



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS PROFESIONALES
ARAGÓN

"IMPLICACIONES ECONOMICAS DE LA IMPORTACION
DEFINITIVA DE AUTOMOVILES USADOS
PROVENIENTES DE ESTADOS UNIDOS A LA
REPUBLICA MEXICANA, 2005 - 2007".

T E S I S I N A

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE :

LIC. EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

LUCIO SANTILLAN PEDRAZA

ASESOR:

LIC. RODOLFO ARTURO VILLAVICENCIO LOPEZ.

FEBRERO, 2009





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Vivimos en medio de una falacia descomunal: un mundo desaparecido que nos empeñamos en no reconocer como tal y que se pretende perpetuar mediante políticas artificiales. Millones de destinos son destruidos, aniquilados por este anacronismo.

Viviane Forrester
El horror económico

AGRADECIMIENTOS

A mi Dios:

¡Gracias! por cuidarme, por guiarme, por iluminar mi camino, por quererme y, sobre todo, por otorgarme la valiosa oportunidad de vivir.

A mis padres:

Andrés Santillán Mejía y María de Jesús Pedraza Téllez, por dejarme la mejor herencia que pudieron darme "la educación", por apoyarme, por creer en mí siempre y más que nada por quererme como lo hacen. Este logro es suyo también, ustedes son mi más grande orgullo, los admiro y los adoro.

A mis hermanos:

Andrés Santillán Pedraza y Emilia Alejandra Santillán Pedraza, por ser mis primeros amigos, por quererme, por estar siempre pendiente de mí y apoyarme. Los quiero mucho carnalitos, gracias por ser mis hermanos.

A mis sobrinitas:

Wendy, Stephanie y Jessica, mis pequeñitas, las adoro, espero que lo sepan. Gracias por existir escuincitas.

A mi Universidad:

La Universidad Nacional Autónoma de México, por todos los años que me albergó desde el Colegio de Ciencias y Humanidades, Plantel Azcapotzalco, en el SUA de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y la Facultad de Estudios Superiores Campus Aragón. A su vez le agradezco despertar en mí una conciencia analítica y un amor auténtico por México. Siempre estaré orgulloso de ser parte de las filas de esta honorable Institución, nuestra Máxima Casa de Estudios.

A mi asesor de Tesina:

Lic. Rodolfo Villavicencio López, por su tiempo, su apoyo y los consejos a lo largo del presente trabajo.

A mi jurado:

Por todas las recomendaciones, apoyo, facilidades, consejos y su valioso tiempo.

A mis profesores:

Que a lo largo de la carrera han depositado en mí sus conocimientos que influyeron enormemente en mi formación profesional. Muy especialmente al Lic. Rodolfo Villavicencio López, Lic. Martín Pérez Zuñiga (Q.E.P.D.), Lic. Sergio Espino y, aunque no pertenece a la UNAM, a Federico Grajales Luna.

A mis amigos de toda la vida:

Cuando ingresé al CCH el director mencionó en su mensaje de bienvenida a la UNAM algo que aún recuerdo con mucha claridad, porque resultó cierto, el mencionó: "aquí (en el CCH) conocerán a los amigos de toda su vida". A Alberto Montiel, Luis Antonio Calderón y Omar Arturo López, por su inquebrantable amistad, por todos esos años maravillosos y los que vienen.

A mis compañeros y amigos de la FES Aragón, Generación 2002-2005:

Por todos los buenos momentos que vivimos (académicamente y de locuras) y enseñanzas que obtuve de ustedes a: Abdiel, Alberto, Alfonso, Brenda, Carolina, Carlos, Carina, Claudia, Cristian, Dalia, Dafne, Daniel, Daniela, Diana, Dulce, Érika, Erick, Eunice, Fernando, Gabriela, Héctor, Imelda, Isabel, Israel, Irene, Iván, Jatziri, Jessica, Jonathan, Josefina, Linda, Luis Andrés, Magdalena, Magali, María Luisa, Marco Antonio, Maribel, Marina, Marisol, Martha, Miguel, Nadia, Nancy, Oscar, Roberto, Rodolfo, Roxana, Sandra, Sergio, Tlaloc, Úrsula, Víctor y Viridiana. Siempre los llevaré en mis recuerdos, que Dios los Bendiga siempre.

INDICE

	Pág.
INTRODUCCION	1
CAPITULO 1	5
Internacionalización de la industria automotriz mexicana.	
1.1 Concepto de Internacionalización.	6
1.2 La internacionalización en la economía mexicana.	10
1.3 Antecedentes de la internacionalización de la industria automotriz en México.	13
1.3.1 La apertura con la firma del TLCAN.	16
1.3.2 Importancia de la industria automotriz mexicana en nuestro país.	19
CAPITULO 2.	23
Marco legal aplicable para la importación definitiva de vehículos automotores usados en México.	
2.1 Antecedentes de los Decretos por los que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados.	24
2.1.1 Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, publicado en 2005.	26
2.1.2 Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicado en 2006.	30
2.1.3 Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente.	31
2.2 Consecuencias de los Decretos del 2005 y 2006.	33
2.3 Procedimientos administrativos para realizar una importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.	39
CAPITULO 3.	44
Contención y control, factores fundamentales para evitar una posible crisis de la industria automotriz en México.	
3.1 Prohibiciones a la importación definitiva de vehículos usados.	45
3.2 Estrategias viables para la creación de un programa de control y contención de la importación de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.	47
3.2.1 Creación de instrumentos reguladores para la importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.	51
3.2.2 Impulso por parte de la industria automotriz para la adquisición de vehículos automotores nuevos.	52
3.3 Evaluación y perspectivas.	53
CONCLUSIONES	57
FUENTES DE CONSULTA	
ANEXOS	

INTRODUCCION

La actual dinámica económica y comercial que se experimenta internacionalmente ha obligado a los Estados – Nación de la urbe a crear mecanismos que permitan adaptarse y, a su vez, competir con sus similares, uno de esos mecanismos consiste en la negociación de Tratados. México actualmente es parte de varios convenios internacionales de toda índole, siendo el más relevante un acuerdo comercial, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, remarcando así la importancia que tiene el aspecto comercial para el funcionamiento del sistema mundial.

La industria automotriz a nivel mundial es altamente dinámica y, por lo tanto, enfrenta constantes innovaciones modernizadoras en su producción. Nuestro país se ha convertido en plataforma global de exportación del sector automotriz, ya que algunas de las compañías más importantes del mundo lo utilizan cada vez más como proveedor.

En nuestro país el sector automotor en México desempeña un papel estratégico en la actividad económica del país y particularmente en el sector industrial por su efecto multiplicador, es decir, por su encadenamiento productivo con otras industrias como la del acero, el vidrio, el hule, el plástico y la textil, entre otras. Así también la industria automotriz es pionera en la innovación de procesos de producción y comercialización en el sector manufacturero, además de la importancia que representa en el sector exportador y, marginalmente, en la recaudación tributaria.

Por la importancia que representa la industria automotriz para el desarrollo industrial y comercial de nuestro país ha sido desde su inicio uno de los sectores a los que se les ha brindado mayor protección frente a la competencia externa y su comportamiento depende de diversos factores internos y externos.

Por otra parte, entendiendo como fenómeno a toda manifestación que se hace presente a la conciencia de un sujeto y aparece como objeto de su percepción, el de la importación definitiva de vehículos automotores usados a México, tiene una gran trascendencia en la actualidad, debido a que sus manifestaciones repercuten severamente en muchos de los sectores sociales y económicos.

Este fenómeno ha llamado la atención de los estudiosos del tema, las instituciones gubernamentales mexicanas y la sociedad en general, debido a que durante el periodo de tiempo que abarca desde la puesta en marcha del Decreto publicado el 22 de agosto de 2005, en el Diario Oficial de la Federación, hasta principios de 2008, se ha multiplicado la entrada de automóviles usados procedentes de Estados Unidos. Significando un fuerte impacto en el mercado domestico de ventas de vehículos nuevos y usados, producidos específicamente para el mercado mexicano, causadas por las importaciones definitivas de vehículos

usados, al amparo de los Decretos por los que se establecen las condiciones para realizar la importación definitiva de vehículos automotores usados.

La industria automotriz organizada ha condenado la internación de los vehículos usados provenientes, principalmente de los Estados Unidos, argumentando graves daños al medio ambiente, a la seguridad jurídica, pública y física de transeúntes y conductores, a la inversión y el empleo formal de este sector de la economía.

Entre los problemas que destacan las asociaciones de industriales automotrices en contra de la importación definitiva de unidades usadas a México destacan, mayor contaminación, mayor número de accidentes por las condiciones físico-mecánicas de los vehículos, incremento en el ambiente de inseguridad pública que existe en diferentes entidades federativas, y, lo más grave en términos económicos, la pérdida de empleos formales.

Por otra parte, las decisiones gubernamentales para la importación de vehículos usados han sido tibias, sobre todo, ante el inicio del proceso de desgravación arancelaria, previsto en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, lo que, en términos prácticos, se traduce en que a partir de 2009 hasta 2019 se irá permitiendo, gradualmente, la internación legal, sin permiso de importación y sin aranceles, de autos y camiones usados, cada vez de menor antigüedad.

La elaboración del presente trabajo parte de la observación del parque vehicular en nuestro país que ha sufrido un acrecimiento considerable y, a su vez, ha sufrido una peculiaridad específica, la mayor parte de estos vehículos son de procedencia extranjera (estadounidense principalmente), ya que muestran placas extranjeras, el pedimento pegado al parabrisas o portan el holograma de importación. La mayoría, de los mencionados vehículos automotores, son importados definitivamente a nuestro país usados o son importados temporalmente o se encuentran ilegalmente en el país.

Al decidir abordar sobre este tema, me vi a la necesidad, para fines de enriquecimiento temático, de iniciar un proceso de investigación para encontrar al sector que más afectaba este fenómeno, dando como resultado la industria automotriz mexicana. Ahora bien, los elementos analíticos de las relaciones internacionales, en primer momento, no me permitieron realizar una investigación plagada de tecnicismos aduaneros, por lo que tuve que reestructurar y adecuar el tema de estudio a dichos elementos.

Tomando como marco teórico el neo-institucionalismo que atiende a conceptos de grupos sociales tales como la cultura de empresa o la memoria organizativa, siendo estos conceptos un objeto a explicar, no una causa explicativa y en donde sólo los individuos deciden y actúan. Los fenómenos que observamos y describimos a nivel de agregados sociales deben ser explicados como resultado

de las acciones e interacciones de seres humanos individuales que buscan sus propios intereses tal como ellos los entienden.

El neo-institucionalismo rechaza la metodología de la corriente ortodoxa neoclásica utiliza el modelo teórico del mercado de libre competencia como un supuesto ideal óptimo frente al que se compara la realidad económica. Esto condujo inevitablemente a los economistas a proponer soluciones consistentes siempre en la modificación de la realidad para acercarla a la abstracción del libre mercado.

El neo-institucionalismo intenta comparar una institución con otra. Lo óptimo no es real ni es alcanzable por lo que hay que comparar y elegir entre soluciones institucionales subóptimas pero posibles. Esta nueva metodología en la cual mercado y Estado parecen competir en igualdad de condiciones en donde las instituciones estatales o las instituciones de mercado pueden ser comparativamente más o menos eficientes, según el lugar y el momento histórico.

La teoría neo – institucionalista tiene como uno de sus principales postulados que para solucionar los problemas económicos concretos y para estimular el crecimiento económico no es válido proponer medidas macroeconómicas de validez universal. Por el contrario, se tendrá que fomentar el desarrollo institucional adecuado al entorno concreto.

El presente trabajo tiene como objetivo el de analizar el impacto en la economía mexicana, específicamente en el sector automotriz mexicano, que ha tenido la importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos y Canadá. Así también el de analizar la situación de la importación definitiva de vehículos automotores usados procedentes de la región de Norteamérica, muy específicamente lo concerniente en los Decretos que establecen las condiciones para la importación definitiva de los mencionados vehículos; comprender el fenómeno originado por la importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos y Canadá, sus indicadores económicos y, por último, evaluar la interacción entre la importación definitiva de vehículos automotores usados y la posible chatarrización del parque vehicular mexicano.

El presente trabajo lo elaboré sobre la hipótesis de que el establecimiento de un Cupo a la excesiva importación de vehículos usados a México, procedentes de Estados Unidos, específicamente, facilitará el control del parque vehicular y su impacto ambiental coadyudando a contener una posible crisis en el sector automotriz en mexicana.

La tesina está organizada en tres capítulos. En el primero se desarrollan aspectos teóricos e históricos en donde analizamos, primeramente, la internacionalización como corriente teórica de las relaciones internacionales. Posteriormente un esbozo histórico del proceso internacionalizador de México y, por último, nos

centramos específicamente en uno de los elementos de nuestro campo de estudio, la industria automotriz mexicana.

En el capítulo dos, se realiza un análisis del marco legal que regula jurídicamente la importación definitiva de los vehículos automotores usados a nuestro país, como es el Decreto publicado el 22 de agosto de 2005, en el Diario Oficial de la Federación, por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados; el Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 26 de febrero de 2006, por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora y, por último, Decreto publicado el 1 de febrero de 2008, en el Diario Oficial de la Federación, por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente; analizando sus antecedentes, consecuencias y sus procedimientos administrativos.

El capítulo tres, analizamos las posibles vertientes de contención ante una probable crisis en el sector industrial automotor en nuestro país, conociendo las prohibiciones existentes de la importación definitiva de los vehículos automotores usados y las estrategias viables para la creación de un programa que permita contener el fenómeno en cuestión.

CAPITULO 1

Internacionalización de la industria automotriz mexicana.

La sociedad humana desde sus orígenes ha tenido una necesidad puramente natural de expandir sus fronteras geográficas, políticas, sociales y, desde luego, económicas. Si bien es cierto que una sociedad, aferrándose a su propia condición de identidad, ha encontrado los medios necesarios para interactuar con sus similares y así conseguir esa satisfacción innata que trae en su seno desde su concepción propia, el crecimiento.

La historia mundial nos demuestra que la expansión de una sociedad sobre otra se ha dado de distintas formas, siendo la más usual la guerra, misma que es el resultado de una negociación fallida, que por sus intereses propios de cada una de las partes o por su propia supervivencia, deciden llegar a esta instancia. Sin embargo, se pueden concebir de diferentes maneras de expansionismo de una sociedad sobre otra, una de ellas se da en el comercio.

La historia del comercio desde sus orígenes cuando se limitaba a una sencilla transacción, la del trueque de mercancías, pasando por la revolución industrial del siglo XIX, en donde se automatiza la producción de las plantas industriales, hasta las complejas operaciones actuales; ha remarcado su importancia para la supervivencia y expansionismo de una sociedad en específico.

A mediados del siglo XX, específicamente posterior a la Segunda Guerra Mundial, las comunicaciones y transportes sufrieron un significativo avance y, por ende, las relaciones internacionales en su totalidad tuvieron una mayor interactividad; por otra parte, aunque no aislado, el comercio se favoreció enormemente ya que la agilidad que trajo este avance impulso aún más el crecimiento de la mayoría de las industrias, una de ellas fue la industria automotriz mundial.

Los grandes corporativos automotrices comenzaron con su expansionismo por razones de costos de producción, por lo que decidieron asentar plantas en países subdesarrollados que contuvieran las ventajas comparativas necesarias para solventar sus mencionados costos de producción; nuestro país, por su ubicación geográfica particularmente, fue elegido para establecer fabricas de ensamble, que a la postre traerían una diversificación de la economía domestica ya que los insumos se obtendrían en México.

El gobierno mexicano ha estimulado a la industria automotriz desde su aparición en 1925, con diversas medidas económicas y Decretos, que si bien es cierto que en muchas de esas medidas fueron estériles y en algunas ocasiones perjudiciales, su intención siempre ha sido la de obtener mayor ventaja de las ganancias brutas de las industrias implicadas en el sector automotriz en México.

Con la entrada de nuestro país al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), en 1985, dejaría atrás su política económica tradicional que se distinguía de ser proteccionista y, de igual forma, dejaría atrás el modelo de sustitución de importaciones, abriéndose así a los mercados externos pretendiendo crear un modelo más flexible frente a las economías mundiales.

Con el modelo neoliberal, que se tomó desde la presidencia de Miguel de la Madrid, la apertura de la economía mexicana traería consigo un sinnúmero de negociaciones internacionales de tipo político, social y económico. En 1994 se firma el Tratado de Libre Comercio de América del Norte que liberaría gradualmente los aranceles de las operaciones realizadas por las empresas automotrices hasta el 2004, año que quedarían completamente libre de cualquier tipo de carga tributaria al comercio exterior.

1.1 Concepto de Internacionalización.

El concepto de internacionalización como la acción y el efecto de internacionalizar, nos da pie a indagar ¿qué se entiende por internacionalizar? Internacionalizar entendido como el sometimiento a la autoridad conjunta de varias naciones, o de un organismo que los represente en asuntos que dependían de un solo Estado.

Tomando estos dos elementos podemos mencionar que la internacionalización, es un proceso en donde un ente (jurídico, político, económico o social), ha traspasado su frontera para someterse a otra autoridad, una extranjera, en donde más allá de ser meramente un conflicto se trata de la necesidad misma de expansión, para alcanzar un objetivo.

Ahora bien, usualmente se utilizan indistintamente los conceptos de internacional, transnacional, multinacional y global. Sin embargo, existe una diferencia que nos permite distinguir entre el concepto de multinacional o de negocio internacional y empresa transnacional o global. Jonathan Aronson y Peter Cowhey distinguen entre multinacionales y corporaciones transnacionales o globales, siendo la principal diferencia el nivel de integración de las operaciones transnacionales¹. Mientras que las multinacionales están formadas por un conjunto de subsidiarias (dos o más) que se administran y dirigen de manera independiente tratando de responder a la lógica de los mercados locales; que su fuerza competitiva proviene de su país de origen, en donde se desarrollan sus más importantes ventajas y contribuciones tecnológicas y organizacionales, y que sus operaciones transnacionales no están altamente integradas (la integración suele limitarse al ámbito financiero).

Por el contrario, las corporaciones transnacionales o globales requieren operaciones con altos niveles de integración a fin de aprovechar al máximo las ventajas específicas de la empresa, conseguir activos complementarios por medio de una interacción más estrecha de los productores con sus clientes (redes de cooperación y alianzas), o bien a través de asociaciones con firmas que ofrecen productos competitivos (alianzas corporativas internacionales, también conocidas como alianzas estratégicas).

El concepto de administrar redes o coaliciones de unidades económicas es fundamental en esta última definición, la cual supone que la corporación está formada por una red de unidades complementarias con un nivel de integración y

¹ Aronson, Jonathan y Cowhey, Peter. "The Consequences of Corporate Alliances, Council on Foreign Relations Press", en *Managing the World Economy*. Nueva York. 1993. Págs. 43-47.

coordinación muy alto, y que cada unidad tiene que aportar una o varias ventajas competitivas, pues de no ser así se puede considerar innecesaria y por tanto susceptible de desincorporarse (venderse)².

Por otra parte, la postura marxista trata de entender la relación que existe entre las empresas transnacionales con su entorno. Centrando su atención en la influencia ejercida por parte de las empresas transnacionales en la distribución de los recursos económicos, productivos, financieros, humanos y educativos, subrayando las siguientes características:

- a) La posición hegemónica de estas empresas en áreas y sectores específicos de la economía mundial, así como su poder de decisión en espacios, redes y organizaciones económicas y políticas que trascienden las fronteras nacionales;
- b) La capacidad de las empresas transnacionales para negociar e interactuar de acuerdo a reglas y reglamentos formulados por actores e instituciones cuya fuerza tiene un impacto y grado de agregación que sobrepasa a la de los Estados nacionales;
- c) La tendencia a desarrollar estrategias corporativas comunes a través del mundo, a estimular una articulación más profunda de los Estados nacionales y sus sistemas económicos, políticos y sociales, a integrar áreas estratégicas del mundo y a promover activamente las ventajas de los llamados proyectos neoliberales como la única alternativa que lleva al desarrollo y a la modernización³.

Según la teoría económica ortodoxa la internacionalización del capital tiene como principal objetivo el de minimizar costos mediante la adquisición de fuerza de trabajo barata para colocar la producción en el mercado mundial, en donde la producción de manufacturas para exportación de los países capitalistas atrasados, compite favorablemente en los mercados mundiales debido a las enormes diferencias existentes salarios⁴.

El análisis de la internacionalización del capital debe de dar cuenta de las condiciones de la extracción de la plusvalía y estudiar al proceso de reproducción ampliada a escala mundial. La exterioridad de la internacionalización se sitúa justamente en la frontera, dependiendo, a su vez, en donde se encuentre situada:

- En la frontera de los diversos lugares internacionales
- En la frontera del centro, en la articulación centro-periferia
- En la frontera de los diversos bloques imperialistas y sus rivalidades interimperialistas⁵

² Idem.

³ Salas-Porras Alejandra. "Agendas de investigación en Ciencia Política". UAM. Iztapalapa. México D.F. 1999. Pág. 19.

⁴ Minian, Issac. "Progreso técnico e internacionalización del proceso productivo; el caso de la industria maquiladora de tipo eléctrica". Centro de Investigaciones y Docencia Económica, IPN. México D.F. 1987. Págs. 18 y 19.

⁵ Palloix, Christian. "La internacionalización del capital". Ed. Hiblume. Madrid. 1978. Pág. 49.

Con base en la teoría neoclásica MacDougall postula que el capital tiende a moverse de países en donde es abundante a aquellos en los que es escaso, en búsqueda de un diferencial en las tasas de rendimiento⁶. En este enfoque nos podemos percatar que parte del supuesto de que los mercados son perfectos porque todas las partes poseen la información adecuada; dando más importancia a los costos de producción y subestimando los costos de transacción y enfatizando las consideraciones de la oferta.

Las empresas transnacionales representan los principales vehículos del movimiento de capital internacional, siendo uno de los protagonistas más importantes de los procesos de integración, regionalización y globalización del capital. De igual manera, las empresas transnacionales son uno de los actores que influyen de manera más decisiva en la estructuración de la sociedad y la política internacional, en las formación de estructuras productivas, financieras y del conocimiento⁷, así como en la integración de un sistema económico global⁸ y un espacio en el que la distancia y las fronteras territoriales pierden importancia⁹; en el que las estrategias corporativas se piensan y articulan a nivel mundial considerando las características, experiencias, ventajas y potencialidades de propiedad, integración y localización geográfica¹⁰.

Según los enfoques institucionalistas, el control que ejercen las empresas transnacionales se logra a través de la internalización de los mercados o, lo que es lo mismo, de los procesos de integración vertical y horizontal que permiten a las empresas ahorrar costos en sus transacciones transfronterizas¹¹.

El enfoque de las ventajas competitivas, por su parte, menciona las causas por las que se transnacionalizan las empresas, sino cómo mantienen las ventajas competitivas para mantener su posición global. Según Porter, las ventajas competitivas que se requieren para expandirse territorialmente sólo pueden desarrollarse en un ambiente en el que la tensión y rivalidad entre proveedores, productores y clientes genera la presión y los desafíos empresariales necesarios para innovar, mejorar y diferenciar productos¹².

La internacionalización del capital es expresada en los múltiples flujos de inversión directa e indirecta que circulan a través de las fronteras. Entre los flujos de inversión directa, encontramos todos aquellos efectuados por las empresas transnacionales, que proponen ejercer un control sobre el funcionamiento, gestión y administración de las firmas filiales establecidas en uno o varios países fuera de

⁶ MacDougall, Jonh. "Costos y beneficios, una teoría aprobada". en *Economical Record*. Núm. 36. Londres. 1960. Pág. 25.

⁷ Strange, Susan. "Political Economy and International Relations" en *International Relations Theory Today*, Polity Press. Londres. 1996. Pág. 212.

⁸ Castells, Manuel. "La era de la información, la sociedad red". Fondo de Cultura Económica. México D.F. 2000. Pág. 47.

⁹ Salas-Porras Alejandra. Op. Cit. Pág. 10.

¹⁰ Porter, Michael. "La ventaja competitiva de naciones". MacMillan. Londres. 1990. Pág. 35.

¹¹ Perez Núñez, Wilson. "La internacionalización de Latinoamérica". Revista CEPAL. Núm. 49. Abril 1993. Pág. 31.

¹² Porter, Michael. Op. Cit. Pág. 19.

su país de origen. De igual manera la inversión directa representa en la actualidad una de las formas más estables del capital internacional.

La inversión indirecta, por su parte, se refiere a los títulos o contratos de deuda adquiridos, a los que habría que agregar las inversiones internacionales en portafolio, ya sea en acciones o en títulos de deuda o derivados. Estas últimas no se proponen ejercer un control directo sobre la gestión y administración de las empresas. Se interesan más bien en el rendimiento, y cada vez más en el rendimiento de corto plazo.

Sin embargo, no desaparece la organización jerárquica tradicional, en la que la casa matriz controla a las subsidiarias, adquiere mayor relieve la estructura en red. Ésta se refleja en: 1) las relaciones más horizontales de las matrices con las filiales, entre las que se alienta a la vez mayor autonomía y comunicación a fin de asegurar la integración y estandarización requerida, sobre todo cuando las afiliadas manejan nuevas tecnologías; 2) la tendencia a subcontratar pequeñas y medianas empresas que producen a costos más bajos y son más flexibles frente a los cambios en el entorno (outsourcing); 3) la cooperación y la formación de alianzas estratégicas, inclusive entre las empresas de un mismo sector¹³.

La expansión de las empresas transnacionales a través de filiales distribuidas en uno o más países constituye un mecanismo por medio del cual las empresas además de internacionalizar la producción, diversifica los distintos riesgos asociados a las tasas domésticas de cambio y de interés, incurrir en múltiples formas de arbitraje cambiario, y financiero en general, internalizar mercados imperfectos de divisas y de capital y, por tanto, bajar los costos transfronterizos de incertidumbre y volatilidad.

John Dunning considera que una vez que las firmas desarrollan ventajas en relación con sus competidores en el extranjero, la posesión de dichas ventajas puede aprovecharse mejor a través de la internalización, pues ésta representa una opción institucional que permite ejercer mayor control sobre tales ventajas, un control casi monopólico, que cualquier otra opción que entrañe transferencia tecnológica. Y una vez que se ha tomado la decisión de internalizar las transacciones, adquiere relevancia la decisión del país o región que ofrece mayores ventajas en términos de la localización de los principales insumos o bien en términos del mercado de consumo¹⁴.

Es importante mencionar que actualmente se ha creado un problema que resulta fundamental, el cual consiste en que mientras las empresas transnacionales extienden su fuerza a un alcance global, la autoridad reguladora sigue siendo de alcance nacional o, en el mejor de los casos, de alcance regional.

El Estado solamente interviene para establecer el marco legal que regula la propiedad y por esa vía las transacciones a través de las cuales se realizan cambios en la propiedad. La dimensión política se encuentra disminuida debido al

¹³ Idem.

¹⁴ Dunning, John. "Multinational Enterprises and the Global Economy. Addison-Wesley Publishing Co.". Wokingham. 1993. Págs. 3-4.

poder que adquieren las empresas transnacionales, permitiéndoles moldear las instituciones y las reglas específicas de los mercados en los que se establecen tratando de manipular las regulaciones de los Estados nacionales y los organismos multilaterales, así también la competencia de mercado.

Por último, es importante señalar que el proceso de internacionalización encuentra obstáculos administrativos (barreras aduaneras y arancelarias), políticos, costos de transporte y la diversidad de culturas¹⁵. Siendo el punto administrativo el que posee más importancia debido a que funciona como un filtro en la entrada y salida de las mercancías de manera de contrapeso en el mismo proceso de las empresas transnacionales.

