

879309

16
2oje



UNIVERSIDAD LASALLISTA BENAVENTE

ESCUELA DE DERECHO

Con Estudios Incorporados a la

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Clave: 879309

ANALISIS JURIDICO DEL CONTROL VEHICULAR
EN MATERIA ADUANERA

T E S I S
QUE PARA OPTAR AL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

MIGUEL ANGEL GARCIA VELASQUEZ



1994

Celaya, Guanajuato

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS

	Pags.
1.1.- La Invención del Automóvil	3
1.2.- Antecedentes Históricos de La Aduana	16
A).- La India	
B).- Egipto	
C).- Babilonia	
D).- Fenicia	
E).- Grecia	
F).- Roma	
G).- Arabia	
H).- España	
I).- México	

CAPITULO SEGUNDO

VERIFICACION DE VEHICULOS EN TRANSITO

2.1.- Objetivo	28
2.2.- Políticas	28
2.3.- Marco Jurídico	30

2.4.- Procedimiento	31
-------------------------------	----

CAPITULO TERCERO
REVISION FISICA Y DOCUMENTAL DE
VEHICULOS

3.1.- Marco Juridico	36
3.2.- Politicas	38
3.3.- Procedimiento de Revisión Fisica	39
3.4.- Procedimiento de Revisión Documental	43

CAPITULO CUARTO
LEVANTAMIENTO DE ACTAS

4.1.- Marco Juridico	46
4.2.- Politicas	47
4.3.- Documentos Necesarios	49
4.4.- Procedimientos	50

CAPITULO QUINTO
REGIMEN DE IMPORTACION DE
VEHICULOS

5.1.- Importación Definitiva de Vehículos	56
5.2.- Importación de Vehículos para permanecer Definitiva mente en las Franjas Fronterizas y Zonas Libres del País.	60
5.3.- Importación de Vehículos en Franquicia	64
5.4.- Vehículos Importados por Las Armadoras Nacionales de Vehículos	70
5.5.- Vehículos Adquiridos o Recibidos de La Secretaría de Hacienda y Crédito Público	71
5.6.- Regularización de Vehículos Extranjeros	72
5.7.- Importación Temporal de Vehículos	73

5.8.- Otras Posibles Situaciones 84

CONCLUSIONES 87

BIBLIOGRAFIA 90

*A todos y cada uno de mis Maestros,
Escultores de Tantas Juventudes y Arquitectos de Los
Abogados del Mañana.....*

Con amor

. a mi hijo MIGUEL ANGEL

Por La Felicidad que ha vertido en mi
existencia y Por haberme Permitido disfrutar
La Satisfacción de Ser Padre

*A La Fuerza y Valor
que me ha impulsado a intentar
ser mejor día, a día
Mi Madre*

*A mi Padre que gracias a
su Reflejo constante de Superación
me ha impulsado a Superarme y Ser
Mejor.*

A ti Laura, a quien toda mi
alma pertenece y por quien intento rescatar
del Constante Rayo de Luz de La Vida.....
Uno por uno todos los colores para iluminar nuestro camino....

*A mis Hermanos Jaime, Carlos , Juani, Maximino,
Luisa y Claudia; que me han brindado su Calor Humano
y Apoyo, Especialmente a Jaime por transmitir todo el
valor que nuestra vida representa*

A mis Sobrinos:

Cuauhtémoc, José Tlatoani y Jesús.

Por que su Alegria se transmite en cada instante

y Gracias por su Apoyo

INTRODUCCION

INTRODUCCION

La verificación de vehículos de procedencia extranjera en tránsito es una de las formas en que masivamente se comprueba el cumplimiento de las obligaciones fiscales que en materia de importaciones e internaciones de vehículos, señala la Ley Aduanera.

Si bien el gobierno mexicano, ha expedido diversos Decretos para regularizar la Legal Estancia en el País, de una gran cantidad de vehículos extranjeros; todavía existe un número considerable que no ha legalizado su situación, y una notable tendencia a incrementar su Introducción Ilegal al Territorio Nacional; situaciones que han motivado que las Autoridades Hacendarias ejerzan acciones de revisión más permanentes y de mayor duración y alcance, que permitan obtener resultados demostrativos y multiplicadores en el desaliento de prácticas delictivas.

En este sentido, La Secretaría ha otorgado Facultades de Ley Aduanera a Los Gobiernos de las Entidades Federativas, mediante la Celebración de Convenios de Coordinación Administrativa en materia Fiscal, para verificar vehículos en Los Estados; además de las propias de otras Autoridades tales como La Procuraduría General de La República, Policía Federal de Caminos y Puentes y Policía Judicial de Los Estados y del Distrito Federal, que en su ejercicio, ponen a disposición de las

Autoridades Hacendarias este tipo de vehiculos, independientemente de Las Donaciones al Fisco Federal, que realizan los particulares.

CAPITULO PRIMERO
ANTECEDENTES HISTORICOS

1.1.- - LA INVENCIÓN DEL AUTOMÓVIL-

El automóvil es europeo de nacimiento y norteamericano por adopción. La Industria Automotriz Norteamericana se ha convertido en la mayor operación de manufactura del mundo en tercer, su rendimiento anual constituye el índice aislado más importante de las condiciones de la economía norteamericana, y predominantemente la vida norteamericana se organiza sobre la base de disponibilidad universal de la transportación motorizada.

Todo esto se había constituido en un triunfo impresionante en el transcurso de varios siglos; en realidad, ocurrió en dos generaciones.

PRIMEROS EXPERIMENTOS

El sueño de un vehículo de propulsión automática se remonta muy atrás en la historia. En el Siglo XIII, Roger Bacon, escribió que pueden hacerse carruajes que se muevan con rapidez increíble, sin necesidad de animales y evidentemente pensó que los carruajes con guadañas de la antigüedad tenían algún sistema de propulsión automático.

Trescientos años más tarde Leonardo da Vinci, revivió la idea, específicamente para un vehículo militar, análogo al tanque moderno. Tanto para Bacon como Leonardo esas ideas deben haber sido simples suposiciones, porque en ambas épocas no había ninguna fuente de energía disponible.

El primer paso verdadero para convertir el sueño en realidad lo dió un oficial Francés de artillería del siglo XVIII Nicolás Joseph Cugnot. En 1769 construyó e hizo funcionar un carruaje de tres ruedas en el que montó un motor de vapor que el mismo diseñó, pensando que podría usarse para arrastrar cañones.

Era un mecanismo pesado que se salió del camino, la primera vez que trató de tomar una curva a su velocidad máxima - de cinco kilómetros por hora, y no representaba ninguna mejora sobre los caballos, pero indiscutiblemente fué el primer vehículo de carretena de Propulsión Automática.

Después de Cugnot, hubo un largo período, mientras el motor de vapor sufría los refinamientos necesarios para que pudiera llenar las eternas demandas que se exigían de cualquier motor de locomoción; más fuerza con menos peso. En los primeros años del siglo XIX, Richard Trevithck, un ingeniero minero inglés, y Oliver Evans, el talentoso genio norteamericano construyeron torcos vehículos de vapor que, a pesar de todo - funcionaban. La máquina de Evans, que llama Orukter Amphiboles, era realmente una draga para usarse en la bahía de Fila delphia la dotó de ruedas para moverlas por las calles de la ciudad (1805) e incidentalmente para demostrar la posibilidad del " carruaje de vapor "; pero no pudo persuadir a la Legislatura de Pennsylvania para que se le permitiera usar la energía del vapor en las carretenas del Estado.

Aunque en la Gran Bretaña, Trevithick, habla abandonado sus experimentos, otros siguieron adelante. La primera mitad del siglo XIX, fué testigo de algunos impresionantes experimentos ingleses, con omnibus de vapor.

Algunos de esos vehículos funcionaron durante prolongados periodos en rutas regulares, con excelentes marcas de Seguridad y Puntualidad; de hecho, su éxito fué la causa de su caída, porque las Compañías de Ferrocarriles y Diligencias - unieron sus fuerzas contra ellos, se les hostilizó con tarifas y peajes descomunarios y se hizo imposible su funcionamiento con la promulgación de la Ley de la "Bandera -- Roja", en 1865, que limitaba la velocidad de los vehículos de Propulsión Automática en las carreteras a seis y medio kilómetros por hora y requiera que cada uno fuera precedido de un hombre a pié que llevará una bandera roja; Esa Ley estuvo en vigor hasta 1896, y fué una legislación de muy corta duración, cuyas únicas consecuencias perceptibles consistieron en impedir un adelanto prometedor en la transportación por carreteras y retrasar el crecimiento de la Industria Automovilística .

Como resultado, de cualquier modo, el automóvil no encontró su futuro en el motor de vapor, como era demasiado -- costoso e ineficiente pues suministraba pequeñas cantidades de energía; el esfuerzo inventivo de mediados de siglo XIX, - se dirigió a las posibilidades del motor de combustión inter

na.- La Primera máquina práctica de este tipo fué un motor de dos cilindros, patentado en París en 1860, por el mecánico Belga llamado Etienne Lenoir. Era un mecanismo tosco y ruidoso, pero funcionaba y fué un éxito.- Beau de Rochas, -- Contemporáneo de Lenoir, presentó una solicitud Francesa de patente en 1862 que explicaba exactamente el principio del motor de cuatro ciclos, pero no ha" indicios de que haya -- construido ninguno; un alemán, Nicolás Otto, introdujo en -- 1878 el motor de cuatro ciclos, como mecanismo operativo. -- George B. Brayton, un ingeniero norteamericano, diseñó mientras tanto un motor de dos ciclos, de su propia invención, -- en 1872 y lo exhibió en la exposición del Centenario de Filadelfia, en 1876. El motor de Brayton comprimía el combustible en una cámara separada fuera del cilindro, mientras que el de Lenoir no tenía compresión y dependía exclusivamente de la expansión de los gases al encenderse el combustible.

Esos primeros intentos fueron muy toscos y trataron -- principalmente de suministrar energía para las pequeñas fábricas industriales. El gas de hulla era el combustible -- principal, y los productos de petróleo comenzaron a usarse -- gradualmente, a medida que se ensanchaba esa industria. La posibilidad de utilizar el motor de combustión interna para la locomoción se apreció desde su principio. Lenoir construyó un vehículo que empleaba su motor y lo hizo funcionar en París en la década de 1860, pero como era un experimento al lado sin resultados continuos nunca se ha considerado que --

Lenoir fuera el creador del automóvil.

Ese honor se ha reclamado también para el inventor Vienaés Sigfried Markus, que comenzó a experimentar con carruajes con motor, más o menos en la misma época.

Sin embargo, la evidencia, indica que Markus no construyó un vehículo que funcionara, sino hasta la década de 1880 y del mismo modo sus experimentos no pudieron llegar a la corriente principal de la historia automovilística; lo estorbo la desaprobación de sus vecinos y de la policía Vienaesa y trato de hacer sus pruebas por la noche, pero aunque la oscuridad podía ocultar su vehículo impidiendo que se viera, fué absolutamente incapaz de impedir que se oyera y finalmente tuvo que abandonar sus trabajos.

En los Estados Unidos, el motor de Brayton, se probó en 1873, en un Ferrocarril de Providence Rhode Island, con resultados pocos satisfactorios, pero el modelo que se exhibió en la exposición del Centenario atrajo la atención de George B. Selden (1846-1932), un abogado de patentes e inventor de Rochester, Nueva York. - Selden creyó que el motor de Brayton podía adaptarse a un vehículo de carruajera, y en 1870, presentó una solicitud de patente norteamericana sobre " un motor de Carruajera ", que combinaba un motor que empleaba un combustible de hidrocarburo líquido, un mecanismo para desconectar el motor de las ruedas motrices y un sistema de dirección.

En aquella época no construyo ningún vehículo que se ajustara a sus especificaciones.- Ninguno de esos inventores Lenoir, Markus o Selden tuvo una influencia continúa en la evolución del automóvil de gasolina, aunque la patente de Selden creó más tarde una grave crisis en la Industria Automovilística Norteamericana. Sin embargo, para 1880, la idea del carruaje con motor movido por un motor de combustión interna interesaba a los inventores.

La Década siguiente vió nacer otra fuente de energía el motor eléctrico, técnicamente el carruaje sin caballos se había hecho posible, aunque todavía era necesario determinar su forma definitiva. No obstante, una innovación técnica puede dar en un callejón sin salida si llega en una época inadecuada o se presenta en un ambiente desfavorable. Se necesita algo más que una fuente de energía para que el vehículo con motor se aceptará como forma de transportación.

