

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**FACULTAD DE DERECHO
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO**

**ANALISIS JURIDICO DE LA IMPORTACION
DE VEHICULOS A MEXICO**

T E S I S

QUE PARA OPTAR EL GRADO DE ESPECIALISTA EN

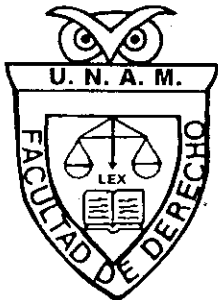
D E R E C H O F I S C A L

PRESENTA

RICARDO LOPEZ GUTIERREZ

ASESOR:

DR. ROMAN VILLANUEVA TOSTADO



MEXICO, D.F.

CIUDAD UNIVERSITARIA 2000



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

DEDICATORIAS

Quiero dar las gracias a todas aquellas personas que me apoyaron para cursar mis estudios de especialidad en derecho fiscal, pero en especial a:

Mis padres:

Por su cariño y su educación que nos inculcaron.

A mis hermanos y cuñados:

Por su comprensión y cooperación brindada.

A mi hija Maya López Romero:

A quien dedico esta tesis, y para brindarle un mejor futuro.

A mis amigos y jefes, pero muy en especial para:

El Licenciado, Eduardo Sales Gutiérrez, por darme la confianza, oportunidad profesional y laboral para cursar el posgrado.

A los licenciados: Francisco Valdés Infante, Arturo Alarcón Carrillo y Carlos Zamarripa de Luna, Javier Andrés Espadas López, Marcelo Martínez, por continuar apoyándome.

A mi compadre:

Francisco Santos Larraga, por su amistad y motivación.

A mi asesor:

El Doctor Román Villanueva Tostado, por sus cátedras, amistad y comprensión.

A mis maestros:

Al Doctor: Pedro Zorrilla Martínez (finado), por permitirme como el primer licenciado en Comercio Exterior y Aduanas que concursará he ingresará al posgrado en derecho fiscal de la UNAM.

A los juristas: Augusto Fernández Sagardi, Pedro Cuevas Figueroa, Juan José Mateos Santillán, Gregorio Rodríguez Mejía, por todas sus aportaciones y que marcaron huella en el tesista.

Abreviaturas

CCF	Código Fiscal de la Federación
CCDF	Código Civil para el Distrito Federal
CPF	Código Penal Federal
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DOF	Diario Oficial de la Federación
DTA	Derecho de Trámite Aduanero
GATT	General Agreement of Tariff and Taxes, Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio
IA	Impuesto al Activo
IEPS	Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios
ISAN	Impuesto Sobre Automóviles Nuevos
ISR	Impuesto Sobre la Renta
ISTUV	Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos
IVA	Impuesto al Valor Agregado
LA	Ley Aduanera
LCE	Ley de Comercio Exterior
LCF	Ley de Coordinación Fiscal
LFD	Ley Federal de Derechos
LIF	Ley de Ingresos de la Federación
LIGI	Ley del Impuesto General de Importación
LIGE	Ley del Impuesto General de Exportación
LOAPF	Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
LRENAVE	Ley del Registro Nacional de Vehículos
LSAT	Ley del Servicio de Administración Tributaria
MPF	Ministerio Público Federal
NIV	Número de Identificación Vehicular
NOM	Norma Oficial Mexicana
PAMA	Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera
RMCE	Resolución Miscelánea de Comercio Exterior

RLRENAVE

Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos

SCJN **Suprema Corte de Justicia de la Nación**

SECOFI **Secretaría de Comercio y Fomento Industrial**

SHCP **Secretaría de Hacienda y Crédito Público**

TLCAN **Tratado de Libre Comercio de América del Norte**

ANALISIS JURIDICO DE LA IMPORTACION DE VEHICULOS A MEXICO

INDICE

página

	Dedicatorias	1
	Abreviaturas	5
<i>mt</i>	- Introducción	7
	- Planteamiento del problema	8
	- Justificación del tema	9
	Hipótesis	10
	- Metodología	13
	Capitulado	
<i>ced</i>	- 1.- Estado de derecho	16
	1.1 Concepto	16
	1.2. Que es el derecho	17
	1.3. Principio de legalidad	17
	1.3.1. Como principio	18
	1.3.2. Como garantía individual	18
	1.4. Principio de seguridad jurídica	21
	1.5. Vacatio Legis	22
<i>Co2</i>	- 2.- Importación de mercancías	26
	2.1. Concepto	26
	2.2. Importación	26