1.2 La internacionalización en la economía mexicana.

Para entender la internacionalización de la economía mexicana es necesario recorrer un breve esbozo de la historia económica reciente de México, encontrando así los puntos claves que nos permitan descubrir el proceso internacionalizador de la economía mexicana.

La primera etapa que deseo abordar es el periodo llamado Desarrollista (1917-1954), en donde encontramos a un México visiblemente disminuido por la lucha interna de la Revolución Mexicana. Este período se caracteriza porque la economía del país se fundamenta en el desarrollo agrario y una sensible influencia de empresas extranjeras, específicamente en el ramo energético del petróleo. Creada la reforma Agraria llega a alcanzar su mayor apogeo durante el régimen de Lázaro Cárdenas, pero lo más significativo de este periodo es que se llevaron medidas avanzadas de organización de fomento agropecuario como el Banco Ejidal, escuelas profesionales de tipo agropecuario, la expropiación petrolera, instituciones de carácter social, crecimiento de las vías de comunicación, específicamente las ferroviarias y la ampliación de la infraestructura portuaria.

De acuerdo con los características socio-económicas del periodo se considera que hubo avances en el desarrollo de la sociedad mexicana. Es importante mencionar que en este periodo, específicamente en el gobierno de Venustiano Carranza se reducen las tarifas de importación de mercancías de consumo en el país, cuando la producción nacional fuera insuficiente, disminuyendo así la protección de las industrias nacionales¹⁶.

En el periodo de 1940–1954 el sector manufacturero empieza a despuntar y logra constituirse como la actividad más dinámica de la economía mexicana, aunque la agricultura era todavía el sector más importante por su contribución al empleo, a la producción de insumos y bienes.

De igual manera esta etapa se caracteriza porque se sientan las bases para iniciar el proceso de industrialización, por la promulgación de algunas leyes para el fomento de la industria de la transformación. Estimulando y promoviendo el

¹⁵ Olamendi, Gabriel. “Internacionalización y globalización de los mercados”, en <http://www.estoemarketing.com>. 2 de julio de 2008.

¹⁶ “Internacionalización y globalización”, en <http://catarina.udlap.mx>. México D.F. 6 de julio de 2008.

financiamiento público a la industria, incrementando los subsidios y protegiendo a la planta industrial incipiente.

En 1951 se publicó el Código Aduanero, que estaría vigente hasta 1982 durante el periodo de sustitución de importaciones. Señalaba los lugares donde se podía realizar la introducción o extracción de mercancías; los casos de excepción para comerciar, los requisitos especiales, las prohibiciones y la documentación para su operación; así como los productos sujetos a contribuciones aduaneras.

El periodo entre 1958 y 1970 es conocido con el nombre de "desarrollo estabilizador". Durante el desarrollo estabilizador se lograron altas tasas de crecimiento económico y bajas tasas de inflación¹⁷, buscando que el gasto público no creciera si no había una forma sana de financiarlo, la importancia de esto será evidente más adelante.

Este periodo se caracteriza por crecimiento económico, la industrialización del país, las posibilidades de ascenso social y la paz social. En este periodo México importaba bienes de capital y producía bienes primarios. Desde entonces, el jitomate, el café y otros productos del campo, tenían un buen mercado internacional, y producían una buena cantidad de divisas, aunque insuficientes para la cantidad de bienes importados como: automóviles, electrodomésticos y maquinaria industrial. Encontrándose posteriormente en una coyuntura en donde solo existían dos alternativas: incrementar las exportaciones o reducir importaciones. Dado que el mercado internacional no era muy abierto, la solución clara era reducir las importaciones; producir en México lo que fuese necesario, en lugar de importarlo¹⁸.

Aprovechando la estabilidad económica internacional, con tipos de cambios fijos y la baja inflación, tanto en México como en sus socios comerciales, el crecimiento prácticamente no tuvo costos económicos; pero si generó otro tipo de costos, como la migración de miles de mexicanos del campo hacia la ciudad, convirtiéndose de un país rural en un país urbano.

Siguiendo de manera lineal, nos corresponde mencionar el periodo que comprendido entre los años de 1970 a 1982 es conocido como el periodo populista el cual se caracteriza porque el Estado mexicano continúa con su política proteccionista, en donde se pretende re-industrializar mediante una carga fiscal muy baja, así también con reducidos precios y tarifas de bienes y servicios que el Estado produce. Siendo en este periodo en donde se crean el mayor número de empresas públicas; permitiendo el ingreso de inversión extranjera directa.

El sexenio de José López Portillo se caracteriza por apostarle al desarrollo, vía exportación de petróleo, por lo que aumenta de forma importante el gasto social que llega al 33.2% y el gasto de fomento económico disminuye al 40.5%¹⁹. El 30 de noviembre de 1981 se crea la Ley Aduanera, que contenía la terminología

¹⁷ Marichal, Carlos. "México y el Caribe", en <http://www.mora.edu.mx>. 5 de agosto de 2008.

¹⁸ "Historia económica contemporánea de México", en <http://economia-mexico.blogspot.com>. 7 de julio de 2008.

¹⁹ "Internacionalización y globalización", en <http://catarina.udlap.mx>. México D.F. 6 de julio de 2008.

utilizada internacionalmente, simplificando, a su vez, la estructura de los recursos administrativos, remitiéndose a los previstos en el Código Fiscal de la Federación y se regía nuevos principios de la confianza del contribuyente, a través de la autodeterminación de los impuestos, se recopilaba las normas de valoración de mercancías, se promovía la industria maquiladora y se definieron los regímenes aduaneros, como los conocemos en la actualidad.

El desarrollo sigue siendo promovido por el Estado manteniendo la política proteccionista. Además continúa controlando todas aquellas actividades económicas que se consideraron básicas para el desarrollo como: petróleo, petroquímica, electricidad, fertilizantes, acero, azúcar y autobuses de pasajeros.

En el periodo conocido como el neoliberal en el cual México se convierte un protagonista importante de la historia económica mundial cuando se ve obligado a interrumpir el pago de su deuda externa en 1982 iniciando con ello la crisis de la deuda, que obligó a implementar estrategias para controlar los desequilibrios de la economía mexicana a través del control de la inflación; deteniendo el proceso constante de devaluación del peso con relación al dólar y el crecimiento de la deuda externa, así como la inclusión de nuestro país al contexto de la economía mundial.

En materia de comercio exterior se crea el IMCE (Instituto Mexicano de Comercio Exterior). A nivel internacional promueve la creación del SELA (Sistema Económico Latinoamericano). De igual manera en 1983 se constituyó el Programa Nacional de Fomento al Comercio Exterior (PRONAFOCE) bajo el marco de políticas de promoción a las exportaciones no petroleras²⁰.

Durante todo el periodo referido México y algunos otros países latinoamericanos siguieron una política de industrialización basada en la sustitución de importaciones. Esta política consistía en proteger a los productores locales por medio de aranceles y cuotas de importación o, en algunos casos, por medio de la prohibición de importar productos extranjeros.

Con Miguel de la Madrid inició el cambio de modelo económico, ya que durante su gobierno se privatizaron muchas empresas públicas, México se unió en 1985 al GATT que después se convertiría en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y redujo sus barreras al comercio exterior. Además, se comenzó un proceso de desregulación de la economía.

Carlos Salinas de Gortari continuó con el proceso de cambio económico, la privatización de empresas públicas y con la apertura al comercio exterior. En 1994 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Durante el gobierno de Salinas se abrieron varios de los sectores que hasta entonces estaban restringidos a mexicanos o al Estado y se aumentó el porcentaje permitido de propiedad extranjera en otros sectores. En el gobierno salinista crecieron las exportaciones debido a la generalización del esquema de crecimiento, sin embargo, a la postre, se ampliaría el déficit comercial debido a un

²⁰ Tamez, Silvia. "Flexibilidad productiva y accidentes de trabajo", en *Industria automotriz y textil*. UAM-Xochimilco. México D.F. 1993. Pág. 17.

inusitado boom en las importaciones, tanto de bienes de consumo, como intermedios y de capital.

Con la crisis financiera de 1994 el gobierno de Ernesto Zedillo se consento específicamente a combatirla. Ante la debilitada economía mexicana el gobierno decidió hacer presente al país en diversos Foros Internacionales y a la promoción de diversos Tratados de toda índole con bloques económicos y países.

Se publica en 1995 una nueva Ley Aduanera, debido a la necesidad de realizar una reforma integral a la Ley que venía regulando la operación de comercio exterior. Entre los cambios más importantes que sufrió la legislación aduanera fueron, primeramente, la introducción de mecanismos que permitirían valorar la mercancía de acuerdo con lo establecido por el Artículo VII del GATT, así como el sistema aleatorio por un sistema armonizado; también se reforzarían los métodos para el control de los agentes y apoderados aduanales, así como sus representantes (desde mandatarios hasta tramitadores).

En el sexenio correspondiente a Vicente Fox Quezada se continuó con la fórmula del anterior gobierno el de buscar un papel protagónico de México en los Foros Internacionales en donde se organizaron en nuestro país importantes reuniones internacionales: la Cumbre de las Naciones Unidas para el Financiamiento al Desarrollo, la V Conferencia Ministerial de la Organización Mundial de Comercio, la cumbre de la APEC, la Cumbre Extraordinaria de las Américas y la cumbre de la ALCUE, entre otras.

En cuanto al comercio exterior se refiere, se realizaron algunas modificaciones sustanciales, principalmente con lo concerniente en el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior; el ingreso o extracción de mercancías por vía postal; la valoración aduanera; el reconocimiento aduanero, la garantía de contribuciones para el régimen de tránsito de mercancías, los procedimientos administrativos y las infracciones aduaneras.

Con Felipe Calderón en sus 2 años de gobierno los avances en materia de internacionalización de la economía mexicana han sido escasos, simplemente se continuó con el modelo establecido por su predecesor.

1.3 Antecedentes de la internacionalización de la industria automotriz en México.

La industria automotriz en México nace en 1925 cuando compañía automotriz Ford se establece en México con una planta de montaje, posteriormente se establecen otras de capital privado mexicano y extranjero, la que destaca entre estas empresas es la Fabrica Automex, misma que tenía el 60% de capital mexicano.

En el año de 1962 el gobierno mexicano promulgó un Decreto que tenía como principal objetivo incentivar la fabricación de vehículos y que no solo fueran fábricas de montaje, protegiendo, a su vez, a la industria mexicana en el mercado interno promoviendo límites al número máximo de automóviles que cada empresa producía. También proponía acrecentar la producción de piezas automotrices de

las empresas nacionales por lo que obligó a todas las empresas automotrices que deberían de tener al menos 60% de capital mexicano.

Las empresas respondieron a este Decreto estableciendo plantas para la producción y el montaje de motores, con fundición de manufacturas y maquinando partes de motor, como cigüeñales, monobloques, árbol de levas y otros²¹.

El fracaso del Decreto de 1962 se reflejaría en 1971, debido a que tan sólo dos empresas cumplieron con el 60% de capital mexicano y ambas eran de propiedad estatal Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) y DINA-Renault, lo que traería como consecuencia que el capital mexicano abandonara la industria automotriz dejándola enteramente en manos de las empresas multinacionales que tenían los recursos tecnológicos, financieros y comerciales superiores, por lo que el gobierno mexicano decidió que cuando menos el 50% de los costos de las importaciones debería ser compensados con exportaciones²². Este objetivo tampoco se concretaría debido a que las exportaciones se vieron superadas por las importaciones realizadas por las empresas automotrices.

Ante este panorama el gobierno mexicano reconsideraría los objetivos ante esta industria por lo que en 1977 presentaría un presupuesto que trataría de equilibrar la balanza comercial del sector, incluyéndose no solo las importaciones directas sino también todas las importaciones representadas por piezas y componentes comprados a los abastecedores nacionales, así como otros pagos en divisas... con esto el gobierno mexicano responsabilizaba a las empresas automotrices en reducir el déficit comercial global de la industria y condicionaba la presencia de las empresas de las empresas fabricantes de automóviles en el mercado nacional a su contribución en el mejoramiento de la balanza comercial de la industria automotriz²³.

El gobierno mexicano, al notar que los Decretos anteriores no habían alcanzado las expectativas esperadas, obligó a las empresas automotrices a que al menos 50% del monto total de las necesidades de divisas de las empresas automotrices debía proceder de exportaciones de piezas y componentes producidos por fabricantes de repuestos de automóviles²⁴, orillando así a las empresas automotrices a establecer nuevas fabricas con el fin de satisfacer, primeramente, a la demanda del gobierno mexicano y a volverse mas competitivas en el mercado internacional.

Las nuevas fábricas se concretaron a abastecer el mercado exterior, principalmente el de Estados Unidos, sin embargo se implantaron tecnologías

²¹ Arteaga, Armando. "La reestructuración de la industria automotriz en México y algunas repercusiones laborales, en Integración regional y relaciones industriales en América del Norte". UAM-IZTAPALAPA/FLACSO. México, D.F. 1996. Pág. 300.

²² Ochoa, Karen. "La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes", en *México y la cuenca del pacífico*. México D.F. Vol. 8, Núm. 26/septiembre-diciembre. 2005. Pág. 33.

²³ Op. Cit. Pág. 34.

²⁴ Moreno, José. "Cambios estructurales en la industria automotriz de México (1977-1989)". OIT. Ginebra, Suiza. 1995. Pág. 299.

automatizadas, modernizando así el sector. La mayoría de las nuevas instalaciones se asentaron en el norte del país, a excepción de Volkswagen, ampliando su planta en Puebla, y Chrysler, por su parte, en Toluca.

Entre los años 1988 y 1992, la industria automotriz mexicana experimentó una etapa de expansión debido a su incursión al mercado externo originada por la contracción del mercado interno entre 1983 y 1987, período en el que el país experimentó una etapa de inestabilidad, situación derivada de las crisis económicas y que llevarían a una reorientación; dichas condiciones obligaron a las empresas automotrices a reestructurar sus operaciones a nivel mundial²⁵. México ofrecía ventajas comparativas en mano de obra, acceso a insumos y localización estratégica al mercado estadounidense. Los resultados de esa reestructuración se perciben en el nivel de producción, el cual pasó de 395 mil 258 unidades en 1987 a 820 mil 576 en 1990. En este último año, el Producto Interno Bruto (PIB) del sector creció 14.7 por ciento, respecto a 1989, gracias a la industria terminal que mostró un crecimiento de 26.3 por ciento debido a su mayor inserción en el comercio exterior

Para 1988 la industria automotriz produjo 350,000 unidades y en ese mismo año la producción de vehículos (automóviles y camiones) de México representó 0.8% de la producción mundial²⁶, alcanzando así una relevancia importante en el sector exportador del ramo automotriz y nacional, así mismo refleja la recuperación de los índices externos mexicanos.

En diciembre de 1989 se promulgaría un Decreto, por parte del gobierno mexicano, para la modernización de la industria automotriz, que modificaría radicalmente las condiciones de producción y la demanda de la industria, ya que permitía una apertura gradual del mercado interno y cambiaba las reglas sobre el valor agregado mínimo que debían tener los vehículos²⁷, tratando maximizar la industria. Desde 1990, la producción de vehículos (automóviles, camionetas y camiones ligeros) se encuentra concentrada en cinco grandes empresas de capital extranjero: Daimler-Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen, las que abarcan casi todo el mercado automotriz.

La crisis de 1994 traería, como en muchos otros sectores, un retroceso debido a la inestabilidad financiera predominante, con un desplome en las ventas de automóviles en 1995, vendiéndose tan solo 230,000 unidades que representaba un 66% con respecto al año anterior²⁸, siendo este el nivel mas bajo en la historia de la industria automotriz mexicana.

A pesar de los estragos de la crisis de 1994 dos empresas se establecen en México Honda, BMW y Mercedes Benz, la primera lo haría en el Salto, Jalisco, la segunda y la tercera lo harían en el Estado de México, en Lerma y Santiago Tianguistenco. En 1999, la fusión de las compañías Nissan (japonesa) y Renault

²⁵ "Historia económica contemporánea de México", en <http://economia-mexico.blogspot.com>, 7 de julio de 2008.

²⁶ Ochoa, Karen. Op. Cit. Pág. 36.

²⁷ Moreno, José. Op. Cit. Pág. 41.

²⁸ Ochoa, Karen. Op. Cit. Pág. 37.

(francesa) trajo consigo la fabricación de los vehículos franceses en las plantas de Nissan en Cuernavaca y Aguascalientes. Y para finales del 2002, Toyota Corp., establece su planta en Baja California Sur.

1.3.1 La apertura con la firma del TLCAN.

En 1992 concluyeron las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el TLCAN. El interés primordial era el de procurar el establecimiento de condiciones favorables para las industrias nacionales, haciendo de la industria automotriz una de las más discutidas en las negociaciones y, de igual manera, el establecimiento de reglas de origen convenientes a las partes.

La importancia del TLCAN radica en que se daría un proceso de liberación de la industria automotriz en 2004 y la búsqueda de consolidación de sus operaciones en el país, provocando que a la postre las empresas automotrices establecidas en México realizaran diversos proyectos de inversión.

Para remarcar lo anterior el TLCAN en su Anexo 300-A, que tiene como título: "Comercio e Inversión en el sector automotriz", que menciona: cada una de las Partes concederá a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato no menos favorable que el que conceda a cualquier productor nuevo de vehículos en su territorio de conformidad con las medidas indicadas en este anexo, excepto que esa obligación no se entenderá como aplicable a cualquier trato diferente que se establezca específicamente en los apéndices de este anexo.... A más tardar el 31 de diciembre del año 2003, las Partes revisarán la situación del sector automotriz en América del Norte y la eficacia de las medidas a que se refiere este anexo, con el fin de establecer las acciones que pudieran adoptarse para fortalecer la integración y la competitividad global del sector²⁹.

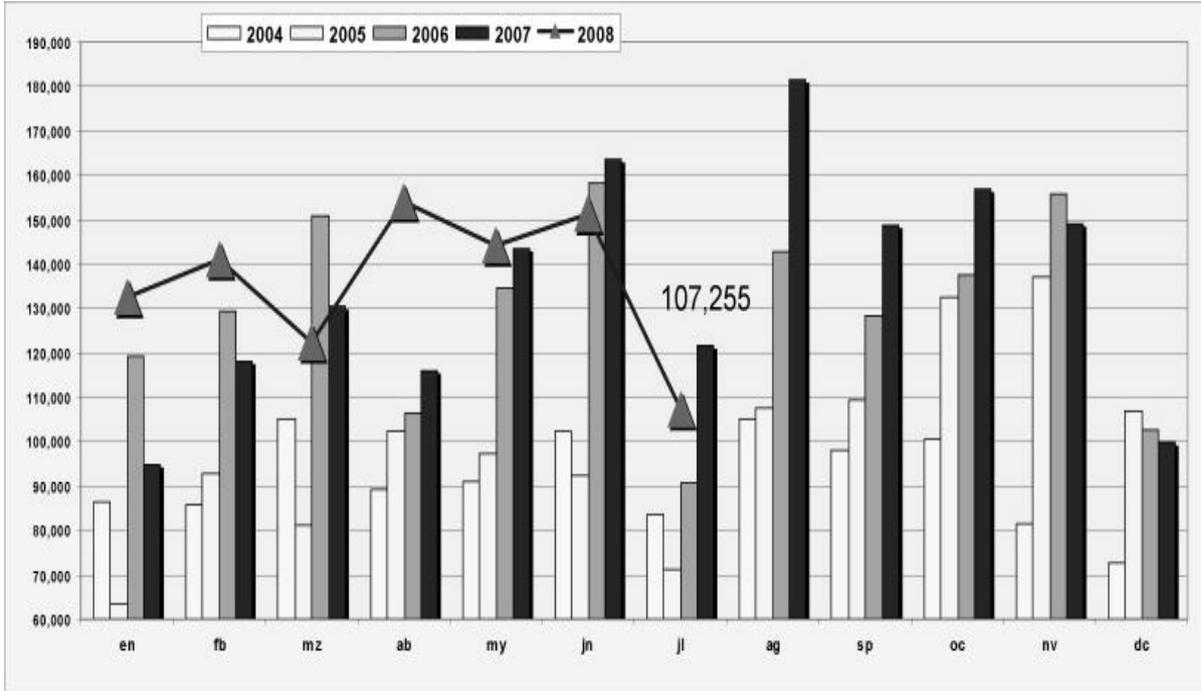
Estos acuerdos sin duda influirán en el desarrollo de esta actividad industrial en México considerando que actualmente el sector automotor mexicano se encuentra en clara desventaja frente a sus socios comerciales de América del Norte, por una parte, por los desiguales costos de producción y por otra, que los automóviles que se producen en México tienen que enfrentar fuertes cargas tributarias acumulativas, como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), el Impuesto Sobre Automoviles Nuevos (ISAN).

Aunado a esta carga tributaria se debía agregar uno de los impuestos más controvertidos en nuestro país la tenencia sobre uso de automóvil, los cuales son gravados de manera geométrica, es decir, el ISAN es causado sobre el IVA y la Tenencia sobre los dos anteriores, lo cual eleva entre el 18 y 25 por ciento el precio final del vehículo haciéndolos menos competitivos frente a los autos de fabricación extranjera mismos que quedaron exentos de impuestos sobre importación a partir de 2004.

²⁹ Diario Oficial de la Federación. "Tratado de Libre Comercio de América del Norte". SEGOB. México DF. 20 de diciembre de 1993. Pág. 39.

El TLCAN ha beneficiado a la industria automotriz de los tres países, particularmente en México tanto las exportaciones como las importaciones de vehículos y partes automotrices crecieron significativamente (ver gráfica 1).

Gráfica 1. EXPORTACIONES DE AUTOMOVILES EN MÉXICO.



Fuente: <http://www.amia.com.mx>

Sin embargo, los beneficios no se han distribuido equitativamente entre los tres países, por una parte las empresas automotrices estadounidenses tienen una clara ventaja en México frente a las empresas automotrices no regionales, particularmente la alemana Volkswagen y la japonesa Nissan, lo que les ha permitido consolidar sus estrategias de complementariedad con sus filiales mexicanas, mejorando con ello sus economías de escala mediante la reducción total de líneas de vehículos producidos en México, lo que les permite complementar el mercado mexicano con importaciones de vehículos producidos en Estados Unidos y Canadá.

El TLCAN, por su parte, ha fortalecido el proceso de integración de la industria automotriz, acentuando la concentración geográfica en el destino de las exportaciones de vehículos y autopartes. En este contexto, la producción integrada a nivel regional ha sido favorable para que las empresas mexicanas puedan alcanzar economías de escala a través de la especialización, un factor fundamental para reducir costos e incrementar la competitividad.

Sin embargo, el TLCAN en su Apéndice 300-2A en su punto 24 menciona que: ...México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de otra de las Partes, con excepción de lo siguiente:

- (a) a partir del 1º de enero de 2009, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 10 años de antigüedad;
- (b) a partir del 1º de enero de 2011, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 8 años de antigüedad;
- (c) a partir del 1º de enero de 2013, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 6 años de antigüedad;
- (d) a partir del 1º de enero de 2015, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 4 años de antigüedad;
- (e) a partir del 1º de enero de 2017, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 2 años de antigüedad;
- (f) a partir del 1º de enero de 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos³⁰.

Este último punto es medular en nuestro estudio, ha traído el descontento en la industria automotriz mexicana, debido a que representa un riesgo tanto a sus inversiones como a su producción bruta, ya que se verían seriamente afectadas las ventas domésticas y, por ende, se limitarían sensiblemente las ventas externas (exportaciones).

³⁰ Op. Cit. Pág. 45.

1.3.2 Importancia de la industria automotriz mexicana en nuestro país.

La industria automotriz en México se caracteriza por la participación que en ella han tenido las grandes firmas transnacionales, como vimos anteriormente, especialmente las de origen estadounidense, por ello, la firma del TLCAN ha permitido que las empresas automotrices mexicanas cuenten con un marco legal más claro para poder planear sus actividades de comercio e inversión, desarrollar estrategias de largo plazo y fortalecer su integración al sistema de producción de la industria automotriz estadounidense. El sector automotriz es el segundo en importancia en la industria nacional, sólo detrás del petrolero... en el ámbito privado es el más importante de México³¹.

La zona geográfica donde industria automotriz mexicana opera es privilegiada, y cuenta con mano de obra calificada y con altos estándares de calidad, por ello, es una industria clave en las estrategias de desarrollo, modernización y globalización, además de ser una de las más vinculadas a las transformaciones mundiales por estar inserta en el proceso de globalización e internacionalización de la proveeduría, subcontratación y regionalización.

En la actualidad la industria automotriz es uno de los sectores económicos más importantes de nuestro país, debido a que no solo se limita al ensamble (industria terminal) de automóviles y camiones, sino a la elaboración de autopartes creando un efecto multiplicador que abarca otras industrias, como son las del hule, las de vidrio y acero. Además, representa una de las industrias más prolíferas y con una de las participaciones más activas en el sector manufacturero, siendo una importante generadora de empleos y de atracción de inversión extranjera directa.

Actualmente, la industria automotriz representa un elemento clave en las estrategias de modernización y globalización del país, al ser una de las industrias más ligadas a las transformaciones mundiales. La industria automotriz mexicana, en 2007, ocupó el 11^o lugar mundial (ver, tabla 1).

La industria automotriz demandó alrededor de medio millón de empleos directos y, como consecuencia de los insumos utilizados en sus procesos productivos, generó un número importante de plazas laborales de forma indirecta³². Asimismo, promueve el desarrollo de diversas actividades ubicadas en las manufacturas e incluso en otros sectores económicos, como el comercio (compra venta de: vehículos; refacciones; gasolinas y lubricantes, etc.) y los servicios (transportes, reparación y mantenimiento de automóviles y camiones, entre otras).

³¹ "México-Industria Automotriz", en <http://www.latinamerican-markets.com>. 29 de Julio de 2008.

³² "Industria Automotriz, Panorama Censal", en <http://www.inegi.gob.mx>. 4 de Agosto de 2008.

Tabla 1. PRODUCCION DE VEHICULOS NUEVOS REGISTRADOS EN 2007 A NIVEL MUNDIAL.

