

KIT PARA EL ENSAMBLE AUTOMOTRIZ: LA REGULACIÓN JURÍDICA MODERNA EN RUSIA

Industrial assembly: current state of legal support in Mexico and Russia

Victor Nikiforovich SIDOROV¹
Elena Victorovna SIDOROVA²

Sumario:

I. Introducción. II. Los rasgos de la regulación jurídica del ensamble industrial en Rusia. III. El ensamble industrial en México y en Rusia: Los aspectos comparativos. IV. Conclusiones. V. Fuentes.

Resumen: El artículo está dedicado al análisis de la regulación jurídica en la esfera de la industria automotriz en Rusia. Se examina la construcción del tratado de inversiones del Acuerdo del ensamble industrial y también la forma especial de la responsabilidad financiera por el incumplimiento de ciertas exigencias de los inversionistas extranjeros.

Palabras clave: Tratado de inversiones; Acuerdo del ensamble industrial; órganos aduaneros; preferencias aduaneras; La Organización Mundial del Comercio; sanciones.

Abstract: This paper is devoted to the analysis of a current state of legal regulation in the sphere of automotive industry. The attention of a legal design of the investment contract - Agreements on industrial assembly is paid. The special type of financial responsibility of foreign investors for failure to meet requirements on localization is considered.

Keywords: Investment contract; Agreement on industrial assembly; customs authorities; customs preferences; World Trade Organization; sanctions.

¹ Doctor en Derecho y Doctor en Filosofía por la Universidad Estatal de Moscú M.V. Lomonosov y de la Universidad financiera del Gobierno de la Federación de Rusia, con especialidad en Derecho aduanero. Profesor de la Universidad financiera del Gobierno de la Federación de Rusia. Juez del Arbitraje de la "Oficina Jurídica" para el permiso de las disputas civiles. Jefe del Departamento de la regulación jurídica del comercio exterior y de las aduanas de la Universidad Nueva de Rusia. Autor de diversas obras, entre ellas: *El derecho como el fenómeno de la cultura, Rusia, 1990; Derecho internacional privado, Rusia, 1998; Capacidad jurídica de las organizaciones sin ánimo de lucro, Rusia, 2007; El arbitraje internacional comercial, Rusia, 2010; Derecho aduanero*, Iurait, Rusia, 5a. ed. 2014; *Derecho aduanero: practicas*, Iurait, Rusia, 2014. Correo electrónico: svn-svn@yandex.ru.

² Doctorante e Investigadora en The Institute of Legislation and Comparative Law del Gobierno de la Federación Rusa. Consejera en el Departamento de Derecho Constitucional en el Ministerio de Justicia de la Federación Rusa (2001 - 2012). Correo electrónico: sve-evs@yandex.ru.

ABREVIATURAS:

Kits-semi-ensamblados (SKD)
Kit para ensamblaje (CKD)

I. INTRODUCCIÓN

Según los pronósticos de la Secretaría de la Industria y el Comercio Rusa: las reservas de hidrocarburos en Rusia se acabarán en los próximos veinte años, por lo que el presupuesto federal se verá mermado en aproximadamente el cuarenta por ciento de los ingresos monetarios. En este sentido, el colapso económico de Rusia podría reducir su impacto por cierto tiempo gracias al resurgimiento de la industria automotriz nacional.

Rusia, en el pasado, emprendió una campaña para superar el atraso y así alcanzar e incluso sobrepasar la industria automovilística extranjera. En 1959 Nikita Serguéyevich Jrushchov durante su visita oficial a los Estados Unidos de América declaró que la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas pronto llenaría a los Estados Unidos con los vehículos automotores soviéticos. Tal declaración cumplió su cometido en 1958, en ese año el “Volga” GAZ-21, recibió un gran premio en la exposición Mundial Internacional en Bruselas. Poco después, en 1986, El Secretario General del Comité Central del Partido Comunista de la Unión Soviética, Mijaíl Gorbachov se dirigió con la llamada a las productoras de vehículos automotores soviéticos a ser unos “legisladores de la moda” en la industria automotriz mundial. Hoy la situación se repite aunque con ciertos matices y de modo distinto. En esta ocasión, para “alcanzar y sobrepasar” a la industria automotriz extranjera fue elegida una “nueva” estrategia, que en esencia se reduce a lo siguiente: la industria automotriz rusa puede ser regenerada por medio de la recreación de las empresas comunes con el apoyo del capital extranjero.

Por otra parte, en la década de los noventa, Rusia se vio forzada a salir adelante en condiciones difíciles. Para empezar, solamente el 5% de las empresas rusas que fabrican autopartes, correspondieron a las exigencias del estándar ISO/TC-16949 que establece las exigencias específicas a los sistemas de administración de calidad de los proveedores de la industria automotriz y también otras exigencias por la calidad y la organización de la producción. El coeficiente medio de la efectividad por ISO-16949 por término medio, no es más alto a 70 unidades de un millón de piezas de la producción en masa. Los productores rusos tienen el índice semejante a más de 1000 unidades de la cantidad indicada en los piezas (el GOST R ISO /TU 16949-2009). Además, el tratamiento jurídico de la industria automotriz había sido tan deficiente que terminaba por perjudicar a dicho mercado.

Han pasado apenas veinte años desde que Rusia consiguió diseñar un mecanismo jurídico específico para el sistema empresarial y otros tipos de actividades relacionadas con la industria automotriz rusa. Examinaremos por orden los rasgos de esta regulación jurídica.

II. LOS RASGOS DE LA REGULACIÓN JURÍDICA DEL ENSAMBLE INDUSTRIAL EN RUSIA

La regulación jurídica de la actividad empresarial en la esfera de la industria automotriz rusa tiene un carácter complejo que se basa en las normas del derecho aduanero, derecho de divisas, derecho de inversiones, el derecho internacional privado, derecho administrativo y el derecho fiscal. Abriendo el contenido del carácter complejo de la regulación jurídica

en la esfera de la industria automotriz, las normas contractuales no se quedan aparte de la esfera pública pues son regulables por las ramas indicadas de la legislación rusa. En caso del mantenimiento jurídico de la actividad en los límites de la industria automotriz rusa, indudablemente, podemos descubrir la simbiosis de las normas jurídicas públicas y privadas.