COMIENZOS EUROPEOS

Los antecesores lineales del automóvil con motor de gasolina de nuestra época fueron los vehículos construidos en Alemania en 1885, por Karl y Gottlieb Daimler; ambos se dedicaron a la manufactura de automoviles. Después de acumular experiencias como manufactureros de motores fijos de combustión interna. Daimler, había sido ingeniero de la firma de Otto y Langer de Nicolás Otto.

Todavía no se decide si Daimler o Benz tiene derecho de-

Prionidad. Daimler comenzó con una motocicleta y Benz con un triciclo, y ambos emplearon un motor de un cilindro. El de -- Daimler era un motor de alta velocidad, y por lo tanto, más -- exactamente el precursor del motor del automóvil moderno, Benz empleó un sistema de encendido con bujía en vez del sistema -- menos eficiente de tubo caliente, empleado por Daimler. Para -- nosotros la disputa entre sus partidarios no tiene validez. -- El punto esencial es que su trabajo inició un desenvolvimien -- to continuo e ininterrumpido del vehículo de motor.

Diez años después que Daimler y Benz habían logrado de -- mostrar sus inventos, Armand Peugeot y La firma de Panhard y -- Levassor fabricaban en Francia automóviles con motores Daim -- ler, y se formó una asociación para hacer lo mismo en ingla -- terra y lograr la derogación de la Ley de la Bandera Roja, y -- en los Estados Unidos William Steinway, el manufacturero de -- pianos, trató inútilmente de interesar al público norteameri -- cano en el artefacto alemán.

Inicialmente, el Progreso más rápido ocurrió en Francia, donde un buen sistema de carreteras fomentó el automovillismo.

En ese País y desde 1899, Emile Constant Levassor, dise -- ño el prototipo del automóvil moderno. El " Carruaje sin Ca -- ballos " primitivo era tan solo eso: una Calesa (o a veces -- un baatidor de bicicleta), con un motor acoplado dondequiera -- que fuera más conveniente! un sitio muy común era debajo del --

amiento del conductor). El carruaje de Levasson se planeó -
 teniendo en cuenta la Propulsión mecánica. El motor estaba-
 al frente, donde su peso ayudaba a mantener el vehículo en -
 la carretera, y dejaba el resto del bastidor para recibir --
 una carrocería donde se acomodaban los pasajeros.

En Europa Occidental, la década de 1890, fué testigo de
 una Industria Automovilística, que llevaba a cabo una Produc-
 ción regular, con Francia a la cabeza y Alemania en segundo-
 lugar, mientras Inglaterra trataba enérgicamente de vencer -
 el obstáculo que se había impuesto a sí misma. Había en el --
 mercado una gran variedad de vehículos de gasolina, eléctri-
 cos y de vapor, y las carreteras y pruebas en las carreteras
 comenzaban a atraer la atención.

En 1894, Levasson, ganó una carrera de París a Rouen y -
 un año después, piloteando un Panhard, llevo a cabo la in--
 creíble proeza de recorrer en cuarenta y ocho horas los mil-
 doscientos kilómetros de París a Burdeos, manteniendo un pro-
 medio de velocidad de veinticuatro kilómetros por hora.

Todos esos automóviles estaban contruidos a mano y en-
 realidad no había medios de reparación ni de mantenimiento;-
 por consiguiente, era muy costoso comprar y manejar un auto-
 móvil. En gran parte, era un pasatiempo para deportistas --
 acaudalados, aunque para principios del siglo XX el automó--
 vil de turismo y la limousina comenzaban a encontrar acepta-

ción entre los niveles superiores de la sociedad, como sustitutos de los carruajes familiares, y las damas usaban automóviles eléctricos para recorrer las ciudades.

LOS INVENTORES NORTEAMERICANOS

Una raneza de la historia automovilística en que los Norteamericanos hayan tenido que reinventar para ello el automóvil; lo que dió por resultado que hasta principios del siglo XX El Desemvolvimiento Norteamericano tuviera diez años de retraso en relación con el Europeo, las razones son un misterio histórico. En los Estados Unidos había abundante pericia mecánica y algunos conocimientos de los primeros experimentos europeos; Es probable que el talento norteamericano se haya interesado muy lentamente en los vehículos de motor, debido a las desalentadoras perspectivas de los viajes por carretera en un País de grandes distancias y malos caminos.

De cualquier modo, si no se toman en cuenta algunos experimentos preliminares e improductivos en los Estados Unidos - la era del automóvil data del 21 de Septiembre de 1893, cuando un carruaje de motor con un motor de gasolina de un cilindro camino ruidosamente por las calles de Springfield Massachusetts, " Era la Creación de los Hermanos, Charles - - - (1861-1930) y G. Frank Duryea (nacido en 1869) " mecánicas de bicicletas que habían leído una descripción del coche. Benz en Scientific American en 1889 y que habían comenzado a

trabajan para fabricar el suyo, por coincidencia el vuelo -- con motor se debió también a dos hermanos que se ganaban la vida manufacturando y reparando bicicletas.

Esto es una evidencia del significado tecnológico de --- las bicicletas; pero aquí termina el paralelo. Los hermanos Wright lograron un primer éxito más concluyente que los Dunyeya, sobre cual de los dos tenía derecho a recibir crédito, -- por su proeza.

El 28 de Noviembre de 1985, un segundo coche Dunyeya de dos cilindros, pilotado por Frank, ganó la carrera del Chicago Times-Herald, a la que se dió gran publicidad y recorrió -- calles cubiertas de hielo para completar el recorrido de -- ochenta y nueve kilómetros, con un promedio de velocidad de -- ocho kilómetros por hora (y de doce kilómetros deduciéndolo el tiempo empleado en reparaciones). De los seis competidores, solo terminó otro coche, un Benz.

Esa proeza puede compararse en la carrera de París a --- Bundeos, del mismo año. En 1896, los hermanos Dunyeya aumentaron su prestigio, tomando parte en un desfile de automovilismo en Londres a Brighton, organizado para celebrar la derogación de la Ley Inglesa de Bandera Roja. Sin embargo, poco tiempo después los hermanos se separaron y posteriormente desempeñaron papeles secundarios en la historia del automóvil.

Para entonces, otros comenzaron a tomar parte en la com-

petencia. Elwood Haynes (1857-1925), un ingeniero muy competente, comenzó a trabajar en un vehículo mecánico en 1891, -- porque estaba cansado de viajar en carruajes tirados por caballos como lo requería su trabajo de superintendente de la India National Gas and Oil Company; solicitó la ayuda de dos mecánicos , Edgar y Elmer Apperson, de Kokomo, Indiana y junto con ellos produjo un coche de un cilindro, que hizo su primer recorrido el 4 de julio de 1894.

Haynes y Los hermanos Apperson continuaron como socios - durante Los diez años siguientes y finalmente llevaron al mercado un coche llamado Haynes-Apperson. Entonces se separaron y luego hasta la década de 1920, se fabricaron en Kokomo Indiana coches Haynes y Apperson.

Entre otras cosas, parece que los socios tuvieron dificultades sobre quién merecía crédito por el coche de 1894.

De cualquier modo, Los hermanos Apperson declararon más tarde que ellos y no Haynes eran sus verdaderos diseñadores, pero no pudieron lograr que se aceptara su afirmación. Por su parte, Haynes también trató sin éxito de alegar que tenía derecho de prioridad sobre Los hermanos Duryea, basándose aparentemente en la dudosa afirmación de que comienza a trabajar primero en su coche. Tiene más derecho a que se le considere como el primer Automovilista Norteamericano que violó las Leyes de tránsito, porque en 1895 un policía en bicicleta lo agarró de las calles de Chicago.

Después vino Hiram Percy Maxim, hijo del inventor de la Ametralladora Maxim, graduado del Instituto de Tecnología de Massachussetta., siguiendo la tradición de su familia, al salir del Colegio, el joven Maxim comenzó a trabajar en la América Projectile Company, de Lynn, Massachussetta. Según lo relata él mismo, la idea de construir un vehículo con motor - le vino una noche, cuando pedaleaba una bicicleta en el camino a Salem a Lynn; mientras soñaba con una hermosa muchacha a la que había visitado; su experiencia es una revelación -- sorprendente del Estado de la Tecnología Automovilística Norteamericana. Tenía conocimientos suficientes sobre el principio de combustión interna para saber que era el mecanismo que necesitaba, pero en realidad nunca había visto uno hasta que comenzó a trabajar en su vehículo y luego fué a ver un motor Otto que hacía funcionar una bomba. Aún entonces no sabía si podía usarse gasolina como combustible y desconocía por completo tanto lo que ya se había hecho en Europa como los experimentos contemporáneos de los hermanos Duryea y de Haynes.

Mientras tanto, otros inventores se agolpaban en el escenario norteamericano; el año de 1896 vió la llegada del automóvil de gasolina a Detroit. Charles Brady King pilotó un coche en la avenida Woodward el 6 de marzo y el cuadríciclo, - el primer invento de Henry Ford (1863-1947) hizo su primer reconocimiento en la Avenida Bagley, fué el 4 de junio; después -- que su constructor tino el muro del granero de su casero, para sacar su creación a la calle.

El casero llegó a protestar y se quedó a empujar (el método normal para echar a andar aquellos primeros experimentos).

El cuadríciclo era un vehículo de peso relativamente ligero (227 kilogramos) y por consiguiente, su diseño puede haber presagiado el sueño de Ford de un coche barato. Lo vendió en 200 dolares a Charles Aimsley de Detroit, que más tarde lo volvió a vender y por lo tanto si Henry Ford no fue el inventor del automóvil como muchos lo creen, puede haber originado el Primer Coche usado que apareció en el mercado norteamericano. En Septiembre de 1896, aparecieron otros dos nombres famosos en el escenario automovilístico Ransom Eli Olds (1864-1950), en Lansing Michigan, y Alexander Winton (1860-1932) en Cleveland Ohio; con ellos puede considerarse que el automóvil de gasolina completó la etapa de la Invención en los Estados Unidos, porque tanto Winton como Olds, comenzaron a producir rápidamente.

A).- LA INDIA

En La India, el Comercio lo efectuaba una Casta Los -- " *vayias* ", Es en La India, donde surgen Las Primeras Ideas de que Las Mercancías pagan un tributo por su Introducción o Extraducción a un determinado Territorio, creandose en Los Pa-- sos Fronterizos, un lugar ad-hoc, para su Recaudación, siendo el Ejercito el que se encargaba de su cobro o percepción.

B).- EGIPTO

Es sabido que Los barcos del Faraón surcaban el Medite-- rráneo o Importaban de Oriente Maderas Perfumadas, Especies, Cosméticos y Tintes de La India y Arabia. Este movimiento es-- taba sujeto al Pago de Los Tributos correspondientes.

C) BABILONIA

El Comercio Extenion tuvo una Especial Importancia en es-- te Pueblo. El Código de *HAWURABI*, recogió fielmente La Vida Jurídica, Económica y Social de Los Babilonios. Gracias a es-- te Monumento Jurídico, sabemos que el Comercio que se realiza-- ba a través del Caudaloso Río Eufrates, pagaba un Tributo por Las Mercancías que se introducían.

D).- FENICIA

Conocida Históricamente La Trascendencia que tuvo para -- El Comercio Internacional, La actividad del Pueblo Fenicio, --

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA ADUANA

el hecho de que sus Navas Transportaban Mercancías de todos - Los Pueblos conocidos en esta Epoca; La Creación de sus Colonias que fueron auténticos Centros de Comercio y de Depósito de Mercancías; La aplicación de todo Sistema de Privilegios - que se otorgaban en forma recíproca a sus Colonias, nos da -- una clara idea de que aplicaban el Proteccionismo y algunas - otras Teorías de Comercio Exterior.

El. GRECIA

La Administración de Las Aduanas en Atenas, fué encomenada a Los Decastólogos, quienes se encargaban de recabar el -- Tributo de Carácter Aduanero denominado *EMPORIUM* (Emponio), que era el lugar donde concurrían para el Comercio; gentes de diversas Naciones o *IMPERIUM* (La potestad que tiene La Ciudad-Estado para imponer un tributo a las mercancías que se -- tratan de otros lugares o que se enviaban al exterior).

El impuesto se cobraba a la entrada de las mercancías a Los Puertos Griegos y su Cuota impositiva consistía en La -- Quincuagésima parte del Precio de La Mercancía, o sea un dos por ciento de su valor; esta Cuota podía variar hasta un diez por ciento según las necesidades del Erario. Se tenían establecidos también derechos de Exportación de Circulación y de Tránsito de Las Mercancías.