Países	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Estados Unidos	12,003	13,025	12,800	11,425	12,280	12,115	11,989	11,947	11,264	10,781
Japón	10,050	9,895	10,141	9,777	10,257	10,286	10,512	10,800	11,484	11,596
Alemania	5,727	5,688	5,527	5,692	5,469	5,507	5,570	5,758	5,820	6,213
Francia	2,875	3,180	3,348	3,628	3,702	3,620	3,666	3,549	3,169	3,019
España	2,826	2,852	3,033	2,850	2,855	3,030	3,012	2,752	2,777	2,890
Canadá	2,173	3,059	2,962	2,533	2,629	2,553	2,712	2,688	2,572	2,578
Reino Unido	1,981	1,974	1,814	1,685	1,823	1,846	1,857	1,803	1,648	1,750
Corea del sur	1,954	2,843	3,115	2,946	3,148	3,178	3,469	3,699	3,840	4,086
Italia	1,693	1,701	1,738	1,580	1,427	1,322	1,142	1,038	1,212	1,284
China	1,628	1,830	2,069	2,334	3,287	4,444	5,234	5,708	7,189	8,882
Brasil	1,586	1,351	1,682	1,817	1,792	1,828	2,317	2,531	2,611	2,971
México	1,459	1,544	1,927	1,847	1,815	1,578	1,562	1,666	2,069	2,097
Bélgica	1,065	1,017	1,033	1,187	1,057	904	900	927	918	844
Federación de Rusia	1,029	1,170	1,206	1,251	1,220	1,279	1,386	1,355	1,508	1,660
Otros países	782	189	245	389	395	312	509	689	750	834
República de la India	535	818	801	815	895	1,162	1,511	1,639	2,020	2,307
Polonia	498	575	505	348	311	322	601	613	715	785
Confederación Suiza	483	251	301	289	276	323	340	339	333	366
Argentina	458	305	340	236	159	169	260	320	432	545
República Checa	412	376	455	465	447	442	448	602	855	939
Taiwán	404	353	373	272	334	387	431	446	303	283
Turquía	345	298	431	271	347	533	823	879	988	1,099
Australia	338	303	347	319	344	413	411	395	331	335
Sudáfrica	314	317	357	407	404	421	456	525	588	534
Holanda	270	307	267	239	231	215	248	181	159	139
Tailandia	158	323	412	459	585	742	928	1,123	1,194	1,238
Malasia	129	254	283	359	395	344	472	563	503	413
Rumania	127	107	78	69	79	95	122	195	214	242
República Eslovaca	126	127	182	182	226	281	224	218	295	571
Indonesia	48	89	293	279	299	322	408	501	296	419
Ucrania	32	19	31	32	54	108	187	216	295	403
Irán	0	119	278	323	452	582	789	817	904	997
Total (miles)	53,508	56,259	58,374	56,305	58,994	60,663	64,496	66,482	69,258	73,102

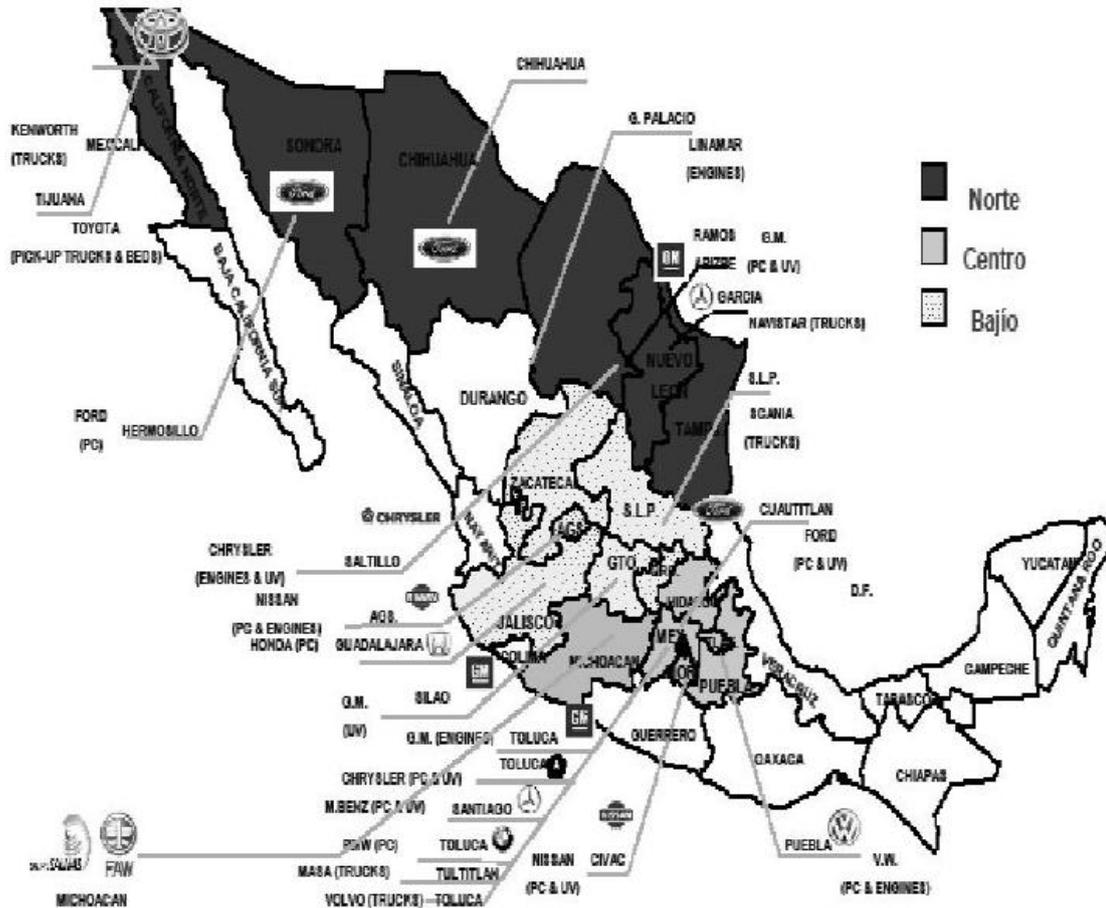
. Elaborada con datos consultados en <http://www.oica.org>

En el territorio nacional actualmente cuenta con 16 plantas automotrices de las cuales 3 son de Ford (Sonora, Chihuahua y Estado de México), 2 son de General Motors (Coahuila, Guanajuato y, recientemente, San Luis Potosi), 2 pertenecen a Chrysler (Coahuila y Estado de México), Nissan – Renault cuentan con 2 (Aguascalientes y Morelos), Volkswagen cuenta con 1planta en Puebla, Toyota igualmente con 1 planta en Baja California Norte y, por último, BMW y Mercedes Benz cuentan con 1 planta, respectivamente, en el Estado de México (ver, gráfica 2).

Las ventajas que tienen las empresas automotrices estadounidenses en el mercado mexicano resultan claramente significativas si consideramos que las empresas subsidiarias mexicanas Ford, Chrysler y General Motors, son las que tienen mayor participación en la actividad comercial externa de vehículos en

México, llegando a exportar 919,504 unidades de un total de 1,613,313 unidades³³, al cierre del 2007.

Gráfica 2. LOCALIZACION GEOGRAFICA DE LAS PLANTAS DE PRODUCCION DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN MEXICO.



Tomada de <http://www.economia.gob.mx>

Con relación a la industria de autopartes, ésta es muy amplia y diversa en sus productos, provee a la industria automotriz terminal y suministra refacciones para el mercado automotriz en general. Esta industria resulta muy heterogénea, tanto por la gran gama de productos que genera como por las diferencias en organización de las empresas. En el país se localizan alrededor de 820 empresas de las cuales 355 son de primer nivel, generalmente filiales de empresas multinacionales y 465 de segundo y tercer nivel.... alrededor del 70 por ciento de las ventas de este sector se dirige a las ensambladoras de vehículos nuevos y el 30 por ciento restante se vende en el mercado de partes de repuesto. Aproximadamente 60 por ciento de las autopartes son fabricadas en México³⁴.

³³ "Reporte anual 2007", en <http://www.amia.com.mx>. México, D.F. 15 de Agosto de 2008.

³⁴ "Industria nacional de autopartes", en <http://www.ina.com.mx>. 17 de Agosto 2008.

La industria mexicana de autopartes está próxima a una plena integración con la región de Norteamérica y los próximos 2 años serán fundamentales ya que este sector se abrirá a la región más competitiva del mundo en autopartes, por lo que no será fácil que todas las empresas sobrevivan a los próximos cambios y su supervivencia dependerá en gran medida de las habilidades de cada empresa³⁵.

³⁵ Idem.

CAPITULO 2.

Marco legal aplicable para la importación definitiva de vehículos automotores usados en México.

Nuestro país había mantenido parcialmente prohibida la importación de vehículos usados, debido a que se pretendía proteger a la industria automotriz mexicana, sin embargo el 22 de agosto de 2005 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados” y posteriormente se publicaría, el 26 de abril de 2006, el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora”.

Los mencionados Decretos se crean como respuesta a las diversas manifestaciones de algunos sectores específicos de la población, mismos que están ligados íntimamente con grupos de migrantes mexicanos en Estados Unidos, que pedían a las autoridades la legalización de sus vehículos automotores de procedencia estadounidense, en la gran mayoría de los casos, internados a nuestro país ya sea de manera ilegal o que cumplían con las condiciones de importación temporal pero no eran devueltas a Estados Unidos al terminar el plazo otorgado por las autoridades.

Una de las cuestiones implícitas, por parte del gobierno federal, se centra a que debido a que a partir del 1 de enero de 2009 nuestro país no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de automóviles usados, que sean originarios de Estados Unidos de América o de Canadá, cuyo año-modelo sea de más de diez años anteriores al de la importación, se procura un ordenamiento del mercado de automóviles usados en México.

En este punto podemos comentar que a su vez el sector automotriz mexicano ve amenazados sus intereses, este es el de automóviles usados, ya que con la entrada en vigor de ambos Decretos, especialmente el del 22 de agosto de 2005, argumentan que se daría una competencia desleal, debido al bajo costo con que se adquiere un automóvil usado en Estados Unidos.

De igual manera, la puesta en marcha del Decreto mencionado ha traído innumerables debates, tanto económicos, sociales y políticos. Específicamente por la posible “chatarrización” que sufriría el parque vehicular mexicano. Trayendo consigo un gran impacto en el medio ambiente, debido a que los vehículos usados que se importan pueden o no tener tecnologías de control de emisiones similares a las de la flota vehicular nacional, así también no todos los vehículos importados pasaron por un proceso de verificación vehicular en Estados Unidos (no es requerido en todos los estados) y porque un porcentaje de todos los vehículos que importados de manera

definitiva a México tienen un certificado “salvage”, “junk” o “rebuilt” en Estados Unidos.³⁶

El día 19 de octubre de 2005 entró en vigor la normatividad para la importación y regularización de vehículos usados. Se crearon dos Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior un día antes; la 2.6.23 y la 2.6.24. De acuerdo con lo comprendido en el Decreto del 22 de agosto de 2005 el tiempo para regularizar la estancia ilegal en el país de los vehículos automotores comprendería alrededor de cuatro meses, periodo estimado hasta el 31 de diciembre de 2005, sin embargo se extendió el plazo hasta el 31 de mayo de 2006.

Las autoridades determinaron que el trámite para el despacho aduanero sería por medio del pedimento aduanero como el trámite para importación y regulación de vehículos. Para esto, se revisaron algunos esquemas resultando ésta la manera más segura para el importador y para servir como comprobante de la legal estancia del vehículo así como para el trámite de placas³⁷.

2.1 Antecedentes de los Decretos por los que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados.

El sector automotriz en México es sumamente importante para el desarrollo industrial de país, por lo que, desde su origen, cuenta con programas específicos de desarrollo que al paso de los años han quedado enmarcados dentro de lo que se conoce como “Decretos automotrices”, creados por el gobierno, los cuales consisten, específicamente, en la regulación de la producción y ventas. Sin embargo, se han creado otro tipo de Decretos, si bien no son dirigidos a la industria automotriz, ha tenido una enorme injerencia en sus procesos productivos.

Los Decretos por los que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados obedecen a dos vertientes, la primera es la necesidad de regularizar la estancia ilegal de automóviles usados de procedencia extranjera en México y, la segunda vertiente, tiene que ver con la virtual apertura del TLCAN este rubro, mencionada en el Anexo 300-2A.

Tomando en cuenta que un acto de contrabando se efectúa cuando se produce o se comercializan mercancías prohibidas por la ley de un Estado, en el caso específico del comercio exterior, cuando se introducen mercancías prohibidas al territorio; entonces podemos afirmar que anterior a los Decretos por los que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados se incurrió en contrabando, ya que dichas unidades se internaron y permanecieron en el territorio mexicano aun cuando su importación definitiva estaba prohibida.

³⁶ Limón Aguirre, Mauricio. “Vehículos importados usados; su impacto en las emisiones de gases efecto invernadero”, en <http://www.ctsmexico.org>. 6 de junio de 2008.

³⁷ Rojas González de Castilla, Alfonso. “Comienzo la importación de vehículos usados a México”, en <http://www.caaarem.org.mx>. México D.F. 25 de Agosto de 2005.

La ilegalidad de la estancia de automóviles de procedencia extranjera en nuestro territorio, antes mencionada, se realiza cuando los vehículos en cuestión entraron al país sin el permiso correspondiente de internación temporal ó cuando se cumplió con el permiso de internación temporal, pero no eran retornados a Estados Unidos al término del citado permiso.

A este fenómeno se le conoció como “autos chocolates”, mismos que eran internados al territorio nacional por los migrantes mexicanos en Estados Unidos, por lo que a este fenómeno se le relaciona de manera estrecha al fenómeno migratorio, debido a que al regreso de los migrantes a sus lugares de origen procuraban trasladar todas sus pertenencias, incluidos sus vehículos automotores, principalmente las denominadas *pick up*, aún cuando no existía legislación alguna para poder internar dichas unidades.

Una de las distintas causas de la creación de los Decretos que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, fue a que debido a las diversas presiones que realizaron asociaciones civiles de toda la república mexicana, principalmente de Estados con tradición migrante como son Michoacán, Guanajuato y el Estados de México, que exigían la regularización de sus vehículos, principalmente las denominadas *pick up*, alegando que eran para la realización de las labores propias del campo.

Dichas presiones se llevaron a cabo en 2003 al 2005, principalmente, y consistieron en movilizaciones masivas en la Ciudad de México, específicamente en las distintas dependencias de gobierno involucradas, como son la Cámara de Diputados, la Cámara de Senadores, la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, las instalaciones del Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Gobernación.

Según la Unión Campesina Democrática (UCD) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), existieron antes de los Decretos, alrededor de dos millones de vehículos circulando irregularmente en nuestro país. Ahora bien, siguiendo la línea de la relación entre los fenómenos de migración y los “autos chocolate”, es importante mencionar que el gobierno federal, en un principio se negó a legalizar los autos chocolate debido a las presiones de la industria automotriz mexicana, que alegaba que sería un revés en las ventas domésticas de automóviles en el país.

Sin embargo, se presentó un escenario que daría retroceder al gobierno federal a la negación de la regularización, y a ignorar, de cierta forma, a los argumentos presentados por la industria automotriz y sus Asociaciones, este escenario fue la importancia que adquirieron las remesas enviadas a México por parte de los migrantes de origen mexicano en Estados Unidos.

Las remesas enviadas de los migrantes de origen mexicano a nuestro país tuvieron un impacto profundo en muchos sectores, especialmente en el económico ya que representarían la segunda fuente de ingresos del país, solo por debajo de los ingresos percibidos de la industria petrolera. La entrada de remesas a México se

multiplicó a partir del año 2000 incrementándose de manera significativa, de 6,280 millones de dólares a 15,178.23 millones de dólares en el 2004³⁸.

El programa Paisano fue creado como una de las respuestas del gobierno federal para el estímulo a dichas remesas, que tuvo como objetivo principal la protección de los migrantes de origen mexicano que visitaban el país en temporadas vacacionales, con el objeto de estimular los flujos de remesas al país. Con la creación de distintos programas más, el gobierno realizó una política “paternalista” a los migrantes mexicanos que radicaban en Estados Unidos.

Como anteriormente lo mencionamos, la problemática de los autos chocolate estaba íntimamente ligada a los migrantes mexicanos y ante el clima que propiciaba la política de protección a ese sector de la sociedad, el gobierno mexicano declinó de la negativa de regularizar (legalizar) los autos chocolate. Por lo que el 22 de agosto de 2005 se publicaría en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados (este Decreto aplicaba para los vehículos que se internaran al interior del país).

Por su parte, el 26 de abril de 2006 se publicaría el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora.

Por último, se publicarían en el DOF el 1 de febrero de 2008, las reformas de los anteriores Decretos en cuestión. El Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006.

2.1.1 Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, publicado en 2005.

Los objetivos del gobierno federal para la creación del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, publicados en el Diario Oficial de la Federación, 22 de Agosto de 2005, están descritas en su preámbulo (consultar Anexo I), sin embargo, podemos mencionar que el principal objetivo de la publicación de este Decreto se centra en otorgar plena seguridad jurídica a los propietarios de los automóviles usados de procedencia estadounidense y/o canadiense, dentro del territorio nacional o que se pretenda introducir.

El Decreto pretende realizar una apertura parcial de la importación definitiva de vehículos usados de procedencia estadounidense y/o canadiense se disminuirán los

³⁸ CONAPO. “Dinámica reciente de las migraciones en América”, en *Migración Internacional*. Editado por la CONAPO, julio – agosto de 2000. Pág. 1.

costos para la adquisición de automóviles en nuestro país. Pretendiendo así, de manera abierta, “abaratarse” el mercado automotriz en México.

En este renglón, el entonces secretario de gobernación, Carlos Abascal, declararía el 20 de agosto de 2005, en una conferencia de prensa en torno a la próxima publicación del Decreto: “...de manera tal que este pequeño patrimonio familiar adquiera la legalidad necesaria, al abaratare los usados, también se abaraten los subcompactos y de esta manera puedan ser accesibles a cada vez más a la población...”³⁹.

Siendo este un argumento contradictorio debido a que dentro del mismo Decreto el gobierno federal reconoce la importancia de la industria automotriz mexicana, resaltando su primacía en el sector exportador de México, sin embargo pretende, a su vez, reducir los costos a la venta de las unidades producidas domésticamente y retirar completamente las restricciones a la importación de automóviles usados, mismas que se habían implementado como apoyo a la industria automotriz mexicana.

Una de las cuestiones de la creación del Decreto es la misma incapacidad de las autoridades, reflejada en la inoperancia de los programas implementados anteriormente para regularizar la estancia ilegal de automóviles usados de procedencia extranjera en el país, debido a que se continuó con la importación temporal de automóviles con la intención de no retornarlos al extranjero, afectando la actividad productiva de la industria automotriz mexicana, siendo este, a su vez, un problema social y de índole legal de enormes proporciones.

Ante esta circunstancia, se generaron un sin fin de abusos generados en contra de mexicanos que pretendían ingresar al territorio sus vehículos automotores, ya que las restricciones que existieron en torno a la importación definitiva de los automóviles usados los obligaban a realizar actos de corrupción.

Ante la necesidad de legalizar los autos chocolate, el Decreto otorga la facilidad de que puedan cambiar del régimen de importación temporal al de importación definitiva, simplemente pagando los impuestos correspondientes y, ofreciendo otra facilidad de trámite, ya que no tendrán la necesidad de retornar el vehículo hasta la frontera, sino en la Aduana más cercana a su localidad.

El plazo para regularizar los vehículos que se encontraban ilegalmente en México caducó el 31 de mayo de 2006, aunque es importante mencionar que se prolongaría cinco meses más, ya que conforme el Decreto la fecha límite sería el 31 de diciembre de 2005 y hasta la fecha no ha existido otro plazo para la regularización.

Ante la eventual apertura de los automóviles usados descrita en el Anexo 300-A2 del TLCAN, el Decreto pretendía la ordenación del mercado de automóviles usados de procedencia norteamericana en nuestro país. Por lo que se surge la necesidad de controlar estadísticamente, los automóviles usados importados, por lo que obliga a

³⁹ “El gobierno regulariza a los autos chocolate”, en <http://www.elfinanciero.com.mx>. México D.F.20 de Agosto de 2005.

los importadores registrarlos tan pronto sea posible en sus entidades federativas correspondientes.

Cabe hacer mención que se puede circular libremente, en el caso de los importados al interior del país, por el territorio nacional tan solo presentando el pedimento de importación por un plazo de mes. De igual manera, aunque limitado, solo podrán circular en la zona o franja fronteriza libremente por un mes, los importados a estas zonas, presentando solamente el pedimento de importación, sin que abandonen su jurisdicción (misma que esta mencionada en el artículo 136 de la Ley Aduanera), esto es que no podrán internarse al país con el pedimento de importación.

Por otra parte, la eliminación de las restricciones no arancelarias para la importación de vehículos automotores usados permitiría su importación definitiva, sin embargo dicha eliminación sería de manera parcial, ya que limitaría al tipo de importación referida a solamente a vehículos cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años, anteriores al año de la importación.

El Decreto otorga un tratamiento de la carga tributaria por concepto del Impuesto al Valor Agregado (IVA) que cause por la importación definitiva de automóviles usados, se calculara sobre un margen de comercialización de tan solo el 30%. Dicho margen es el valor en aduana, descrito en el artículo 64 de la Ley Aduanera:

La base gravable del impuesto general de importación es el valor en aduana de las mercancías, salvo los casos en que la ley de la materia establezca otra base gravable.... Se entiende por valor de transacción de las mercancías a importar, el precio pagado por las mismas..... Se entiende por precio pagado el pago total que por las mercancías importadas haya efectuado o vaya a efectuar el importador de manera directa o indirecta al vendedor o en beneficio de éste⁴⁰.

Sin embargo, el artículo 78 de la Ley Aduanera, en su último párrafo, menciona que cuando se trate de vehículos usados la base gravable se determinara de la siguiente manera:

... para los efectos de lo dispuesto en el Artículo 64 de esta Ley, la base gravable será la cantidad que resulte de aplicar al valor de un vehículo nuevo, de características equivalentes, del año modelo que corresponda al ejercicio fiscal en el que se efectúe la importación, una disminución del 30% por el primer año inmediato anterior, sumando una disminución del 10% por cada año subsecuente, sin que en ningún caso exceda del 80%⁴¹.

Aunque para el caso específico de la importación de vehículos usados, amparados por el Decreto, se aplicara como base gravable lo establecido en la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.23; numeral 4, inciso a), que dicta:

⁴⁰ Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2008. "Ley Aduanera". Ed. ISEF. México D.F. 2008. Pág. 48.

⁴¹ Idem.

Para los efectos de determinar la base gravable... a que se refiere el último párrafo del artículo 78 de la Ley.... se podrá considerar la cantidad equivalente en moneda nacional que corresponda al valor que se señala en el Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en el DOF el 14 de febrero de 2005 y sus posteriores modificaciones... cuyo modelo no esté comprendido dentro del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en el DOF el 14 de febrero de 2005 y sus posteriores modificaciones, se podrá considerar la cantidad equivalente en moneda nacional que corresponda al 50% del valor contenido en la columna denominada “*Loan*” (Valor promedio para crédito), sin aplicar deducción alguna, de la edición de la *National Automobile Dealers Association* (N.A.D.A.) *Official Older Used Car Guide* (Libro Amarillo), correspondiente a la fecha de la importación del vehículo⁴².

Teniendo el valor en aduana el IVA se calculará conforme a lo establecido en la Ley del IVA, el 15% conforme al artículo 1 (al interior del país) o, en su caso, el 10%, conforme al artículo 2 (región y franja fronteriza), cuando el importador resida en región fronteriza.

El Ad Valorem (Impuesto General de Importación, IGI), aplicable a los vehículos amparados en este Decreto del 10% sobre el valor de aduana. Reduciendo el porcentaje considerablemente, que en términos de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, el arancel aplicable es del 50% a la importación.

El Decreto pretendió otorgar una compensación a la industria automotriz mexicana, permitiendo que quienes posean un automóvil usado en México lo puedan cambiar por uno nuevo, eximiendo el pago total del ISAN (Impuesto Sobre Automóviles Nuevos), siempre y cuando el valor del automóvil a adquirir no exceda de \$150,000 pesos y, por su parte, reduce al 50% de ISAN cuando el valor sea mayor de \$150,001 y \$190,000 pesos y la exención total, en ambos casos, del pago del IVA. Promoviendo así una supuesta disminución del costo de los vehículos nuevos. Sin embargo esta medida no se llevaría a cabo.

⁴² Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2008. “Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior”. Ed. ISEF. México D.F. 2008. Pág. 127.

2.1.2 Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicado en 2006.

El 26 de abril de 2006 se publica en el DOF, el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora. (Ver Anexo II)

El objetivo primordial de este Decreto es el de abrogar del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, por parte de empresas comerciales de autos usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora"; publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de febrero de 1999, debido su inoperancia presentada durante su puesta en marcha ya que se presentaron muchas irregularidades, como la existencia de vehículos automotores usados ingresados ilegalmente en esta zona en específico.

De igual manera, al Decreto publicado al 2005, se remarca la pretensión de ordenar el mercado de automóviles usados, aunque se limita solamente a la franja fronteriza norte de nuestro país.

En esta zona en específico ya se había creado un marco legal que regulaba la importación definitiva de un vehículo automotor usado, dicho marco legal se encuentra en la Ley Aduanera, en los artículos 137 bis (del 1 al 9), que permite a las personas físicas residentes en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora; la importación definitiva de vehículos automotores usados, siempre y cuando estén destinados a permanecer en dichos lugares.

Este artículo de la Ley Aduanera, se creó debido a un factor muy simple que es la proximidad geográfica de esta zona en específico con Estados Unidos y, por ende, la interacción económica y social de los pobladores de esta zona geográfica, tanto de México como Estados Unidos, es tan estrecha, por lo que el gobierno mexicano tuvo la necesidad de regular jurídicamente la posesión de vehículos adquiridos en aquel país.

El periodo establecido en la Ley Aduanera es de cinco o más años-modelos anteriores a la fecha en que se realice la importación, ya que en el artículo 137 bis-2, Fracción VIII, menciona una definición, para efectos de la Ley Aduanera, de lo que es un automóvil usado y dicha antigüedad es la de 5 años anteriores al proceso de importación, dando así una certeza jurídica en cuanto a la definición de la mercancía en cuestión.

El Decreto pretende que no solo las personas físicas puedan importar vehículos usados, como lo mencionan los artículos 137 bis de la Ley Aduanera (del 1 al 9), sino

también personas morales que sean residentes en la franja fronteriza norte. Por otra parte, amplía lo mencionado en el artículo 137 bis-2, Fracciones VI y VII de la Ley Aduanera, estableciendo límites de peso y antigüedad de los vehículos automotores a importar.

Por lo tanto, las personas físicas y morales que realicen la importación definitiva no deberán exceder el valor comercial de 15,000 dólares estadounidenses, cuando las unidades reúnan las siguientes características:

- de peso total con carga máxima de hasta 4,536 Kg., cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación
- hasta 11,793 Kg., cuyo año-modelo sea de entre cinco y quince años anteriores a que se realice la importación.

Por otra parte, el Decreto menciona la determinación de las contribuciones aplicables, retomando lo plasmado al respecto el Decreto del 2005, para la importación definitiva de los referidos vehículos, aplicándose un arancel del 10% (IGI), y que el IVA se cause en dicha franja, estados, región o municipios, conforme al artículo 2 de la Ley del IVA, se calcule sobre un margen de comercialización, valor en aduana, del 30%. Disminuyendo considerablemente la carga tributaria real de los vehículos en cuestión.

Por otra parte, el Decreto excluye los beneficios del Decreto a aquellos vehículos usados cuya circulación esté restringida o prohibida en su país de procedencia, por lo tanto los vehículos que cumplan con estas condiciones no podrán ser importados al amparo del Decreto.

2.1.3 Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente.

El 1 de febrero de 2008 es publicado en el DOF este Decreto que reforma a los dos Decretos anteriores, los publicados el 22 de agosto de 2005 y del 26 de febrero de 2006. De igual manera el preámbulo revela los objetivos específicos (ver Anexo III).

Este Decreto es creado a partir de las diversas manifestaciones de descontento por parte de la industria automotriz mexicana y de algunas asociaciones civiles, en su mayoría ecologistas, por la exagerada facilitación para importar definitivamente vehículos automotores usados, presentada en los Decretos anteriores y, por consiguiente, la excesiva importación que representó desde su respectiva puesta en marcha.