Uno de los rasgos de la regulación jurídica en la esfera de la industria automotriz rusa son sus fases.

Esta construcción jurídica tiene como base el Tratado de ensamblaje industrial. Este se conformó hace mucho tiempo y exigía una actualización jurídica adecuada. A partir de 1997 la industria automotriz rusa avanzó y al mismo tiempo la vía irregular del proceso de formación, por ejemplo, desde Kits-semi-ensamblados (“SKD”) el ensamble de los vehículos automotores de la planta “Avtotor”, el proceso del Kit para ensamblaje (“CKD”), las alianzas estratégicas hasta las permanentes crisis y el estancamiento.

En la primera etapa, en los años noventa fue designada una barrera administrativa, gracias a esta se hizo una formación, una introducción y una afirmación de un factor como la localización³ de un proceso de producción (no solamente el ensamble).

Por los medios jurídicos fue emprendida una tentativa de romper el sistema de las relaciones que se habían formado en la esfera de la industria automotriz para pasar a otro nivel cualitativo: negarse al SKD y sustituir el ensamble por CKD.

El rasgo de SKD consistió en lo que al territorio aduanero de la Federación Rusa eran introducidas las partes y los componentes, después de que ellos montaron los vehículos preparados por el método del constructor (a SKD los vehículos automotores no se hacían en el territorio aduanero de la Federación Rusa sino que se ensamblaban).

En la primera etapa, en 1998, fue concluido un Tratado de licencia entre “TagAZom” y la empresa productora surcoreana “Hyundai”. En concordancia con este Tratado, la producción de los vehículos automotores de la marca “Hyundai Accent”, “Sonata”, “Santa Fe”, entre otros, se realiza según el principio “el ensamble de una máquina completamente desmontada” incluyendo la soldadura de choque y la coloración de las carrocerías. Agradeciendo a la “barrera administrativa” hubo una formación, una introducción y una afirmación de tal factor significativo como el de la localización del proceso de producción. La localización se encuentra también en una intercomunicación con la importación de las avanzadas tecnologías.

Como resultado de lo anterior, la industria automotriz rusa tuvo una posibilidad única de asimilar el proceso de producción de autopartes diferentes conforme a las tecnologías y los

³ En el sentido estricto, la localización es una parte de los componentes de la producción rusa. En el sentido amplio, la localización no sólo de partes y componentes producidos dentro de Rusia sino también, todos los gastos vinculados al mantenimiento de la producción de vehículos es el agua, la electricidad, el sueldo de los obreros, entre otros.

estándares “extranjeros”, para luego aplicar esta experiencia a las elaboraciones, las producciones e innovaciones propias.

En la segunda etapa, se han aceptado dos Decisiones del Gobierno de la Federación Rusa, la del 29 de marzo de 2005, № 166⁴ y la del 16 de septiembre de 2006, № 566.⁵

En la tercera etapa, a pesar de las aseveraciones del presidente del Gobierno de la Federación Rusa⁶ la regla de la conclusión y la acción del Acuerdo del ensamble industrial de los vehículos automotores ha cambiado esencialmente.

Se ha aceptado la Orden interdepartamental del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa y el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa.⁷ Esta variante del ensamble industrial funcionó desde enero del 2010 hasta diciembre del mismo año, hasta que fue invariable otra vez⁸ Este tipo del Acuerdo del ensamble industrial se aplicó desde el 1 de enero de 2011 hasta el 28 de febrero de 2011.

Como es posible notar, los documentos normativos que cambian las reglas del juego en los límites del ensamble industrial, se publicaban a menudo y su análisis nos permite hablar sobre su inestabilidad y contradicción.

Han creado una construcción que no existía antes, el Tratado de Inversiones, del Acuerdo del ensamble industrial, representa la introducción del orden especial de la regulación jurídica empresarial y otros tipos de la actividad en la esfera de la industria automotriz rusa, en la forma del Acuerdo del ensamble industria.

Debemos comprender que el Acuerdo del ensamble industrial es una variedad específica del tratado de inversiones concluido entre un órgano ejecutivo del poder estatal (el Ministerio del desarrollo económico de Rusia) y el inversionista extranjero. Por tal tratado, una empresa de vehículos automotores extranjera en cambio obtiene la recepción de las preferencias aduaneras (los descensos de la tasa en aranceles, desde el 0 hasta el 5 % en vez del 5 hasta el 15 %) toman sobre sí las obligaciones por el ensamblaje en el territorio de la Federación

⁴ Decisión del Gobierno de la Federación Rusa del 29 de marzo de 2005, № 166 “Sobre la inserción de los cambios en la Tarifa Aduanera de la Federación Rusa respecto a las autopartes introducidas para el ensamble industrial”.

⁵ Decisión del Gobierno de la Federación Rusa del 16 de septiembre de 2006, № 566 “Sobre la inserción de los cambios en la Tarifa Aduanera de la Federación Rusa respecto a las autopartes introducidas para el ensamble industrial”.

⁶ Declaración del presidente del Gobierno de la Federación Rusa, Vladímir Putin nos dice que todos los acuerdos actúan en Rusia por el proceso del ensamble industrial de los vehículos “serán observados y no serán revisados” Disponible en <http://www.rosbalt.ru>2010/10/12/780026.html>.

⁷ Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 137n del 17 de diciembre de 2009 “Sobre la inserción de los cambios en el orden que determina la noción “el ensamble industrial” de los vehículos automotores y que establece la aplicación de la noción dada a la importación al territorio de la Federación Rusa de los autopartes para la producción de los vehículos automotores, de las posiciones 8701 - 8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior”// El periódico ruso del 29 de enero de 2010, № 18.