Los Griegos, se sirvieron de Las Aduanas para establecer un mecanismo de restricción al cambio Internacional de Productos; además de favorecer a sus Ciudades o Colonias de La Competencia de Los Artículos de otros Países. Utilizaron medidas Proteccionistas para evitar La Exportación de Cereales y eludir el Acaparamiento de Los Granos, para así prevenir Las Crisis Sociales que podía traer consigo La falta de estos --

Carbajal Contreras Máximo, Derecho Aduanero, Editorial Porrúa S.A. México D.F., 1988 Pag. 47

Productos Agrícolas.

La Inspección de estas medidas Proteccionistas y Antimonopolicas se encomienda a Los Inspectores denominados Sytofilacos.

F). - ROMA

Las Aduanas en Roma se atribuyen al Cuanto Rey Anco Marcio, quien las estableció en el Puente de Ostia, inmediatamente después de haberlo conquistado; para aprovechar las ventas Comerciales que con este Puente se obtenían para la Navegación por el Rto Tibet. Se afirma que en este lugar se renglamenta El Tributo que gravaba El Comercio de Importación y Exportación y que en Homenaje a este Puente se le Denomino: **PORTORIUM** (de Portum-Puerta).

Roma a través del Sistema llamado **TELONIUM**, que proviene del griego (Telonion) que era La Oficina Pública donde se pagaban Los Tributos, Organizó La Recaudación de su Impuesto Aduanal, variando su Tarifa según La Región Aduanera que se trataba; así por ejemplo, Las mercancías procedentes de Asia Menor pagaban un dos por ciento de su valor al ser Importadas, en cambio Las de Sicilia su tasa impositiva era del cinco por ciento sobre su ad-valorem.

La Historia de Las Aduanas en Roma está Llena de modificaciones. fueron abolidas durante El Consulado, habiendo sido restablecidas por Emilio Lepido, con la finalidad de obtener Ingresos Extraordinarios que sufragaran Los gastos de Las Gu

nas, Pompeyo para obtener la simpatía de La Plebe Las suprimió; siendo Julio Cesar, quien las restablecía de nuevo, pero no incluyéndolas ahora en el Sistema de La Hacienda Romana -- aprovechando a favor del Fisco Los Ingresos procedentes por el movimiento de La Mercancía de Comercio Exterior.

En La Epoca Imperial La Organización del Telonium fué -- Arrendada a un tanto alzado en Pública Subasta por un periodo de cien años a Los Publicanos. Estos tenían a sus ordenes a Los Pontitores, quienes se encargaban del reconocimiento de Las mercancías con La finalidad de comprobar La exactitud de Los datos declarados por el Importador.

Por ser el Impuesto Aduanero de Los clasificados como In directos y estar Arrendado a Los Publicanos se le consideraba como un Impuesto dentro de La categoría de Los Llamados Vectigal.

Como consecuencia de Lo expuesto, posteriormente el Pontonium fué cobrado por Funcionarios Imperiales, que tenían La obligación de rendir cuentas de su gestión al Emperador y recibían como recompensa por su labor, un tanto por ciento del total de la cantidad que enteraban. Finalmente el impuesto -- fué percibido directamente por el Poder Público.

El Contrabando era un hecho usual dentro del Sistema Romano, Era común que Los Mercaderes pusieran La túnica blanca La Petesta y La Bulla a las esclavas para que con estos distintivos los hombres libres cruzaran Las Aduanas sin pagar el Pontonium.

Canbalaj Contreras Máximo, Derecho Aduanero, Editorial Porrúa S.A., México, D.F., 1988 Pag. 48

G).- ARABIA

Hemos dicho que la corriente histórica que tiene mayor aceptación es la que afirma que el vocablo Aduana, proviene de la Lengua Árabe. En consecuencia, desde su aparición en el Foro -- Histórico de La Humanidad, Los árabes crearon un importante Sistema que les permitía controlar la entrada y la salida de Mercancías de su Territorio.

El Establecimiento de La Casa donde se cobran Los impuestos, o el Libro de Cuentas en donde se asentaban Las recaudaciones o el Libro de Registro a que se sometían Las mercancías, nos da una clara idea del Desarrollo que tuvo esta Materia en ese Pueblo.

H).- ESPAÑA

Bajo La Denominación Romana el Territorio que ocupa La Península Ibérica fué organizado, en materia Aduanera a semejanza del Telonium Romano; gravándose La Importación con un Impuesto denominado Quincagesima siendo percibido por Los Cuestores.

La Dureza en su percepción hizo que Lucio Metelo suprimiera Las aduanas Hispano-Romanas; habiendo sido Augusto, -- quien Las restableciera encomendando Las funciones Administrativas al Vicario quien se encargaba de recaudar el Tributo Aduanero y destinarlo al Fisco Romano.

La Política Aduanera establecida por Los Árabes, se basa en una Tendencia Fiscal, pues considera el producto obtenido de sus Aduanas como un recurso para su Sistema Financiero. El impuesto de carácter aduanero que introdujeron los árabes a España, fué el *Almojanifazgo*, el cual gravaba, con diferentes Porcentajes que iban desde un diez por ciento hasta un quince por ciento del valor de las mercancías, su introducción al Territorio Español.

Originalmente existieron dos tipos de *Almojanifazgo* el - denominado Mayor, que se percibía por la importación de mercancías del Extranjero y el *Almojanifazgo Menor*, que se aplicaba a las operaciones del Comercio Interior y a la Circulación de las mercancías de un Puerto a otro del Reino. Después del Descubrimiento de América, se implantó un *Almojanifazgo Mayor* llamado de Indias y que era el derecho que pagaban las Mercancías que se Importaban de aquellas posesiones y se exportaban con destino a las mismas.

En la parte Cristiana de España, que no quedó sometida a Los árabes, existía también un Sistema Aduanero en el cual - Las Aduanas de carácter terrestre aún denominadas: " *Puertos Secos* " y las Aduanas Marítimas: " *Puertos Mojados* " en estos Puertos se percibía un derecho de carácter aduanero llamado - " *Pontazgo* ". Se estableció desde el Siglo XII otro derecho de carácter Aduanero denominado " *Diezmo del Mar* ", que era - un derecho de Puerto impuesto a las mercancías por su Introducción.

Carbajal Contreras Máximo, Derecho Aduanero, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F. 1988, Pág. 46.

Carbajal Contreras Máximo, Ob. cit. Pág. 47.

1).- LA ADUANA EN MEXICO

" El desarrollo histórico en nuestro país tiene su origen en las disposiciones que se dictaron en España a raíz del Descubrimiento de América.

El Autor Polibio nos señala que " el origen de las Leyes y de la vida política debe buscarse tan sólo en la historia; en ésta residen los preliminares de aquéllas "; por lo que subdividiremos en tres etapas el desarrollo del Derecho Aduanero en México.

Las etapas que en forma cronológica señalaremos son las siguientes: Etapa Colonial, Etapa Independiente y Etapa Revolucionaria ". (10).

A.- ETAPA COLONIAL

" Con motivo del descubrimiento del Nuevo Mundo, los Reyes Católicos de España obtuvieron del Papa Alejandro VI, la Bula denominada " Inter-Caetera ", del 4 de mayo de 1493, en la que se fijaba una línea que pasaba a cien leguas de las Islas Azores y del Cabo Verde yendo de Norte a Sur, de tal forma, que lo que quedaba al Occidente de esa línea sería considerado España y lo que estuviera al Oriente, Portugal.

La Bula concedía a España " todas aquellas islas y tierras encontradas y que se encontraban descubiertas y por descubrir - con todos sus dominios, ciudades y fortalezas, lugares, derechos y jurisdicciones y con todas sus pertenencias ". Se prohibía a cualquier persona, aún a las imperiales y reales, a comerciar o especular sin licencia especial de los soberanos españoles en la zona delimitada imponiéndose como sanción la excomunicación.

En virtud de que la Bula suscitó discusiones acerca de su-

Legalidad, no obstante que se argumentaron diversos antecedentes en donde se hablan repartido islas desde el Siglo XI, así como la donación de Constantino; hubo la necesidad de aclararla el 26 de septiembre de 1493 por la Bula " Dudum Siquidem " ratificada en 1503 por Julio II en " Eximiae Devotionis ". Para evitar fricciones España y Portugal firmaron el 7 de junio de 1494, el Tratado de Tordesillas, documento donde se ratificaba la bula alejandrina y se aumentaba la línea original a -- 370 leguas de las Islas mencionadas con anterioridad.

Es importante señalar que el sistema económico que prevalecía en esa época, era el llamado Mercantilismo y al cual su principal caticio en España, el padre Mariana lo definió como el teosnamiento por parte del Estado de metales preciosos, creyendo que el país más poderoso era el que tenía más oro y plata acumulado. Esta concepción fue invalidada por los efectos desastrosos de los precios, de la inundación de los metales -- preciosos; debido a que la cantidad de dinero en circulación aumentó más rápidamente que la producción. Para contrarrestar estos efectos, España, prohibiendo a sus colonias el comercio con otros países y entre ellas mismas, creando con ello, un monopolio comercial exclusivo entre colonias y España. Prohibió el establecimiento de industrias, creó un sistema de flotas y realizó una irracional explotación minera.

Dentro de los primeros documentos de contenido aduanal -- que regularon a las colonias, se encuentra la cédula real del mes de mayo de 1497, Obra de Los Reyes Católicos denominada -- Carta de Burgos en la que declaraban libre de pago del impuesto del almojarifazgo a las personas y frailes que vinieran a poblar las tierras recientemente descubiertas, de los objetos de su pertenencia que trajeran consigo. Esta designación aduanera era motivada para incentivar la colonización en América.

Posteriormente, las Cédulas Reales del 15 de mayo de 1509,

14 de Septiembre de 1519, 27 de abril de 1531 y 7 de agosto de 1535, la Corona Española reglamentó el comercio de la metrópoli con sus colonias.

Estas medidas fueron marcadas con el espíritu mezquino -- que dominaba en aquella época, pues además de restricciones -- que contentan respecto del modo en que había de hacerse el comercio de las colonias trasatlánticas y de las personas que únicamente podían tomar parte en él, limitaba la facultad de hacerlo directamente a las ciudades de Sevilla y Cádiz, para lo cual se estableció en la primera, la gran casa de Contratación de Indias y en la segunda, un juez dependiente de aquella oficina principal con el objeto de hacer allí los registros y evitar todo fraude.

Conrelativa a la disposición que otorgaban el monopolio a los puertos de Sevilla y Cádiz como los únicos por donde se podían comerciar y embarcar mercancías y personas, era la que solemnemente por Veracruz se tenta el " Privilegio " de comerciar con España, y Acapulco con las Filipinas.

Las primeras disposiciones para la Nueva España que tenían instrucciones para combatir el contrabando, fueron las pragmáticas de 1525 y de octubre de 1532; en la primera se ordenaba que se embarcaran los navíos ingleses, portugueses o de cualquier otro país, que llegasen al nuestro con mercancías, sin importar si eran propiedad de los súbditos o naturales; la segunda disposición ordenaba que se vigilara la defraudación del derecho del almojarifazgo y otros derechos que se ocasionaban al venderse mercancías y frutas de otras tierras, las cuales las hacían pasar como frutas y mercancías de la misma tierra. La sanción a la infracción era el comiso de las mercancías y frutas.

Además de los monopolios y estancos a que estaban sujetas las colonias de la Nueva España, se impusieron diversos y complicados impuestos, de los cuales tenemos.

DERECHO DE AVERIA O HAVERIA.-

Creado para cubrir los haberes y demás gastos que causaban los buques de la armada que escoltaban a las flotas, esto por cuenta de los dueños de las mercancías, cubriéndolos por partes iguales.

DERECHO DE ALMIRANTAZGO.-

Consistía en el pago que hacían los buques tanto en la carga como en la descarga de mercancías, pagando un marco a cinco reales por cada cien toneladas.

DERECHO DE ALMOJARIFAZGO O PORTAZGO.-

Se percibía sólo a la salida y a la entrada de las mercancías; consistiendo en un siete y medio por ciento de todas las mercancías que venían de España.

DERECHO DE TONELAJE.-

Este fué un impuesto que consistió en un principio en real y medio de plata por cada tonelada y la media anata que sobre ésta se estableció.

DERECHO DE ALCABALA.-

Impuesto que gravaba la circulación de las mercancías. Era entonces una porción del precio de la cosa vendida que se pagaba al fisco.

La Etapa Colonial del Comercio Exterior de nuestro País refleja claras y atavismos que actualmente pesan aún en la conciencia de nuestro País.

La imposición de un sistema comercial bilateral entre la colonia y su metrópoli; la exportación de materias primas y metales preciosos; la importación de productos elaborados, manufacturas, alimentos, herramientas y utensilios.

La prohibición de establecer una planta industrial por el egoísmo

mo que nuestras industrias compitieran con las ya establecidas en España.