El Decreto es puramente reformador, para el Decreto de 2005, el objetivo fue otorgar certeza jurídica a los propietarios de los vehículos usados de procedencia estadounidense y/o canadiense; y para el Decreto de 2006 el de regular la estancia definitiva de los vehículos importados en las regiones y franja fronteriza; aunque

vuelve a remarcar lo ya establecido en los Decretos anteriores, mencionando las restricciones a la importación definitiva de automóviles usados mantenidas por nuestro país, la libre importación de los vehículos nuevos a partir del 2004 al amparo del TLCAN y lo mencionado en el Anexo 300 A2 del citado Tratado y, de igual manera, vuelve a remarcar lo mencionado en el Decreto del 2005 acerca de la internación temporal de automóviles que no son retornados al extranjero, provocando así un problema legal y social.

Sin embargo, no se concreta al problema legal y social, sino que se adhieren en este Decreto otras problemáticas manifestadas por distintos sectores de la sociedad mexicana a lo largo de los casi 3 años de la puesta en marcha del Decreto de 2005, dichas problemáticas son ambiental y de seguridad pública para México.

Una de las manifestaciones de las distintas problemáticas, la ambiental, está implícito en el Decreto, mencionando la necesidad que los vehículos importados de manera definitiva al territorio nacional se sujeten a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de protección al medio ambiente.

La verificación de emisión de gases vehicular, es una de las disposiciones jurídicas en materia de protección al medio ambiente mencionadas; mismas que tienen un sustento jurídico en la [NOM-041-SEMARNAT-2006](#) y la [NOM-045-SEMARNAT-2006](#).

El Decreto de 2008 pretende frenar la economía informal, ya que el mercado de refacciones para vehículos usados de más de diez años no está garantizado dentro de la economía formal del país, por lo que es necesario establecer límites a la antigüedad de los vehículos usados que ingresan a territorio nacional; por lo que se desecha la antigüedad propuesta en el Decreto del 2005 (de 10 a 15 años), reduciéndola a simplemente 10 años.

También hace mención de la obligación de los importadores a registrarse al padrón correspondiente en conformidad con la Ley del Registro Público Vehicular en conformidad con su artículo 15. El Registro Público Federal es un instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que tiene como propósito otorgar seguridad pública y jurídica a los actos que se realicen con vehículos.

Conforme al artículo 8 de la Ley del Registro Público Vehicular, menciona la información que contendrá el Registro como son el número de identificación vehicular (conforme al artículo 13 de la Ley del Registro Público Vehicular), características del vehículo, el nombre, denominación social y domicilio del propietario.

La presión de las asociaciones civiles y de la industria automotriz mexicana con respecto a la facilitación de la importación definitiva de vehículos usados a nuestro país, como mencionamos anteriormente, se deja ver cuando se restablece la base del IVA para que los vehículos usados.

Con este Decreto los vehículos automotores que se importen de manera definitiva al territorio nacional soportarán la misma carga tributaria que los vehículos producidos o enajenados por primera vez en el país, propiciando condiciones equitativas de competencia, esto es que se elimina como base el 30% del valor en aduana, por lo tanto el IVA se calculará directamente sobre el valor en aduana, como lo dicta el

artículo 78 de la Ley Aduanera. Sin embargo, el Ad Valorem se mantenía al 10% como lo mencionaban los dos anteriores Decretos.

2.2 Consecuencias de los Decretos del 2005 y 2006.

Los Decretos del 2005 y 2006, trajeron como principal consecuencia un “boom” en las importaciones de automóviles usados. Tan solo para el mes de agosto de 2006 se importaron 1 millón 339,986 unidades⁴³. Acrecentando enormemente el padrón vehicular mexicano.

Por otra parte, los importadores de vehículos usados a México, al amparo de ambos Decretos, se diversificaron. Primeramente, encontramos a los migrantes mexicanos que realizaban la importación de sus vehículos adquiridos durante su estancia en Estados Unidos; posteriormente, las comercializadoras de automóviles usados (los llamados “lotes de autos”), especialmente los ubicados en la frontera con Estados Unidos y, por último, están aquellos que simplemente realizaban el recorrido a Estados Unidos o a la frontera norte, con el fin de comprar un vehículo automotor.

En los periodos vacacionales de semana santa y fin de año, se acrecentaba considerablemente la operación en las aduanas fronterizas del norte, debido a la afluencia de connacionales que regresan a sus lugares de origen, ya sea temporal o definitivamente. En esos periodos se aplica el Programa Paisano, el cual, entre otras cosas, amplía la franquicia (mencionada en el artículo 61, Fracción VII) a manera de estímulo a los migrantes; generando así grandes filas en los puntos de cruce fronterizo, debido a que realizarían la importación definitiva de sus vehículos.

Con la puesta en marcha de los Decretos en cuestión, hubo un sector que se vio sumamente favorecido, el de las comercializadoras de compra-venta de automóviles usados (conocidos coloquialmente como loteros) específicamente los ubicados en la frontera norte.

Las comercializadoras de compra-venta de automóviles usados deben cumplir con lo establecido en la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.23 Apartado B, inciso b), último párrafo que dicta:

...Las personas morales que requieran importar más de tres vehículos automotores usados en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores...⁴⁴

La relativa facilidad para crear las comercializadoras de compra-venta de automóviles usados multiplicaría los establecimientos con este giro. Las transacciones de compra-ventas realizadas por parte de los loteros, no se limitan a la simple compraventa común con particulares. Los loteros acuden a las subastas de automóviles usados y dañados en Estados Unidos.

⁴³ “El repunte en los indicadores de los autos chocolate”, en <http://www.eleconomista.com.mx>. México D.F. Mayo 2007.

⁴⁴ Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2008. “Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior”. Pág. 127.

Las subastas son realizadas, en la mayoría de las ocasiones, por Empresas de Seguros, que ponen en remate los vehículos que embargan a sus clientes por distintas circunstancias que van de la morosidad de un pago hasta accidentes. *Insurance Auto Auctions, Copart, Salvage Direct, QCSA Auto Auctions y Adesa Working Wonders*, son tan solo unas de las principales organizadoras de subastas, en donde solamente los miembros pueden participar; sin embargo, para adquirir dicho privilegio tan solo se debe aportar una cuota a manera de membresía.

Las comercializadoras de compra-venta de automóviles usados, miembros de las subastadoras, compran la mayor parte de los vehículos por este conducto, las compras son por pedido, en muchas de las ocasiones, también importaban los vehículos de personas físicas o morales que ya no podían importar (conforme a la regla 2.6.23 Apartado B, numeral 1, inciso a) y b), primer párrafo, respectivamente, de las Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior) o, simplemente, comprando los más atractivos, para ponerlos a la venta en sus establecimientos.

Es importante remarcar que la mayor parte de la operación de importación de vehículos automotores usados registrados en las aduanas fronterizas del norte del país es realizada por este sector y no por particulares, a excepción de la temporada vacacional alta.

Ahora bien, es importante, para nuestro objeto de estudio, resaltar que los lotes de automóviles usados en la frontera norte cuentan con su propio taller mecánico ó cuentan con un socio que les brinda ese servicio, debido a que los automóviles usados que importan, por razones de valor, no cuentan con las condiciones mecánicas necesarias. De igual manera, los propietarios de los lotes en cuestión, también son dueños de las deshuesadoras de automóviles (*yonkes*) o proveen de unidades, que por sus condiciones ya no les es redituable reparar, para la venta de autopartes usadas.

Las comercializadoras de compra-venta de automóviles usados han podido, con la ayuda de los Decretos, no solo se fortalecerse económicamente sino también diversificar sus actividades. Por otra parte, encontramos otro sector que continuó con la tendencia de reproducción y crecimiento; este sector es el de los gestores o “coyotes”. Su actividad consiste en presentarse en los cruces fronterizos ofreciendo los servicios de importación de vehículos.

Dichos servicios constan en presentar, únicamente, los documentos necesarios (ver Anexos IV, V, VI, VII, VIII, IX y X) al Agente Aduanal y, posteriormente, presentarse con el pedimento correspondiente para exigir los honorarios. Por este sencillo trámite los gestores cobran, en ocasiones, una considerable cantidad monetaria. Cabe hacer mención que los impuestos plasmados en el pedimento los pagaría el importador en una institución bancaria.

De este sector se desprende, otro que de igual forma se han fortalecido, el de los chantajistas. Se presentan en los cruces fronterizos como gestores, sin embargo, abusando de la ignorancia de la gente ofrecen realizar todo el trámite y proceso de

importación, posteriormente se presentan con un pedimento supuestamente liberado, sin embargo el pedimento es falso. Dichas acciones se detectan, en ocasiones, en los puentes de salida de zona fronteriza o, peor aún, en sus lugares de origen, al momento de acudir a su oficina de tránsito para empadronarlo.

Por otra parte, encontramos la consecuencia ecológica de la importación de vehículos usados en nuestro país; desde su creación la industria automotriz mundial ha realizado una serie de cambios tecnológicos en el tipo y, de igual manera, procuran el mejoramiento de la calidad de combustibles, en los sistemas de inyección y enfriamiento, en el diseño de las cámaras de combustión, así como en la incorporación de controles electrónicos, materiales más ligeros y equipos o componentes anticontaminantes (filtros de partículas, sistemas de diagnóstico a bordo, convertidores catalíticos, etcétera) han reducido los niveles de emisión de los vehículos considerablemente.

Recientemente ha tomado importancia un factor que padecen los habitantes de las ciudades mexicanas ubicadas en la frontera norte: la significativa alza en las emisiones contaminantes generadas por los vehículos automotores usados importados al amparo de ambos Decretos, debido a que es en esa zona donde se concentran más. Este tipo de vehículos, que son considerados como chatarra en Estados Unidos y que, dado el impacto negativo que tienen sobre la calidad del aire y, por ende, en la salud de las personas, incluso pueden tener prohibida la circulación.

Ahora bien, esta consecuencia la podemos subdividir en los factores; el primero es la incertidumbre del estado mecánico de tales vehículos, principalmente de los sistemas de control de emisiones y el nivel de desempeño de estos. El segundo, es el incremento en la demanda de combustibles y emisión de gases de efecto invernadero propiciados por la clara tendencia a la importación de vehículos con motores grandes de menor rendimiento energético, debido a la antigüedad de los mismos.

Actualmente nuestro país no está exigiendo un comprobante o certificado de emisiones de gases contaminantes que garantice el cumplimiento de estándares ambientales, que a su vez avalen las condiciones mecánicas de los autos importados. Los datos obtenidos a partir de la muestra de vehículos importados analizada por la SEMARNAT, muestran que 57% de los vehículos usados importados han presentado alguna vez una prueba de verificación. Además, se encontró que de los vehículos que han aprobado la verificación, alrededor de 14% la presentaron en una fecha cercana a su importación definitiva (menos de un año), que respaldaría un nivel de emisiones contaminantes satisfactorio⁴⁵.

Estas cifras alertan sobre la importante afectación a la calidad del aire, el balance en la emisión de gases contaminantes y el impacto en la demanda de combustibles vehiculares, lo que obliga a los tres órdenes de gobierno, establecer una estrategia que reduzca el impacto ambiental de los vehículos usados importados que contemple

⁴⁵ "Monitoreo de la calidad del aire", en <http://www.semarnat.gob.mx> 20 de Agosto 2008.

una serie de medidas a seguir en cada una de las etapas del ciclo de vida de éstos vehículos: es decir, en el proceso de importación, en el seguimiento a los vehículos importados en el país y en la disposición final.

Las cifras de vehículos automotores que circulaban ilegalmente en el país se redujeron satisfactoriamente, cumpliendo con uno de los objetivos de los Decretos, sin embargo, no se cubrió la totalidad, ya que aún se observan, específicamente en la franja fronteriza y en algunos Estados, automóviles con placas estadounidenses y que, por las pésimas condiciones mecánicas que presentan a la vista (dichos automóviles son de modelos muy antiguos, presentando ya una carrocería desgastada y expiden una cantidad excesiva de gases contaminantes), no están importados temporalmente; ya que ese tipo de vehículos no pueden circular en Estados Unidos, presumiendo estar ilegalmente en el país.

Por último, y el más importante para nuestro estudio, mencionaremos las consecuencias surgidas a raíz de los Decretos del 2005 y 2006 en términos económicos, así también las afectaciones a la industria automotriz mexicana terminal y de autopartes.

Existen cuatro asociaciones civiles, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), de la Industria Nacional de Autopartes (INA) y de la Asociación Nacional de Comerciantes de Autos Usados (ANCA), que tienen como socios a las principales firmas automotrices.

Las anteriores asociaciones han manifestado abiertamente su descontento por la importación de vehículos usados, debido a que representa una disminución en las cifras de producción, así también una competencia desleal en afectando la dinámica del mercado interno. Tan solo en 2006 se importaron 1.3 millones de vehículos usados, lo que representó aproximadamente 16 por ciento más que los vehículos ligeros comercializados por la industria automotriz.

La industria automotriz organizada ha condenado la internación de los vehículos usados provenientes, principalmente de los Estados Unidos, argumentando graves daños al medio ambiente, a la seguridad jurídica, pública y física de transeúntes y conductores y, de igual manera, a la inversión y el empleo formal de este sector de la economía.

La importación de vehículos usados ha sido un factor fundamental para la caída sostenida del segmento de subcompactos, según un estudio de la AMDA menciona que de agosto de 2005 a mayo de 2007 la tasa media de decrecimiento mensual ha sido de 1.8 por ciento, mientras que mensualmente se registra la importación de alrededor de 100 mil vehículos⁴⁶.

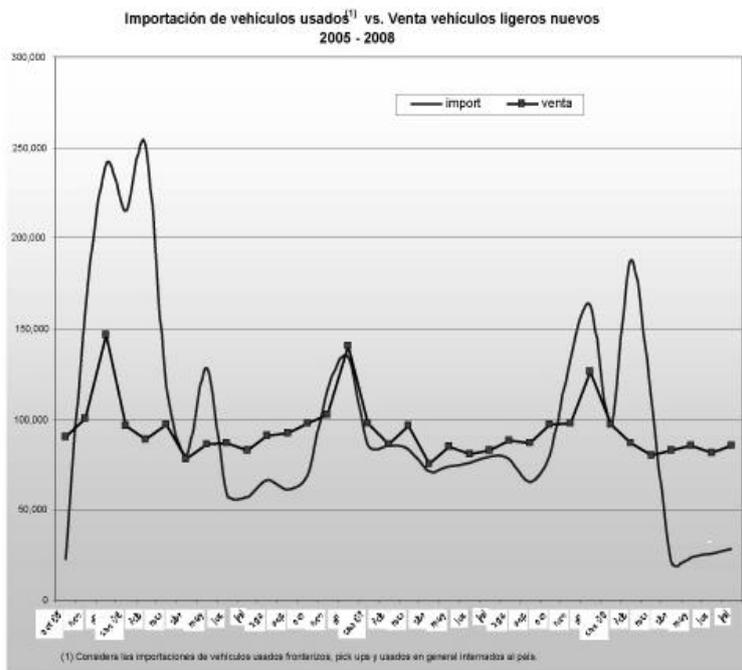
⁴⁶ "Ventas de los vehículos producidos en el país", en <http://www.amda.com.mx>. 29 de Agosto de 2008.

En este contexto la producción total de vehículos del mes de junio 2008 cayó 1.2% en comparación con junio de 2007, con una producción de 189,595 unidades ó 2,326 vehículos menos, resultado de los ajustes anunciados por algunas empresas en los últimos meses, principalmente por cambios de plataforma. El acumulado del periodo enero - junio de 2008 muestra un crecimiento del 8.4% con 1'047,993 vehículos ligeros producidos en 2008, comparado con los 966,403 vehículos en el primer semestre de 2007⁴⁷.

Por su parte, el mercado interno es afectado sensiblemente, de acuerdo con las cifras de la Administración General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria, en el periodo enero - julio de 2008 han entrado a nuestro país 683,668 vehículos usados, provenientes de Estados Unidos. Por su parte, las ventas nacionales acumuladas de vehículos ligeros nuevos en este mismo periodo fueron de 599,628 unidades por debajo de las importaciones de vehículos usados (ver, gráfica 3).⁴⁸

Ahora bien, como contrapeso en el último bimestre de 2008 se registrarían disminuciones importantes en las importaciones de vehículos usados, derivadas de la publicación del Decreto que modifica al que establece las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y el que establece las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país y que entró en vigor en marzo de este año, mediante el cual solo pueden entrar a nuestro país vehículos de 10 años de antigüedad que pueden circular en Estados Unidos o Canadá.

Gráfica 3. DIFERENCIA, EN NÚMERO DE UNIDADES, ENTRE IMPORTACION DE VEHICULOS USADOS Y LA VENTA DE VEHICULOS LIGEROS NUEVOS.



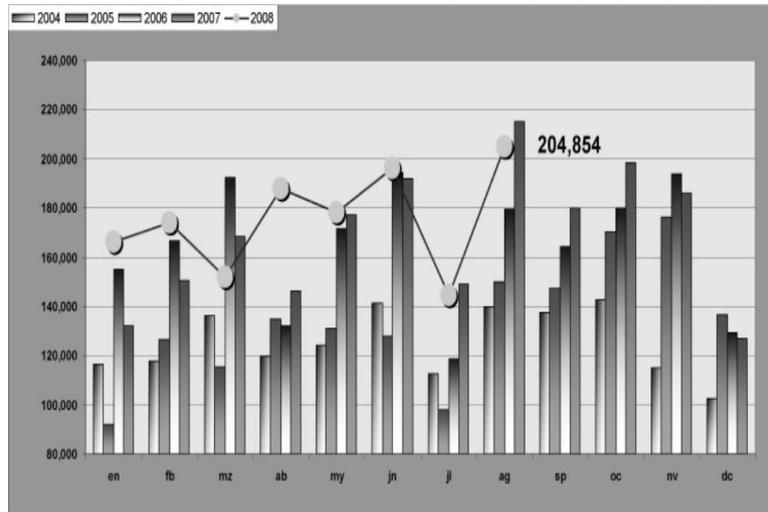
Fuente: <http://www.amia.com.mx>

⁴⁷ "Reporte al mes de Agosto de 2008", en <http://www.amia.com.mx>. 21 de Agosto de 2008.

⁴⁸ Idem.

La producción total de vehículos automotores nuevos en México presenta muchas aristas, sin embargo desde 2004 con la liberalización de las exportaciones por medio del TLCAN ha aumentado considerablemente, con excepción de Enero y Agosto de 2005 en donde se muestra una disminución drástica. Este fenómeno no tiene que ver con los Decretos de importación de vehículos usados, debido a los tiempos, más bien se debió a la oferta y demanda que sufrió por parte de los mercados externos (ver, gráfica 4).

Gráfica 4. PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS AUTOMOTORES NUEVOS.



Fuente: <http://www.amia.com.mx>

Como podemos apreciar la producción total de vehículos en el mes de agosto de 2008 caería en comparación con agosto de 2007, siendo esto el resultado de los cambios de plataforma, en la adecuación de las plantas productivas para la fabricación de los nuevos modelos 2009. Sin embargo, en la gráfica podemos observar que el acumulado del periodo enero - agosto de 2008 muestra un crecimiento de vehículos ligeros producidos en 2008, comparado con el mismo periodo de 2007.

Entre los problemas que destacan las asociaciones de la importación de vehículos automotores usados a México, destacan:

- Mayor contaminación. Entre más antigua sea la unidad, más obsoleta es su tecnología y, por consiguiente, más contamina.
- Mayor número de accidentes por las condiciones físico-mecánicas de los vehículos, con las consecuentes lesiones y pérdida de vidas humanas.
- Incremento en el ambiente de inseguridad pública que existe en diferentes entidades federativas, pues se han identificado vehículos importados "legalmente" que han sido instrumento en la comisión de ilícitos o que fueron robados en el vecino país del norte.

- Pérdida de empleos formales. Siendo estos directos o indirectos; entre los fabricantes de auto partes, vehículos ligeros y pesados, sus redes de distribución, y los comerciantes formales de autos usados.
- La caída del mercado interno. Derivada de las importaciones de vehículos usados, que en los dos últimos años han rebasado las cifras de ventas de vehículos nuevos.
- La competencia desleal que representa la importación de los autos usados importados. Trayendo como resultado el cierre de empresas formalmente establecidas, en distintas partes del país. Favoreciendo el establecimiento de lotes por todas partes en plena la vía pública y lotes que no pagan impuestos y que no ofrecen ninguna seguridad jurídica a los consumidores.

Las consecuencias de los Decretos, como apreciamos anteriormente, se diversifican en dos sectores que se contraponen completamente. Por una parte, encontramos a los que se han beneficiado (los migrantes de origen mexicano que radican en Estados Unidos que al volver, ya sea de manera temporal o definitiva, importan sus vehículos) los lotes y personas que se dedican a la compra-venta de vehículos importados usados; los gestores; los Agentes Aduanales que, aunque mínimamente, han percibido un aumento en sus ingresos a manera de honorarios y el aumento en su número de operaciones; y, por último, a delincuentes que chantajean a las personas que pretenden importar un vehículo usado, específicamente a los migrantes de origen mexicano que radican en Estados Unidos.

Por otra parte, encontramos al sector perjudicado, la industria automotriz mexicana, misma que no solo consiste en la industria terminal, sino se extiende a la industria de autopartes, los distribuidores y a otras que les provén de insumos como es el caso de la industria de plástico y del vidrio. La industria automotriz, representada en sus asociaciones, es un inversionista permanente en el país y uno de los de mayor importancia que en los últimos diez años ha invertido más de 10 mil millones de dólares. A su vez, la principal amenaza para 2008 y años posteriores será la caída del mercado interno, derivada de las importaciones de vehículos usados, que en los dos últimos años han rebasado las cifras de ventas de vehículos nuevos.

La industria automotriz mexicana encuentra serías amenazas a sus niveles de producción debido a la apertura del 1 de enero de 2009 del TLCAN a la importación de vehículos automotores usados, ya que se producirán menos automóviles por la escases de ventas domésticas, aunado de una posible caída de las vetas externas debido a la desaceleración económica que, desde principios del 2008, ha sufrido el principal comprador externo de la industria automotriz mexicana, Estados Unidos.

2.3 Procedimientos administrativos para realizar una importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.

En este punto de nuestro estudio abordaremos los procedimientos de la importación definitiva de vehículos usados, pretendiendo resaltar la facilidad con la que se

realizan los trámites y los procedimientos mismos del despacho⁴⁹. Ya que, en tiempo real el procedimiento de la importación de un vehículo puede durar de 2 a 3 horas, en temporada normal, y hasta un día completo, solo en la temporada alta.

Sin embargo, es importante mencionar que la Ley de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos, determina que los vehículos que vayan a salir de territorio estadounidense, con destino a otro país de forma permanente, deben cumplir con el requisito de “dar de baja el título del vehículo”, de no hacerlo el conductor del vehículo deberá ser multado con \$500 dólares estadounidenses, posible acción penal y hasta el decomiso del vehículo por parte de la autoridad aduanera estadounidense.

Por lo tanto, el cumplimiento de este trámite, aunque no es exigido por la autoridad aduanera mexicana, evitaría posibles problemas con la autoridad estadounidense, ya que esta realiza operativos sorpresa o permanentes en los puentes internacionales para revisar personas y vehículos que salen del país. Este trámite se lleva a cabo en un lapso de 72 horas anteriores a la salida del vehículo de Estados Unidos; por lo que se amplía el rango de tiempo total de la importación definitiva de vehículos usados.

Ahora bien, tomando como base que el Decreto publicado el 1 de febrero de 2008, podemos observar, en su artículo séptimo, que se menciona que la legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen, de conformidad con el mencionado Decreto, se acreditará con el pedimento de importación definitiva.

Si bien es cierto que “el pedimento es una especie de declaración fiscal relativa al cumplimiento de obligaciones tributarias en materia de comercio exterior, por medio del cual el importador o el exportador manifiestan a la autoridad aduanera, en forma escrita, la mercancía a introducir o enviar fuera del territorio nacional, clasificación arancelaria, valor comercial de la mercancía, los impuestos a pagar y el régimen aduanero al que se destinarán las mercancías. Por consiguiente, el pedimento es una declaración en materia de impuestos federales”⁵⁰.

Partiendo de esta definición de pedimento podemos mencionar que por tratarse de una operación de comercio exterior es indispensable su elaboración, por parte del Agente Aduanal, y su posterior presentación en la Aduana de entrada, en el caso de importación, sin embargo existe un punto muy sensible al respecto debido a su complejidad que presenta físicamente.

Para poder entender lo que plasma un pedimento, es necesario consultar el Anexo 22, de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior. Este Anexo

⁴⁹ Se entiende por despacho (como dicta el artículo 35 de la Ley Aduanera) al conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en la Ley Aduanera, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras, los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y, por último, los remitentes en las exportaciones, así como los agentes aduanales.

⁵⁰ Vázquez, Juan. “Legislación Aduanera”. CAAAREM. México D.F. 2005. Pág. 31.

debido a su propia naturaleza es uno de los más complicados dentro de la legislación de comercio exterior en México y, también, el más extenso.

Por consiguiente, en términos de nuestro estudio, representa esta complejidad del pedimento algo desfavorecedor para el perfil de tipo de importador, ya que se ha prestado para chantajes, por medio de los falsos gestores que analizamos anteriormente, en los puntos fronterizos dando un pedimento mal elaborado o, en el peor de los casos, falso.

Retomando lo que se menciona en el Decreto del 1 de febrero de 2008, en su artículo séptimo, el pedimento debería, solamente, cumplir con su función de declaración de impuestos ante la autoridad aduanera y como complemento a la legalidad de la estancia del vehículo en cuestión.

La autoridad aduanera debería de expedir un certificado donde se mencione que el vehículo en cuestión ha cumplido sus obligaciones fiscales de manera total, otorgando así la legalidad de la posesión y de la estancia definitiva en nuestro territorio, dicho certificado debe ser elaborado con un formato simple de manera tal que cualquier persona pueda entenderlo.

Por otra parte, como mencionamos anteriormente, la carga tributaria se reduciría considerablemente, especialmente con los Decretos publicados en 2005 y 2006, lo que facilita aún más el procedimiento, en factores cuantitativos, del costo de la operación de importación definitiva.

Al tomar la base del 30% del valor en aduana para el cálculo de contribuciones, reduce de manera considerable el costo a pagar de los impuestos, para la importación definitiva de un vehículo automotor usado, al interior del país o a la franja fronteriza, se debe tomar como valor comercial el que se dicta en la lista de precios estimados del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Cuando este no se encuentre listado, conforme lo establecido en la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, 2.6.23, numeral 4, inciso a), punto 3 que menciona que “se podrá considerar la cantidad equivalente en moneda nacional que corresponda al 50% del valor contenido en la columna denominada “*Low Retail*” (Valor mínimo de venta al menudeo), sin aplicar deducción alguna, de la edición de la *National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.) Recreation Vehicle Appraisal Guide* (Libro Amarillo), correspondiente a la fecha de la importación del vehículo”⁵¹.

A continuación, conforme al Decreto publicado el 1 de febrero de 2008, pretendo mostrar el procedimiento para obtener el valor comercial de un vehículo automotor usado, para efectos de su importación definitiva:

⁵¹ Compendio de disposiciones sobre comercio exterior. “Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior”. Pág. 132.

Tipo, modelo y marca del vehículo	Valor comercial	Valor comercial conforme al Decreto de 2008	Valor comercial sin el Decreto de 2008
Dodge, Voyager, 4 cilindros, 1998	Precios estimados	666 usd	2,220 usd
Dodge, Caravan, 6 cilindros, 1998	Libro del NADA	888 usd	1,775 usd

Tabla 2. Tabla realizada con datos tomados del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 2007 y la edición de la *National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.) Recreation Vehicle Appraisal Guide* (Libro Amarillo), comprendido de septiembre a diciembre de 2007.