⁸ Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa № 678, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa № 1289, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 184n del 24 de diciembre de 2010 “Sobre la inserción de los cambios en el orden que determina la noción el ensamble industrial” de los vehículos automotores y que establece la aplicación de la noción dada a la importación al territorio de la Federación Rusa de las autopartes para la producción de los vehículos automotores de las posiciones 8701 - 8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior”// El periódico ruso del 4 de febrero de 2011, № 23.

Rusa de cierta cantidad de los vehículos automotores por año en el nivel correspondiente a la localización, es decir, el uso de las partes rusas (el 15%, el 30%, y el 60 %).

El Acuerdo del ensamble industrial es una nueva variedad específica del Tratado de inversiones no nombrado en la legislación civil rusa, que se ve complicado por el elemento extranjero. El carácter específico del Acuerdo del ensamble industrial es condicionado en muchos aspectos por la presencia en el mecanismo de su regulación jurídica de la parte considerable de las prescripciones administrativas-jurídicas que tienen un carácter prohibitivo y obligatorio. De esta especie las prescripciones se usan a menudo bastante, y por su parte, en comparación con las normas privadas estas tienen el carácter exagerado.

El ensamble industrial de los vehículos automotores conforme a la legislación rusa, es un sistema de la fabricación en serie a base de procesos tecnológicos que abastece la potencia de producción de la empresa. No menos de 25 mil unidades por año, incluyendo: la soldadura, la coloración y el ensamble de la carrocería; el montaje de la maquinaria del salón; el montaje del grupo motopropulsor, el mecanismo de dirección, la suspensión delantera y trasera, el sistema de escape; el montaje del equipo eléctrico, los elementos de la suspensión; el montaje de los elementos del exterior y la realización obligatoria de los contraensayos de los vehículos automotores terminados.

El Tratado del ensamble industrial es uno de los factores esenciales de la estrategia elaborada por la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa hasta el 2020 para el renacimiento de la rama automotriz.

Las preferencias aduaneras que se conceden a los inversionistas extranjeros en la esfera de la industria automotriz rusa, son importantes, pero no debemos absolutizar este factor. Las empresas productoras extranjeras cuando toman la decisión sobre la apertura de una nueva producción o la ampliación de la lista de modelos de vehículos automotores a la empresa que trabaja en Rusia, ellos sin excepción de las preferencias aduaneras, pagan también los gastos de transporte, el gasto por la logística y también se necesita pensar sobre el nivel de corrupción del aparato funcionario, la clasificación de los obreros rusos, entre otros. En general, en la etapa moderna del proceso de formación de la industria automotriz, no podemos atar directamente los éxitos o los fracasos de la industria automotriz en Rusia solamente con la construcción perfecta o imperfecta jurídica del Acuerdo del ensamble industrial. Todo es mucho más complejo.

El Acuerdo del ensamble industrial tiene un objeto específico de transacción. Las relaciones contractuales en la base del Acuerdo el ensamble industrial tienen un objeto extraordinario de las transacciones hechas por los participantes profesionales.

En unos casos, en calidad del objeto de la transacción, actúa el sistema de la producción de la fabricación en serie en base a los procesos tecnológicos que abastecen la potencia de producción de la empresa en una cantidad no convenida (15, 25 y 300 mil) de las unidades en el año de vehículos automotores terminados y en otros casos, en calidad de la transacción de objeto, pueden actuar los recursos monetarios con tal de que cumplan con su papel auxiliar (por ejemplo, al inversionista se le obliga imponer en la creación de la producción, no menos de 750 millones de dólares y en la modernización de los mismos no menos de 500 millones de dólares).

En concordancia con las Decisiones del Gobierno de la Federación Rusa del 29 de marzo de 2005, № 166 y del 16 septiembre de 2006, № 566 para la recepción de las preferencias aduaneras, el consorcio extranjero debió: construir en la Federación Rusa una planta que puede producir no menos de 25 mil vehículos por año con la soldadura, la coloración y el

ensamble de las carrocerías con el volumen del motor hasta 2,5 litros, también llevar a nivel de la localización (el uso de los detalles rusos) hasta el 30 % o construir una empresa que produzca no menos de 15 mil vehículos con la soldadura, la coloración y el ensamble de las carrocerías con el volumen del motor a más de 2,5 litros y también llevar a nivel la localización hasta el 30%.

Al mismo tiempo, el Orden Departamental (aceptado por la Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa, № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1018 y el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa, № 137n, del 17 de diciembre 2009) dice que las condiciones para la importación a la Federación Rusa eran visiblemente regidas, por ejemplo, para los consorcios extranjeros debían producir 12 veces más los vehículos para ser privilegiados: no solo 25 mil, sino menos de 300 mil vehículos por año.

El nivel de la localización en el sexto año, después de la conclusión para el Acuerdo debía componer no menos del 60 %. Además, en la creación de la producción era necesario imponer no menos de 750 millones de dólares y en la modernización de los mismos, no menos de 500 millones de dólares.

En el fin de diciembre de 2010, el Ministerio del Desarrollo Económico de Rusia, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa y el Ministerio de Finanzas de Rusia han hecho el proceso del ensamble industrial más liberal.

Por los antes mencionados Ministerios, estos han afirmado los cambios en la Orden común (la Orden del 24 de diciembre de 2010, del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa, № 678, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1289, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa, № 184n), es decir, el orden que regula la aplicación del régimen del ensamble industrial de los vehículos automotores.

En concordancia con el documento dado, todas las empresas productoras que han concluido después del 1 de enero de 2011 el Acuerdo del ensamble industrial, este se subdividía en dos categorías dependiendo con qué órganos del estado lleva a cabo tales acuerdos: con las empresas productoras grandes de los vehículos automotores o con las empresas productoras regulares de las partes y los componentes. Así, para los productores regulares se establecían las condiciones buenas que respetan la localización de la producción (por término medio del 15 % en tres años).

El carácter específico de la influencia en la esfera de la industria automotriz rusa tiene también una excepcional composición. Por un lado, el Tratado de inversiones del ensamble industrial, consiste por el órgano delegado ejecutivo del poder estatal (el Ministerio del desarrollo económico de Rusia), y por otro lado, el inversionista. El inversionista puede actuar solamente en una compañía extranjera que realiza realmente la producción de los vehículos automotores o los componentes de ellos. La presencia de la composición excepcional contribuía a lo que a Rusia “han llegado” casi todos los consorcios mundiales interesados en la asimilación del mercado ruso. No se ha designado solamente la presencia de las compañías indias.