El absurdo sistema de flotas, el monopolio de algunos puertos, la negativa de comerciar con otros países e incluso la ridícula prohibición de comerciar las colonias entre sí, - el florecimiento del ilícito de contrabando y ver en este hecho, no un acto contrario a derecho, sino un acto necesario para sobrevivir "(11)

B.- ETAPA INDEPENDIENTE

" Subdividiremos el estudio en dos partes: Normas Arancelarias y Normas Sustantivas:

a).- NORMAS ARANCELARIAS

El conocimiento de las aduanas desde la Independencia - hasta la Revolución debe ser buscado en el estudio de los principales ordenamientos aduanales que se han dictado, investigación ardua y difícil agravada por la razón que expone Daniel Cassio Villegas al decir " que el estudio en sí ofrece un buen número de limitaciones especialmente porque rara ha sido la ocasión en que las leyes que han establecido aranceles y ordenanzas generales de aduanas han sido acompañadas de exposiciones de motivo en las que explique cual era la meta a la que se pretendía llegar ". No obstante estos argumentos, trataremos de lograr en forma exhaustiva el objeto que nos hemos propuesto, de dar una idea más o menos clara de como ha evolucionado la materia aduanal.

La situación que prevalecía en México al consumarse la Independencia, hizo que México abriera los anchos y fecundos cauces de la competencia y mostró el debido respeto al derecho individual; y aunque el comercio se declaró libre y los puertos se abrieron a los buques de todas las naciones, se implantó desde el primer momento el régimen de la prohibicio-

nes declarando vedada la importación de lo que producíamos o suponíamos poder producir. Y en verdad el primer arancel en México, publicado por la Soberana Junta Provisional Gubernamental el 15 de diciembre de 1821 denominado " Arancel General Interino para el Gobierno de las Aduanas Marítimas en el Comercio Libre del Imperio "

CAPITULO SEGUNDO

VERIFICACION DE VEHICULOS

EN TRANSITO

2.1.- OBJETIVO

Proporcionar al Personal verificador los Lineamientos de Formalidad, Legalidad y Conducta, que permitan garantizar que la verificación de vehículos en tránsito; se realice de manera eficiente e inobjetable; asimismo, se deberá asegurar que la Organización de los Grupos, así como el Establecimiento de Estrategias para el Desarrollo de las Verificaciones, se lleven a cabo de manera homogénea y con un mayor índice de eficiencia, efectividad y control.

2.2.- POLITICAS

Se deberá proporcionar un trato atento y respetuoso a los conductores de los vehículos a verificar, evitando causar molestias innecesarias a los particulares; considerando que muchos de los vehículos son conducidos por turistas o personas no acostumbradas a revisiones de este tipo.

En caso de que pueda existir duda sobre la legalidad del vehículo que se verifica, se deberá remitir al Recinto Oficial, para que se haga una revisión más profunda y detallada.

Una vez, tomada la decisión de la remisión del vehículo al recinto, bajo ningún concepto se acompañará al propietario o conductor a un lugar distinto ya sea a su casa, oficina, etc.

Asimismo, no se llevará al propietario o conductor al re

cinto bajo amenazas o engaños, o con violencia física.

Se reportará cualquier incidente ocurrido en la calle - con motivo de la verificación

La revisión se limitará única y exclusivamente a los tipos y modelos de vehículos que se indican como criterio de selección.

La verificación se hará sin poner en peligro a los verificados, conductores, personas y bienes en general.

No es conveniente que personas solas verifiquen vehículos, siempre deberán ser por lo menos dos los verificadores.

El personal a verificar se transportará siempre en vehículos oficiales con logotipos o emblemas oficiales perfectamente visibles y de preferencia en vehículos nacionales.

Además de la documentación requerida para la verificación, el personal verificador portará en forma visible su Gafete Oficial de Identificación.

El Personal actuante, se abstendrá de indicar al conductor que documentos debe mostrar, y si éste pregunta se le explicará que dada la variedad de posibles causas de importación o internación de un vehículo, corresponde al particular-

acreditar bajo que régimen introdujo su vehículo.

2.3.- MARCO JURIDICO

Ley Aduanera, con Reformas Publicadas en el Diario Oficial de La Federación del 20 de Diciembre de 1991, 20 de Julio de 1992, 30 de Marzo de 1993, y 26 de Julio de 1993.

Artículo 3.- Auxilio de todo tipo de Autoridades a las Autoridades Aduaneras.

Artículo 46.- Importación en Franquicia de Vehículos.

Artículo 47.- Limitaciones en La Importación en Franquicia.

Artículo 70.- Importación Definitiva de Vehículos.

Artículo 75.- Importación Temporal de Vehículos de Residentes

Artículo 116- Facultades de La Secretaría Hacienda y Crédito Público

Artículo 117.- Documentación con La cual se acredita La Legal estancia, tenencia, transporte o manejo de vehículos de procedencia extranjera.

Artículo 121.- Procedimiento para la verificación de vehículos en tránsito en el País.

Disposiciones establecidas en la Resolución Miscelánea, publicada el 31 de Marzo de 1993 y las modificaciones a la misma.

Decretos de Regularización de Vehículos Irregulares en el País, expedidos en Diversas Fechas 30 de Enero de 1991 y 13 de Enero de 1992, publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

2.4.- PROCEDIMIENTO

1.- El Jefe del Grupo o Equipo de Verificadores, designa entre su personal a los responsables de llevar a cabo las siguientes tareas:

A1.- Tomar nota de los vehículos verificados anotando todos los datos necesarios para el reporte de las actividades diarias.

2.- La Verificación se realizará durante el periodo, y en el área geográfica a que se refiere la orden de verificación y la procedente Constancia de Identificación del o los actuantes.

3.- Para llevar a cabo el Proceso de Revisión de Unidades se puede poner en práctica dos estrategias:

A).- Colocarse en un lugar fijo por el que circulan muchos --
vehículos extranjeros.

B).- Reconociendo el Área a Verificar.

En el Primer caso, colocarse en un lugar fijo es conveniente que sea Notoria La Presencia de Verificadores para que Los conductores accedan fácilmente a detenerse.

En el Segundo caso, reconociendo el área una vez que se -
haya detenido el vehículo, descenso del Personal Verificador-
se hará en forma paulatina para no infundir miedo o temor al-
conductor.

En ambos casos, es conveniente que sea el Personal Uni--
formado el que marque el Alto al Conductor de la Unidad de --
Procedencia Extranjera.

En el caso de que el conductor no se detenga, el equipo-
verificador podrá seguirlo hasta alcanzarlo y/o solicitar el-
apoyo de otras autoridades para proceder a su detención.

4.- Una vez detenido el conductor del vehículo extranjero
no un verificador se dirigirá a él mostrándole su Constancia-
de Identificación y la orden , explicándole que tipo de auto-

idad son, y que se trata de verificar La Legal Estancia, Tenencia e Importación de Vehículos Extranjeros en el País.

A continuación, se le solicitará al conductor o tenedor que exhiba la documentación que acredite La Legal Estancia, Tenencia e Importación.

De acreditarse La Legal Estancia, Tenencia e Importación se procederá a tomarse los datos del vehículo y del conductor y se le permitirá seguir circulando.

5.- Si el conductor, por el contrario no exhibe ningún documento o solo la relativa a la propiedad, seguro, tarjeta de circulación, se le explicará que la revisión es de carácter Fiscal; relativa a los requisitos legales para la Importación de Vehículos Extranjeros.

Tratándose de vehículos con placas nacionales es frecuente que el conductor solo muestre La Calcomanía y la Placa de Registro Federal de Vehículos o sostenga que no está obligado a portar ninguna documentación.

En este caso, se le explicará que únicamente con un vehículo extranjero y que en todo tiempo, las Autoridades Fiscales podrán exigirle la documentación a que se refiere el Artículo-

117 de La Ley Aduanera.

6.- Si el conductor no exhibe la documentación, o la que exhibe no es suficiente o existe duda sobre la legalidad de la Importación, se pedirá al conductor que acompañe al grupo de verificaciones al Recinto Oficial para una verificación más detallada, de conformidad con lo señalado por los Artículos 116 Fracción XI y 121 de La Ley Aduanera.

7.- Ante la negativa del conductor, se le explicará clara y cortésmente que debe dar facilidades para la conducción al recinto, explicándole que esto se debe a la presunción fundada de una eventual infracción a La Ley Aduanera.

En caso de que se de una total negativa por parte del conductor, se solicitará la intervención de la Policía para realizar la conducción del vehículo al Recinto Fiscal, con fundamento en el Artículo 3 de La Ley Aduanera.

8.- Para la conducción del vehículo al Recinto Fiscal, se pedirá al conductor que permita que dos verificadores lo acompañen.

9.- Una vez en el Recinto Oficial, proporcionará al en-

cargado de recepción de vehículos todos los datos que éste se licite y en el caso de alguna observación especial, se le informará por separado.

10.- Los Verificadores permanecerán en el recinto hasta que el responsable de la revisión física y documental y el del Levantamiento de Actas les indique. En este caso se reintegrará a su grupo móvil de verificadores en los términos acordados previamente. Estos pueden ser a través de una cita en el lugar y hora determinados a la espera en el recinto al resto del equipo.

11.- Al finalizar el día cada equipo entregará el reporte diario de actividades, conforme los modelos; al responsable del grupo de verificación, quien a su vez formulará el concentrado del día y los turnará al de control estadístico.

Asimismo, cada equipo reportará al responsable del equipo y por escrito, las observaciones e incidentes importantes del día.

CAPITULO TERCERO
REVISION FISICA Y DOCUMENTAL
DE VEHICULOS

3.1.- MARCO JURIDICO

LEY ADUANERA:

Artículo 46.- Importaciones en Franquicia.

Artículo 46.- (Ultimo parrafo) internaciones temporales al-
neste del País, de vehiculos destinados a permane-
necer definitivamente en la Franja Fronteriza.-
(3 meses).

Artículo 47.- Limitaciones en las Importaciones en Franqui-
cia.

Artículo 70.- Importaciones Definitivas.

Artículo 75.- Importaciones Temporales.

Artículo 117- Documentación con la que se comprueba La Legal-
Estancia, Tenencia, Transporte o manejo de ve-
hículos de procedencia extranjera.

Artículo 121- Procedimiento de Verificación de Vehículos Ex-
tranjeros en tránsito.

Artículo 121-A.-Embargo Precautorio de Los Vehículos.

Artículo 127.- Infracciones Relacionadas con la Importación o Exportación Fracción I

Artículo 129.- Sanciones aplicables a quien cometa las Infracciones relacionadas con la Importación o Exportación quien introduzca al país o extraiga de él Mercancías, Fracción I, II.

Artículo 134.- Infracciones que se aplican con el Destino de las Mercancías, Fracciones I, Inciso F; III.

Artículo 135.- Sanciones aplicables a quien cometa las Infracciones relacionadas con el Destino de las Mercancías Fracciones I, II, III.

Disposiciones establecidas en La Resolución Miscelánea - publicada anualmente en el Diario Oficial y Las Reformas a La misma.

Decretos de Regularización de Vehículos Irregulares expedidos en diversas fechas.

3.2.-

POLITICAS

Se proporcionará un trato respetuoso a los conductores de Los vehículos sujetos a la revisión Física y Documental.

La Identificación física del Vehículo, se deberá hacer - conjuntamente con el inventario del vehículo, pero sin extender opinión alguna al propietario o al conductor del mismo.

La revisión documental se deberá efectuar en forma metódica pero ágil y complementandola con la información y demás documentación que el propietario o conductor pueda proporcionar.

El responsable de la revisión, deberá de señalar con claridad el resultado de la misma, en el Formato de Registro de Ingreso del Vehículo.

Simultáneamente a la revisión Física del Vehículo el vis

ta Aduanal comisionado al respecto, deberá de practicar la -- Clasificación Anancelaria, Cotización y Avalúo del Vehículo, -- conforme a Las Disposiciones Legales (Artículo 121 de La Ley Aduanera) y Administrativas que regulan la misma.

3.3.- PROCEDIMIENTO DE REVISION FISICA DEL VEHICULO

1.- Una vez que el conductor ha contestado las preguntas para el llenado del Formato de Registro de Ingreso de su vehículo, se procederá a La Revisión Física del mismo en su presencia, durante el Levantamiento del Inventario del Estado y partes del Vehículo.

2.- Simultáneamente a la revisión del vehículo verificado, el vista Aduanal comisionado al respecto, practicará la -- Clasificación Anancelaria, Cotización y Avalúo del mismo, con La finalidad de que al momento de levantarse el Acta Administrativa, se pueda notificar al conductor y/o propietario del vehículo.