2.2.1. Importación definitiva	26
2.2.2. Importación temporal	29
2.3. Importación de vehículos	30
2.3.1. Concepto de vehículos	30
2.3.2. Requisitos para su importación	31
2.3.2.1. Restricciones arancelarias	32
2.3.2.1.1. GATT	35
2.3.2.1.2. TLCAN	37
2.3.2.2. Restricciones no arancelarias	39
2.3.2.2.1. GATT	55
2.3.2.2.2. TLCAN	57
2.3.3. Casos prácticos	59
2.3.3.1. Importación correcta	59
2.3.3.2. Importación desleal	63
2.3.4. Efectos de la importación desleal	68
2.3.4.1. Efecto administrativo	68
2.3.4.2. Efecto en impuestos al comercio exterior, DTA e Impuesto Sobre automóviles nuevos	72
2.3.4.3. Efecto en impuestos a cargo de los Estados y Municipios	72
2.3.4.4. Efecto en ISR Impuesto Sobre la Renta	73
2.3.4.5. Efecto en IVA Impuesto al Valor Agregado	75
2.3.4.6. Efecto económico	76
2.3.4.7. Efecto penal	76
2.3.4.8. Inactividad legislativa	79
3.- Facultades de comprobación	81
3.1. Autoridad aduanera	81
3.2. Mecanismo de selección automatizado	82
3.3. Visita domiciliaria	86
3.4. Verificación de mercancía en transporte	90
3.5. Revisiones de gabinete	94
3.6. Compulsas extranjeras	96

4.- Análisis Constitucional	104
4.1. Facultades extraordinarias	105
4.1.1. Decreto delegado	108
4.1.2. Decreto ley	109
4.2. Facultad reglamentaria	109
4.3. Principios que la rigen	112
4.2.1. Principio de reserva de Ley	112
4.2.2. Principio de subordinación jerárquica	112
5.- Reforma a la Ley Aduanera y creación del Decreto que establece las bases, para el control, características y consulta de vehículos extranjeros que se importen a México	116
5.1. Decreto	116
5.2. Justificación	117
5.3. Reforma de la Ley Aduanera	119
5.4. Estructura del Decreto	123
Conclusiones	129
Anexos	135
Anexo 1.- Fotocopia con caracteres de identificación vehicular de guía extranjera	136
Anexo 2.- Fotocopia de características de vehículos, libro azul "Blue Book" guía oficial de vehículos en Estados Unidos de Norte América.	137
Anexo 3.- Fotocopia de un Decreto por el que se autoriza la importación definitiva de vehículos extranjeros a la Franja Fronteriza, D.O.F., lunes 15 de enero de 1996	138

Anexo 4.- Fotocopia de un Decreto por el que se autoriza la importación definitiva de vehículos extranjeros al interior del país, tipo pick up, D.O.F. Lunes 13 de marzo y 9 de mayo del año 2000 139

Anexo 5.- Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P Información para la importación definitiva de vehículos Extranjeros a México 140

Anexo 6.- Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P Información para la importación temporal de vehículos Propiedad de residentes en franja fronteriza 141

Anexo 7.- Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P Información para la importación definitiva de vehículos tipo pick up. 142

Anexo 8.- Fotocopia de la Ley del Registro Nacional de Vehículos. 143

bib - Bibliografía 144

bib - Legislación 149

bib - Hemerografía 153

bib - Diccionarios 154

Introducción

La importación de vehículos es una actividad que a lo largo de las últimas dos décadas a sobresalido en nuestro país, sea esta al interior del país, a zonas libres y a la franja fronteriza, sobresaliendo esta ultima, aún en este primer semestre del año 2000 el tema vehicular a sido muy controvertido.