Recordaremos que la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa en el Plan de la estrategia del desarrollo de la industria automotriz rusa hasta el 2020, ha indicado que en diez años en este territorio deben ser hechos el 80% de todos los vehículos automotores vendidos y la importación de los vehículos debe reducirse desde un 60% hasta un 20%. Se suponía también, que el mercado de automoviles ruso en los próximos diez años no sólo

entraría al número seis de los líderes mundiales, sino también se colocaría como uno de los factores principales del crecimiento de la industria automotriz global.

Se puede notar que el Acuerdo del ensamble industrial tiene un nivel elevado de individualización. Realmente cumplir las condiciones indicadas (que en primero o en las etapas posteriores del ensamble industrial) era posible sólo para algunas alianzas, por ejemplo, el “AVTOVAZ” con “Renault-Nissan” o “Sollers” con “Ford” entre otros. Hacia 2014, el “AVTOVAZ” tenía intención junto con sus socios “Renault” y “Nissan” recoger en Tolyatti, 830 mil de vehículos y “Sollers” en 2012 planeaba poner en marcha la producción de vehículos automotores ligeros nuevos en Naberezhnye Chelny por la potencia de 300 mil vehículos por año y con probabilidad del aumento de los volúmenes de la producción hasta unos 500 mil vehículos por año.

Por ejemplo, el nivel de la individualización en los límites del ensamble industrial se manifestaba de formas diferentes, incluso por medio de la creación de las aduanas privadas. Las autopartes para la “Ford Motor Company”, que llegan a San Petersburgo por el mar, por carretera y por la vía aérea, pasaban el procedimiento aduanero por un puesto separado llamado la “Planta Automotriz” de la aduana de San Petersburgo. Tal puesto, ha permitido abastecer los suministros ininterrumpidos de las autopartes para la planta.

En diferentes etapas de la regulación jurídica se observaba la fuerza de la administración para con los inversionistas extranjeros.

Por ejemplo, en la segunda etapa del ensamblaje industrial, los órganos del estado tomaban medidas más rigurosas para los productores que en la primera etapa.

En el texto de la Decisión del Gobierno de la Federación Rusa del 29 de marzo de 2005, № 166, faltaba una exigencia sobre el número de la lista de modelos de los vehículos que son producidos por el método SKD, que deben ser, no más que ensamblados por el esquema CKD con la coloración y la soldadura de las carrocerías.

Gracias a un espacio en la legislación, en la planta automotriz cerca de Kaluga, por la “Volkswagen” con el método SKD se ensamblaron 15 modelos, pero por el ciclo completo se han hecho solamente dos modelos: “Volkswagen Tiguan” y “Skoda Octavia”.

A este respecto, el párrafo 2.4 del Orden por la Ley del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa, № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 137n del 17 de diciembre de 2009, ha sufrido modificaciones y fue expuesto en la redacción siguiente: “el periodo de vigencia del Acuerdo, la cantidad de los modelos de los vehículos automotores de las posiciones mercantiles 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior de Rusia de producción se realiza antes del vencimiento indicado en el párrafo 2.2 de la Ley, no se debe superar la cantidad de los modelos de los vehículos automotores de las posiciones correspondientes a los mercantiles 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior de Rusia. La producción se realizará con la aplicación de la soldadura, la coloración y el ensamblaje de la carrocería después del vencimiento indicado en el párrafo 2.2 de la Ley”.

Del análisis de las Decisiones del Gobierno de la Federación Rusa del 29 de marzo de 2005, № 166 (el ensamblaje industrial de los vehículos automotores) y la Decisión del 16 de septiembre de 2006, № 566 (el ensamblaje industrial de las autopartes) se hace una conclusión pues la voluntad del legislador era dirigida hacia las relaciones entre el estado ruso y las corporaciones automóviles conforme a la regla: el número de los modelos producidos por el

método SKD no debe ser más que el ensamblado por el método CKD con la coloración y la soldadura de las carrocerías.

Sin embargo, fue necesario introducir en la legislación unas normas estrictas para cortar los abusos por parte de los inversionistas.

Por lo demás, presentar la sanción a la compañía “Volkswagen” situada cerca de Kaluga no tenía sentido porque conforme al artículo 9 de la Ley Federal del 9 de julio de 1999, № 160-LF “De inversión extranjera en la Federación Rusa” el estado ruso es obligado a abastecer la estabilidad del régimen jurídico de inversión extranjera, es decir, no introducir en la vigencia las normas jurídicas que empeoran el régimen de inversión, en comparación con el estado en el momento del comienzo de la realización de la inversión extranjera (así llamada en el derecho de inversión “Grandfather clause”).

Subrayaremos que, gracias a la modernización jurídica, el mecanismo del control por parte del estado detrás de la esfera empresarial y otros tipos de actividades están en la esfera de la industria automotriz rusa. La planta “Volkswagen” a “Volkswagen Tiguan” y “Skoda Octavia” ha añadido más modelos que empezó a hacer con el método CKD en la coloración y la soldadura de las carrocerías que es llamado “Skoda Fabia” es un modelo con presupuesto económico en base a “Polo” y “Volkswagen Passat”.

El estado en el ejercicio del control para el ensamble industrial. En la mayoría de los casos, predominó una tendencia vinculada con amplificación de dependencia hacia los productores del sistema burocrático.

El legislador ruso aspiró a reforzar el papel de la regulación administrativa en la esfera de la industria automotriz, en particular, en la tercera fase en la realización del ensamble industrial, los funcionarios han afirmado unos nuevos informes.