3.- En ningún momento, el encargado de la revisión Física comunicará sus observaciones al conductor, solo los dará a conocer al personal de revisión de documentos.

4.- Para la Identificación de los vehículos, se cuenta -- con tres partes Fundamentales: Carrocenas, Chasis y Motor.

5.- La carrocería es la parte del vehículo que se adapta o monta sobre el chasis y su composición, depende del destino del vehículo. Así en los automóviles la forman las puertas, - el cofre, salpicaderas, cajuelas; en los camiones la cabina, - la caja, la plataforma, las estacas y el equipo especial; en su caso:

En la Carrocería, se encuentra el número de Serie del Vehículo, localizado generalmente en la parte superior del tablero al lado izquierdo que es el del conductor. En modelos anteriores a 1980, se puede localizar en el poste o pantezuela.

El número de serie se contiene en una Placa Metálica fija da con remaches; este número, para los modelos de 1981 en adelante se componen de 17 dígitos, que se leen de izquierda a derecha, los 9 primeros informan el origen, marca, tipo y clave y tipo de motor. El Décimo sobre el modelo o año de Fabricación y los siguientes, el número de Unidades Producidas por la Planta.

Para la debida interpretación de este número es necesario el auxilio del llamado " Libro Azul " .

Además del número de Serie en los Vehículos Extranjeros, - se encuentra el " Body " que es una Placa Metálica en la que

aparecen el modelo, año y cuatro últimos dígitos del número - de Serie. Esta placa se localiza en lugares muy variados, según la marca y el modelo, pero siempre en el compartimiento - del motor.

6.- El Chasis o bastidor, es la parte medular del vehículo Lo sobre la que se monta o adapta la carrocería. En él se lo caliza el número " Confidencial ", cuya ubicación depende de- La Marca, Modelo y Año de Fabricación, viene grabado a golpe sobre su superficie.

7.- El Motor se numera con el Grabado a Golpe del Número que le corresponde, su localización depende de su número de - cilindros y marca.

Los 6 últimos dígitos del número del motor coinciden con- Los del número de Serie y del Chasis.

Por tratarse de una parte sustituible del vehículo, el - número de motor no es un medio seguro de Identificación.

8.- Para calcar el número de un vehículo se procederá a:

A).- Localizar el Número a Calcar.

B).- Limpiar la Superficie.

C).- Frotar papel carbon sobre el número.

D).- Colocar un pedazo de cinta adhesiva invisible sobre el -

número, presionando para que se copien bien los números.

E).- Retirar la cinta y colocarla en el Formato correspondiente, señalando de donde fué tomada.

9.- Las Placas de Circulación del Vehículo son otro medio de Identificación de este, y su vigencia puede dar indicio de su permanencia en el País.

10- Para los casos específicos de adaptación o conversiones de partes Fundamentales de un vehículo que alteren su estructura Original, será necesaria una revisión física especial detallada, para dictaminar la procedencia y ser sustituido fácilmente en lugar de cambiar piezas, como por ejemplo -- las llamadas conversiones de Ford Ltd por Mercury, Grand Marquis, Los camiones Pick-Up, Chevrolet o Ford, que cambian por Blazer, Suburban o Bronco.

Respecto, a los vehículos de lujo o Europeos, este tipo de sustituciones son frecuentes utilizando los números de Identificación y los Documentos Originales de Vehículos Legalizados o en algunos casos se alteran los números y falsifican los documentos para ocuparlos generalmente en vehículos de modelo reciente.

Esto es por la escasez de vehículos de este tipo en el País, por su alto costo o por las restricciones para su Lega-

lización.

11- Si durante la revisión Física se advierte una irregularidad, ésta se anotará confidencialmente en la hoja de registro.

12- Cuando se cuente con la conformidad del conductor sobre el inventario de su vehículo, la documentación y el conductor será conducido ante el responsable de la revisión documental quien aplicará el siguiente:

3.4.- PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DOCUMENTAL DEL VEHÍCULO

1.- Se recibirá la documentación

2.- Se practicará entrevista con el conductor:

A).- Se confirmarán los datos asentados en la hoja de registro con el conductor y respecto al inventario.

Es importante contar con la conformidad del conductor, - respecto al lugar, circunstancias de su detención y motivo de su remisión a la Sede de la Autoridad.

B).- Se revisarán los documentos que exhiba el conductor para acreditar la legal importación y estancia del vehículo en el País, conforme a lo señalado.

C).- Si la documentación acredita la legal importación o es-

tancia del vehículo, se autoriza su salida.

Conservando copias fotostáticas de la documentación nevisada y registrando la causa de la liberación del vehículo.

D).- Si la documentación exhibida no justifica la Importación o Tenencia del vehículo, o no es presentada ninguna documentación, se explicará al conductor el motivo por el -- que no se justifica la Legal Importación o Tenencia del Vehículo, y que este será retenido en garantía del interés Fiscal, en tanto se determina su situación Jurídica.

Y que en términos de Ley, cuenta con un plazo de 10 días para expresar lo que a su derecho convenga y ofrecer los medios de prueba que considere conveniente.

E).- Se pedirá al conductor que designe dos testigos de Asistencia, si se negara a hacerlo o los designados no aceptarán el cargo, el personal designará a los Testigos.

F).- En caso de que no hubieren señalado un domicilio para -- oír y recibir Notificaciones, en la localidad donde se -- esta llevando a cabo la actuación, se le requerirá a que lo haga, apercibiéndolo que en caso de no hacerlo, las -- notificaciones se le practicarán mediante lista que se --

fije en las Oficinas de La Autoridad es decir por medio de Ex
trados.

3.- Toda la Información confirmada o recabada durante la entrevista será anotada. Así como cualquier observación especial para el encargado de Levantamiento de Actas.

4.- La Documentación y el Conductor pasarán con el grupo de levantamiento de Actas.

5.- En caso de liberar el vehículo se conservará copia -- de los documentos que se tuvieron a la vista y se anotarán -- las razones de liberación del vehículo. Conservando el original de la misma en su Poder y turnando la copia, con su Firma Autografa.

6.- Al final del día informará al encargado de Estadística sobre el número de vehículos revisados, vehículos liberados y vehículos remitidos al levantamiento de Actas.

CAPITULO CUARTO

LEVANTAMIENTO DE ACTAS

4.1.- MARCO JURIDICO

LEY ADUANERA

Artículo 117.- *Formas de Acreditar La Legal Estancia y Tenencia de un vehiculo extranjero.*

Artículo 121-A.- *Facultad de La Autoridad para practicar el embargo Precautorio y Formalidades para el mismo.*

CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION

Artículo 1.- *Aplicación Supletoria del Código Fiscal de la Federación.*

Artículo 5.- *Interpretación de Normas Fiscales y aplicación Supletoria del Derecho Federal Común.*

Artículo 10.- *Domicilio Fiscal.*

Artículo 18.- *Requisitos que debén cumplir Los documentos presentados a las Autoridades Fiscales.*

Artículo 38.- Requisitos de Forma de Los Actos Administrativos que deban ser notificados.

CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES

Artículo 271 a 273.- Formalidades adicionales que se deben cumplir en el Acta Circunstanciada.

4.2.- POLITICAS

El Levantamiento del Acta deberá de hacerse el mismo día de Los hechos, por ningún motivo se podrá diferir a otra fecha.

Se debe proveer lo necesario para que el Levantamiento del Acta se haga en forma expedita, evitando al Personal Verificador y Particular largas esperas.

Se debe insistir en que el embargo que se practica no es definitivo ni Privativo de La Propiedad, sino en garantía del interés Fiscal, en tanto se determina La situación Jurídica del vehículo, una vez que el particular haya expresado lo que a su derecho convenga y presentado las pruebas que estime convenientes.

La verificación y el embargo son actos de Fiscalización en los que debe cuidarse el cumplimiento de todas las Formalidades Legales del caso.

El Acta que se levante consta de dos partes, La primera en la que se harán constar los hechos y con la finalidad de consignar en forma circunstanciada todo lo ocurrido durante la verificación, evitando emitir juicios en esta parte del procedimiento.

La Segunda es la decisión del embargo, es una Resolución Administrativa, por lo que debe ser expresada, estar fundada legalmente y motivada en los hechos conocidos durante la verificación, que sean tales que hagan presumible la Comisión de alguna infracción a la Ley Aduanera.

Es indispensable que el Acta se redacte en forma clara, cuidando de cumplir las Formalidades Legales ya sea en caso de existir Controversia Judicial, La Autoridad Jurisdiccional puede invalidar el procedimiento por vicios de Forma.

Es recomendable notificar en el Acta la Clasificación -- Anancelaria, Cotización y Avalúo del vehículo o en su defecto de la mercancía secuestrada o embargada, emitida por el Vista Aduanal, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo

121 de La Ley aduanera.

4.3.- DOCUMENTOS NECESARIOS

- * Hoja de Registro de Ingreso del Vehículo
- * Inventario del Vehículo
- * Clasificación Arancelaria, Cotización y Avalúo
- * Identificación del Conductor
- * Documentación Aportada por el Conductor
- * Identificación de Los Testigos.
- * Original de La Orden de Verificación
- * Copia de La Constancia de Identificación
- * Copia de La Orden de Verificación.

1.- La Hoja de registro deberá haber sido llenada previamente por el encargado de recepción y control de vehículos.

2.- Se deberá contar con una copia de Las Ordenes de Verificación y Las Constancias de Identificación de todo el Personal que intervienen en el Operativo, incluso el que desarrolla funciones en La Sede de La Autoridad como Los de Registro y Control de Vehículos y Los de Levantamiento de Acta.

3.- Las Identificaciones serán preferentemente de carácter Oficial, expedidas por alguna Autoridad o Institución Ofi

cial, en las que aparezcan las Fotografías y Firma de quien se Identifica.

Excepcionalmente, se podrá aceptar una Identificación no Oficial. Recabando copia fotostática y en el caso de los testigos, asentando su domicilio en el Acta.

4.- Es conveniente contar con Identificaciones Oficiales distintas a las de su trabajo, del Personal Oficial que interviene en tareas Fungin como Testigo.

4.4.- PROCEDIMIENTO

1.- Recibida la documentación, se revisará que se cuente con los datos necesarios para el Levantamiento del Acta. Asegurándose de que los datos de la hoja de Registro de Ingreso han sido confirmados por el conductor.

2.- A continuación se procederá al Levantamiento del Acta, ya sea que se elabore a mecanografía integralmente su texto en hojas previamente Foliadas y con Sello Oficial, o bien se utilicen Formatos Pre-impresos, igualmente Foliados y con Sello Oficial. Para el Levantamiento del acta se cuidarán los aspectos:

- A).- Las hojas se llenarán de tal forma que no sea posible incluir más texto del que se inscriba originalmente. Para ello se cancelarán los renglones y espacios que no se utilicen.
- B).- En lo posible se evitará el uso de abreviaturas, y los textos en Idioma Extranjero, se transcribirán tal cual se aprecien. Se procederá a elaborar por lo menos tres ejemplares del Acta.
- C).- En relación a los espacios que presentan, serán llenados conforme a las instrucciones.
- D).- Para asentar el lugar preciso en que se encontró el vehículo deberán de utilizarse expresiones como " En la esquina que forman las calles o a la altura del Núm. de la calle.
- E).- Es indispensable hacer constar en el Acta, que el vehículo lo se encontraba en circulación y que al momento de su detención se procedió a su legal Verificación.
- F).- Se hará mención detallada de los documentos que exhiba - el particular o el conductor, identificándolos por sus características y anotando la razón por lo que no acredita

tan la Legal Importación o Tenencia del vehículo en el País, así como el hecho de que se conserven en Poder de la Autoridad o se devuelven al particular o conductor. Igualmente se anotarán sus explicaciones sobre la situación de su vehículo.

En ningún caso se deberán invocar preceptos Jurídicos en esta parte del Acta, si no solo los hechos observados.

G).- Es importante anotar si en el caso de Importaciones o Internaciones Temporales estaba abondo del vehículo su Titular.

H).- Es importante mencionar que se le requirió al conductor su domicilio para oír y recibir Notificaciones con el apencibimiento señalado anteriormente; estableciendo en el Acta el mismo; así como la designación de testigos con el apencibimiento señalado en el Artículo 121 de La Ley Aduanera.

3.- A la Forma de Inventario se agregaran los nombres del conductor, Personal actuante y testigos, debiendo ser Firmado cada ejemplar de la misma.

4.- Una vez levantada el Acta, se pedirá al conductor --

que la lea y si esta conforme que la firme, junto con los testigos, recibiendo una copia autografa de ésta, con las Firmas de todos los que en ella intervinieron, inclusive en el inventario.