Ahora bien, el valor en aduana, para la importación definitiva de vehículos automotores usados, es el mismo que el valor comercial, pero convertido a pesos mexicanos, tomando como factor de conversión peso-dólar, 10 pesos por dólar, como lo explicamos en la siguiente tabla:

Tipo, modelo y marca del vehículo	Valor comercial	Valor en Aduana conforme al Decreto de 2008	Valor en Aduana sin el Decreto de 2008
Dodge, Voyager, 4 cilindros, 1998	Precios estimados	6,660 M.N	22,200 M.N
Dodge, Caravan, 6 cilindros, 1998	Libro del NADA	8,880 M.N	17,750 M.N

Tabla 3. Tabla realizada con datos tomados del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 2007 y la edición de la *National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.) Recreation Vehicle Appraisal Guide* (Libro Amarillo), comprendido de septiembre a diciembre de 2007.

Teniendo así la base con la que se determinaran los impuestos correspondientes, a continuación veremos la como la carga tributaria al comercio exterior se redujo considerablemente, aún con la reforma publicada en el DOF el 1 de febrero de 2008. El impuesto General de Importación (IGI):

Tipo, modelo y marca del vehículo	Valor comercial	IGI del 10% conforme al Decreto de 2008	IGI del 50% real que menciona la TIGIE y sin el amparo del Decreto de 2008
Dodge, Voyager, 4 cilindros, 1998	Precios estimados	666 M.N	11,100 M.N
Dodge, Caravan, 6 cilindros, 1998	Libro del NADA	888 M.N	8,875 M.N

Tabla 4. Tabla realizada con datos tomados del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 2007 y la edición de la *National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.) Recreation Vehicle Appraisal Guide* (Libro Amarillo), comprendido de septiembre a diciembre de 2007.

Por último analizaremos la carga tributaria más importante en el país, el Impuesto del Valor Agregado (el IVA). En las reformas que presenta el Decreto de 2008, sin lugar a dudas el reacondicionamiento de este impuesto es el más importante. Los anteriores Decretos dictaban que se debería realizar el cálculo sobre la base del valor en aduana del 30%, sin embargo, el Decreto de 2008 plasmaría que la base para el cálculo sería al 100% del valor en aduana.

Tipo, modelo y marca del vehículo	Valor comercial	IVA conforme a los Decretos de 2005 y 2006		IVA conforme al Decreto de 2008	
		Al 10%	Al 15%	Al 10%	Al 15%
Dodge, Voyager, 4 cilindros, 1998	Precios estimados	666 M.N	999 M.N	2,220 M.N	3,300 M.N
Dodge, Caravan, 6 cilindros, 1998	Libro del NADA	888 M.N	1,332 M.N	1,775 M.N	2,663 M.N

Tabla 5. Tabla realizada con datos tomados del Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 2007 y la edición de la *National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.) Recreation Vehicle Appraisal Guide* (Libro Amarillo), comprendido de septiembre a diciembre de 2007.

Como pudimos observar en las tablas anteriores los Decretos, especialmente los del 2005 y 2006, existe un desaprovechamiento tácito y por demás abismal de las contribuciones correspondientes, favoreciendo así a la importación definitiva de vehículos usados.

CAPITULO 3.

Contención y control, factores fundamentales para evitar una posible crisis de la industria automotriz en México.

Nuestro país, específicamente después de la revolución mexicana se caracterizó por una política económica proteccionista, con la posterior apertura de la economía mexicana, con la entrada al GATT, nuestro país adquirió compromisos, mismos que están plasmados en los distintos Tratados que México es parte.

Uno de los Tratados más importantes y controversiales de los que México es parte, es sin lugar a dudas el TLCAN. Las críticas se centran específicamente por la desigualdad que representa para nuestro país, tener un tratado comercial de iguales ante los dos gigantes del continente americano, Estados Unidos y Canadá.

Si bien es cierto que el TLCAN trajo consigo un beneficio a la industria automotriz en nuestro país, al eliminarse las barreras arancelarias en vehículos terminados en 2004, también lo perjudicará de manera notable al entrar en vigor lo estipulado en el Anexo 300 A2. Sin embargo, no la perjudicará tanto como lo hicieron los Decretos de 2005 y 2006, si bien es cierto que las reformas establecidas en el Decreto publicado en 2008 trataron de aliviar un poco a la dañada industria automotriz mexicana.

Ahora bien, cuando mencionamos que la crítica principal de los detractores de la firma del TLCAN, la de llevar a cabo compromisos como iguales con dos economías muy superiores a la nuestra nos referimos a que la economía de Estados Unidos, por su parte, deprecia muy rápidamente todos los bienes durables, como es el caso de los vehículo automotores, desechando alrededor de 12 millones de vehículos anualmente; la económica canadiense, por su parte, tiene un proceso un poco más lento que su similar estadounidense, sin embargo en nuestro país, por sus condiciones económicas y financieras, es muy lenta dicha depreciación.

Por otra parte, Estados Unidos es el mayor productor de vehículos automotores en el mundo, cuenta con los 3 corporativos más grandes e influyentes en la industria automotriz mundial, y, por sus condiciones económicas y financieras, la venta de vehículos nuevos de Estados Unidos es de 17 millones, aproximadamente, contra un millón de unidades vendidas en México.⁵²

México mantiene mercancías restringidas, tanto a la importación como a la exportación, con un factor en común, el de proteger, ya sea la producción nacional en una mercancía determinada o la misma vida humana.

La importación definitiva de vehículos automotores usados procedentes de Canadá y Estados Unidos, tiene un marco legal de regulación que restringe la entrada al país de este tipo de mercancía, se encuentra en la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.25.

⁵² "Reporte al mes de Agosto de 2008", en <http://www.amia.com.mx>. 21 de Agosto de 2008.

3.1 Prohibiciones a la importación definitiva de vehículos usados.

Actualmente nuestra legislación mantiene cierto tipo de prohibiciones y especificaciones entorno a la importación definitiva de vehículos usados. El Decreto publicado el 1 de febrero de 2008 (que reforma los 2 anteriores), se creó debido al descontento manifestado de varios sectores de la sociedad, encabezados por la industria automotriz mexicana, representados por sus asociaciones, sus socios comerciales (las industrias que proveen de insumos y servicios) y ecologistas, principalmente.

Dichas manifestaciones quedaron implícitas en el Decreto del 1 de febrero de 2008, como la que se menciona en el Artículo decimoprimer: “Los vehículos importados en forma definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con las disposiciones aplicables para la protección del medio ambiente⁵³”; siendo esta una especificación prohibitiva.

Sin embargo, no existen los elementos para que, en su caso, la autoridad aduanera pueda comprobar, al momento del despacho de una importación definitiva de un vehículo automotor usado, si se está cumpliendo con lo dispuesto en el anteriormente citado Artículo del Decreto.

Por otra parte, encontramos legalmente una prohibición o restricción, en las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.14, 2.6.23, 2.10.5, 2.10.7 y 2.10.12, que citan, en sus respectivas partes, que para importar definitivamente un vehículo automotor usado es requisito que dicho vehículo no se encuentre restringido o prohibido para su circulación en el país de procedencia, remitiéndonos a la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.25.

Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.25, menciona que se deberá considerar que un vehículo se encuentra restringido o prohibido para su circulación en el país de procedencia, cuando en el título de propiedad presente cualquier leyenda que declare:

- *Parts only* (Sólo partes)
- *Assembled parts* (Partes ensambladas)
- *Total loss* (Pérdida total); excepto cuando se trate de vehículos cuyo título de propiedad sea del tipo “*Salvage*” (recuperado), siempre que presente las condiciones físicas, mecánicas y técnicas apropiadas para su circulación. Para tal efecto, los vehículos deberán presentarse para su importación en el área

⁵³ Diario Oficial de la Federación. “Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente”. SEGOB. México D.F. Pág. 1.

de carga designada por la aduana de que se trate, circulando por su propio impulso. Sin embargo, este procedimiento no se practica, ya que en ocasiones un importador presenta a despacho 2 vehículos automotores simultáneamente (la mayoría de las ocasiones son migrantes de origen mexicano, por lo que en algunas Aduanas se les otorga “la atención” por pertenecer a esta condición), con el pretexto de que nadie más puede manejar o de que viaja solo.

- *Dismantlers* (Desmantelamiento)
- *Destruction* (Destrucción)
- *Non repairable* (No reparable)
- *Non rebuildable* (No reconstruible)
- *Non street legal* (No legal para calle)
- *Flood* (Inundación); excepto cuando ostente adicionalmente las leyendas “*clean*” (limpio); “*rebuilt / reconstructed*” (reconstruido); o “*corrected*” (corregido).
- *Junk* (Desecho)
- *Crush* (Aplastado)
- *Scrap* (Chatarra)
- *Seizure / Forfeiture* (Embargado)
- *Off-highway use only* (Uso exclusivo fuera de autopistas)
- *Water damage* (Daño por inundación / agua)
- *Not eligible for road use* (No elegible para uso en vías de tránsito)
- *Salvage* (recuperado), siempre y cuando se trate de *DLR SALVAGE, SALVAGE-PARTS ONLY, FLOOD SAVAGE, SALVAGECERT-LEMON LAW BUYBACK, SALVAGE CERTIFICATE-NO VIN, SALVAGE TITTLE W/NO PUBLIC VIN, DLR/ SALVAGE TITTLE REBUILDABLE, SALVAGE THEFT, SALVAGE TITTLE-MANUFACTURE BUY BACK, COURT ORDER SALVAGE BOS, SALVAGE/FIRE DAMAGE, SALVAGE WITH REPLACEMENT VIN, BONDED SALVAGE, WATERCRAFT SALVAGE, SALVAGEKATRINA, SALVAGE TITTLE WITH ALTERED VIN, SALVAGE WITH REASSIGNMENT WITH REASSIGNMENT* y *SALVAGENON REMOVABLE*.

Es de suma importancia recalcar que con la puesta en marcha del numeral 24 del Anexo 300 A-2 de la sección que menciona a México del TLCAN, a partir del 1 de enero de 2009 nuestro país no podrá mantener o adoptar prohibiciones o restricciones “arancelarias” a la importación de vehículos usados.

3.2 Estrategias viables para la creación de un programa de control y contención de la importación de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.

México tiene procedimientos de contención en materia de comercio exterior, encontradas en las regulaciones y restricciones no arancelarias, por razones de seguridad nacional, salud pública, preservación de la flora y fauna, del medio ambiente o de sanidad fitopecuaria (mencionado en Artículo 176, Fracción II, de la Ley Aduanera). Las regulaciones y restricciones no arancelarias son las cuotas compensatorias, las normas oficiales mexicanas (NOMS), salvaguardas, permiso previo, certificado de origen, cupos y autorizaciones.

Las cuotas compensatorias son medidas proteccionistas y se aplican cuando el precio de una mercancía comercializada es muy bajo respecto al que existe en el mercado nacional, es por ello que entonces se les aplica una “Cuota Compensatoria” para así evitar la competencia desleal y no afectar la economía nacional y a los productores.

La Secretaría de Economía determina las cuotas compensatorias que serán equivalentes, en el caso de discriminación de precios, a la diferencia entre el valor normal y el precio de exportación; y, por su parte, en caso de subvención, al monto del beneficio; y los hechos que tenga conocimiento mediante pruebas y datos aportados en tiempo y forma mediante una serie de reuniones con los productores interesados, sus coadyuvantes y la autoridad investigadora.

Las cuotas compensatorias podrán ser menores al margen de discriminación de precios o subvención siempre y cuando sean suficientes para desalentar la importación de mercancías en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional. El cobro de las cuotas compensatorias corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por medio del Servicio de Administración Tributaria y este, a su vez, por medio de los órganos correspondientes de la Administración General de Aduanas.

Por otra parte, la importación, circulación o tránsito de mercancías están sujetas a las Normas Oficiales Mexicanas (NOMS) y se identificarán en términos de sus fracciones arancelarias conforme a la TIGIE. La Secretaría de Economía (previa opinión de la Comisión de Comercio Exterior del Legislativo y el Ejecutivo) determina las NOMS que las autoridades aduaneras deberán hacer cumplir a la entrada de la mercancía al país.

Las medidas de salvaguarda son las que regulan o restringen temporalmente las importaciones de mercancías idénticas, similares o directamente competidoras de las de producción nacional en la medida necesaria para prevenir o remediar un daño a una rama productiva del país.

Las salvaguardas solo se pueden imponer cuando se haya constatado que las importaciones han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional que se trate.

Las medidas de salvaguardas podrán consistir, entre otras, en aranceles específicos o Ad-Valorem, permisos previos o cupos, o alguna combinación de los anteriores.

El permiso previo de importación o exportación es la licencia o autorización para que los interesados puedan importar o exportar legalmente mercancías que están sujetas a dicho requisito por parte de la Secretaría de Economía. De igual manera, el permiso previo es un instrumento de control, a través del cual la Secretaría de Economía regula las importaciones y exportaciones de productos con el objeto de: regular la entrada de productos usados, de desecho o que carezcan de mercado sustancial en su país de origen que pudieran distorsionar el mercado; mejorar la competitividad de las cadenas productivas para evitar distorsiones en el mercado; así como cumplir con lo establecido en Convenios o Acuerdos Comerciales Internacionales.

En general las solicitudes de permiso previo se presentan por fracción arancelaria y beneficiario. Sin embargo, sólo mercancías comprendidas en 168 fracciones arancelarias de la Tarifa de Impuestos Generales de Importación y Exportación, requieren cumplir con el requisito de esta licencia. Este permite importar o exportar legalmente mercancías que están sujetas al requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Economía. Los permisos previos se pueden emitir para los regímenes aduaneros: importación definitiva, importación temporal, exportación definitiva y exportación temporal.

El permiso previo lo conceden la Secretaría de Economía, la mayoría de las ocasiones, la Secretaría de Energía (solo en caso del gas LP) y la Secretaría de la Defensa Nacional (sustancias explosivas), para realizar una operación de importación o exportación de ciertas mercancías.

Certificado de origen; es el documento que hace constar la procedencia de una mercancía, para efectos de comprobación de la misma y gozar de las preferencias arancelarias y no arancelarias, dependiendo la mercancía y el Tratado que se trate.

Para realizar la importación bajo trato arancelario preferencial de mercancías originarias de conformidad con los tratados de libre comercio suscritos por México, la factura que se anexe al pedimento de importación deberá cumplir, en el caso del TLCAN, con la factura que se anexe al pedimento de importación podrá ser expedida por una persona ubicada en lugar distinto al territorio de la Parte exportadora.

Cuando se importen mercancías bajo trato arancelario preferencial amparadas por un certificado de origen de conformidad con algún acuerdo comercial suscrito por México y la clasificación arancelaria que se señale en el certificado de origen se formule con base en un sistema de codificación y clasificación arancelaria diferente al utilizado por México, el certificado de origen se considerará como válido, siempre que la descripción de la mercancía señalada en el certificado de que se trate coincida con la declarada en el pedimento y con las mercancías importadas.

No exime al exportador que emite los certificados de origen o los documentos que certifiquen el origen, de la obligación de conservar en su territorio copia de todos los registros relativos a cualquier enajenación del bien amparado con el certificado de origen o documento que certifique el origen, realizada a través de un país no parte del tratado, incluyendo las enajenaciones subsecuentes hasta su importación a territorio nacional y los registros relacionados con la facturación, transportación y pago o cobro de los bienes exportados.

Cuando la clasificación arancelaria anotada en el certificado de origen corresponda a la descripción de las mercancías, independientemente de que no coincida con la fracción arancelaria anotada en el pedimento, se podrá presentar dicho certificado de origen para solicitar trato arancelario preferencial para la importación de mercancías, de conformidad con algún tratado o acuerdo internacional.

Los cupos son cuantitativamente a un límite y cualitativamente a los beneficios que dentro de ese límite se obtienen. En el ámbito de comercio exterior, cupo es el monto de una mercancía que puede ser importado o exportado en condiciones especiales al resto de las importaciones o exportaciones de la misma mercancía que excedan ese límite.

La Ley de Comercio Exterior, establece la restricción en la entrada de mercancías hasta un cierto monto, en el concepto "cupo máximo" y por otra parte, establece el "cupo dentro de un arancel-cupo", que permite obtener un instrumento que si bien se refiere a importaciones o exportaciones en condiciones preferentes, el arancel que se aplicará al cupo es totalmente independiente del arancel normal establecido en la TIGIE, lo que permitirá mayor dinamismo a su aplicación.

Con el concepto de cupo, México puede sustituir un permiso previo a la importación por un arancel tan elevado como sea necesario para proteger a la cadena productiva correspondiente y crear un cupo al amparo de un arancel-cupo con objeto de permitir que las importaciones necesarias para complementar la oferta nacional entren al país en condiciones similares al exterior, sin constituirse en un elemento para la elevación de precios al consumidor y puede cumplir, también, con el compromiso de incrementar corrientes comerciales con los países con los que ha firmado tratados, de los productos que son de interés para cada una de las partes, sin lastimar a la producción nacional.

Este concepto también es aplicado por otros países en beneficio de México, lo que constituye una posibilidad para que las mercancías mexicanas lleguen a un mercado determinado en condiciones preferenciales frente a competidores de terceros países, ya sea por un arancel menor o por el acceso al mercado, limitado para terceros.

Dentro de las características de las negociaciones actuales de México, se encuentra el concepto de "desgravación". Este concepto implica que los aranceles de las mercancías originarias de los países, para ser importadas a otra de las partes, terminarán por ser eliminados, desgravándose paulatinamente en etapas concertadas. El cupo dejará de producir efecto cuando el arancel desgravado sea igual al arancel-cupo establecido para el mismo. Si bien, esto no sucedería así con

un cupo máximo, ya que en este concepto, lo negociado es el acceso a un monto determinado, por lo que aún cuando el arancel se encuentre eliminado, el monto a importar estaría predeterminado por un tiempo establecido.

Un cupo puede ser establecido unilateralmente, esto es, sin mediar negociación alguna, México puede establecer un cupo dentro de un arancel-cupo para importar el complemento de la oferta nacional de los bienes que considere necesarios, lo que da las mismas ventajas al mercado que los cupos de importación negociados, con la posibilidad adicional de establecer la temporalidad ya que pueden ser eliminados en el momento que se considere conveniente, sin peligro de caer en responsabilidades con algún acuerdo internacional.

Las autorizaciones; estas las otorgan, dependiendo la mercancía que se trate, la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría de Salud (SS), la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), la Comisión Intersecretarial para el Control del Proceso y Uso de Plaguicidas, Fertilizantes y Sustancias Tóxicas (CICOPLAFEST) y el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Sin embargo, para efectos de nuestro objeto de estudio, específicamente la importación de los vehículos automotores usados, a partir del 1 de enero de 2009, nuestro país no podrá adoptar ninguno de los instrumentos anteriores, debido a que el Artículo 309 del TLCAN menciona, en su punto 1, que:

...ninguna de las Partes podrá adoptar o mantener ninguna prohibición ni restricción a la importación de cualquier bien de otra Parte o a la exportación o venta para exportación de cualquier bien destinado a territorio de otra Parte...⁵⁴

Por lo tanto, es necesario encontrar los medios necesarios para implantar un mecanismo de control a la entrada de los vehículos automotores usados a nuestro país y de impulso a la industria automotriz mexicana.

Una posible renegociación del TLCAN, específicamente del Anexo 300 A-2, podría ser una solución a la entrada de vehículos usados. Sin embargo, en las mesas de discusión de los distintos poderes de la Unión, se centran tan solo en una posible renegociación del TLCAN en el Capítulo VII, que habla del sector agropecuario, ignorando lo concerniente al sector automotriz.

Por otra parte, la industria automotriz, representada por sus diversas asociaciones, no ha propuesto un cambio en el TLCAN, ya que se han encontrado sumamente favorecidos, hasta el momento, de las barreras arancelarias que se eliminaron en su totalidad en 2004.

⁵⁴ Op. Cit. Diario Oficial de la Federación. "Decreto de Promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte". Pág. 18.

3.2.1 Creación de instrumentos reguladores para la importación definitiva de vehículos usados procedentes de Estados Unidos.

Ante la incapacidad jurídica de implementar cualquier tipo de regulación y restricción no arancelaria, a partir del 1 de enero de 2009, es importante realizar acciones que permitan desalentar este tipo de importaciones. Como vimos anteriormente en el presente trabajo, la creciente en la emisión de gases contaminantes, es una de las problemáticas imperantes por la importación definitiva de vehículos automotores usados.

Por lo tanto, la creación de un instrumento viable para regular y, de cierta manera, contener la importación de vehículos usados es el establecimiento de centros de verificación de emisiones de contaminantes en los puntos fronterizos del norte, realizando así la verificación vehicular antes del despacho.

Por lo que sería necesario incorporar en la regla 2.6.23 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, el requisito de anexar un certificado o constancia de emisión de gases contaminantes como documentación anexa al pedimento de importación en el trámite para importar de manera definitiva vehículos usados. Como ya lo habíamos analizado, la Ley Aduanera en su artículo 137 bis 5, tiene como requisito presentar la constancia que acredite que el vehículo importar cumple con las normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen.

Los centros de verificación de emisión de gases contaminantes en puntos fronterizos deberán crearse bajo certificación de una empresa certificadora internacional o por parte de las autoridades correspondientes, con el objetivo de que no se presenten actos de corrupción en la expedición del documento que comprobará la acreditación de un vehículo automotor usado que pretenda ser importado definitivamente a México.

Por otro lado, también es indispensable darle seguimiento aún dentro del país estableciendo programas de verificación vehicular a nivel nacional, para los vehículos usados importados, en lugares en donde esta práctica no es obligatoria.

Para conseguir dicho fin, es necesario comenzar con los estados donde su parque vehicular ha aumentado de manera significativa, como es el caso de los estados que comparten frontera con Estados Unidos, derivado de la importación de vehículos usados. De igual manera otorgar capacitación y asesoría técnica para mejorar los programas de verificación vehicular, a los estados que ya tienen esta práctica como obligatoria, como es el caso del Distrito Federal o el Estado de México. Una herramienta adicional para reforzar este tipo de programas es realizar estudios con sensores remotos para confirmar la operación de los programas de verificación en dichos estados.

También es imprescindible que las condiciones físico-mecánicas de los vehículos usados a importar definitivamente sean óptimas para la circulación en nuestras carreteras y caminos, por lo que también sería necesario incorporar como requisito a la regla 2.6.23 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, una constancia en la que constarían las condiciones del vehículo usado a

importar definitivamente, evitando así la chatarrización del parque vehicular en México.

Las condiciones para su operación serían las mismas que los centros de verificación de emisiones de gases contaminantes, contando con una certificación por parte de la autoridad o por una empresa de certificación internacional, así también contar con el control de las dependencias estatales y federales involucradas.

El emplacamiento de los vehículos importados definitivamente a nuestro país debería de ser solo en oficinas específicas de tránsito, siempre y cuando las circunstancias geográficas de ubicación de la ciudad o población lo permitan. En el Distrito Federal, por citar un ejemplo, solo en las oficinas de tránsito de una delegación política, la delegación Venustiano Carranza, tiene la facultad de empadronar y emplacar este tipo de vehículos; en contraparte en el Estado de México, en cualquier oficina de tránsito se puede empadronar y emplacar este tipo de vehículos.

Otro tipo de estrategia de control es la del establecimiento de controles de entradas y salidas de vehículos en nuestro territorio, por parte de la autoridad aduanera, por las que se debería realizar en conjunto acuerdo con Estados Unidos y Canadá, facilitando así el intercambio de información, en línea, sobre la identidad de los vehículos. Por otra parte, es necesario, como medida de control, solicitar una Declaración, por parte del importador, previa a la introducción de un vehículo automotor al territorio, para conocer si se trata de importación definitiva o temporal.

También es necesario que entrado el Anexo 300 A2 del TLCAN el gobierno federal se comprometa firmemente a mantener los plazos estipulados, para la importación de vehículos usados. Esto es que no se vuelva a crear otro tipo de Decreto de esta índole. Promoviendo ante la autoridad competente la ampliación a las multas y sanciones, por concepto de contrabando de vehículos y, por último, la aplicación estricta de los reglamentos de tránsito en materia de equipo mínimo de seguridad para vehículos en circulación.

3.2.2 Impulso por parte de la industria automotriz para la adquisición de vehículos automotores nuevos.

Debido a que uno de los mayores impactos ambientales puede ser el ocasionado por la importación de vehículos usados y, de igual manera, el no reemplazo de los vehículos más viejos y contaminantes, se podría crear una medida que ayude a mitigar este problema con la implementación de un programa de chatarrización y reciclado de vehículos usados.

Como precedente podemos mencionar que actualmente ya existe un programa similar, el 30 de octubre de 2003, con la participación de los productores de vehículos pesados en México y otros actores involucrados del sector, el gobierno federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público creó un programa sin precedente en la historia de nuestro país, “el programa de Chatarrización”.

Este programa nace ante la necesidad de renovar y modernizar las unidades obsoletas que circulan México, y que tiene como finalidad de que los transportistas mexicanos cuente con un parque vehicular moderno, y así ser más competitivos y productivos, de igual forma ser partícipes de una mejor ecología, bajando el índice de accidentes y, de una manera más genérica, estar preparados frente a los retos de la apertura comercial internacional.

El programa de “Chatarrización” tiene como propósito el facilitar a todos los transportistas de carga y pasaje, que así lo deseen, la renovación y modernización de sus vehículos, mediante un estímulo fiscal que el gobierno federal ofrece y que se traduce como parte de un enganche o en una reducción en los pagos que se realizan por la unidad nueva. Cabe destacar, que dicha renovación podrá ser por vehículos nuevos o seminuevos.

La aplicación de un programa similar en el caso de nuestro tema de estudio, la importación definitiva de vehículos automotores usados, implicaría un mayor esfuerzo debido a sus dimensiones cuantitativas. Por lo tanto, se deberá impulsar el retiro y destrucción de vehículos automotores ligeros importados definitivamente, viejos o con problemas mecánicos severos como los vehículos chatarra o accidentados (*salvage, rebuilt o junk*), mediante el establecimiento de plantas de reciclaje e incentivos económicos, por parte de las recicladoras, instituciones crediticias y la industria automotriz, que propicien la destrucción de estos vehículos. Con ello, se podría facilitar a las personas que poseen vehículos viejos y contaminantes renovar sus vehículos, adquiriendo un vehículo con tecnología más reciente o, en su caso, nuevo.