Si en la primera fase el ensamble industrial recibe preferencias arancelarias (del 0% hasta el 5%). Las compañías extranjeras para la clasificación de las autopartes importadas al territorio aduanero de Rusia en concordancia con la nomenclatura de mercancías del comercio exterior de Rusia, presentaron ante el órgano aduanero de la Federación Rusa una copia del Acuerdo del ensamble industrial concluido por el Ministerio de Desarrollo Económico de la Federación Rusa, con la aceptación de una variante en la Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de Rusia, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa y el Ministerio de Finanzas de Rusia, por tal motivo esta Orden ha sufrido cambios esenciales.

Además del Acuerdo, los productores extranjeros para importar sus autopartes al territorio de la Federación Rusa, clasificada por los Códigos de la nomenclatura de mercancías del comercio exterior de la Unión Aduanera para el ensamble industrial, los medios de transporte motor, las posiciones 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías, deben presentar a los órganos aduaneros la Conclusión de la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa que consiste en exponer la información sobre la destinación de las mercancías importadas.

Para recibir esta conclusión, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa necesita gastar tiempo y recursos.

Otro ejemplo, de la tendencia antes mencionada, estableció requisitos regidos al informe de las corporaciones que trabajan para el ensamble industrial.

En la primera etapa del ensamble industrial, las empresas sólo han informado ante el Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia por las inversiones de capitales, los volúmenes de producción y las partes importadas una vez al año, después de la aceptación de la Orden del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa, №

533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 137n del 17 de diciembre de 2009, las empresas extranjeras que realizan el ensamble industrial de los vehículos automotores ligeros nuevos y las posiciones mercantiles 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías, se ven obligadas a hacerlo dos veces más, según los resultados de cada medio año a más tardar en octubre y en abril.

El Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia empezó a dedicar atención a los detalles de desecho en la parte de importación.

Dos veces más por año, los autoprodutores deben informar sobre el desecho, esta vez, de forma estructurada. El informe debe ser presentado en tres tipos: el informe de las autopartes de desecho; el informe de la utilización de las autopartes de desecho y uno sobre el acto de la utilización de autopartes de desecho. Pero aún, el legislador no ha unificado estos datos en un solo documento.

También, fue elaborado un procedimiento voluminoso con los detalles de desecho. Así, en caso cuando los productores descubren las autopartes de desecho, están obligados a colocar las autopartes de desecho en un lugar, especialmente aislado con el acceso limitado y protocolar.

La persona jurídica es obligada a excluir el impacto de las autopartes de desecho en el ciclo comercial, mediante el regreso de estas para su descomposición al proveedor.

Antes de la descomposición de las autopartes de desecho, la persona jurídica es obligada a etiquetar los daños mecánicos que excluyan la posibilidad del reúso de las autopartes indicadas a los vehículos.

Antes de la descomposición, los detalles de materiales homogéneos que no fueron desmontados, en vez del trazado de los daños mecánicos se permite su colocación en un contenedor.

De la interpretación estricta del acta normativa, podemos concluir que las autoempresas que se ocupan del ensamble industrial solamente captan y revenden las autopartes importadas por las preferencias arancelarias.

Es posible agradecer a los elaboradores de la Orden del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa, № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa, № 137n, del 17 de diciembre de 2009, que han encontrado una regla que puede “disparar” en el plan corrupto.

Es posible dudar que “Mitsubishi”, “Peugeot-Citroen”, “Volkswagen” y otras compañías empiecen a dedicarse en las acciones ilegales de esta índole.

Por el cumplimiento inadecuado del Acuerdo del ensamble industrial. Hay una orden en especial, la responsabilidad administrativa, es decir: el Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia dentro de 10 días (hábiles) deberá enviar a la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa y a las compañías una notificación, en tal sentido, el Ministerio de la Industria y el Comercio a su vez. Después de los 10 días hábiles es obligado a tomar una decisión para revocar la conclusión de la destinación de las mercancías introducidas y así mismo avisar a la empresa, a el Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia y al Servicio Federal Ruso de Aduanas. Después de esto, las autopartes y componentes indicados se clasifican por el Servicio Federal Ruso de Aduanas, pero este no está destinado para el ensamble industrial. Por tal motivo, la recaudación aduanera y los impuestos se realizan ejercidos por la legislación de la Federación Rusa.

Para recomenzar la clasificación de las autopartes en las posiciones de la nomenclatura de las mercancías de Rusia para el ensamble industrial, se puede después de eliminar y repa-

rar la infracción o (las infracciones) que se indican en las notificaciones y en las copias del Acuerdo. Notaremos que la coordinación necesita de cuatro semanas (respectivamente, 10 días el Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia y 10 días la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa).

Se estableció un tipo especial a la responsabilidad financiera a los inversionistas por el incumplimiento a las exigencias sobre la localización.

En el párrafo 4.3 de la Orden del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa, № 73, el Ministerio de Industria y Energía de la Federación Rusa № 81, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa, № 58Н del 15 de abril de 2005, se notaba que en caso de incumplimiento o del cumplimiento inadecuado del Acuerdo, se establece la responsabilidad al inversionista por el incumplimiento de las exigencias sobre la localización. La autoempresa rusa que ha permitido tales infracciones (el incumplimiento de las exigencias sobre la localización) debía pagar al momento de su descubrimiento, una suma completa de pagos de derechos arancelarios por todas las mercancías introducidas en concordancia con el Acuerdo. Además, la importación de las mercancías clasificadas en las posiciones de la nomenclatura de mercancías de Rusia para el ensamble industrial cesaba desde el día del descubrimiento de tales infracciones. Por lo que sabemos, los derechos arancelarios en los períodos anteriores no han pagado ninguno de los productores los automóviles, aunque las normas “por la localización” en la mayoría de los casos, no eran cumplidas.

En la Orden mixta del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de la Federación Rusa, № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa, № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa, № 137n del 17 de diciembre de 2009, falta la norma sobre la responsabilidad del inversionista por el incumplimiento a las exigencias por la localización.

El nivel bajo de la disciplina de los órganos de poder ejecutivo en la esfera de la industria automotriz. La Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa elaboró y aceptó la Estrategia del desarrollo de la industria automotriz de la Federación Rusa hasta el 2020, pero el control para el cumplimiento de algunos puntos de la Estrategia es: “Adoptar las medidas de tarifas y sin tarifas para limitar la importación” pero esta no se realiza.