Con estas importaciones de vehículos, principalmente usados, entendemos que el Gobierno busca promover el desarrollo de ciertas regiones del país y ayudar a ciertos grupos de personas, entre otras: la campesina, los agricultores, los ganaderos, los obreros, es decir, las clases más desprotegidas en la sociedad mexicana.

Lo anterior se inicia primeramente con la expedición por el Poder Ejecutivo Federal de Decretos por los que se autoriza la importación de vehículos, en estos regularmente se citan los tipos de vehículos que estarán autorizados y los que se excluyen (no siempre se detallan cuales son estos vehículos excluidos y como se les puede identificar), en consecuencia es aquí donde surge la problemática que trataremos a lo largo de este trabajo, la cual permite que se importen vehículos no autorizados al declararlos con otras características.

Por esta razón decidimos ahondar en el estudio de la importación de vehículos extranjeros, haciendo un análisis del marco jurídico aplicable para encontrar el origen de este problema.

Planteamiento del Problema

Es en cuanto a los vehículos que están siendo sometidos al despacho aduanero (conjunto de actos y formalidades que establecen las leyes y que deben cumplirse por los sujetos del comercio exterior para la introducción o extracción del, o al país de mercancías) y que presentan características similares a un vehículo que si fue autorizado en un Decreto, cuando en realidad el vehículo que se importa tiene otras características de uno que no debiera introducirse.

A esta práctica que realizan los sujetos del comercio exterior declarando en el pedimento aduanero como en la factura y demás documentos un vehículo con otras características a las reales, la hemos llamado importación desleal (en el capítulo dos, exponemos un caso práctico).

Estas importaciones son hechas por los Agentes Aduanales y los importadores de automóviles. **¿En qué cantidad lo hacen?** lo desconocemos, pero sabemos que tienen años efectuándola y que podrán continuar con ella de no realizarse modificaciones al marco jurídico existente en esta materia. Y en aquellos casos en que hemos tenido conocimiento de que la autoridad fiscal y aduanera ha detectado

lo anterior, sus facultades de comprobación se han visto nulas una vez que el particular impugna el acto de autoridad por falta de fundamentación y motivación.

Justificación del tema.

El fundamento esencial para hacer esta afirmación estriba en que una vez analizada la Normatividad existente en materia de importación vehicular encontramos que existe un vacío de Ley, vacío que imposibilita una correcta regulación y control en las importaciones de vehículos, lo que permite que sujetos del comercio exterior se aprovechen en beneficio propio, pero en perjuicio de la colectividad.

Es cierto que se ha avanzado en tratar de regularla, principalmente en el año de 1998, con el proyecto de norma oficial mexicana para la fabricación de los vehículos, consistente en insertar 17 caracteres en cada automóvil que se importe o se fabrique en la República mexicana y con la Ley del Registro Nacional de Vehículos y su Reglamento (conocida como RENAVE), sin embargo no existe en México un documento que contemple a detalle el significado de cada carácter de los vehículos extranjeros en primera instancia, tampoco los nacionales, en cada una de las distintas marcas y fabricantes, en los modelos que se producen mundialmente. Luego entonces esta situación es aprovechada por los sujetos del comercio exterior y se da la importación

desleal, la cual tiene diversas consecuencias en perjuicio de la Administración Pública.

Y en virtud de que en nuestro país se vive en un Estado de Derecho, es necesario que se cumpla con principios torales como los de seguridad jurídica y legalidad, para exigir de los gobernantes y gobernados determinadas conductas.

Por lo anterior nuestra hipótesis estriba en lo siguiente.

Hipótesis.

La necesaria reforma en la Ley Aduanera y complementarla con la expedición de un Decreto Ejecutivo, expedido en uso de su facultad Reglamentaria conforme al artículo 89 fracción I Constitucional.

Hecho lo anterior, consideramos que se terminaría con estas importaciones desleales, al tener los cimientos necesarios en la Ley y el instrumento que la complementa, es decir un Decreto que contenga las características de fabricación de todos los vehículos extranjeros que en un momento dado puedan ser objeto de introducción a nuestro país.