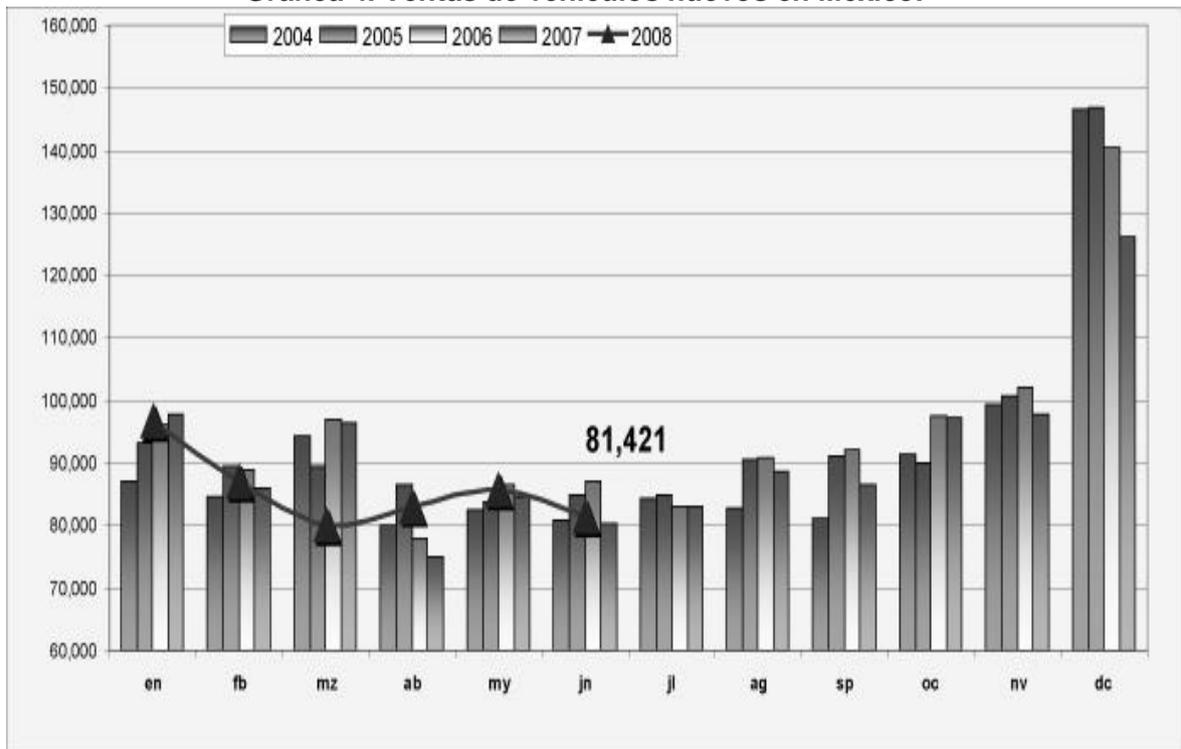
3.3 Evaluación y perspectivas.

La importancia de la industria automotriz mexicana es indiscutible, actualmente representa para la economía en nuestro país, un motor para la modernización del aparato productivo nacional. En México, como país manufacturero, la industria automotriz es considerada un pilar estratégico y económico, debido a los beneficios que trae consigo; como son la generación de empleos a gran escala y especializada, las recaudaciones fiscales derivadas de las operaciones comerciales de la industria, la capacitación del personal y el desarrollo de proveedores domésticos.

Como pudimos apreciar anteriormente, nuestro país ocupó en 2007 el onceavo lugar mundial de producción de automóviles, manteniéndose así dentro del grupo de líderes de producción mundial, aunque, como pudimos apreciar, fue desplazado paulatinamente por economías emergentes anterior al 2004.

Las ventas domésticas de vehículos nuevos no han logrado repuntar como se esperaba con la liberación arancelaria del 2004, que otorgó el TLCAN (ver gráfica 4); los factores que afectan el crecimiento en los indicadores de ventas de vehículos nuevos de los corporativos automotrices instalados en México; van desde la inestable economía mexicana, que no permiten el financiamiento para adquirir una unidad nueva, hasta la competencia desleal que represento la puesta en marcha de los Decretos por los que se establecen las condiciones para importa definitivamente vehículos usados.

Gráfica 4. Ventas de vehículos nuevos en México.



Fuente: <http://www.amia.com.mx>

La industria automotriz mexicana consolidaría su orientación exportadora con la apertura otorgada por el TLCAN y, a su vez, colocó a nuestro país en una posición estratégica para las negociaciones con los corporativos automotrices de Europa y Japón.

Sin embargo, la apertura comercial resultaría también una contradicción de la industria de autopartes hasta llevarla al grado de que sólo la tercera parte de éstos son considerados como proveedores de primer nivel, en virtud sobre todo de sus bajos niveles de productividad y calidad que resultan en la pérdida de competitividad, ante la inclusión de por parte de las organizaciones de la industria terminal, de partes provenientes desde sus países de origen, cuya calidad es reconocida a nivel internacional⁵⁵.

Los Decretos por los que se establecen las condiciones para realizar la importación definitiva de vehículos automotores usados, representan una amenaza a las ventas domesticas de automóviles nuevos debido que el costo de estos, por sus condiciones, es considerablemente más bajo que un vehículo automotor usado enajenado en nuestro país.

La internación legal, amparada por los Decretos por los que se establecen las condiciones para realizar la importación definitiva de vehículos automotores usados, e ilegal de vehículos, es un obstáculo para el desarrollo productivo y de

⁵⁵ Vicencio Miranda, Arturo. "Industria automotora mexicana", en <http://www.secured.com.mx>. 14 de octubre de 2008.

mercado de la industria automotriz en México. Se importan alrededor de 850 mil unidades al año⁵⁶, orillando a nulificar los programas para combatir la delincuencia, reduciendo la inseguridad y otorgar la certidumbre económica al propietario de un vehículo comprado en México.

Desde la puesta en marcha del Decreto publicado el 22 de agosto de 2005 en el Diario Oficial de la Federación hasta mediados del 2008 se han importado definitivamente 3.4 millones de vehículos automotores usados⁵⁷. Siendo este el resultado real, reflejada en números, de la apertura, por parte del gobierno mexicano, a la mencionada mercancía.

Por otra parte, encontramos una desigualdad considerable en el promedio de tiempo de vida de los vehículos automotores entre Estados Unidos, Canadá y México. En Estados Unidos el promedio de vida de un vehículo automotor es de 5.7 años, en Canadá la diferencia es de tan solo 8 meses aproximadamente, el promedio real es de 6.2 años y nuestro país el promedio de vida de un vehículo automotor es de 14.5 años⁵⁸, siendo este promedio más del doble de sus socios comerciales. Mostrando así una desigualdad, cuantitativa y cualitativa, del parque vehicular entre estos tres países.

Los mexicanos que poseen un vehículo que fue introducido de manera ilegal y que no realizó su legalización, constituyen un problema de índole social, que es necesario atender, pero nunca por la vía de legalizar lo ilegal, esto es que no por medio de Decretos, ya que demostró que aunque con la extensión de tiempo que se le otorgó, no tuvo los resultados de erradicar totalmente la estancia ilegal de los mencionados vehículos.

Actualmente la economía estadounidense sufre un proceso de desaceleración económica como resultado de una crisis financiera de dimensiones, como lo han expresado diversos especialistas, a la crisis vivida en ese país en 1929. La desaceleración económica estadounidense sin lugar a dudas afectará enormemente a la industria automotriz mexicana, más allá del daño que ocasionará a la economía mexicana en general debido a la dependencia que existe con aquel país.

Ante esta situación, los estadounidenses dejarán de adquirir vehículos nuevos, debido a que los financiamientos otorgados por las instituciones bancarías, por una parte, no serán confiables y, por otra, no tendrán la suficiente liquidez para realizar dicha acción. Esto traerá consigo que las ventas disminuyan y, por consiguiente, la producción de unidades. Para la industria automotriz mexicana representará, al igual que la industria automotriz mundial, una baja en la producción y de las exportaciones de vehículos nuevos terminados a Estados Unidos.

⁵⁶ “Reporte al mes de Junio de 2008”, en <http://www.amia.com.mx>. 19 de Agosto de 2008.

⁵⁷ “Balance de la importación de vehículos automotores usados”, en <http://www.elfinanciero.com.mx>. 18 de septiembre de 2008.

⁵⁸ Idem.

Por otra parte, la desaceleración de la economía estadounidense, podría generar en un problema más, no solo para México, sino para la industria automotriz mexicana y todo lo que implica, la posible repatriación de migrantes mexicanos a nuestro país. Esta situación traería consigo en una posible internación ilegal de vehículos que por sus características de año-modelo no puedan ser importados definitivamente al amparo del Decreto o, en su caso a partir del 1 de enero de 2009, del TLCAN.

Ante una virtual repatriación de migrantes a México y la posible internación de vehículos de manera ilegal, existe una gran posibilidad de que existan presiones sociales, como las llevadas a cabo del 2003 al 2005, por parte de estos sectores de la población, reviviendo así el fenómeno de los “autos chocolates”.

CONCLUSIONES

La industria automotriz mexicana opera en una zona geográfica privilegiada, con mano de obra calificada y con altos estándares de calidad, por lo que es una industria clave en las estrategias de desarrollo, modernización y globalización de las actividades productivas de nuestro país, además de ser una de las más vinculadas a las transformaciones mundiales por estar inserta en el proceso de globalización e internacionalización de la proveeduría, subcontratación y regionalización.

El TLCAN ha fortalecido el proceso de integración de la industria automotriz, acentuando la concentración geográfica en el destino de las exportaciones de vehículos y autopartes. En este contexto, la producción integrada a nivel regional ha sido favorable para que las empresas mexicanas puedan alcanzar economías de escala a través de la especialización, un factor fundamental para reducir costos e incrementar la competitividad.

La industria automotriz en México se caracteriza por la participación que han tenido por parte las grandes firmas automotrices trasnacionales, particularmente las de origen estadounidense, por ello, la firma del TLCAN ha permitido que las empresas automotrices mexicanas cuenten con un marco legal más claro para poder planear sus actividades de comercio e inversión, desarrollar estrategias de largo plazo y fortalecer su integración al sistema de producción de la industria automotriz estadounidense.

El TLCAN, en lo relacionado al sector automotor, influirá en el desarrollo de esta actividad industrial en México considerando que actualmente el sector automotor mexicano se encuentra en clara desventaja frente a sus socios comerciales de América del Norte, por una parte, por los costos desiguales de producción y por otra, que los automóviles que se producen en México tienen que enfrentar fuertes cargas tributarias acumulativas, como el IVA, el ISAN más la tenencia sobre uso de automóvil, los cuales son gravados de manera geométrica, es decir, el ISAN es causado sobre el IVA y la Tenencia sobre los dos anteriores, lo cual eleva entre 18 y 25 por ciento el precio final del vehículo haciéndolos menos competitivos frente a los autos de fabricación extranjera mismos que quedarán exentos de impuestos sobre importación a partir de 2004.

Por otra parte, el TLCAN ha beneficiado a la industria automotriz de los tres países, particularmente en México, tanto en el sector correspondiente a las exportaciones como las importaciones de vehículos terminados y de partes. Sin embargo, también es cierto que los beneficios no se han distribuido equitativamente entre los tres países, por una parte las empresas automotrices estadounidenses tienen una clara ventaja en México frente a las empresas automotrices no regionales, particularmente la alemana Volkswagen y la japonesa Nissan, lo que les ha permitido consolidar sus estrategias de complementariedad con sus filiales mexicanas, mejorando con ello sus economías de escala mediante la reducción total de líneas de vehículos producidos en México, lo que les permite

complementar el mercado mexicano con importaciones de vehículos producidos en Estados Unidos y Canadá.

Las ventajas que tienen las empresas automotrices estadounidenses en el mercado mexicano resultan claramente significativas si consideramos que las empresas subsidiarias mexicanas Ford Motor Co, Daimler-Chrysler y General Motors Co., son las que tienen mayor participación en la actividad comercial externa de vehículos en México.

México es un serio competidor en los procesos intensivos en mano de obra debido a la relativa abundancia de este recurso y a la alta productividad comparada con la de países como Japón y Alemania. Las áreas más beneficiadas han sido el ensamble de vehículos, el armado de motores y la integración de subensambles tales como arneses eléctricos y los paneles de instrumentos estadounidenses. Sin embargo, la industria de autopartes aún es ineficiente en sectores intensivos en capital y tecnología, por lo que los productores nacionales de primer nivel necesitarán financiamiento más barato, más capacitación de su mano de obra y un mejor ambiente general de negocios para enfrentar la competencia generada por el TLCAN y el Tratado con la Unión Europea.

Para enfrentar una mayor competencia externa en el sector automotor, el gobierno federal deberá concretar el proceso de desregulación en el sector, así como fomentar la exportación de autopartes en los que México es competitivo internacionalmente.

En el mundo globalizado en el que actualmente vivimos, no habrá mucho espacio para la diversificación de productos, el sector automotriz tenderá a especializarse aún más conformando agrupamientos, encadenamientos productivos para alcanzar niveles óptimos tales que la relación proveedor-cliente en México para afianzar el mejoramiento de su productividad y sus expectativas de producción para el mercado mundial, con los efectos multiplicadores en la generación de empleo y derrama económica correspondiente.

La sustitución de importaciones a través de la atracción de inversión extranjera permitiría estrechar vínculos de proveedores de alta tecnología con la empresa armadora de vehículos. La sustitución de importaciones debe llegar también a los niveles inferiores de proveeduría, lo que requeriría de la consolidación de la industria de soporte de insumos/materiales/partes y procesos básicos para fortalecer aún más los vínculos en la producción y por lo mismo, la competitividad en el mercado internacional de vehículos y autopartes.

La ausencia de desarrollo tecnológico de nivel medio en la industria nacional, permitirá a las empresas extranjeras continuar con su proceso de expansión en México para satisfacer las necesidades de un mercado automotriz en crecimiento, dificultando la integración de la industria local, en su mayoría clasificada como mediana y pequeña en escala de producción.

El esquema de la industria maquiladora de exportación presenta experiencias insatisfactorias en cuanto a integración de partes y componentes de origen nacional, situación que pudiera extenderse al mercado automotriz de no tomarse oportunamente las medidas necesarias para incrementar la eficiencia y productividad de la industria.

Los Decretos por los que se establecen las condiciones para realizar la importación de vehículos usados a nuestro país, específicamente los publicados en 2005 y 2006, golpearon de manera significativa a la producción y las ventas de automóviles nuevos en nuestro país.

La decisión de adelantar, por así llamarlo, el TLCAN, por medio de los Decretos, para permitir la importación sin el requisito de permiso previo para las camionetas tipo *pick up*, como se planteó originalmente, produjo una avalancha desmedida de importaciones; no obstante se continúa la demanda por vehículos de tipo familiar y no de trabajo.

La regularización de vehículos usados que circularon o circulan ilegalmente en nuestro país no ayudó a la capitalización y protección del patrimonio de muchos mexicanos, debido a que se trata de un bien desechable que, a la postre, significará mayores gastos por tratarse de vehículos chatarra en su mayoría.

El fenómeno de los “autos chocolate” no se pudo resolver satisfactoriamente, como las autoridades gubernamentales mexicanas pretendieron, con la regularización propuesta con el Decreto publicado en 2005, la mencionada regulación solo produjo, aunque de manera más tibia, una nueva oleada de internaciones de vehículos de manera ilegal; de igual forma la expansión y fortalecimiento de negocios que viven de su comercialización.

Nuestro país muestra pocos argumentos para poder competir contra el precio que ofrecen los vehículos usados de Estados Unidos, son claramente vehículos “chatarra”, es decir, son desechados por obsoletos, contaminantes e inseguros.

La regularización de vehículos usados internados ilegalmente en nuestro territorio no permitió resolver el problema social que esto implica, más bien lo agudizó, ya que los poseedores de dichos vehículos no acudieron a regularizarse, ignorando la convocatoria implícita en el Decreto de 2005.

La regularización buscó evitar que se afectara parte del patrimonio de diversos grupos sociales en cuestión, sin embargo, resultó totalmente negativo para los consumidores que adquieren este tipo de vehículos porque no hay garantías, refacciones y son motivo de extorsiones.

Ahora bien, los partidos políticos han usado este grupo de mexicanos propietarios de vehículos ilegales para obtener votos. Adentrándonos más en este tema encontramos que el Decreto publicado en 2005, se crea en un periodo de proceso pre-electoral para elegir presidente de la república. Por otra parte, el gobierno de

Vicente Fox, en ese mismo periodo, intentaba establecer el voto en el extranjero. Encontrando así un elemento que sugiere que la creación del Decreto de 2005 fue puramente político, restándole importancia a la industria automotriz mexicana y a sus argumentos donde se mencionaba el peligro de perjudicarlos severamente en sus ventas y su producción.

Lo estipulado en el Anexo 300 A2 del TLCAN obliga a nuestro país a no mantener ningún tipo de restricciones a la importación definitiva de vehículos usados por lo que se hace necesario que cuando entre en vigor, el 1 de enero de 2009, que el gobierno federal no vuelva a implementar un Decreto similar (en donde se ampare mayor o menor antigüedad en los vehículos automotores a importar) o un Decreto en donde se pretenda legalizar vehículos que aún se encuentren (o se encontraran según el caso) ilegalmente en el territorio.

Por último, siendo una cuestión sumamente difícil que implica la misma idiosincrasia mexicana que consiste en enfrentar adecuadamente el apetito natural de los mexicanos por comprar en Estados Unidos vehículos usados muy baratos comparativamente con los que existen en nuestro país.

FUENTES DE CONSULTA:

BIBLIOGRAFIA

Aronson, Jonathan y Cowhey, Peter. Managing the World Economy. The Consequences of Corporate Alliances, Council on Foreign Relations Press. Nueva York. 1993.

Arteaga, Armando. La reestructuración de la industria automotriz en México y algunas repercusiones laborales, en Integración regional y relaciones industriales en América del Norte. UAM-IZTAPALAPA/FLACSO. México, D.F. 1996.

Castells, Manuel. La era de la información, la sociedad red. Fondo de Cultura Económica. México D.F. 2000.

Dunning, John. Multinational Enterprises and the Global Economy. Addison-Wesley Publishing Co. Wokingham, Reino Unido. 1993.

MacDougall, Jonh. Costos y beneficios, una teoría aprobada. Economical Record. Núm. 36. Londres. 1960.

Minian, Issac. Progreso técnico e internacionalización del proceso productivo; el caso de la industria maquiladora de tipo eléctrica. Centro de Investigaciones y Docencia Económica, IPN. México D.F. 1987.

Moreno, José. Cambios estructurales en la industria automotriz de México (1977-1989). OIT. Ginebra, Suiza. 1995.

Palloix, Christian. La internacionalización del capital. Ed. Hiblume. Madrid, España. 1978.

Pérez Núñez, Wilson. La internacionalización de Latinoamérica. Revista CEPAL. Núm. 49. Abril 1993.

Porter, Michael. La ventaja competitiva de naciones. MacMillan. Londres, Reino Unido. 1990.

Salas-Porras Alejandra. Agendas de investigación en Ciencia Política. UAM, Iztapalapa. México D.F. 1999.

Strange, Susan. "Political Economy and International Relations" en International Relations Theory Today, Polity Press. Londres, Reino Unido. 1996.

Tamez, Silvia. Flexibilidad productiva y accidentes de trabajo. Industria automotriz y textil. UAM-Xochimilco. México D.F. 1993.

HEMEROGRAFIA

CONAPO. “Dinámica reciente de las migraciones en América”, en “*Migración Internacional*”. Editado por la CONAPO, julio – agosto de 2000.

Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2008. Ley Aduanera. Ed. ISEF. México D.F. 2008.

Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2008. Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior. Ed. ISEF. México D.F. 2008.

Diario Oficial de la Federación. Tratado de Libre Comercio de América del Norte. SEGOB. México DF. 20 de diciembre de 1993.

Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados. SEGOB. México D.F. 22 de Agosto de 2005.

Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora. SEGOB. México D.F. 26 de Abril de 2006.

Diario Oficial de la Federación. Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente. SEGOB. México D.F. 1 de febrero de 2008.

Ochoa, Karen. La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes, en México y la cuenca del pacífico. México, D.F. Vol. 8, Núm. 26/septiembre-diciembre. 2005.

Vázquez, Juan. Legislación Aduanera. CAAAREM. México D.F. 2005.

MESOGRAFIA

<http://www.estoesmarketing.com>

<http://catarina.udlap.mx>

<http://economia-mexico.blogspot.com>

<http://www.mora.edu.mx>

<http://economia-mexico.blogspot.com>

<http://www.latinamerican-markets.com>

<http://www.inegi.gob.mx>

<http://www.amia.com.mx>

<http://www.ina.com.mx>

<http://www.elfinanciero.com.mx>

<http://www.eleconomista.com.mx>

<http://www.semarnat.gob.mx>

<http://www.amda.com.mx>

ANEXO I

DECRETO PUBLICADO EL 22 DE AGOSTO DE 2005, EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES USADOS.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 131 de la propia Constitución; 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39 fracciones I, II y III del Código Fiscal de la Federación, y 4o., fracciones I y III de la Ley de Comercio Exterior, y:

CONSIDERANDO

- Que en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México ha mantenido restricciones a la importación definitiva de automóviles usados, con el objeto de apoyar a la industria automotriz mexicana, la cual es la más importante en materia de exportación, únicamente por debajo de las exportaciones de hidrocarburos;
- Que a partir de 2004 se permite la libre importación de los automóviles nuevos procedentes de los Estados Unidos de América y de Canadá;
- Que el precio de los automóviles usados en los Estados Unidos de América ha sido tradicionalmente más bajo que en nuestro país, por lo que el permitir la importación definitiva de dichos automóviles tendría como efecto bajar ligeramente el precio de los que se enajenen en México;
- Que la industria mexicana fabricante de vehículos automotores reconoce que las medidas tomadas en el pasado para regularizar la estancia ilegal de automóviles usados en el país, no han solucionado el problema ya que se ha continuado con la importación temporal de automóviles con la intención de no retornarlos al extranjero, afectando su actividad;
- Que las restricciones para la importación definitiva de los automóviles usados han tenido el efecto de que algunas personas lucren con mexicanos de pocos ingresos que adquieren automóviles usados de procedencia extranjera;
- Que la internación temporal de automóviles que no son retornados al extranjero provoca un problema social para México y un problema legal importante para los propietarios de dichos vehículos;
- Que a partir del 1 de enero de 2009, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de automóviles usados, que sean originarios de Estados Unidos de América o de Canadá, cuyo año-modelo sea de más de diez años anteriores al de la importación;
- Que ante tales circunstancias, y en tanto se llega a la fecha señalada en el párrafo anterior, con el objeto de ordenar el mercado de automóviles usados, y que con ello se propicie su adquisición por personas de escasa capacidad económica, se considera conveniente reducir la protección arancelaria y eliminar parcialmente las restricciones no arancelarias para la importación de automóviles usados, a fin de que a partir de la entrada en vigor del presente Decreto se pueda efectuar la importación de automóviles usados que sean originarios de Estados Unidos de América y de Canadá, cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años, anteriores al año de la importación, lo que permitirá que se adquieran automóviles usados a precios razonables con plena seguridad jurídica;
- Que se considera conveniente otorgar un tratamiento para que la carga tributaria por concepto del impuesto al valor agregado que se cause por la importación definitiva de automóviles usados, sea similar a la que hubiera correspondido en el caso de haberlo adquirido en México, para lo cual se estima necesario permitir que en la importación definitiva de automóviles usados, el referido impuesto se calcule sobre un margen de comercialización del 30%;
- Que a efecto de que las medidas antes señaladas permitan un margen de protección a los fabricantes nacionales de automóviles, se considera necesario que la Secretaría de Economía pueda fijar cupo para regular el número de automóviles usados que en el futuro se importen y

- que desde la entrada en vigor del presente Decreto y hasta el 31 de diciembre de 2008 se aplique a la importación de automóviles usados un arancel del 10%;
- Que resulta conveniente facilitar que los automóviles usados a que hace referencia este Decreto, puedan cambiar del régimen de importación temporal al de importación definitiva, pagando los impuestos correspondientes y sin necesidad de tener que retornar el vehículo hasta la frontera;
 - Que es necesario contar con un adecuado control vehicular sobre los automóviles usados que sean importados, por lo que es indispensable que los mismos se registren y obtengan placas de la entidad federativa que corresponda, tan pronto sean importados legalmente;
 - Que la Comisión de Comercio Exterior ha emitido opinión favorable respecto de las medidas señaladas;
 - Que para permitir que quienes tienen un automóvil usado en México lo puedan cambiar por uno nuevo, sin que la importación de automóviles usados los perjudique al bajar ligeramente el precio de los automóviles a sustituir, se considera conveniente eximir totalmente del pago del impuesto sobre automóviles nuevos a las adquisiciones de automóviles cuyo precio de enajenación al consumidor final no exceda de \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 MN), y en un 50% a aquellas en las que el precio de enajenación o valor en aduana de los automóviles, según se trate, se encuentre comprendido entre \$150,001.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 MN) y \$190,000.00 (ciento noventa mil pesos 00/100 MN), en ambos casos sin considerar el impuesto al valor agregado, que se realicen a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, lo que se derivará en la disminución del precio de los vehículos nuevos, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Se permite la importación definitiva de los vehículos automotores usados de transporte de hasta quince pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg , incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, que se clasifiquen en las fracciones arancelarias 8702.10.01, 8702.10.02, 8702.90.02, 8702.90.03, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.99, 8704.21.02, 8704.21.03, 8704.31.04, 8704.31.99 y 8716.10.01, de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en los Estados Unidos de América, Canadá o México.

Se establece un arancel ad-valorem del 10%, para las fracciones arancelarias aplicables a la importación definitiva de los vehículos automotores usados a que se refiere este Decreto, sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía.

La importación definitiva a que se refiere este artículo se realizará mediante pedimento, el cual únicamente podrá amparar un vehículo usado.

ARTÍCULO SEGUNDO. La importación temporal de los vehículos usados a que se refiere el primer párrafo del artículo anterior, que se realice a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, podrá convertirse en definitiva pagando los impuestos correspondientes, actualizados desde la fecha en que se importaron temporalmente y hasta que se efectúe el pago.

Para el trámite de importación definitiva de los vehículos señalados en el párrafo que antecede se requerirá su presentación física ante la autoridad aduanera, conforme al procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas generales.

ARTÍCULO TERCERO. La Secretaría de Economía podrá fijar cupos anuales para la importación definitiva de automóviles usados.

ARTÍCULO CUARTO. El impuesto al valor agregado que se cause por la importación definitiva de automóviles usados conforme al presente Decreto, se efectuará considerando únicamente el margen de comercialización. Para los efectos del presente Decreto, se entenderá que el margen de comercialización es el 30% del valor del automóvil, adicionado con el impuesto general de importación y de las demás contribuciones, que, en su caso, se paguen por la importación.

ARTÍCULO QUINTO. Los propietarios de los vehículos importados en definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con el trámite de registro señalado en la Ley del Registro Público Vehicular, debiendo presentar copia del pedimento de importación definitiva.

ARTÍCULO SEXTO. Los agentes aduanales, por la tramitación del pedimento de importación definitiva de los automóviles usados a que se refiere el presente Decreto, tendrán derecho a la contraprestación señalada en el último párrafo de la fracción IX, del artículo 160 de la Ley Aduanera.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Se considerará que los vehículos importados en definitiva al país conforme al presente Decreto se encuentran legalmente en el mismo hasta que dichos vehículos se inscriban en el Registro Público Vehicular y obtengan las placas de circulación.

La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva, la constancia de inscripción en el Registro Público Vehicular y las placas de circulación respectiva o documento equivalente que permita la circulación del vehículo.

ARTÍCULO OCTAVO. Se exime del pago del impuesto sobre automóviles nuevos que se cause por la primera enajenación de automóviles que se realice al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o comerciante en el ramo de vehículos, cuyo precio de enajenación al consumidor, incluyendo el precio del equipo opcional, común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones, no exceda de la cantidad de \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 M.N.), siempre que el impuesto mencionado no sea trasladado ni cobrado al adquirente de los automóviles mencionados.

Así mismo, se exime del pago del mencionado impuesto por la importación definitiva de automóviles que realice directamente el consumidor final, siempre que el valor en aduana no exceda de la cantidad de \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 M.N.).