5.- Si el conductor se negara a dar sus datos o a firmar el acta, estas circunstancias se harán constar en el Acta Respectiva.

En este caso es especialmente importante que tanto el personal actuante como los testigos, sean los que verdaderamente intervinieron en la verificación.

6.- Una vez levantada el Acta, se agregara a esta una copia de los documentos que haya exhibido el conductor, siendo imprescindible conservar los originales de los Permisos de Internación Temporal de Vehículos Fronterizos, cuando en este caso los conserve la Autoridad.

7.- En los hojas de Registro de Ingreso de Vehículos, se anotará la documentación que se tuvo a la vista las observaciones que se consideren pertinentes para efectos de Estadísticas e Incidentes importantes.

8.- Al final del día se reportarán al encargado de Esta-

dísticas el número de Actas Levantadas.

CAPITULO QUINTO
REGIMENES DE IMPORTACION
DE VEHICULOS

INTRODUCCION

La Importación de Los Vehículos, se inscribe en el Marco General del Comercio Exterior, regulado por el Artículo 131 de la Constitución Política Federal.

Conforme a dicho precepto, corresponde al Ejecutivo Federal crear, aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las Tarifas de Exportación e Importación, así como restringir o prohibir las Importaciones, las Exportaciones y el Tránsito de -- Mercancías. Esto se debe a la conveniencia de contar con -- una regulación ágil en este aspecto comercial, pues influye directa y sensiblemente en la economía del País, estimulando o -- inhibiendo la Producción Nacional.

Así se facilita, dificulta o se prohíbe la importación o -- exportación de mercancías, conforme se estima conveniente para La Economía Nacional.

En el caso de los vehículos, se considera necesario proteger a la Industria Nacional, restringiendo la Importación de -- Vehículos Extranjeros y permitiéndola solo en casos excepcionales, a través de la Tarifa del Impuesto General de Importación-- modificada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Como criterio general, la Importación de Vehículos requiere

ne el Permiso de La citada Secretaría.

Las excepciones obedecen a La situación particular del -
 Importador. Por una parte, como medio de equilibrar la si-
 tuación de desventaja en que se encuentran Los residentes de-
 Las Franjas Fronterizas y Zonas Libres del País, en relación-
 a Las demás Nacionales.

También, como facilidad para el Ingreso Temporal de Ex-
 tranjeros al País, o de Los propios Nacionales, que residen -
 en el Extranjero.

A partir del 19 de Diciembre de 1989, se autorizó a Las
 Armadoras Nacionales y a sus Distribuidores en La Franja Fron-
 teriza Norte y Zonas Libres del País, a importar vehículos --
 nuevos, en Las condiciones y con Los requisitos que el propio
 Decreto establece.

5.1.- IMPORTACION DEFINITIVA DE VEHICULOS

En este caso La Importación Definitiva es La entrada de-
 vehículos de Procedencia Extranjera a Territorio Nacional pa-
 ra permanecer en él por tiempo ilimitado, conforme a Los dis-
 puesto en el Artículo 70 de La Ley Aduanera.

Este Régimen de Importación puede presentarse en diver-

sas modalidades, las que se venán en otros apartados de este capítulo. En éste se trata de aquella importación que no reviste ninguna Peculiaridad en Especial.

REQUISITOS

Conforme a La Tarifa del Impuesto General de Importación La Importación Definitiva de Vehículos, en La mayoría de sus tipos, esta sujeta a La Previa obtención del Permiso de La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Además de La obtención del citado Permiso, se deberán pagar mediante Pedimento de Importación, Los Impuestos Federales correspondientes:

- A) _ Impuesto General de Importación
- B) _ Impuesto al Valor Agregado
- C) _ Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, en su caso.

OBLIGACIONES

Además de cubrir los requisitos para La Importación, Los propietarios de estos vehículos, deberán acreditar, en todo tiempo, su Legal Importación con el Pedimento de Importación, en el que consta el cumplimiento de Los citados requisitos. -

(Artículo 117 Fracción I de La Ley Aduanera).

INFRACCIONES

Es posible que con motivo de La Importación se cometa alguna de Las siguientes Infracciones:

No cubran algunos de Los requisitos para La Legal importación por falta de Permiso o del Pago total o parcial de Los Impuestos. (Artículo 127, Fracciones I y II de La Ley Aduanera).

La Sanción sería:

Por Falta Total o Parcial del Pago de Impuestos, Multa equivalente a un tanto y medio de Los Impuestos omitidos, o en su caso, de Las Cuotas Compensatorias omitidas, cuando no se haya cubierto lo que correspondía pagar. (Artículo 129 -- Fracción I de La Ley Aduanera).

Por falta de Permiso, Multa equivalente a medio tanto -- del Valor Comercial del Vehículo y pérdida de éste. (Artículo 129 Fracción II de La Ley Aduanera).

Por falta total o parcial de pago de Impuestos y del Per

miso de Autoridad Competente, Multa equivalente a medio tanto del Valor Comercial del Vehículo y Pérdida de éste. (Artículo 129 Fracción II y último párrafo de La Ley Aduanera), ya que de conformidad con lo establecido en el Artículo 75 Fracción V del Código Fiscal de La Federación, cuando por un Acto ú Omisión se infringan diversas Disposiciones Fiscales a las que corresponden varias multas, solo se aplicará la que --- corresponda a La Infracción, cuya multa sea mayor, y en este supuesto la multa mayor es la establecida por el Artículo 129 Fracción II de La Ley.

DELITOS

Conforme al Artículo 102, Fracciones I y II, del Código Fiscal de La Federación, los Titulares de estas importaciones podían cometer el delito de contrabando por omisión del pago total o parcial, de los Impuestos causados por la Importación o por no contar con el permiso respectivo.

Asimismo, es posible que se incurra en el delito previsto en la Fracción III del Artículo 105 del Código Fiscal de La Federación por pretender acreditar La Legal Importación de un vehículo con documentación que corresponda a otro. Aún --- cuando la diferencia sea la del año modelo o del equipo. o en su caso incurra en el delito previsto en la Fracción VI del Artículo 105 del Código Fiscal de La Federación, por no acree-

ditar su Legal Importación o estancia en el País.

5.2.- *IMPORTACION DE VEHICULOS PARA PERMANECER
DEFINITIVAMENTE EN LA FRANJAS FRONTERIZAS Y ZONAS LIBRES
DEL PAIS*

En términos del Artículo 46, Apartado B, Inciso B) de La Ley Aduanera, y Los Decretos por Lo que se establecen las Condiciones para La Importación de Vehículos Automotores y Usados, destinados a permanecer definitivamente en La Franja --- Fronteriza Norte del País y en Las Zonas del Estado de Baja California y Parcial de Sonora y del Estado de Baja California Sur, así como en el Municipio Fronterizo de Cananea, en el Estado de Sonora, Los Distribuidores de Autos Nuevos y Los residentes de Franjas Fronterizas y Zonas Libres del País, podrán importar vehículos destinados a permanecer definitivamente en dicha Franjas o Zonas.

REQUISITOS

** Acreditan su calidad de residente en Franja Fronteriza o Zona Libre.*

** Pagan, mediante pedimento de Importación, Los impuestos que se causan con motivo de La Importación, en tasas más bajas que para el resto del País.*

(Excepción del 50% en Autos Nuevos y 75% en usados)

** Que se trate del tipo y modelo de vehículos autorizados por La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas generales, en el caso de usados, y contar con Permiso de Importación de La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial - para Los nuevos.*

OBLIGACIONES

** Mantener el vehículo en la Franja o Zona para lo que - fue importado. (Artículo 46, In Fine (en línea), Ley Aduanera).*

** Internarlo al resto del País, por un plazo Impronozgable de tres meses, en un periodo de doce. (Artículo 46, In - Fine, Ley Aduanera).*

** No enajenar el vehículo a persona que no sea residente de las citadas Franjas o Zonas. (Artículo 47 Primer Párrafo de La Ley Aduanera).*

** No permitir que Los usen personas diferentes de la persona que interna el vehículo Fronterizo al Interior del País, sin estar abondo dicha persona. (Artículo 47 Primer Párrafo de La Ley aduanera y Reglas Generales de La Miscelánea Fiscal*

En este tipo de Importación y debido a que se exime parcialmente de los Impuestos al Comercio Exterior, en algún caso, además de las Infracciones que a continuación se señalan, el importador puede hacerse acreedor al Pago establecido, en el párrafo del artículo 47 de la Ley Aduanera.

INFRACCIONES

1.- Importar un vehículo bajo este régimen sin ser residente de Franja Fronteriza o Zona Libre o sin cumplir con los requisitos que se establezcan en los Decretos que autorizan las importaciones referidas. (Artículo 134, Fracción III, -- Ley Aduanera).

2.- Enajenar o adquirir vehículos importados a las Zonas Fronterizas sin ser residentes o estar establecido en ellas - (Artículo 134, Fracción I,, Inciso E) Ley Aduanera.

3.- Enajenar o adquirir vehículos internados temporalmente (Artículo 134, Fracción I, Inciso D).

SANCION PARA LAS TRES INFRACCIONES ANTERIORES

Multa equivalente a un tanto de los Impuestos que se habrían tenido que pagar si la Importación fuera definitiva y -

la pérdida del vehículo. (Artículo 135, Fracción I, Segundo párrafo de La Ley Aduanera).

4.- Omitir el pago total o parcial de los Impuestos que se deban cubrir por la Importación. (Artículo 127, Fracción I, Ley Aduanera).

Sanción: Multa equivalente a un tanto y medio de los Impuestos omitidos (Artículo 129 Fracción I de La Ley Aduanera

5.- No retornar el vehículo a la Franja Fronteriza o a la zona libre dentro del plazo concedido. (Artículo 134, - - Fracción II, Ley Aduanera).

Sanción: Si es descubierta la Omisión por la Autoridad, multa equivalente a medio tanto del valor comercial y pérdida del vehículo. (Artículo 135, Fracción III, en relación con - el 129, Fracción II y último párrafo de La Ley Aduanera).

Sanción: Si no es descubierta la Omisión por la Autoridad, y el retorno se verifica en forma espontánea, multa fija en cantidad líquida por cada periodo de quince días o Fracción que transcurra desde la fecha de vencimiento del plazo, hasta que se efectúe el retorno. (Artículo 135 Fracción II, -

de La Ley Aduanera).

6.- Permitir el manejo a personas no autorizadas por Las Disposiciones Legales, en el interior del País. (Artículo -- 134, Fracción I, Inciso F) de La Ley Aduanera .

Sanción: Multa equivalente al Duplo del Beneficio obtenido con La reducción de Impuestos concedida en La Importación del vehiculo. (Artículo 135, Fracción I Primer párrafo de La Ley Aduanera).

5.3.-IMPORTACION DE VEHICULOS CON FRANQUICIA DIPLOMATICA.

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 46, Apartado A y B, Inciso A1, de La Ley Aduanera; el acuerdo que señala las reglas en materia de automóviles adquiridos en el País con -- subaidio o importados mediante Franquicia Diplomática, publicada en el Diario Oficial de La Federación del 30 de Octubre de 1987, y el Oficio Circular N° 301.IV.3.11g-27765 del 14 de Septiembre de 1989, del C. Director de Aduanas, y el Acuerdo por el que se señala Las Reglas Generales a Las Misiones Diplomáticas y Consulares Extranjeras y su Personal, debidamente acreditados ante el Gobierno de Los Estados Unidos Mexicanos, así como a Las Oficinas de Los Organismos Internaciona--

Les y su Personal representadas o con Sede en Territorio Mexicano Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 5 de Junio de 1992, La Secretaría de Hacienda autoriza La Importación en Franquicia de Vehículos A:

- * Gobiernos Extranjeros*
- * Embajadores Extranjeros Acreditadas en el País*
- * Miembros del Personal Diplomático y Consular Extranjero que no sean Mexicanos.*
- * Oficinas de Organismos Internacionales con Representación o Sede en el País.*
- * Funcionarios y Empleados del Servicio Exterior Mexicano que hallan permanecido en el Extranjero, cuando menos dos años - continuos en desempeño de Comisión Oficial.*

Requisitos conforme al Acuerdo Publicado en el Diario -- Oficial de la Federación el 30 de Octubre de 1987:

Trámite de Autorización por La Secretaría de Relaciones-Exteriores.

Que no sean Deportivos o Convertibles distintos a los Nacionales.

Se conducidos por sus titulares y Personal de Servicio-

contratado para ello y Registrado ante La Secretaría de Relaciones Exteriores.