Inicialmente incluir los vehículos terrestres y posteriormente modificarlo y agregar en el Decreto los capítulos sobre: las embarcaciones (vehículos marítimos, barcos, buques, lanchas, yates, veleros, etc.), el

de aeronaves y otros (cuadrimotos, motocicletas, etc.) de tal suerte que la información que contenga este Decreto permita identificar física y documentalmente cualquier vehículo, carácter por carácter, que esto se realice rápidamente por la autoridad o por los particulares que deseen adquirirlos, para lograr erradicar las importaciones desleales de vehículos extranjeros, fundando y motivando la autoridad su actuación y que en lo sucesivo pueda sancionarse a las personas que realicen este tipo de importaciones.

Este trabajo se desarrolla en los cinco diferentes capítulos.

En el capítulo primero, iniciamos con la explicación de lo que es un Estado de Derecho, como lo es México, los principios que se deben de respetar para que exista armonía en sociedad y se respete el orden jurídico vigente, así como la consecuencia del vacío de ley en esta materia (en tanto no se realice nuestra propuesta).

Posteriormente en el capítulo segundo, desarrollamos el tema de la importación de vehículos, parte total de este trabajo y por el cual sostenemos la necesaria modificación y adición de la Ley Aduanera y la creación de un Decreto para atacar la importación desleal de introducir un vehículo no autorizado a importarse, al declararlo en pedimento y factura como un vehículo que sí lo está. Se muestran también algunos efectos que se derivan de esta importación desleal y que redundan en perjuicio de la Administración Pública.

Por otro lado señalamos algunas consideraciones que deben ser tomadas en cuenta para que la Ley Aduanera se modifique y sea más rigurosa con estos Agentes y hacerles responsables por la participación en estas importaciones desleales.

Las facultades de comprobación de la autoridades son necesarias para cerciorarse de que los contribuyentes cumplen con sus obligaciones que por ley se les impone en cualquier materia; para efectos de este trabajo tratamos la aduanera y fiscal, ya que en México como en cualquier país del mundo siempre existen, han existido y existirán individuos que incumplan con las obligaciones a que están sujetos, siendo necesario poderlas llevar a cabo y de cumplirse con los objetivos de este trabajo, se pueden disminuir gastos en facultades de comprobación y darles certeza jurídica en materia vehicular.

Pero en virtud de que vivimos en un Estado de derecho, estas facultades de comprobación están subordinadas al principio de seguridad jurídica y legalidad a que hicimos referencia en el capítulo primero, habiéndose incluido estas facultades de las autoridades aduaneras en el capítulo tercero.

El Poder Ejecutivo Federal, por tener entre otras facultades las de ejecución de las normas jurídicas, hacen posible un mayor conocimiento de las mismas y en consecuencia la Constitución Política mexicana le otorga la facultad de proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia es decir la facultad Reglamentaria y para ciertos casos y

situaciones delicadas para el país se le otorgan facultades extraordinarias, lo cual se plantea en el capítulo cuarto de esta tesis.

El último capítulo contiene propuestas específicas para dar solución a la tan citada importación desleal a que se hace referencia en este trabajo, mediante las modificaciones en las leyes existentes y la creación del Decreto correspondiente para complementar la reforma propuesta a la Ley Aduanera y erradicar así estas importaciones.

Metodología.

En cuanto a la metodología utilizada, fue primordialmente deductiva, partiendo de lo general a lo particular, revisando la legislación existente para la regulación de la importación definitiva de vehículos a territorio nacional, para deducir si es o no suficiente el ordenamiento jurídico actual.

Aplicamos también los silogismos jurídicos: Premisa mayor, consistente en los distintos supuestos o hipótesis jurídicas que deben ser cumplidos, acatados por los sujetos del derecho y que están previamente establecidos en ley.

Premisa menor, es la conducta que realizan los sujetos en sociedad.

Conclusión del silogismo – comprobar si la conducta realizada encuadra o no en la hipótesis legal, si está normada y no se cumplió, podrá ser exigida y aun hacerse valer mediante el uso de la coacción o fuerza pública, elemento característico de las normas jurídicas.

También la experiencia profesional obtenida a lo largo de estos últimos ocho años en el campo del comercio exterior y aduanal, fue fundamental para darnos cuenta de esta problemática en materia de importación definitiva de vehículos y poder elaborar este trabajo que tiene como fin erradicarla.