En particular, hay en Rusia unos productores de las autopartes pero la empresa que es distribuidora oficial en el mercado interior, realiza algunas partes de los vehículos “LADA Imidzh” vendiendo sólo los cinturones de seguridad hechos en España. El resultado, es la falta del volumen de encargos a los productores de las partes para la modernización de la producción.

La Organización Mundial del Comercio impone a Rusia unas series de obligaciones, incluso la obligación de la anulación del régimen preferencial en la esfera de la industria automotriz para los inversionistas extranjeros. Sin embargo, la Federación Rusa consiguió la conservación del régimen del ensamble industrial. Así, la concesión de los privilegios aduaneros para los suministros importados de las partes automovilísticas para el ensamble de vehículos se acompañará a la concesión de los privilegios aduaneros así como lo necesario para la localización de la producción hasta julio de 2018.⁹

Sin embargo, después de cuatro años luego de la entrada de Rusia en la Organización Mundial del Comercio se manifestarán las consecuencias negativas. Así, después de la re-

⁹ La información del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia de las obligaciones de Rusia en calidad del miembro de la OMC. Disponible en http://www.wto.ru/ru/content/documents/docs/spravka_met.doc.

ducción de los impuestos a los vehículos extranjeros importados en Rusia aparece la amenaza a los proyectos automotrices que en la actualidad se realizan en Rusia y que contribuirán poco al desarrollo de la industria automotriz rusa.

En particular, las consecuencias negativas consisten en: a) la pérdida de la ventaja básica competitiva de la industria automotriz rusa, su economía en el mecanismo de la formación de precios que funciona en los límites de la Organización Mundial del Comercio; b) en el reforzamiento de la competencia en el mercado interno, incluso en el mercado de los componentes, las partes de recambio y los trabajos de reparación.

Además, surgirá la necesidad de la revisión del programa del desarrollo de la rama automotriz en que el papel esencial es por parte del estado.

Por ejemplo, en el artículo 1 de la Ley federal del 23 de julio de 2013, № 190-LF “De algunas medidas del apoyo estatal de los productores de los vehículos automotores” es indicada directamente que las personas jurídicas rusas que realizan en el territorio de la Federación Rusa la producción de los vehículos automotores y sus partes y componentes clasificados en las posiciones mercantiles 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior de Rusia, introducidas al territorio aduanero de la Unión Aduanera para su producción y se establecen las medidas de apoyo estatal con los siguientes fines:

a) Las compensaciones de los gastos que surgen desde el 1 de julio de 2018 en caso del aumento que se aplicaban el día de las publicaciones oficiales de la Ley Federal, las tarifas de los impuestos por los códigos en las posiciones correspondientes del ensamble industrial de los vehículos automotores y sus partes y en los componentes o en la excepción de la Nomenclatura Única Mercantil (mercancías) del comercio exterior de Rusia en los códigos correspondientes a las posiciones del ensamble industrial de los vehículos automotores, sus partes y en sus componentes.

b) No afectación a las condiciones de la realización de los proyectos de inversiones realizado por los productores de los vehículos automotores en sus partes y en sus componentes por el ensamble industrial en caso de que hasta el 1 de febrero de 2014 entren en vigor las leyes federales y/u otras actas jurídicas de la Federación Rusa que introducen los pagos obligatorios en el presupuesto federal (excepción de los pagos fiscales) que aumentan su dimensión o sus pagos que cambian el orden en el presupuesto federal o los privilegios vinculados con los pagos.

Después de terminar la vigencia de la norma indicada tiene que negarse a los planes del avance de los vehículos creados en la industria automotriz nacional a los mercados extranjeros en relación a su incompatibilidad con las exigencias de la Organización Mundial del Comercio en materia de las formas y los métodos del apoyo estatal.

Recordaremos que por la legislación rusa se establecía la exigencia sobre la inclusión en el Acuerdo del ensamble industrial unas reglas sobre lo que una empresa de vehículos automotores extranjera en cambio de la recepción de las preferencias aduaneras (los descensos de la tasa en aranceles, desde el 0 hasta el 5 % en vez del 5 hasta el 15 %) toman sobre sí las obligaciones por el ensamblaje en el territorio de la Federación Rusa de cierta cantidad de los vehículos automotores por año en el nivel correspondiente a la localización, es decir, el uso de las partes rusas (el 15%, el 30%, y el 60 %).

Así, de esta especie, la exigencia de la legislación rusa entra en la contradicción con la parte 4 del artículo III del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, 1947 y

por las posiciones del Acuerdo de las medidas de inversiones vinculadas al comercio, 1947, que viola el principio del régimen nacional, siendo en realidad la medida discriminatoria a los componentes análogos del origen extranjero.

Prohibición de la importación de los productos a los países que han introducido las sanciones contra Rusia.

En conclusión, notaremos que la situación que se forma alrededor de Rusia a propósito de las sanciones introducidas por los Estados Unidos y La Unión Europea puede ser que Rusia será obligada a introducir la prohibición a la importación y no sólo a los artículos alimenticios de los Estados Unidos y la Unión Europea, sino que también difundirá la acción a las medidas protectoras en la construcción aeronáutica, la construcción de barcos, la industria automotriz y en otras ramas.

Las sanciones adicionales para Rusia son posibles, solamente si los Estados Unidos y la Unión Europea exigen sanciones contra ella. Se manifiesta la opinión que “una de las sanciones posibles es la prohibición de la importación de los automóviles de los países contrarios. Rusia puede satisfacer la demanda por la producción interna, ante todo de las empresas que trabajan en el régimen del ensamble industrial”.¹⁰ En esta relación, podemos expresar que la construcción jurídica del Acuerdo del ensamble industrial en el futuro puede cesar su existencia o sufrirá algunas modificaciones esenciales.