Tratándose de automóviles cuyo precio de enajenación o valor en aduana, según se trate, se encuentre comprendido entre \$150,001.00 (ciento cincuenta mil un pesos 00/100 MN) y \$190,000.00 (ciento noventa mil pesos 00/100 MN), la exención a que se refiere este artículo será del 50% del pago del impuesto sobre automóviles nuevos.

Las cantidades a que se refiere este artículo se actualizarán en el mes de septiembre de cada año, iniciando en el mes de septiembre de 2006, para lo cual se aplicará el factor correspondiente al periodo comprendido desde el mes de agosto del último año hasta el mes de agosto inmediato anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación.

ARTÍCULO NOVENO. La aplicación de los beneficios que establece el presente Decreto no dará lugar a devolución o compensación alguna.

ARTÍCULO DÉCIMO. El Servicio de Administración Tributaria podrá expedir las disposiciones de carácter general que sean necesarias para la correcta y debida aplicación del presente Decreto.

Transitorios

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Las personas físicas que antes de la entrada en vigor del presente Decreto tengan en el país automóviles usados importados temporalmente, de aquellos a los que se refiere el primer párrafo del artículo primero de este instrumento, podrán cambiarlos al régimen de importación definitiva, sin necesidad de que se efectúe el retorno al extranjero.

Para la determinación de las contribuciones, y las regulaciones no arancelarias aplicables a la importación definitiva de los vehículos usados a que se refiere este artículo, se considerará como fecha de internación del vehículo la del pago de las contribuciones para su importación definitiva.

En los casos a que se refiere este artículo, las personas físicas podrán efectuar el cambio de importación temporal a definitiva únicamente por un vehículo. Para efectuar el cambio de régimen aduanero previsto en este párrafo no será obligatoria la presentación de la documentación comprobatoria de la importación temporal del automóvil de que se trate.

El cambio de importación temporal a definitiva previsto en este artículo, únicamente se podrá efectuar durante los seis meses siguientes a la entrada en vigor de este Decreto.

Para el trámite de importación definitiva de los vehículos señalados en este artículo se requerirá presentarlos físicamente ante la autoridad aduanera, conforme al procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas generales.

No podrán ser objeto de importación definitiva los vehículos automotores usados que se encuentren embargados, asegurados o decomisados o que hubieran pasado a propiedad del Fisco Federal, antes de la entrada en vigor del presente Decreto.

Las autoridades publicarán en una o varias páginas de internet los datos de identificación de los vehículos a que se refiere este artículo que sean importados en definitiva, debiendo contener por lo menos el Número de Identificación Vehicular y el número de pedimento. La información de los vehículos en la página de internet deberá estar disponible para el público en general por lo menos tres meses posteriores a la fecha de su importación definitiva.

TERCERO. Para los efectos del artículo séptimo de este Decreto la inscripción en el Registro Público Vehicular y la obtención de las placas de circulación o del documento equivalente que permita la circulación del vehículo podrá obtenerse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se hubiere realizado la importación definitiva del vehículo de que se trate.

CUARTO. Los poseedores de vehículos que no puedan ser objeto de importación definitiva conforme al presente Decreto, siempre que no se encuentren sujetos a un procedimiento administrativo en materia aduanera, contarán con un plazo que terminará el 31 de diciembre de 2005 para donarlos al Fisco Federal o retornarlos al extranjero.

QUINTO. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público se coordinará con las Entidades Federativas, que así lo deseen, para la aplicación de este Decreto retribuyéndoles, en su caso, con una cantidad equivalente a la recaudación no participable que se obtenga en los términos del Segundo Transitorio del presente Decreto.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de agosto de dos mil cinco.- **Vicente Fox Quesada** .- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **José Francisco Gil Díaz** .- Rúbrica.- El Secretario de Economía, **Fernando de Jesús Canales Clariond** .- Rúbrica.

ANEXO II

DECRETO PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 26 DE FEBRERO DE 2006, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES USADOS, DESTINADOS A PERMANECER EN LA FRANJA FRONTERIZA NORTE DEL PAÍS, EN LOS ESTADOS DE BAJA CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA SUR, EN LA REGIÓN PARCIAL DEL ESTADO DE SONORA Y EN LOS MUNICIPIOS DE CANANEA Y CABORCA, ESTADO DE SONORA

CONSIDERANDO

- Que con el objeto de ordenar el mercado de automóviles usados, el 22 de agosto de 2005 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, mismo que permite a las personas físicas o morales la importación definitiva de vehículos automotores usados cuyo año-modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación;
- Que la Ley Aduanera permite a las personas físicas residentes en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, la importación definitiva de vehículos automotores usados destinados a permanecer en dichos lugares, de cinco o más años-modelos anteriores a la fecha en que se realice la importación;
- Que acorde con el objetivo de ordenar el mercado de vehículos usados, resulta conveniente permitir que las personas físicas y morales, residentes en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, realicen la importación definitiva de vehículos automotores usados que hubieran sido ensamblados o fabricados en los Estados Unidos de América, en Canadá o en México; de peso total con carga máxima de hasta 4,536 Kg., cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación o de hasta 11,793 Kg., cuyo año-modelo sea de entre cinco y quince años anteriores a que se realice la importación, siempre que el valor comercial en ambos casos no exceda de una cantidad equivalente en moneda nacional o extranjera a quince mil dólares de los Estados Unidos de América;
- Que con el mismo fin, se considera conveniente que, al igual que en el decreto antes citado, para la determinación de las contribuciones aplicables para la importación definitiva de los referidos vehículos se aplique un arancel del 10% y que el impuesto al valor agregado que se cause en dicha franja, estados, región o municipios, se calcule sobre un margen de comercialización del 30%;
- Que considerando que los beneficios otorgados tanto en el presente Decreto como en el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de agosto de 2005, tienen por objeto ordenar el mercado de vehículos usados en el territorio nacional, es conveniente abrogar el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, por parte de empresas comerciales de autos usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora”; publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de febrero de 1999;
- Que considerando que la importación de vehículos usados debe otorgarse dentro de un marco jurídico que dé certidumbre a los adquirentes de que dichos vehículos cuentan con las características y condiciones técnicas para su funcionamiento, es conveniente excluir de los beneficios del presente Decreto a aquellos vehículos usados cuya circulación esté restringida o prohibida en su país de procedencia, y
- Que la Comisión de Comercio Exterior ha emitido opinión favorable respecto de las medidas señaladas, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Se permite a las personas físicas y morales que sean residentes en la franja fronteriza norte y en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, la importación definitiva de los vehículos automotores usados destinados a permanecer en dichas zonas, cuyo Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en los Estados Unidos de América, Canadá o México, y su valor comercial no exceda de una cantidad equivalente en moneda nacional o extranjera a quince mil dólares de los Estados Unidos de América, siempre que se trate de vehículos automotores usados:

I. De transporte de hasta quince pasajeros y los camiones de peso total con carga máxima de hasta 4,536 Kg., incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, siempre que se clasifiquen en las fracciones arancelarias: 8702.10.01, 8702.10.02, 8702.90.02, 8702.90.03, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.99, 8704.21.02, 8704.21.03 y 8716.10.01 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, y cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación.

II. De transporte urbano de mercancías y de pasajeros, de peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg., siempre que se clasifiquen en las fracciones arancelarias: 8702.10.03, 8702.10.04, 8702.90.04, 8702.90.05, 8703.90.01, 8704.21.99, 8704.22.02, 8704.22.03, 8704.22.04, 8704.22.05, 8704.31.03; 8704.31.99, 8704.32.02, 8704.32.03, 8704.32.04, 8704.32.05, 8704.90.01, y 8704.90.99 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, y cuyo año-modelo sea de entre cinco y quince años anteriores al año en que se realice la importación.

Se establece un arancel ad-valorem del 10% aplicable a las fracciones arancelarias a que se refiere este artículo, para la importación definitiva de los vehículos automotores usados conforme al presente Decreto, sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía.

La importación definitiva se realizará mediante pedimento, el cual únicamente podrá amparar a un vehículo.

El presente Decreto no será aplicable tratándose de vehículos automotores usados que en el país de procedencia, por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación.

ARTÍCULO SEGUNDO. Para los efectos de este Decreto se entiende por:

I. Franja fronteriza norte: al territorio comprendido entre la línea divisoria internacional del norte del país y la línea paralela a una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país en el tramo comprendido entre el límite de la región parcial del Estado de Sonora y el Golfo de México.

II. Región parcial del Estado de Sonora: a la zona comprendida en los siguientes límites: al norte, la línea divisoria internacional desde el cauce actual del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros al oeste de Sonoyta; de ese punto, una línea recta hasta llegar a la costa a un punto situado a 10 kilómetros al este de Puerto Peñasco; de allí, siguiendo el cauce de ese río, hacia el norte hasta encontrar la línea divisoria internacional.

ARTÍCULO TERCERO. Las personas físicas y morales a que se refiere el presente Decreto, podrán efectuar la importación definitiva de hasta dos vehículos automotores usados en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores.

Para los efectos de este artículo, el pedimento de importación definitiva se deberá tramitar ante la aduana de entrada, por conducto de agente aduanal, conforme al procedimiento que para tal efecto establezca el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO CUARTO. Tratándose de las personas morales y las personas físicas con actividad empresarial, que tributen conforme al Título II o al Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, podrán importar el número de vehículos automotores usados a que se refiere el Artículo Primero del presente Decreto, que requieran, siempre que se encuentren inscritos en el Padrón de Importadores y, en su caso, en el Padrón de Importadores de Sectores Específicos; para lo cual deberán tramitar el pedimento de importación definitiva ante la aduana de entrada, por conducto de agente aduanal, conforme al procedimiento que para tal efecto establezca el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO QUINTO. DEROGADO

ARTÍCULO SEXTO. Los comerciantes en el ramo de vehículos estarán obligados a presentar al Servicio de Administración Tributaria dentro de los primeros 10 días naturales de cada mes, a través de medios electrónicos o en medios magnéticos, la información de las importaciones que realicen al amparo de este Decreto, conforme a las reglas de carácter general que al efecto establezca el propio órgano desconcentrado.

ARTÍCULO SÉPTIMO. El Servicio de Administración Tributaria llevará a cabo el procedimiento de suspensión en el Padrón de Importadores y, en su caso, en el Padrón de Importadores de Sectores Específicos, sin perjuicio de aplicar las demás disposiciones en la materia, cuando el importador por sí o por conducto de su representante, se encuentre en cualquiera de los supuestos siguientes:

- I. Incumpla alguna de las disposiciones de este Decreto.
- II. Al amparo del presente Decreto importe o pretenda importar vehículos que no reúnan alguna de las condiciones señaladas en el Artículo Primero de este instrumento.
- III. Cuando la información o documentación utilizada para la importación definitiva de los vehículos usados sea falsa o contenga datos falsos o inexactos o cuando se determine que el valor declarado no fue determinado de conformidad con las disposiciones aplicables.

ARTÍCULO OCTAVO. Para la internación temporal al resto del territorio nacional de los vehículos importados al amparo de este Decreto, se deberán cumplir los requisitos establecidos en la legislación aduanera.

ARTÍCULO NOVENO. Los propietarios de los vehículos importados en definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con el trámite de registro señalado en la Ley del Registro Público Vehicular.

ARTÍCULO DÉCIMO. Los agentes aduanales, por la tramitación del pedimento de importación definitiva de los vehículos usados a que se refiere el primer párrafo del Artículo Tercero del presente Decreto, tendrán derecho a la contraprestación señalada en el último párrafo de la fracción IX, del artículo 160 de la Ley Aduanera.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. La legal estancia de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva, la constancia de inscripción en el Registro Público Vehicular y las placas de circulación respectivas.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. La aplicación de los beneficios que establece el presente Decreto no dará lugar a devolución o compensación alguna.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. El Servicio de Administración Tributaria podrá expedir las disposiciones de carácter general que sean necesarias para la correcta y debida aplicación del presente Decreto.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. Los vehículos importados en forma definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con las disposiciones aplicables para la protección del medio ambiente.”

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Se abroga el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, por parte de empresas comerciales de autos usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora”; publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de febrero de 1999 y sus posteriores reformas.

Los derechos y obligaciones derivados del Decreto que se abroga conforme a este precepto, que hubieran nacido por la realización de las situaciones jurídicas previstas en el mismo, deberán ser cumplidas en las formas y plazos establecidos en dicho ordenamiento y en las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, emitidas por el Servicio de Administración Tributaria.

Las personas que a la entrada en vigor del presente Decreto cuenten con registro vigente expedido por la Secretaría de Economía, como empresa comercial de autos usados en los términos del artículo 4 del “Decreto por el que se establece el Impuesto General de Importación para la Región Fronteriza y la Franja Fronteriza Norte”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2002, podrán seguir importando vehículos usados en los términos del Decreto a que se refiere el primer párrafo de este artículo, por el plazo de vigencia de dicho registro, siempre que se cumpla con los requisitos y condiciones con los que le fue otorgado, o bien, podrán optar en cualquier momento por efectuar la importación definitiva de vehículos usados al amparo del presente Decreto, siempre que previamente soliciten por escrito a la Secretaría de Economía la cancelación de su registro como empresa comercial de autos usados.

TERCERO. Para los efectos del Artículo Décimo Primero de este Decreto, la inscripción en el Registro Público Vehicular y la obtención de las placas de circulación o del documento equivalente que permita la circulación del vehículo, deberá efectuarse en los términos y dentro del plazo previsto en la legislación aplicable.

CUARTO. Las personas físicas residentes en la franja fronteriza norte, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios fronterizos de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, propietarias de vehículos automotores usados de procedencia extranjera, que los hubieran introducido a dichas zonas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto, y que conforme a la Ley Aduanera hubieran sido susceptibles de importarse definitivamente para ser destinados a permanecer en las citadas zonas, pero que no puedan acreditar el haber cumplido con las obligaciones y formalidades aduaneras aplicables, podrán tramitar la importación definitiva de un solo vehículo para ser destinado a las referidas zonas, siempre que el año-modelo sea de dieciséis o más años anteriores a 2006, se clasifique en alguna de las fracciones arancelarias señaladas en la fracción I del Artículo Primero del presente Decreto, y se efectúe el pago del impuesto general de importación y el impuesto al valor agregado, conforme a lo dispuesto en los artículos Primero y Quinto, sin que le sean aplicables los artículos Tercero, Cuarto, Sexto y Séptimo del presente Decreto.

Los vehículos automotores usados por los que la autoridad aduanera haya iniciado el ejercicio de sus facultades de comprobación antes de la entrada en vigor del presente Decreto, no podrán ser objeto de importación definitiva conforme a éste artículo.

El trámite para la importación definitiva de los vehículos usados conforme a éste artículo, únicamente podrá efectuarse durante los dos meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Los poseedores de vehículos usados a que se refiere el presente artículo, por los que no se hubiere tramitado su importación definitiva dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, podrán donarlos al Fisco Federal o retornarlos al extranjero dentro de los cinco días hábiles siguientes a aquél en que venza dicho plazo.

ANEXO III

DECRETO PUBLICADO EL 1 DE FEBRERO DE 2008 EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, POR EL QUE SE REFORMAN LOS DIVERSOS POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES USADOS, Y POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES USADOS, DESTINADOS A PERMANECER EN LA FRANJA FRONTERIZA NORTE DEL PAÍS, EN LOS ESTADOS DE BAJA CALIFORNIA Y BAJA CALIFORNIA SUR, EN LA REGIÓN PARCIAL DEL ESTADO DE SONORA Y EN LOS MUNICIPIOS DE CANANEA Y CABORCA, ESTADO DE SONORA, PUBLICADOS EL 22 DE AGOSTO DE 2005 Y 26 DE ABRIL DE 2006, RESPECTIVAMENTE.

FELIPE DE JESUS CALDERON HINOJOSA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 131 de la propia Constitución; 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39, fracciones I, II y III del Código Fiscal de la Federación, y 4o., fracciones I y III de la Ley de Comercio Exterior, y

CONSIDERANDO

- Que en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México ha mantenido restricciones a la importación definitiva de automóviles usados;
- Que a partir de 2004 se permite la libre importación de los automóviles nuevos procedentes de los Estados Unidos de América y de Canadá;
- Que a partir del 1 de enero de 2009, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de automóviles usados, que sean originarios de Estados Unidos de América o de Canadá, cuyo año-modelo sea de más de diez años anteriores al de la importación;
- Que el 22 de agosto de 2005 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, con el propósito de favorecer dicha importación definitiva de vehículos automotores usados de transporte de hasta quince pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg, incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, con el objeto de dar certeza jurídica a los propietarios de los mismos;
- Que el 26 de abril de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, con el objeto de regular la estancia definitiva de los vehículos importados en la regiones y franja señaladas;
- Que la internación temporal de automóviles que no son retornados al extranjero provoca un problema social, ambiental y de seguridad pública para México y un problema legal importante para los propietarios de dichos vehículos;
- Que es facultad del Gobierno Federal la regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico, por lo que es necesario que los vehículos importados de manera definitiva al territorio nacional se sujeten a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de protección al medio ambiente;
- Que el mercado de refacciones para vehículos usados de más de diez años no está garantizado dentro de la economía formal del país, por lo que es necesario establecer límites a la antigüedad de los vehículos usados que ingresan a territorio nacional;
- Que es imperante que los vehículos importados de manera definitiva al territorio nacional, cumplan con normas mínimas de protección al medio ambiente y se registren de conformidad

con la Ley del Registro Público Vehicular, con el fin de combatir la delincuencia y proteger a la ciudadanía;

- Que se considera conveniente restablecer la base del impuesto al valor agregado para que los vehículos usados que se importen al territorio nacional soporten la misma carga tributaria que los vehículos producidos o enajenados por primera vez en el país, propiciando condiciones equitativas de competencia, y
- Que la Comisión de Comercio Exterior ha emitido opinión favorable respecto de las medidas señaladas, he tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforman los artículos primero, quinto y séptimo; se adiciona el artículo décimo primero, y se deroga el artículo cuarto del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de agosto de 2005, para quedar como sigue:

ARTÍCULO PRIMERO. Se permite la importación definitiva de los vehículos automotores usados de transporte de hasta quince pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg, incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, que se clasifiquen en las fracciones arancelarias 8702.10.01, 8702.10.02, 8702.90.02, 8702.90.03, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.99, 8704.21.02, 8704.21.03, 8704.31.04, 8704.31.99 y 8716.10.01, de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en los Estados Unidos de América, Canadá o México.

Se establece un arancel ad-valorem del 10%, para las fracciones arancelarias aplicables a la importación definitiva de los vehículos automotores usados a que se refiere este Decreto, sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía.

La importación definitiva a que se refiere este artículo se realizará conforme al procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria en reglas de carácter general, y el documento que acredite dicha importación únicamente podrá amparar un vehículo.

El presente Decreto no será aplicable tratándose de vehículos automotores usados que en el país de procedencia, por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación.

ARTÍCULO CUARTO. Se deroga.

ARTÍCULO QUINTO. Los propietarios de los vehículos importados en definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con el trámite de registro señalado en la Ley del Registro Público Vehicular y demás disposiciones aplicables en la materia.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Se considerará que los vehículos importados en definitiva al país conforme al presente Decreto se encuentran legalmente en el mismo hasta que dichos vehículos se inscriban en el Registro Público Vehicular y obtengan las placas de circulación.

La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva o, en su caso, con el documento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general, con la constancia de inscripción en el Registro Público Vehicular y las placas de circulación respectivas o documento equivalente que permita la circulación del vehículo.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Los vehículos importados en forma definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con las disposiciones aplicables para la protección del medio ambiente.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se adiciona el artículo décimo cuarto, y se deroga el artículo quinto del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2006, para quedar como sigue:

ARTÍCULO QUINTO. Se deroga.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. Los vehículos importados en forma definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con las disposiciones aplicables para la protección del medio ambiente.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor a los treinta días siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Los poseedores de vehículos que no puedan ser objeto de importación definitiva conforme al Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, a la entrada en vigor del presente Decreto, siempre que no se encuentren sujetos a un procedimiento administrativo en materia aduanera, contarán con un plazo que terminará el 31 de marzo de 2008 para retornarlos al extranjero.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los treinta y un días del mes de enero de dos mil ocho.- **Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.**- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **Agustín Guillermo Carstens Carstens.**- Rúbrica.

ANEXO IV

Importación definitiva de vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación.

Este tipo de importación encuentra su sustento legal en el Decreto del 22 de agosto de 2005, “el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados” y reformado el 1 de febrero de 2008. Por medio del cual las personas físicas y morales tendrán la posibilidad de realizar la importación definitiva de vehículos.

Los requisitos para la importación vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, son:

- El vehículo debe ser de transporte de hasta 15 pasajeros o de camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 kilogramos, incluyendo los de tipo panel, así como de remolques y semirremolques tipo vivienda.
- El vehículo debe clasificarse en las siguientes fracciones arancelarias de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación: **8702.10.01** (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor, con carrocería montada sobre chasis, excepto para el transporte de 16 personas o más), **8702.10.02** (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor, con carrocería integral, excepto el transporte de 16 personas o más), **8702.90.02** (los demás vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor con carrocería montada sobre chasis, excepto para el transporte de 16 personas o más), **8702.90.03** (los demás vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor, excepto para el transporte de 16 personas ó más), **8703.21.99** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras), **8703.22.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; de cilindrada superior a 1,000 cm³ pero inferior o igual a 1,500 cm³), **8703.23.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; de cilindrada superior a 1,500 cm³ pero inferior o igual a 3,000 cm³), **8703.24.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; con cilindrada superior a 3,000 cm³), **8703.31.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; de cilindrada inferior o igual a 1,500 cm³), **8703.32.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; de cilindrada superior a 1,500 cm³ pero inferior o igual a 2,500 cm³), **8703.33.01** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; de cilindrada superior a 2,500 cm³), **8703.90.99** (los demás, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de

carreras, que cumplan con las características anteriores no mencionadas en la partida 87.03), **8704.21.02** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de peso total con carga máxima inferior o igual a 2,721 kg), **8704.21.03** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías, de peso total con carga máxima superior a 2,721 kg, pero inferior o igual a 4,536 kg), **8704.31.04** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías, denominados “pick up”, de peso total con carga máxima inferior o igual a 3,200 kg, y cuyo número de serie año-modelo sea al menos 10 años anterior al vigente que no sea doble rodada), **8704.31.99** (los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías) y **8716.10.01** (remolques y semirremolques para cualquier vehículo; para vivienda o acampar, del tipo caravana).

- El número de identificación vehicular (VIN), deberá corresponder a vehículos fabricados o ensamblados en los Estados Unidos de América, Canadá o México¹.
 - El año-modelo del vehículo deberá ser de diez años anteriores al año en que se realice la importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.
- Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 2.6.25. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior. Dichas restricciones son:
- Las personas físicas, podrán efectuar la importación definitiva de hasta dos vehículos automotores usados en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Las personas físicas que requieran importar más de dos vehículos automotores usados en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.
- Las personas morales que se encuentren inscritas en el RFC, podrán efectuar la importación definitiva de hasta tres vehículos automotores usados en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Las personas morales que requieran importar más de tres vehículos automotores usados en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.

- El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.

Ahora bien, el trámite correspondiente a la importación del vehículo se deberá realizar en la Aduana de entrada, a través de pedimento (con clave “VU”, conforme al Apéndice 2 del Anexo 22 de la Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior), por conducto de Agente Aduanal (conforme a lo establecido al Artículo 36, primer párrafo). El cual determinará la correcta fracción arancelaria, en la cual se clasifica el vehículo, y el cálculo de los impuestos, derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México, que deberá pagar mediante depósito en la cuenta bancaria del Agente Aduanal (a la que se refiere la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.13.10).

Es importante mencionar que el pedimento únicamente podrá amparar el vehículo a importar y

¹ El VIN (Vehicle Identification Number), que comúnmente se le llama Número de Serie, consta de 17 dígitos y letras, en su primer dígito identifica el país donde se manufacturo el automóvil:

- (1) Estados Unidos
- (2) Canadá
- (3) México
- (4) Estados Unidos
- (J) Japón
- (K) Corea
- (S) Reino Unido
- (W) Alemania
- (Z) Italia

ninguna otra mercancía. Así también el importador deberá estar presente al momento del despacho aduanero. Y se deberá agregar en el tanto correspondiente a la Administración General de Aduanas, la siguiente documentación:

- Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo ó, cuando la importación sea durante los periodos comprendidos del 27 de junio al 28 de julio de 2008 y del 24 de noviembre de 2008 al 9 de enero de 2009 (tratándose de la importación de vehículos realizada por personas físicas) se presentará copia de la factura comercial expedida por el proveedor extranjero a nombre del importador o endosada a favor del mismo o la nota de venta a nombre del importador (bill of sale)
- Identificación oficial del importador, de cualquiera de los siguientes documentos:
 - Credencial para votar con fotografía.
 - Cédula Profesional
 - Pasaporte.
 - Forma Migratoria con fotografía.
 - Cartilla del Servicio Militar Nacional.
 - Carta de Naturalización.
 - Credencial de Inmigrado.
 - Certificado de Matrícula Consular de Alta Seguridad o Digital.
- Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o en su caso cualquiera de los siguientes documentos:
 - Del recibo de pago de predial, luz, teléfono o agua, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
 - Del estado de cuenta de alguna institución del sistema financiero, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
 - Del contrato de arrendamiento o subarrendamiento vigente, con el último recibo de pago del arrendamiento o subarrendamiento correspondiente al mes en que se haga el acreditamiento o al mes inmediato anterior.
 - Del pago, al Instituto Mexicano del Seguro Social, de las cuotas obrero patronales causadas en el mes inmediato anterior.
- Constancia de radicación expedida por el Municipio correspondiente, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
- Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo (VIN).

Cuando se trate de remolques y semirremolques para cualquier vehículo; para vivienda o acampar, del tipo caravana, los documentos son los siguientes:

- Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
- Identificación oficial del importador.
- Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o de cualquier documento que acredite el domicilio (los mismos mencionados anteriormente).
- Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.
- La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el IGI, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, como se mencionó anteriormente en el punto 2.1.3 del presente trabajo. Agregando el Derecho de Trámite Aduanero (DTA), este derecho se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$201.90 pesos, se pagará este último, conforme al Artículo 49 de la Ley Federal de Derechos.

ANEXO V

Importación definitiva de vehículos usados importados de manera temporal.

Este tipo de importación encuentra su sustento legal en el Decreto del 22 de agosto de 2005, “el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados” y reformado el 1 de febrero de 2008. Por medio del cual las personas físicas que importen temporalmente un vehículo a partir del 23 de agosto de 2005, podrán tramitar su importación definitiva, el cual fue reformado el 1 de febrero de 2008.

Los requisitos para realizar la importación definitiva de vehículos usados de manera temporal son:

- El Vehículo automotor transporte hasta 15 pasajeros o de camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 kg, incluyendo los de tipo panel, así como de remolques y semirremolques tipo vivienda.
- El vehículo debe clasificarse en las siguientes fracciones arancelarias de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación: 8702.10.01, 8702.10.02, 8702.90.02, 8702.90.03, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.99, 8704.21.02, 8704.21.03, 8704.31.04, 8704.31.99 y 8716.10.01. Mismas que describimos en el punto anterior del presente trabajo.
- El número de identificación vehicular (VIN), deberá corresponder a vehículos fabricados o ensamblados en los Estados Unidos de América, Canadá o México.
- El año-modelo del vehículo deberá ser de diez años anteriores al año en que se realice la importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.
- Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 2.6.25. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.

