de componentes de vehículos automotores: 40%.

Relacionando el contenido de los artículos 2o. y 5o. inciso c) de la Ley que antes se transcribe, se llega sin lugar a dudas a la conclusión de que el único requisito exigido por la (LIE) en la estructura del capital de una sociedad mercantil dedicada a la fabricación de componentes de vehículos automotores, es que el 60% de su capital social sea propiedad de personas físicas mexicanas o de personas morales mexicanas, entendiéndose por éstas, todas las sociedades no comprendidas en el transcrito artículo 2o.; es decir que las empresas mexicanas con participación extranjera minoritaria son, para efectos de la (LIE), MEXICANAS.

Como podemos ver, el artículo 19 del Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz es conculcatorio de la garantía de legalidad, puesto que al expedirlo, el C. Presidente de la República no se sujetó a la expresa facultad reglamentaria que le confiere la fracción I, del artículo 89 Constitucional, que lo autoriza a proveer en la esfera administrativa al *EXACTO CUMPLIMIENTO DE LA LEY*, y en el Decreto modifica el contenido de los artículos 5o. y 2o. de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera (LIE), modificación consistente en descalificar a las empresas mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros, para ser titulares de acciones de la serie mexicana de empresas autoparteras, violando con ello en su perjuicio, la garantía de legalidad consagrada en los artículos 14 y 16 Constitucionales.

En efecto, lo establecido en el Decreto, excede la disposición de Ley, por tanto no está proveyendo a su exacto cumplimiento.

Otra circunstancia y gravísimo error que permiten pensar que la redacción del artículo 19 del Decreto es un lamentable error,

es el frontal atentado contra el espíritu flexible de la LIE, que sabiamente autoriza a la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras a hacer excepciones a sus normas cuando las circunstancias lo justifican.

Por otro lado, es importante considerar cual ha sido el tratamiento que en materia de inversiones extranjeras se ha dado a otras áreas de la actividad económica. Los incisos a) y b) del mismo artículo 5o. de la LIE, establecen para las áreas minera y petroquímica secundaria, porcentajes especiales de inversión. Cada una de ambas materias cuenta con una Ley Federal, la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en Materia Minera y la correlativa en materia petroquímica.

Ambas legislaciones exigen que la serie mexicana de las acciones del capital social de las empresas dedicadas a esas ramas de la actividad, sólo pueda adquirirse por personas físicas mexicanas y por sociedades que contengan en sus estatutos la cláusula de exclusión de extranjeros. Es decir, en ambas materias, el Congreso de la Unión decidió evitar el fenómeno de la piramidación y controlar así los montos netos de inversión extranjera en las empresas mineras y petroquímicas mexicanas. El Decreto en comento, pretende, dentro de la Industria de Autopartes hacer lo mismo que las leyes federales mencionadas hicieron en sus respectivos ámbitos, lo que es inaceptable, ya que atenta contra nuestro sistema constitucional de división de poderes, pues el Presidente no está facultado para enmendar disposiciones legislativas, sino únicamente para promover lo necesario a su EXACTO cumplimiento, de tal manera, que cualquier variación o agregado que se realice de esa forma, es absolutamente NULO por anticonstitucional.

De todo lo anterior podemos llegar a las siguientes:

CONCLUSIONES

PRIMERA.—El Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz es un ordenamiento reglamentario creado para dirigir la operación de la Industria de Partes y Componentes Automotrices en nuestro país.

SEGUNDA.—En ningún momento dentro de la exposición de motivos del Decreto, se hace mención siquiera al menor aspecto

relativo a la inversión extranjera en la Industria Autopartera Mexicana.

TERCERA.—La pretensión de regular la inversión extranjera en un decreto eminentemente operativo, sugiere la presencia de un involuntario error en la redacción del mismo.

CUARTA.—El decreto no sólo viola los artículos 2o. y 5o. de la LIE, sino que pretende romper, por lo menos en la Industria de Autopartes, su sabia y saludable flexibilidad.

QUINTA.—El artículo 19 del Decreto es claramente anticonstitucional pues viola distintas garantías individuales, a más de implicar invasión entre poderes de la federación.

SEXTA.—Si la intención del Ejecutivo Federal se encaminara a evitar la piramidación en la Industria Autopartera Nacional, no hubiera expedido un decreto, sino en su lugar, hubiese enviado una iniciativa de Ley al Congreso de la Unión, que así lo estableciera, como lo ha hecho en las industrias minera y petroquímica.

SÉPTIMA.—Todo lo anterior, lleva necesariamente a pensar que el contenido del artículo 19 del Decreto, es consecuencia de un lamentable y seguramente involuntario error.

OCTAVA.—La única solución al problema creado por el artículo 19 del Decreto, es su derogación por los mismos medios que le dieron vigencia, es decir, mediante otro decreto presidencial.

El desarrollo del comercio, a través de la historia tiene un elemento que marcha junto con éste desde su inicio; este elemento es el transporte, propio de cualquier transacción de comercio internacional. El transporte de mercancías por mar siempre ha sido un factor determinante en el desarrollo del comercio internacional y es hasta nuestros días, el elemento de transporte de mercancías más importante en la actualidad.

Sin embargo, la existencia de fronteras trae como consecuencia, distintas jurisdicciones, que tienen aparejadas distintas legislaciones y reglamentaciones, distintas autoridades y por tanto un número de diferencias en cuanto a requisitos de formalidad y documentación; exigencias éstas, que a través del tiempo, han venido aumentando y en lugar de suprimir obsoletas, o integrar las nuevas a las existentes, se ha dado la duplicidad o triplicidad de documentos, formalismos inoperantes, desmedida solicitud de copias y requisitos de navegación del tiempo de los veleros.

Todo lo anterior hizo del tráfico de mercancías por mar, uno