Al mismo tiempo, América Latina está lista para sustituir más allá a los productos prohibidos por las sanciones. Así, el Gobierno de México se ha manifestado en los suministros de los automóviles y de las autopartes a Rusia, si y solo si, las sanciones sean extendidas a estos productos.¹¹

III. EL ENSAMBLE INDUSTRIAL EN MÉXICO Y EN RUSIA: LOS ASPECTOS COMPARATIVOS

En cuestión de la historia de la industria automotriz en México y en Rusia se observan las distinciones siguientes:

Rusia tiene su historia automotriz muy amplia a partir del período prerrevolucionario. Los primeros vehículos rusos eran construidos y demostrados en 1896 por Pedro Freze y Ievgeniy Iakovlev. Al principio de 1900, la empresa “Freze y C” fue la primera en Rusia que comenzó a producir en serie los vehículos de automotores ligeros y los camiones. En la empresa trabajaban más de cien personas; se fabricaba de todas las autopartes y los componentes de los vehículos, excepto las cajas de cambios y los motores, pues eran importados. En total, desde 1899 hasta 1908 por la empresa “Freze y C” se ensamblaban y construían más de 200 vehículos.

Por otro lado, en 1903, los primeros automóviles llegaron a la Ciudad de México, totalizando un parque vehicular de 136 en aquel año, creciendo hasta los 800, tres años después. En 1921, Buick fue la primera armadora oficialmente establecida en México, no obstante la más grande era la Ford Motor Company, que se estableció en 1925. Pero la industria automot-

¹⁰ El Gobierno ruso está preparado con la lista de las sanciones adicionales contra los Estados Unidos y la Unión Europea // los Registros del 18 de agosto de 2014. Rusia.

¹¹ México está listo a suministrar los coches a Rusia en caso de la prohibición de la importación de los Estados Unidos y de la Unión Europea // Noticias de automóviles, el 20 de agosto de 2014. Disponible en <http://auto.vesti.ru/doc.html?id=581033&cid=22>.

triz ha comenzado a desarrollarse intensamente solamente entre los 1950-1960. Hacia 1961, varias compañías automotrices operaban plantas armadoras o importadoras en el país.

Arturo Vicencio Miranda dice que la historia de la industria automotriz en México data de 1925 con la instalación de las líneas de ensamble de Ford; posteriormente, en 1935 llega la que a la postre se convertiría en el mayor fabricante de vehículos en el nivel mundial: General Motors, en tanto que en 1938 inicia operaciones Automex que posteriormente se convertiría en Chrysler.¹²

En 2014 México ha entrado en la decena de los más grandes productores automotrices. Rusia ocupa el undécimo lugar en esta lista. La industria automotriz mexicana por los primeros seis meses del 2014 ha producido más vehículos, hasta 1,6 millones.

Entre México y Rusia hay distinciones sobre los fines de la producción de los vehículos.

Rusia hace en general los vehículos para uso interno. En 2012 la exportación de la producción de los vehículos de Rusia ha formado \$26,5 mil millones.¹³ Conforme a los planes hacia 2016 se planea crear una planta nueva (ahora hay una planta llamada AVTOVAZ que produce vehículos) y producir hasta 500 mil vehículos por año y como mínimo cada décimo se escoge para ser exportado.

En México la producción de vehículos se realiza en general para la exportación. En el presente, México ocupa el cuarto lugar entre los exportadores de vehículos automotores ligeros. En 2013 los volúmenes de la exportación de vehículos y partes de recambio ha formado \$65 mil millones. México por las partes de recambio entra en tercer lugar de los proveedores mayores para las compañías de los Estados Unidos. Otros más grandes consumidores de los vehículos mexicanos son Canadá, Alemania, Chile, Uruguay, Argentina y Colombia. México es un país productor de vehículos de gran calidad e innovación. Los vehículos hechos en México cumplen con altos estándares y son comercializados en los mercados más exigentes y competitivos a nivel internacional.¹⁴

Las distinciones en la regulación jurídica de las relaciones en la esfera de la industria automotriz.

En México hay una regulación normativa de la industria automotriz: el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, el Acuerdo que modifica el diverso que determina las reglas para la aplicación del Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, Decreto que modifica el diverso para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

Conforme el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles (Decreto Automotriz), publicado en el DOF el 30 de junio de 2004, y sus modificaciones, mediante su Registro como empresas productoras de vehículos automotores ligeros nuevos en México (Registro) ante la Secretaría de Economía, el cual tiene una vigencia de un año y debe renovarse cada

¹² Arturo Vicencio Miranda. La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas. Contad. Adm no. 221 México ene./abr. 2007.

¹³ La exportación de la producción de los vehículos de Rusia. Disponible en <http://newsruss.ru/doc/index.php>.

¹⁴ Sector Automotriz en México. Disponible en http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector.

año.¹⁵ Además, la información de la solicitud debe ser sometida a la opinión de la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz.

Conforme a la legislación rusa es necesario que el inversionista extranjero firme el Acuerdo del ensamble industrial solamente con el Ministerio del desarrollo económico.

Las distinciones en las preferencias para los productores extranjeros.

Los beneficios del Decreto Automotriz, son:¹⁶

1. Ser consideradas como empresas fabricantes para efectos de las disposiciones de depósito fiscal y demás relativas a la ley Aduanera
2. Acceso a cupos de importación con cero arancel ad-valorem de vehículos que se clasifican en las fracciones arancelarias establecidas en el Anexo I del Decreto Automotriz
3. Posibilidad de ofrecer sus vehículos como nacionales, independientemente del lugar de fabricación, en las licitaciones públicas del país.

Y también las empresas que cuenten con registro de empresas productoras de vehículos automotores ligeros nuevos podrán importar partes y componentes para ensamble y fabricación de vehículos mediante la tramitación del permiso previo de importación correspondiente.¹⁷

Así, en México se aplican medidas complejas que incluyen también medidas sin tarifas. En Rusia, medidas sin tarifas se aplicaban en la primera etapa de 1998 que consistía en el Acuerdo de licencia. Ahora, en Rusia funcionan solamente medidas de tarifas.