Para la importación del vehículo no será necesario estar inscrito en el padrón de importadores ni activar por segunda ocasión el mecanismo de selección automatizado. En el caso de que el mecanismo de selección automatizado determine reconocimiento aduanero (que consiste en lo establecido en el Artículo 44 de la Ley Aduanera), el Agente Aduanal deberá presentar el vehículo en la Aduana a efectos de que se realice dicho reconocimiento.

La importación definitiva del vehículo deberá realizarse ante cualquier Aduana, por conducto de un Agente Aduanal cuya Aduana de adscripción sea por la que se realice la importación definitiva de los vehículos. El agente determinará la correcta fracción arancelaria en la cual se clasifica del vehículo y el desglose de las contribuciones.

El importador deberá pagar los impuestos, derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México. Al tanto del pedimento de la Administración General de Aduanas, se deberá anexar copia de los siguientes documentos:

- Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo.
- Identificación oficial del importador, de cualquiera de los siguientes documentos:
 - Credencial para votar con fotografía.
 - Cédula Profesional.
 - Pasaporte.
 - Forma Migratoria con fotografía.
 - Cartilla del Servicio Militar Nacional.
 - Carta de Naturalización.

- Credencial de Inmigrado.
- Certificado de Matrícula Consular de Alta Seguridad o Digital.
- Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o en su caso cualquiera de los siguientes documentos:
 - Del recibo de pago de predial, luz, teléfono o agua, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
 - Del estado de cuenta de alguna institución del sistema financiero, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
 - Del contrato de arrendamiento o subarrendamiento vigente, con el último recibo de pago del arrendamiento o subarrendamiento correspondiente al mes en que se haga el acreditamiento o al mes inmediato anterior.
 - Del pago, al Instituto Mexicano del Seguro Social, de las cuotas obrero patronales causadas en el mes inmediato anterior.
 - Constancia de radicación expedida por el Municipio correspondiente, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
 - Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.
- La documentación que ampare la importación temporal del vehículo de que se trate a efectos de proceder a la cancelación de la importación temporal correspondiente. Dicha cancelación consiste en un comprobante que otorga el banco Banjercito en las Aduanas fronterizas.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el IGI, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, como se mencionó anteriormente en el punto 2.1.3 del presente trabajo. Agregando el Derecho de Trámite Aduanero (DTA), este derecho se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$201.90 pesos, se pagará este último, conforme al Artículo 49 de la Ley Federal de Derechos. Sin embargo, el impuesto general de importación deberá determinarse y pagarse con actualizaciones desde la fecha en la que se haya realizado la importación temporal y hasta la fecha de pago del pedimento de importación definitiva.

ANEXO VI

Importación definitiva de vehículos usados tipo pick up.

Las personas físicas de nacionalidad mexicana o personas morales, que sean propietarias de vehículos denominados pick up, podrán efectuar su importación definitiva, de acuerdo con los siguientes requisitos:

- El vehículo deberá tener un peso total con carga máxima inferior o igual a 3,200 kilogramos
- El número de identificación vehicular (VIN) o año modelo sea de al menos diez años anteriores al año de importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.
- El vehículo no debe ser de doble rodada.
- El vehículo debe clasificarse en la fracción arancelaria **8704.31.04** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías, denominados “pick up”, de peso total con carga inferior o igual a 3,200 kg, y cuyo número serie o año –modelo sea al menos 10 años anterior al vigente, que no sean de doble rodada) de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.
- El vehículo debe ser procedente de Estados Unidos de América, Canadá o la Comunidad Europea.
- El vehículo no debe tener restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 2.6.25. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- Las personas físicas, podrán efectuar la importación definitiva de hasta dos vehículos en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Las personas físicas que requieran importar más de dos vehículos denominados pick up en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.
- Las personas morales que se encuentren inscritas en el RFC, podrán efectuar la importación definitiva de hasta tres vehículos denominados pick up en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Las personas morales que requieran importar más de tres vehículos denominados pick up en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.

Los trámites de las pick ups usadas, son:

- La importación del vehículo se deberá realizar en la Aduana de entrada, en el caso de personas físicas solo podrá realizarse en Aduanas de la frontera norte del país y, por su parte, las personas morales podrán realizar dicha importación a través de las Aduanas fronterizas del norte o en las Aduanas marítimas).
- La importación se deberá realizar a través de pedimento (con clave “VP” conforme al Apéndice 2 del Anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior), por conducto de Agente Aduanal. El cual determinará la correcta fracción arancelaria en la cual se clasifica su vehículo y el desglose de derechos e impuestos.
- Deberá pagar los impuestos, derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México.
- No será necesario activar por segunda ocasión el mecanismo de selección automatizado.
- El importador deberá realizar el pago de las contribuciones mediante depósito en la cuenta bancaria del Agente Aduanal.
- El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.

Al tanto del pedimento de la Administración General de Aduanas, se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

- Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo.
- Identificación oficial del importador, de cualquiera de los siguientes documentos:
 - Credencial para votar con fotografía.
 - Cédula Profesional.
 - Pasaporte.
 - Forma Migratoria con fotografía.
 - Cartilla del Servicio Militar Nacional.
 - Carta de Naturalización.
 - Credencial de Inmigrado.
 - Certificado de Matrícula Consular de Alta Seguridad o Digital.
- Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o en su caso cualquiera de los siguientes documentos:
 - Del recibo de pago de predial, luz, teléfono o agua, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
 - Del estado de cuenta de alguna institución del sistema financiero, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
 - Del contrato de arrendamiento o subarrendamiento vigente, con el último recibo de pago del arrendamiento o subarrendamiento correspondiente al mes en que se haga el acreditamiento o al mes inmediato anterior, o
 - Del pago, al Instituto Mexicano del Seguro Social, de las cuotas obrero patronales causadas en el mes inmediato anterior.
 - Constancia de radicación expedida por el Municipio correspondiente, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
- Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el IGI, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, como se mencionó anteriormente en el punto 2.1.3 del presente trabajo. Agregando el Derecho de Trámite Aduanero (DTA), este derecho se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$201.90 pesos, se pagará este último, conforme al Artículo 49 de la Ley Federal de Derechos. Sin embargo, para efectos de determinar el valor en aduana de los vehículos se podrá realizar considerando el valor equivalente en moneda nacional que corresponda al vehículo, conforme a la siguiente tabla, contenida en la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.6.14:

Año Modelo	Valor en Dólares
1998	2,860
1997	2,444
1996	1,975
1995	1,766
1994	1,495
1993	1,333
1992	1,232
1991	1,123
1990	999
1989	938
1988	844
1987	759
1986	705
1985	651

1984	589
1983	527
1982 y anteriores	457

ANEXO VII

Importación definitiva de vehículos usados a la franja o región fronteriza norte del país.

Los residentes de la franja o región fronteriza podrán realizar la importación definitiva de vehículos usados, los cuales deben ser destinados a permanecer en dichas zonas. Sin embargo, podrán ser internados al resto del país, por un periodo de 6 meses en un periodo de 12 meses, tramitando ante la Aduana, correspondiente dicho permiso.

Existen dos supuestos para la importación definitiva de vehículos a la franja o región fronteriza norte, el primero es la importación definitiva de conformidad con el "Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora" modificado el 1 de febrero de 2008 y, por su parte, la importación definitiva de vehículos a la franja fronteriza norte, así como a los Estados de Baja California y Baja California Sur, a la región parcial del Estado de Sonora y al Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, de conformidad con los artículos 137 bis 1, 137 bis 3, 137 bis 4, 137 bis 5 y 137 bis 6, de la Ley Aduanera.

ARTÍCULO 137.- Con independencia de lo dispuesto en los artículos siguientes, la Secretaría de Comercio Industrial, previa opinión de la Secretaría determinará, por medio de disposiciones de carácter general, las mercancías que estarán total o parcialmente desgravadas de los impuestos al comercio exterior en la franja o región fronteriza. La propia Secretaría de Comercio y Fomento Industrial con base en la Ley de Comercio Exterior, determinará las mercancías cuya importación o exportación a dicha franja o región quedarán sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias.

Las bebidas alcohólicas, la cerveza, el tabaco labrado en cigarrillos o puros y los caballos de carrera que se importen a la franja o región fronteriza, causarán el impuesto general de importación sin reducción alguna.

ARTÍCULO 137 bis 1.- Las personas físicas que acrediten su residencia en la Franja Fronteriza Norte, así como en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, podrán efectuar la importación definitiva de vehículos automotores usados, siempre y cuando estén destinados a permanecer en estos lugares.

ARTÍCULO 137 bis 2.- Para efecto del artículo anterior y de los siguientes, se entiende por:

I.- Persona Física: El ciudadano al que la Ley ha dotado de derechos y obligaciones.

II.- Franja Fronteriza Norte: La comprendida entre la Línea Divisoria Internacional con los Estados Unidos de América y la línea paralela a una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país, en el tramo comprendido entre el límite de la región parcial del Estado de Sonora y el Golfo de México.

III.- Región Parcial del Estado de Sonora: La comprendida entre los siguientes límites al norte, la línea divisoria internacional, desde el cauce del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros del Oeste de Sonora, de ese punto, una línea recta hasta llegar a la costa a un punto situado a 10 kilómetros al este de Puerto Peñasco, de allí siguiendo el cauce de ese Río, hacia el norte, hasta encontrar la línea divisoria internacional.

IV.- Año Modelo: El periodo comprendido entre el 1o. de noviembre de un año, al 31 de octubre del año siguiente.

V.- Automóvil: El vehículo destinado al transporte hasta de diez personas, incluyéndose a las vagonetas y a las camionetas denominadas "VAN", que tengan instalado convertidor catalítico de fábrica.

VI.- Vehículo comercial: Al vehículo con o sin chasis para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con peso bruto vehicular de más de 2,727, pero no mayor de 7,272 kilogramos.

VII.- Camión mediano: Al vehículo con o sin chasis para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con peso bruto vehicular de más de 2,272 kilogramos, pero no mayor de 8,864 kilogramos.

VIII.- Vehículo usado: Al vehículo de cinco o más años-modelos anteriores a la fecha en que se realice la importación.

ARTÍCULO 137 bis 3.- La importación a que se refiere el artículo anterior podrá efectuarse pagando exclusivamente el 50% del Impuesto General de Importación que corresponda a los vehículos a importar, conforme a su clasificación arancelaria.

Las fracciones arancelarias aplicables según la tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, serán las que correspondan al valor de la compra-venta en dólares de los Estados Unidos de América, de los vehículos automotores usados.

Asimismo, se exige del requisito de permiso previo, por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, la importación de vehículos automotores usados a que se refieren los artículos anteriores.

ARTÍCULO 137 bis 4.- Los vehículos que podrán importarse bajo el amparo de las disposiciones legales anteriores, son los siguientes:

I.- Automóviles cuyo valor no exceda de doce mil dólares de los Estados Unidos de América, excluyendo los vehículos deportivos, de lujo y convertibles.

II.- Camiones comerciales ligeros y medianos, propulsados por motor de gasolina.

Los vehículos señalados en el presente artículo, deberán ser similares a los de las marcas de fabricación nacional, de conformidad con la lista que publique la Secretaría del Ramo competente en el **Diario Oficial de la Federación**, dentro del tercer trimestre de cada año, con la previa opinión de la Comisión Intersecretarial de Industria Automotriz.

ARTICULO 137 bis 5.- Las personas físicas que pretendan efectuar la importación de los vehículos en los términos de los artículos anteriores deberán cumplir con lo siguiente:

I.- Acreditarse como ciudadano mexicano con el Acta de Nacimiento o de naturalización correspondiente.

II.- Comprobar su residencia en la franja y regiones fronterizas referidas, de seis meses anteriores a la fecha de la importación del vehículo, mediante cualquiera de los documentos oficiales expedidos a nombre del interesado, en donde conste el domicilio ubicado en la franja o región fronteriza de que se trate.

III.- Presentar el pedimento de importación correspondiente, que deberá contener las características, marca, tipo, línea, modelo y número de serie, con el objeto de que una vez realizada la importación, se pueda comprobar su legal estancia en el país.

IV.- Presentar al momento del despacho aduanero conjuntamente con los documentos aduaneros respectivos, la constancia que acredite que el vehículo a importar cumple con las normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen.

ARTICULO 137 bis 6.- La importación de vehículos automotores usados que se realice en los términos de los artículos anteriores, se limitará a una unidad por persona.

Asimismo, la persona física que afecte la importación de una unidad vehicular usada, no podrá volver a efectuar la importación de otra unidad vehicular, en los términos de los artículos precedentes, sino después de haber transcurrido un año de la primer importación, siendo aplicables a su comercialización las limitaciones que derivan de las disposiciones aduaneras vigentes.

ARTICULO 137 bis 7.- La internación al resto del territorio nacional de los vehículos importados al amparo de las disposiciones legales que preceden, se regirá por lo dispuesto en la Ley Aduanera,

en especial por el párrafo final de su artículo 62, por las normas contenidas en el Reglamento de la Ley Aduanera y por las demás disposiciones normativas aplicables.

ARTÍCULO 137 bis 8.- A partir del año 2009, la importación de autos usados a las franjas y regiones fronterizas a que se refieren los artículos anteriores, se realizará de conformidad con lo establecido en el apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

ARTÍCULO 137 bis 9.- En lo conducente, serán aplicables a las importaciones de vehículos usados, a que se refieren los artículos anteriores, las disposiciones contenidas en la Ley Aduanera, su Reglamento y demás.

ANEXO VIII

Importación definitiva de conformidad con el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora” modificado el 1 de febrero de 2008.

Los requerimientos para realizar la importación definitiva de un vehículo automotor de conformidad con el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, son:

- Las personas físicas y morales que sean residentes en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, podrán tramitar la importación definitiva de vehículos usados destinados a permanecer en dichas zonas.
- El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.

Los requisitos para realizar este tipo de importación son:

- Que se trate de vehículos usados cuyo número de identificación vehicular (VIN) corresponda al de fabricación o ensamble en los Estados Unidos de América, Canadá o México.
- El valor comercial no debe exceder de quince mil dólares o su equivalente en moneda nacional o extranjera.
- Para vehículos de transporte de hasta quince pasajeros y camiones de peso total con carga máxima de hasta 4,536 Kg ., incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, deben de clasificarse en las siguientes fracciones arancelarias de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, 8702.10.01, 8702.10.02, 8702.90.02, 8702.90.03, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.99, 8704.21.02, 8704.21.03 y 8716.10.01 (fracciones arancelarias descritas en el punto 2.3.1, del presente trabajo. El año-modelo del vehículo deberá ser entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.
- Para vehículos de transporte urbano de mercancías y de pasajeros, de peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg ., deben de clasificarse en las siguientes fracciones arancelarias de la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; **8702.10.03** (vehículos automotores para el transporte de 16 o más personas, incluido el conductor, con carrocería montada sobre chasis), **8702.10.04**(vehículos automotores para el transporte de 16 o más personas, incluido el conductor, con carrocería integral), **8702.90.04** (los demás vehículos automotores para el transporte de 16 o más personas, incluido el conductor con carrocería montada sobre chasis), **8702.90.05** (los demás vehículos automotores para el transporte de 16 o más personas, incluido el conductor), **8703.90.01** (automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (vehículos automotores para el transporte de 10 o más personas, incluido el conductor), incluidos los vehículos de tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras; eléctricos), **8704.21.99** (los demás, vehículos automóviles para el transporte de mercancías), **8704.22.02**, **8704.22.03**, **8704.22.04**, **8704.22.05**, **8704.31.03**, **8704.31.99** (los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías), **8704.32.02** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías; de peso total con carga, máxima superior o igual a 5,000 kg, pero inferior o igual a 6,351 kg), **8704.32.03** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías; de peso total con carga máxima superior o igual a 6,351 kg, pero inferior o igual a 7,257 kg),

8704.32.04 (vehículos automóviles para el transporte de mercancías; de peso total con carga máxima superior o igual a 7,257 kg, pero inferior o igual a 8,845 kg), **8704.32.05** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías; de peso total con carga máxima superior o igual a 8,845 kg, pero inferior o igual a 11,793 kg), **8704.90.01** (vehículos automóviles para el transporte de mercancías; con motor eléctrico), y **8704.90.99** (los demás, vehículos automóviles para el transporte de mercancías). El año-modelo del vehículo deberá ser entre cinco y quince años anteriores al año en que se realice la importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.

- Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 2.6.25. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- Las personas físicas y morales, podrán efectuar la importación definitiva de hasta dos vehículos automotores usados en cada periodo de doce meses, contados a partir de la fecha en que se haya efectuado la primera importación, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.
- Las personas morales y personas físicas con actividad empresarial que tributen conforme al Título II o al Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del Impuesto sobre la Renta, podrán efectuar la importación definitiva de los vehículos automotores usados que requieran, siempre que se encuentren inscritos en el Padrón de Importadores.

Los trámites de la importación de vehículos usados a la franja o región fronteriza son:

- La importación del vehículo se deberá realizar en la Aduana de entrada, en el caso de personas físicas solo podrá realizarse en Aduanas de la frontera norte del país y, por su parte, las personas morales podrán realizar dicha importación a través de las Aduanas fronterizas del norte o en las Aduanas marítimas).
- La importación se deberá realizar a través de pedimento, por conducto de Agente Aduanal. El cual determinará la correcta fracción arancelaria en la cual se clasifica su vehículo y el desglose de derechos e impuestos, dicho pedimento deberá portar la clave "VF", conforme al apéndice 2 del Anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- Deberá pagar los impuestos, derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México, mediante depósito en la cuenta bancaria del Agente Aduanal.
- No será necesario activar por segunda ocasión el mecanismo de selección automatizado.
- El importador deberá realizar el pago de las contribuciones mediante depósito en la cuenta bancaria del Agente Aduanal.
- El importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación.

Al tanto del pedimento de la Administración General de Aduanas, se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

- Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo.
- Identificación oficial del importador, de cualquiera de los siguientes documentos:
 - Credencial para votar con fotografía.
 - Cédula Profesional.
 - Pasaporte.
 - Forma Migratoria con fotografía.
 - Cartilla del Servicio Militar Nacional.
 - Carta de Naturalización.
 - Credencial de Inmigrado.
 - Certificado de Matrícula Consular de Alta Seguridad o Digital.

- Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o en su caso cualquiera de los siguientes documentos:
 - Del recibo de pago de predial, luz, teléfono o agua, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
 - Del estado de cuenta de alguna institución del sistema financiero, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
 - Del contrato de arrendamiento o subarrendamiento vigente, con el último recibo de pago del arrendamiento o subarrendamiento correspondiente al mes en que se haga el acreditamiento o al mes inmediato anterior, o
 - Del pago, al Instituto Mexicano del Seguro Social, de las cuotas obrero patronales causadas en el mes inmediato anterior.
 - Constancia de radicación expedida por el Municipio correspondiente, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
- Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el IGI, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, como se mencionó anteriormente en el punto 2.1.3 del presente trabajo. Agregando el Derecho de Trámite Aduanero (DTA), este derecho se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$201.90 pesos, se pagará este último, conforme al Artículo 49 de la Ley Federal de Derechos. Sin embargo, en este caso de importación definitiva de automotores usados es obligatorio el pago de Tenencia; el importador deberá realizar el pago de las contribuciones mediante depósito en la cuenta bancaria del Agente Aduanal que haya sido registrada en los términos de la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 2.13.10, y, a su vez, el Agente Aduanal deberá efectuar el pago del pedimento mediante cheque expedido de dicha cuenta bancaria o mediante pago electrónico de la misma. Cuando se enajene un vehículo importado de esta manera, se deberá entregar el pedimento de importación al adquirente para acreditar la legal estancia del vehículo.

ANEXO IX

Importación definitiva de vehículos a la franja fronteriza norte, así como a los Estados de Baja California y Baja California Sur, a la región parcial del Estado de Sonora y al Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, de conformidad con los artículos 137 bis 1 al 9, de la Ley Aduanera.

Los requerimientos para realizar importación definitiva de vehículos a la franja fronteriza norte, así como a los Estados de Baja California y Baja California Sur, a la región parcial del Estado de Sonora y al Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, de conformidad con los artículos 137 bis 1 al 9, de la Ley Aduanera, son:

- Vehículos cuyo año-modelo sea de al menos cinco años anteriores al año en que se realice la importación definitiva y corresponda a los siguientes:
 - Automóviles cuyo valor no exceda de doce mil dólares y no sean vehículos deportivos, de lujo o convertibles;
 - Camiones comerciales, ligeros y medianos, propulsados por motor a gasolina.

Para los efectos del presente numeral, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.

- Vehículos que se clasifiquen en las fracciones arancelarias 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8703.21.99, 8703.22.01, 8703.23.01, 8703.24.01, 8703.31.01, 8703.32.01, 8703.33.01, 8703.90.01, 8703.90.99, 8704.31.03, 8704.31.99, 8704.32.02, 8704.32.03 y 8704.32.04 de la TIGIE.
- Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 2.6.25. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- La naturaleza y categoría de los vehículos que podrán ser importados de acuerdo con el siguiente procedimiento serán los que da a conocer la SE mediante el "Acuerdo por el que se da a conocer el listado de fabricantes, marcas y tipos de automóviles y camiones comerciales, ligeros y medianos usados que podrán ser importados y destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, por parte de las personas físicas residentes en dichas zonas", publicado en el DOF el 8 de octubre de 2004 y sus posteriores modificaciones.

Los trámites para este tipo de operación son:

- Se deberá tramitar pedimento por conducto de Agente Aduanal, el cual presentará la clave "C2", conforme a lo dispuesto en el apéndice 2 del Anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior), ante una Aduana de la frontera norte del país que corresponda a la circunscripción territorial donde se acredite la residencia del importador.
- Los vehículos se deberán presentar para su importación en el área de carga designada por la aduana de que se trate y el importador deberá estar a bordo del vehículo que se presente para su importación. El pedimento únicamente podrá amparar un vehículo y ninguna otra mercancía.
- Para la importación del vehículo no será necesario estar inscrito en el padrón de importadores ni activar por segunda ocasión el mecanismo de selección automatizado.
- En el pedimento se deberán determinar y pagar el impuesto general de importación, el IVA, el ISAN, el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes.
- La importación definitiva del vehículo podrá efectuarse pagando el 50% del impuesto general de importación que corresponda a la fracción arancelaria conforme a la TIGIE. En ningún caso procederá la aplicación de la tasa arancelaria preferencial prevista en los Acuerdos o Tratados de Libre Comercio suscritos por México.

- El importador deberá realizar el pago de las contribuciones mediante depósito en la cuenta bancaria del agente aduanal que haya sido registrada en los términos de la regla 2.13.10. de la presente Resolución y el agente aduanal deberá efectuar el pago del pedimento mediante cheque expedido de dicha cuenta bancaria o mediante pago electrónico de la misma.

Las personas físicas que pretendan efectuar la importación de los vehículos en los términos de los Artículos 137 Bis 1 al 4, deberán cumplir con lo siguiente:

- Acreditarse como ciudadano mexicano con el Acta de Nacimiento o de naturalización correspondiente.
- Comprobar su residencia en la franja y regiones fronterizas referidas, de seis meses anteriores a la fecha de la importación del vehículo, mediante cualquiera de los documentos oficiales expedidos a nombre del interesado, en donde conste el domicilio ubicado en la franja o región fronteriza de que se trate.
- Presentar el pedimento de importación correspondiente, que deberá contener las características, marca, tipo, línea, modelo y número de serie, con el objeto de que una vez realizada la importación, se pueda comprobar su legal estancia en el país.
- Presentar al momento del despacho aduanero conjuntamente con los documentos aduaneros respectivos, la constancia que acredite que el vehículo a importar cumple con las normas técnicas de emisión máxima permisible de contaminantes en su país de origen.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el IGI del 50%, conforme al Artículo 137-Bis-3, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, como se mencionó anteriormente en el punto 2.1.3 del presente trabajo. Agregando el Derecho de Trámite Aduanero (DTA), este derecho se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$201.90 pesos, se pagará este último, conforme al Artículo 49 de la Ley Federal de Derechos.

ANEXO X

Importación definitiva de vehículos clásicos.

Para este tipo de operación se exceptúa del requisito de permiso previo de importación por parte de la Secretaría de Economía las importaciones de vehículos cuyo número de serie o año-modelo tenga una antigüedad igual o mayor a 30 años anterior al vigente, y siempre que tengan un peso bruto vehicular inferior o igual a 8,864 kilogramos.

El trámite se deberá efectuar ante la Aduana de entrada, por conducto de Agente aduanal, quien elaborará el pedimento de importación definitiva del vehículo (con clave "A1" según el apéndice 2 del Anexo 22 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior), que ingrese por su aduana de adscripción, para realizar las clasificación arancelaria correspondiente y el desglose de derechos e impuestos) no siendo necesario que se cumpla con el requisito de que el interesado se inscriba en el Padrón de Importadores, siempre que se importen solo dos vehículos al año.

Estrictamente el pedimento únicamente podrá amparar el vehículo a importar y ninguna otra mercancía.

ANEXO XI

Permiso previo de importación definitiva de vehículos usados, por parte de la Secretaría de Economía.

Se permite la importación definitiva de vehículos usados a la República Mexicana cumpliendo con las formalidades aplicables al régimen de importación definitiva previstas en la Ley Aduanera , siempre que se cuente con permiso previo de importación expedido por la Secretaría de Economía.

El permiso previo de importación o exportación es la licencia o autorización para que los interesados puedan importar o exportar legalmente mercancías que están sujetas a restricción por parte de alguna Secretaría de Estado.

La importación de vehículos usados se encuentra restringida por parte de la Secretaría de Economía, con el objeto de apoyar a la industria mexicana fabricante de vehículos en tanto se ajusta a la liberalización contemplada en el TLCAN.

Los vehículos a los cuales la Secretaría de Economía, les otorgará el permiso previo se encuentran establecidos por el "Acuerdo por el que se dan a conocer los criterios para emitir permisos de importación de vehículos que según sus características son necesarios para que ciertos sectores de la población desarrollen sus actividades productivas y/o socioeconómicas" el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de Febrero del 2005 y su última modificación el día 31 de marzo del 2006.

Este acuerdo marca diversos beneficiarios y tipos de vehículos a los cuales se les otorgara el permiso de importación dentro de los cuales se encuentran:

Vehículos tipo: ambulancia, clínica móvil, radiológico, go-kart, carro de golf, motor home; vehículo anfibia para actividad turística o de exploración de recursos naturales, autohormigonera, unidad móvil de satélite para la transmisión de señales de radio y/o televisión, carroza fúnebre, vehículo blindado, vehículos con dispositivos que permitan suplir o disminuir una discapacidad.

Cabe hacer mención que la importación de un vehículo usado adaptado para una persona con discapacidad, no pagará impuestos al comercio exterior por la entrada al país y la Secretaría de Economía le autorizará el permiso previo, siempre y cuando el vehículo cuente con dispositivos que permitan suplir o disminuir una discapacidad y la importación se solicite por el beneficiario correspondiente para cada caso.

Para efecto de realizar este tipo importaciones se deberá cumplir lo siguiente:

El trámite se deberá efectuar ante la aduana de entrada por conducto de Agente Aduanal, quien elaborará el pedimento de importación definitiva del vehículo (con clave "A1" de conformidad con el apéndice 2, del Anexo 22, de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior), que ingrese por su Aduana de adscripción, con el fin de otorgar su fracción arancelaria correspondiente y desglosar los impuestos y derechos correspondientes, no siendo necesario que se cumpla con el requisito de que el interesado se inscriba en el Padrón de Importadores, siempre que se importen solo dos vehículos al año. El pedimento únicamente podrá amparar el vehículo a importar y ninguna otra mercancía.