No ser enajenados en el País, salvo a otras misiones u -
Oficinas de igual naturaleza.

Enajenación solo de Modelos similares o nacionales que -
halla importado el Personal Diplomático o Consular, mediante -
el pago de Las Contribuciones distintas a Las de Comercio Ex-
terior. Esta enajenación será después de tres años de Impon-
tado, antes solo por término de La Comisión y mediante pago -
de Los Impuestos que se causantan por La Importación, en pro-
porción al tiempo transcurrido.

En Los casos de enajenación, deberá de contarse previa-
mente con La autorización de La Autoridad Hacendaria competen-
te.

Requisitos conforme al Decreto Publicado en el Diario --
Oficial de La Federación, el 5 de Junio de 1992:

Trámite de Autorización por La Secretaría de Relaciones-
Exteriores (Artículo 7 Segundo Párrafo).

Sea conducido por Las personas que designe el solicitante.

te y Autorice La Secretaría de Relaciones Exteriores. (Artículo 6 del Acuerdo).

Los Vehículos Importados por Las Misiones Diplomáticas, - Consulados Generales y Organismos Internacionales, o por Los miembros de su Personal Extranjero, podrán ser enajenados Libres de Impuestos al Comercio Exterior al término de tres --- años, previa solicitud a La Secretaría de Relaciones Exteriores. Si se lleva la enajenación antes de dicho término, conforme a la tabla establecida en el Acuerdo de Referencia. --- (Artículo 8 del Acuerdo).

Los Funcionarios y Empleados del Servicio Exterior Mexicano, que hallan permanecido en el Extranjero dos años, podrán Importar un Automóvil similar a los de Fabricación Nacional, - solicitando Permiso de Importación ante La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial; Los automóviles importados con - Franquicia, podrán ser enajenados Libres de impuestos al Comercio Exterior, hasta los dos años de internados al País y - Previa Autorización de La Dirección General Jurídica de Ingresos, solicitada através de La Secretaría de Relaciones Exteriores. (Artículo 16 del Acuerdo).

Nota: Los Automóviles propiedad de Las misiones y Oficinas Internacionales y Los de su Personal, a Los que se aplica

el presente Acuerdo, que a la fecha de su entrada en vigor se encuentren en Territorio Nacional, seguirán rigiéndose hasta su salida por el Acuerdo que les haya sido aplicable, sea el publicado en el Diario Oficial de La Federación, el 18 de Septiembre de 1980, el 27 de Febrero de 1986 ó el 30 de Octubre de 1987. (Artículo Segundo Transitorio del Acuerdo).

Los Automóviles materia del Acuerdo, podrán ser traspasados en su término a otras misiones y Oficinas o a su personal que tenga derecho a los mismos y que estén debidamente acreditados ante La Secretaría de Relaciones Exteriores. (Artículo 10 del Acuerdo).

INFRACCIONES

1.- Destinar el Vehículo a una Finalidad distinta a la que determino el Otorgamiento de La Franquicia (Artículo -- 134, Fracción I, Inciso A Ley Aduanera).

Sanción: Multa equivalente al duplo del beneficio obtenido con La Franquicia. (Artículo 135, Fracción I, Ley Aduanera).

2.- Enajenar el vehículo sin autorización de La Autoridad Aduanera. (Artículo 134, Fracción I, Inciso e) de La --

Ley Aduanera).

Sanción : Multa equivalente a un tanto de Los Impuestos- que habrían tenido que cubrirse si la importación fuera definitiva, pasando además el vehículo a Propiedad del Fisco Federal. (Artículo 135, Fracción I, Segundo párrafo de La Ley -- Aduanera).

3.- Permitir el manejo del vehículo a personas no autorizadas por las disposiciones legales (Artículo 134, Fracción- I, Inciso c), de La Ley Aduanera).

Sanción: Multa equivalente al duplo del beneficio obtenido con La Franquicia, excepción o reducción de Impuestos. - (Artículo 135, Fracción I, Primer párrafo de La Ley Aduanera

En los tres casos anteriores, independientemente de la sanción señalada, de conformidad con lo establecido en el Artículo 47, Tercer párrafo, se procederá al cobro de los Impuestos al Comercio Exterior, causados desde la fecha de Introducción del vehículo al Territorio Nacional, actualizados- conforme al Artículo 17-A del Código Fiscal de La Federación.

4.- Una vez enajenado el vehículo, no cubrir los Impues-

tos que correspondan. (Artículo 127, Fracción I, Ley Aduanera).

Sanción: Multa equivalente a un tanto y medio de los Impuestos Omitidos. (Artículo 129, Fracción I, Ley Aduanera).

5.4.- VEHICULOS IMPORTADOS POR LAS ARMADORAS NACIONALES DE VEHICULOS.-

Mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de La Federación el 11 de Diciembre de 1989, se autorizó a las Armadoras Nacionales de Vehículos La Importación de Vehículos nuevos, en proporción de uno por cada cinco que ellos exporten.

Consecuentemente, los vehículos adquiridos a dichas Empresas Justificarán su Legal Importación con la factura expedida por la empresa vendedora en la que se anoten los datos - del pedimento con el que fue importado el Vehículo y el Registro Federal de Contribuyentes del Vendedor. Artículo 117, -- Fracción III, Ley Aduanera.

A estos vehículos, las armadoras les han colocado, según la marca, una calcamonta holográfica controlada por la Dirección General de Auditoría Fiscal Federal.

5.5.- VEHICULOS ADQUIRIDOS O RECIBIDOS DE LA SECRETARIA DE -
HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.

Los Vehículos Extranjeros que La Secretaría tenga en su Poder, en embargo Precautorio y que dentro de Los 45 días siguientes a dicho embargo, no acrediten su Legal Estancia o Tenencia en el País, así como Los que hallan pasado a su Propiedad; Pueden ser enajenados o asignados en Los siguientes supuestos (Artículo 126 de la Ley Aduanera):

1.- Enajenación a Particulares, por conducto de Instituciones de Crédito o Fiduciarías, ya sea Licitación o por Venta Directa.

2.- A Dependencias de Las Entidades Federativas por Donación.

3.- A Dependencias o Entidades del Gobierno Federal por asignación.

4.- A Entidades o Personas Morales Mexicanas no Lucrativas con fines culturales, científicos o docentes, por concepción de uso.

En estos casos La Legal Tenencia del Vehículo se accredi-

taná con el documento que halla expedido La Autoridad Fiscal - Federal Competente o La Institución de Crédito o Fiduciania.- Artículo 117, Fracciones II y III Ley Aduanera.

5.6.- REGULARIZACION DE VEHICULOS EXTRANJEROS

Eventualmente el Ejecutivo Federal ha publicado Decretos de Regularización de Vehículos Extranjeros que circulan ilegalmente en el País, principalmente para atender reclamos de Organizaciones Populares o Campesinas.

Asimismo, se ha eximido del requisito de Permiso Previo para la Importación de algunos vehículos de trabajo destinados a dichos Sectores.

Igualmente, existen Autorizaciones de Regularización a Título Particular otorgadas por La Autoridad Aduanera.

En todos estos casos, por su variedad, conviene atender a cada Decreto en particular, observando los requisitos y obligaciones que cada uno establece. En particular los relativos al destino de los vehículos y al pago de las Contribuciones.

INFRACCIONES

* Destinar el vehículo a una Finalidad distinta de la -- que determinó el Otorgamiento de Franquicia, excepción o reducción de Impuestos. Artículo 134, Fracción I, Inciso A I, - Ley Aduanera.

* Omitir el pago total o parcial de Los Impuestos que de ban cubrirse, Artículo 127, Fracción I, Ley Aduanera.

SANCCIONES

* Multa equivalente al duplo del Beneficio obtenido con la Franquicia, excepción o reducción de Impuestos Concedida, - Artículo 135, Fracción I, Primer párrafo de La Ley Aduanera.

* Multa equivalente a un tanto y medio de Los Impuestos Omitidos, Artículo 129, Fracción I, Ley Aduanera.

5.7.- IMPORTACION TEMPORAL DE VEHICULOS

De conformidad con lo dispuesto por el Artículo 75 de la Ley Aduanera, se considera importación temporal de vehículos, su entrada al País para permanecer en él. por tiempo limitado

y por una Finalidad específica, debiendo ser retornados al Extranjero en el mismo Estado, dentro de los plazos concedidos por el propio Artículo.

En el Inciso D 1.- de la Fracción I, del Artículo 75, se autoriza a los Extranjeros con Calidad Migratoria de no-inmigrante en las características de transmigrante, visitante, visitante local, visitante distinguido, turista y estudiante, y a los inmigrantes con característica de rentista, importar su vehículo temporalmente al País, por el plazo que dure su calidad migratoria.

En el Artículo 42 de la Ley General de Población, se define al no inmigrante como aquél extranjero que con permiso de la Secretaría de Gobernación se interna en el País temporalmente, dentro de alguna de las características señaladas en el Artículo.

En Términos del mismo precepto, las características que se incluyen en esta calidad migratoria, a las que se permite la Importación Temporal de Vehículos son:

TURISTA: El que se interna con fines de recreo o salud, para actividades artísticas, culturales o deportivas, no remuneradas y lucrativas por un plazo máximo de 6 meses, prorrogables

solo por enfermedad que impida viajar o por causa de Fuerza - Mayor debidamente acreditada. Artículo 97, Reglamento de La Ley General de Población.

Su Ingreso se documenta con la forma migratoria FMT. Por un sólo viaje y FMT4 para viajes múltiples de Turista Norteamericano y Guatemalteco.

Esta forma puede ser llenada por La Oficina del Servicio Exterior Mexicano o por Delegaciones de Turismo, Oficinas de Población y Líneas Aéreas que transportan pasajeros autorizados.

Los Turistas no podrán dedicarse a actividades remuneradas, Lucrativas o Negocios.

TRANSMIGRANTE: El que se Interna en tránsito hacia otro País y que puede permanecer en el País hasta por 30 días imprórogables.

Su Ingreso se documenta con la forma migratoria FMB, La cual la expide el Servicio Exterior Mexicano, una vez acreditada la visa del País al que se dirige.

VISITANTE: El que se Interna para ejercer una actividad Lu--

crativa o no, lícita y honesta. Por un plazo de hasta de 6 - meses prórrogables una sola vez por igual lapso.

Si durante la Estancia vive de sus recursos traídos del Extranjero o cualquier recurso del Exterior, o viene por actividades Científicas, Técnicas, Artísticas, Deportivas, o similares podrá obtener dos prórrogas.

La Secretaría de Gobernación podrá señalarle actividades a las que se pueden dedicar. Su Ingreso se documenta en la forma FM3, sólo podrá Importar vehículo propio.

ESTUDIANTE: El que se interna para iniciar o complementar estudios en Plantales Educativos o Instituciones Oficiales o Particulares incorporadas o con Autorización Oficial, con prórrogas anuales por todo el tiempo que duren sus Estudios y el necesario para obtener la documentación final escolar respectiva.

Sólo podrán salir del País, por 120 días en un año; No podrán desarrollar actividades Lucrativas, salvo las prácticas Profesionales, autorizados por La Secretaría de Gobernación.

Su cónyuge y familiares en primer grado tendrán su misma calidad migratoria.

Sólo podrán importar vehículo propio, Su ingreso se documenta en la Forma FM9.

VISITANTE DISTINGUIDO: Son investigadores científicos, humanistas de Prestigio Internacional, Periodistas o Personajes prominentes con Permiso excepcional de Gubernación por 6 meses con Prórroga Discrecional.

No podrá desarrollar actividades remuneradas, salvo los Periodistas, respecto a su Profesión.

Se documentan con la Forma FM16, sólo podrán importar vehículo propio.

VISITANTE LOCAL: Autorizado a visitar Puertos Marítimos o Ciudades Fronterizas por tres días o por tránsito diario entre Poblaciones Fronterizas Nacionales y Extranjeras.

No podrán dedicarse a actividades remuneradas o Lucrativas.

Para los residentes de las Ciudades Fronterizas Extranjeras se podrán expedir Tarjetas de Identificación que le permita el tránsito diario.

El inmigrante es el Extranjero que se interna legalmente en el País, con el propósito de radicarse en él, en tanto ad quiere la calidad de inmigrado, quien a su vez es el extranjero no que adquiere derechos de residencia definitiva en el País, (Artículo 44 y 52 de La Ley General de Población).

El inmigrante con característica de rentista está definido por el Artículo 48, Fracción I, de La Ley General de Población como aquél que se interna en el País para vivir de sus recursos traídos del Extranjero, de los intereses que le produzcan sus inversiones en valores o cualquier ingreso permanente que provenga del Exterior.