En Rusia conforme el Acuerdo del ensamble industrial, una empresa de vehículos automotores extranjera en cambio de la recepción de las preferencias aduaneras (los descensos de la tasa en aranceles, desde el 0 hasta el 5% en vez del 5 hasta el 15%) toman sobre sí las obligaciones por el ensamblaje en el territorio de la Federación Rusa de cierta cantidad de los vehículos automotores por año en el nivel correspondiente a la localización, es decir, el uso de las partes rusas.

Las distinciones en los tipos de responsabilidad. En México se establece la responsabilidad administrativa. Por ejemplo, el registro podrá ser cancelado en los siguientes casos: Se presente información falsa al promover el Registro o renovación; Se deje de cumplir con lo dispuesto en la hipótesis bajo la cual se obtenga el Registro. Por ejemplo, el registro podrá ser cancelado en los siguientes casos: Se presente información falsa al promover el Registro o renovación; Se deje de cumplir con lo dispuesto en la hipótesis bajo la cual se obtenga el Registro.

En Rusia como era indicado por el incumplimiento del Acuerdo del ensamble industrial se realiza la responsabilidad administrativa y financiera.

¹⁵Memorias Documentales de Secretaría de Economía. Disponible en http://www.economia.gob.mx/files/transparencia/informe_APF/memorias/19_memoria_documental_aplicacion_decreto_automotriz_dgipat.pdf p.8.

¹⁶Memorias Documentales de Secretaría de Economía http://www.economia.gob.mx/files/transparencia/informe_APF/memorias/19_memoria_documental_aplicacion_decreto_automotriz_dgipat.pdf p.12.

¹⁷ Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, publicado el 31 de diciembre de 2003 en el DOF.

IV. CONCLUSIONES

La regulación jurídica de las actividades empresariales en la esfera de la industria automotriz rusa en la actualidad tiene el carácter complejo y debe examinarse la formación de sistemas que tienen las etapas del proceso de formación y desarrollo.

La regulación jurídica en la esfera de la industria automotriz rusa ha estado conmemorada por la creación del contrato de inversiones, el Acuerdo del ensamble industrial que tiene un carácter específico el objeto, el sujeto, entre otros.

Con el proceso de formación, el Acuerdo del ensamble industrial en la Federación Rusa es seguida a la tendencia vinculada a la exigencia de la actividad administrativa a los órganos aduaneros de la Federación Rusa respecto a los inversionistas extranjeros, es decir, que se exija refuerzo en la dependencia hacia los productores del sistema burocrático.

El sistema del ensamble industrial de la Federación Rusa estaba formado por un orden especial, la responsabilidad administrativa, también estaba establecido un tipo especial de la responsabilidad financiera hacia los inversionistas extranjeros por el incumplimiento de las exigencias de la localización.

A pesar de la presencia del Contrato de inversiones del Acuerdo del ensamble industrial, en la actualidad, no se consiguen alcanzar los resultados planeados por la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa en la industria automotriz rusa. Entre las distintas causas, tal desarrollo ha disminuido, por consecuencia debemos indicar el nivel bajo de la disciplina de los órganos ejecutivos del poder estatal en la esfera de la industria automotriz.

V. FUENTES

BIBLIOGRÁFICAS

MIRANDA, Arturo Vicencio, *La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas*. Contad. Adm no. 221, México ene./abr. 2007.

Declaración del presidente del Gobierno de la Federación Rusa, Vladímir Putin nos dice que todos los acuerdos actúan en Rusia por el proceso del ensamble industrial de los vehículos “serán observados y no serán revisados”. Disponible en <http://www.rosbalt.ru/2010/10/12/780026.html>.

Información del Ministerio del Desarrollo Económico y Comercio de Rusia de las obligaciones de Rusia en calidad del miembro de la OMC. Disponible en http://www.wto.ru/ru/content/documents/docs/spravka_met.doc.

El Gobierno ruso está preparado con la lista de las sanciones adicionales contra los Estados Unidos y La Unión Europea // los Registros del 18 de agosto de 2014, Rusia.

La exportación de la producción de los vehículos de Rusia. Disponible en <http://newsruss.ru/doc/index.php>.

México está listo a suministrar los coches a Rusia en caso de la prohibición de la importación de los Estados Unidos y de la Unión Europea // Noticias de automóviles, el 20 de agosto de 2014. Disponible en <http://auto.vesti.ru/doc.html?id=581033&cid=22>.

Sector Automotriz en México. Disponible en http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector.

DOCUMENTOS NORMATIVOS:

Decisión del Gobierno de la Federación Rusa del 29 de marzo de 2005, № 166 “Sobre la inserción de los cambios en la Tarifa Aduanera de la Federación Rusa respecto a las autopartes introducidas para el ensamble industrial”.

Decisión del Gobierno de la Federación Rusa del 16 de septiembre de 2006, № 566 “Sobre la inserción de los cambios en la Tarifa Aduanera de la Federación Rusa respecto a las autopartes introducidas para el ensamble industrial”.

Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, publicado el 31 de diciembre de 2003 en el DOF.

Memorias Documentales de Secretaría de Economía. Disponible en http://www.economia.gob.mx/files/transparencia/informe_APF/memorias/19_memoria_documental_aplicacion_decreto_automotriz_dgipat.pdf p.8.

Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa № 533, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa № 1018, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 137n del 17 de diciembre de 2009 “Sobre la inserción de los cambios en el orden que determina la noción “el ensamble industrial” de los vehículos automotores y que establece la aplicación de la noción dada a la importación al territorio de la Federación Rusa de los autopartes para la producción de los vehículos automotores, de las posiciones 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior”.

Orden del Ministerio del Desarrollo Económico de la Federación Rusa № 678, la Secretaría de Industria y Comercio de la Federación Rusa № 1289, el Ministerio de Finanzas de la Federación Rusa № 184n del 24 de diciembre de 2010 “Sobre la inserción de los cambios en el orden que determina la noción el ensamble industrial” de los vehículos automotores y que establece la aplicación de la noción dada la importación al territorio de la Federación Rusa de las autopartes para la producción de los vehículos automotores de las posiciones 8701-8705 de la nomenclatura de mercancías en el comercio exterior”.