Pueden ser autorizados para prestar servicios como Profesores, Científicos, Investigadores, Científicos o Técnicos.

Durante los dos primeros años sólo podrán salir del País 90 días, por cada año y después no podrán hacerlo 18 meses en forma continua o con Intermitencias.

Tampoco podrá permanecer en el Extranjero dos años consecutivos, o cinco años en un plazo de diez.

En estos casos perderá su calidad migratoria, salvo que-

tenga permiso de La Secretaría de Gobernación

Su estancia se documenta con la forma FM2, sólo podrán--
importar vehículo propio.

MEXICANOS RESIDENTES EN EL EXTRANJERO

Los mexicanos residentes en el Extranjero también pueden
importar vehículos temporalmente, Artículo 75, Párrafo 18, --
Ley Aduanera.

En este caso la Importación sólo podrá ser por un plazo-
máximo de 6 meses en cada periodo de doce meses. (Artículo -
75 Fracción I, Inciso E) Punto 4, de La Ley Aduanera.

Los Nacionales no tienen calidad migratoria y su ingreso
o estancia en el País no puede ser limitado en lo Personal.

Es importante para este caso de importaciones de vehicu-
los, el determinar en cada caso, las disposiciones legales vi-
gentes en el momento de la Importación Temporal.

OBLIGACIONES

Para La Importación Temporal de Vehículos que realicen - todas Las Personas antes señaladas no será necesario pedimento. Ni se causa ningún impuesto. Artículo 76 y 79, Fracción I, de La Ley Aduanera.

Sin embargo, Los Extranjeros deberán acreditar La Calidad migratoria con La que Importaron su Vehículo, con La Forma Oficial que corresponda a su característica, y su Nacionalidad con el pasaporte, en el caso de Norteamericanos y Canadienses, con algún otro documento Oficial.

En cuanto a Los Nacionales, acreditarán su residencia -- con el Documento Oficial que les expida La autoridad competente del País en que residan. En el caso de Los residentes de Los Estados Unidos de América, preferentemente con La tarjeta de residente extranjero que les otorga el departamento de Justicia de ese País, o cualquier otro documento Oficial, pero - en ningún caso una licencia de manejo pues ésta no da Constancia de residencia, si no que sólo autoriza a conducir vehículos.

En La mayoría de Los casos de Extranjeros, La Forma Migratoria es expedida por Las Autoridades Migratorias, por Lo-

que acreditan su calidad siempre que estén vigentes.

En caso de Turistas Extranjeros hay menor rigor en la expedición de Formas Migratorias de modo que deben acompañarse necesariamente de algún otro documento Oficial con que se muestre la Nacionalidad del Titular.

Para los mexicanos residentes, en el Extranjero se les expide la Forma FME en la que se recogen los datos que éste manifiesta a la Autoridad Migratoria para efectos estadísticos, por lo que deberá de solicitarle que compruebe su calidad de residente en el Extranjero.

En todos los casos la Forma Migratoria acredita la fecha de Ingreso al País de la persona, y el plazo que señala se refiere al que la Autoridad concedió a los Extranjeros para su Estancia Legal en el País, Artículo 75 de la Ley Aduanera, 67 de la Ley General de Población y 9 del Código Fiscal de la Federación.

Los Titulares de este tipo de Importaciones, no podrán enajenar o transferir el vehículo, o permitir su uso a terceros; éste último podrán hacerlo si la regla vigente publicada en la Miscelánea Fiscal, del 30 de Marzo de 1993, autoriza a-

dicha persona, o en su caso si no esta autorizada la persona-
deberá encontrarse a bordo del vehiculo quien efectuó la Im-
portación del mismo. Asimismo, deberán de retornar los vehi-
culos dentro del plazo autorizado para tal efecto.

Se podrá solicitar autorización de la Autoridad Aduanera
para no retornar el vehiculo al Extranjero por daño o destruc-
ción. Artículo 80 de la Ley Aduanera.

Para acreditar la Legal Estancia en el País del vehiculo
Importado Temporalmente, se deberá estar a los requisitos y -
documentación que se establecen en la Resolución Miscelánea -
Vigente al momento de la Importación Temporal.

INFRACCIONES Y SANCIONES

1.- No poseer la Calidad Migratoria o la Residencia en -
el Extranjero que permite la importación del vehiculo. (Artí-
culo 134, Fracción III, de la Ley Aduanera).

SANCION: Multa equivalente a un tanto de los impuestos que ha-
brían tenido que cubrirse si la Importación fuera definitiva-
y Pérdida del vehiculo. (Artículo 135, Fracción I, Segundo -
Párrafo, Ley aduanera).

2.- No retornar el vehículo al Extranjero dentro del plazo Legal para hacerlo. (Artículo 134, Fracción II, de La Ley Aduanera).

SANCION: Si La Infracción es descubierta . Por La Autoridad multa equivalente a medio tanto del valor comercial del vehículo, y pérdida del mismo a favor del Fisco Federal. (Artículo 135, Fracción III, en relación con el Artículo 129 Fracción II y último párrafo de La Ley Aduanera).

3.- Permitir el uso del vehículo a terceros, sin en -- bardo el titular de la importación, cuando este en movimiento salvo en los casos que expresamente se señale en La Resolu-- ción Miscelánea que se publica anualmente y las modificacio-- nes a la misma (Artículo 134, Fracción I, Inciso D), Ley -- Aduanera).

4.- Enajenar el vehículo. (Artículo 134, Fracción I, In -- ciso D_) Ley Aduanera).

SANCION PARA AMBAS INFRACCIONES: Multa equivalente a un tanto de Los Impuestos que habrían tenido que cubrirse si La Importación fuera Definitiva y Pérdida del vehículo. (Artículo 135. Fracción I, Segundo Párrafo de La Ley Aduanera).

5.8.- OTRAS POSIBLES SITUACIONES

Circulan en el País vehículos que si bien pudieran haber sido Importados Temporalmente, carecen ya de Justificación Legal para su Estancia, o Permanencia en una situación Extraordinaria.

INFRACCIONES Y SANCIONES CARENCIA TOTAL DE DOCUMENTACION

En caso de que carezca totalmente de documentación que acredite la Legal Estancia o Importación de un vehículo, se incurre en la Infracción prevista por el Artículo 130 de La Ley Aduanera, por Tenencia Ilegal de Mercancía de Procedencia Extranjera.

SANCION: Multa equivalente a medio tanto del valor comercial de los vehículos, cuando no se halla obtenido el Permiso de La Autoridad Competente y Pérdida del mismo a favor del Fisco Federal, Artículo 129, Fracción II de La Ley Aduanera).

Además podrán actualizarse las hipótesis del delito de Contrabando y equiparable al contrabando previsto por los Artículos 102, Fracciones I y II, 103, Fracciones I y II y 105, Fracción VI del Código Fiscal de La Federación.

DECLARATORIAS DE CADUCIDAD DE FACULTADES DE LAS AUTORIDADES FISCALES.

Hay personas que obtienen de La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de La Procuraduría Fiscal de La Federación, la Declaratoria de La Caducidad de sus Facultades para determinar Créditos Fiscales.

AMPAROS SUSPENSIONES OTORGADAS POR EL PODER JUDICIAL FEDERAL.

Algunos Propietarios de Vehículos Internados Temporalmente Llegan a obtener Sentencias de Amparo o Suspensiones Provisionales Definitivas para que no sean privados de sus vehículos, y con tales documentos ya no retornan sus vehículos al Extranjero.

En estos dos últimos casos La legalidad de La Estancia del vehículo resulta muy cuestionable, y en caso de irregularidades en el amparo, inmediatamente se tendrá que pedir información a La Procuraduría Fiscal de La Federación, por conducto de La Sub-Procuraduría Fiscal Regional (de Investigaciones).

VEHICULOS RELACIONADOS CON AVERIGUACIONES QUE REALIZAN LOS MINISTERIOS PUBLICOS FEDERALES o LOCALES

Las Autoridades Penales suelen utilizar vehiculos que se encuentran en su Poder por razones de una averiguación Previa al respecto, el Artículo 3 de La Ley Aduanera, dispone expresamente que Los Funcionarios y Empleados Públicos Federales y Locales están obligados a poner a disposición de Las Autoridades Aduaneras las mercancías que pudieran ser objeto de Infracciones a dicha Ley y que Obren en su Poder.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

La verificación de Vehículos de Procedencia Extranjera - en Tránsito es una de las formas en que se comprueba el Cumplimiento de las Obligaciones Fiscales que en materia de Importaciones e Internaciones de Vehículos, señala la Ley aduanera.

La Importación de Los vehículos se inscribe en el Marco General del Comercio Exterior, Regulado por el Artículo 131 - de la Constitución Política Federal. Conforme a dicho precepto, corresponde al Ejecutivo Federal crear, aumentar o disminuir o suprimir las cuotas de las Tarifas de Exportación e Importación; así como restringir o prohibir las Importaciones, las Exportaciones y el Tránsito de Mercancías. Esto se debe a la conveniencia de contar con una regulación ágil en este aspecto comercial, pues influye directa y sensiblemente en la Economía del País, estimulando o inhibiendo la Producción Nacional.

Asimismo, la presente Tesis tiene por objeto señalar las Formas en que se puede llevar a cabo la Verificación o El Control de Vehículos de Origen Extranjero, proporcionando al Personal Verificador los Lineamientos de Formalidad y Legalidad - para que en todo momento se lleve a cabo de manera Eficiente y inobjetable, procurando en todo tiempo otorgarle un trato atento y respetuoso a Los Propietarios y/o Conductores de Unidades que en su mayoría dichos vehículos serán conducidos por Turistas o Personas no acostumbradas a este tipo de Situaciones.

Así se facilita, dificulta o se prohíbe la Importación o Exportación de Mercancías, conforme se estima conveniente pa-

na La Economía Nacional.

En el caso de los vehículos, se considera necesario proteger a La Industria Nacional restringiendo La Importación de Vehículos Extranjeros y permitiendo sólo en casos excepcionales, a través de La Tarifa del Impuesto General de Importación Modificada por La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

Como Criterio General La Importación de Vehículos requiere El Permiso de La citada Secretaría, en este sentido, La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, ha otorgado Facultades de La Ley Aduanera a Los Gobiernos de Las Entidades Federativas, mediante La Celebración de Convenios de Coordinación Administrativa en Materia Fiscal, para verificar vehículos en Los Estados y que se lleven a cabo en el Marco de Observación de Los Lineamientos de Formalidad y Legalidad para que en todo momento se lleven a cabo bajo un clima de Formalidad y Legalidad.

Las excepciones obedecen a La situación particular del Importador. Por una parte, como medio de equilibrar La situación de desventaja en que se encuentran Los residentes de Las Franjas Fronterizas y Zonas Libres del País, en relación a -- Las demás Nacionales.

O, bien, en cumplimiento a un deber Internacional de Reciprocidad al Trato que recibe El Cuerpo Diplomático Nacional -- en el Extranjero.

También, como facilidad para el Ingreso Temporal de Extranjeros al País, o de Los propios Nacionales que residen en el Extranjero.

En virtud de Lo anterior, es de Fundamental importancia-

que al momento de practicar El Control de Vehiculos Extranjeros en Tránsito se practique de Acuerdo a Las Formas y por -- Personal Capacitado a efecto de que en ningún momento haya -- violación a Las Garantías Constitucionales, mismas que otorga nuestra Carta Magna Constitucional.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

90

CARBAJAL CONTRERAS MAXIMO

DERECHO ADUANERO
EDITORIAL PORRUA
MEXICO, D.F. 1988

CALVO NICOLAU ENRIQUE,
MONTES SUAREZ ELISEO

CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION
EDITORIAL THEMIS, S.A. DE C.V.
MEXICO, D.F.

CALVO NICOLAU ENRIQUE,
MONTES SUAREZ ELISEO

REGLAMENTO DEL CODIGO FISCAL
DE LA FEDERACION
EDITORIAL THEMIS, S.A. DE C.V.
MEXICO, D.F.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
EDITORIAL ESFINGE, S.A. DE C.V.
MEXICO, 1994

LEGISLACION ADUANERA
EDITORIAL PORRUA, S.A.
MEXICO, 1993

PINA VARA RAFAEL DE

LEY GENERAL DE POBLACION
EDITORIAL PORRUA, S.A. DE C.V.
MEXICO, D.F. 1993

RAE JOHN B.

EL AUTOMOVIL NORTEAMERICANO, SU
HISTORIA, EVOLUCION Y DESARROLLO
EDITORIAL LINDSA-WILEY, S.A.
MEXICO, D.F.

REGLAMENTO DE LA LEGISLACION
ADUANERA
EDITORIAL PORRUA, S.A.