Realizamos además investigación documental y de campo, acudiendo a diversas bibliotecas, como la Universidad Iberoamericana campus Santa Fe, biblioteca de la Universidad Tecnológica de México campus Marina Nacional, biblioteca de la Universidad la Salle y biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México, para ahondar en el tema vehicular, revisando diversas fuentes, la legislación existente, la Doctrina, diccionarios y revistas especializadas en comercio exterior, fiscal y aduanera.

CAPITULO 1

1.- Estado de Derecho.

1.1.- Concepto.

Lo entendemos como el Estado en que los individuos por voluntad propia acatan y cumplen lo dispuesto en los distintos ordenamientos jurídicos.

Hablaremos de un Estado de Derecho, cuando una sociedad ha alcanzado madurez y ha avanzado culturalmente, moralmente, jurídicamente y políticamente, cuando el hombre se rige por normas generalmente aceptadas en un grupo social, en una comunidad, normas a las que se subordinan gobernantes y gobernados, cuando el Estado cuenta con toda una estructura administrativa, legislativa y con órganos jurisdiccionales para la impartición de justicia, con funciones determinadas por cada uno de estos poderes y para el caso de los gobernados se establece toda una serie de garantías individuales, cómo se harán valer, pero también el Estado previendo el incumplimiento de normas jurídicas, garantiza el cumplimiento de estas aún mediante la coerción.

Sin duda, es el Estado social de Derecho la forma del Estado que en nuestros días constituye la base sobre la que doctrinaria y legislativamente se afirma la necesidad de preservar, por sobre todas las cosas, la seguridad, la libertad y bienestar del ser humano. ¹

¹ VAZQUEZ ALFARO, José Luis. Evolución y perspectiva de los órganos de jurisdicción administrativa, en el ordenamiento mexicano. México, Edit. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1991, p.11.

1.2.- ¿Qué es el Derecho?

Llegar a un concepto único de lo que es el derecho, es algo casi imposible, por que cada grupo social, cada Estado tienen diferentes formas de organizarse jurídicamente, políticamente, socialmente; las costumbres varían de un pueblo a otro, lo que es correcto o justo en un Estado, puede ser totalmente injusto en otro.

Para Abelardo Rojas Roldan, citado por José Manuel Lastra Lastra, dice que la razón vital y la necesidad por la cual fue creado el derecho, como un instrumento cultural ordenador, hay que buscarla en un hecho biológico patente: "la desigualdad humana", puesto que si hubiera que regir conductas de hombres iguales en todos los aspectos, el derecho no tendría ningún sentido, ni razón de ser, precisamente porque somos desiguales, es necesario crear un instrumento igualador y equilibrante que trate de lograr la armonía en la sociedad. ²

El Derecho, es entonces el conjunto de normas (reglas) jurídicas que se crean para regular la conducta de los individuos en sociedad.

1.3.- Principio de Legalidad.

Este principio debemos entenderlo de dos maneras:

Primera - como principio.

Segundo - como garantía individual.

² LASTRA LASTRA, José Manuel. Fundamentos de derecho. México, Edit. McGraw-Hill/interamericana de México, 1994, p.12.

1.3.1.- Como Principio.

Cuando el legislador debe plasmar en ley los supuestos y hechos jurídicos que deben cumplir o acatar los sujetos obligados, de lo contrario la autoridad, el Estado, no podrá exigir su cumplimiento.

Este principio encuentra su fundamento en el artículo 14 y 16 Constitucional, principio aplicable en cualquier materia del ámbito jurídico: sea el civil, penal, aduanal, fiscal, mercantil, laboral, etc.

Aunado a este y para reforzar el principio de legalidad (proporcionalidad y equidad), en materia tributaria se estableció en el artículo 31, fracción IV Constitucional, la obligación para los mexicanos de contribuir a los gastos públicos en sus 3 niveles de gobierno, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes. Así mismo, el artículo 126 Constitucional establece: No podrá hacerse pago alguno que no esté comprendido en el presupuesto o determinado por ley posterior. Los anteriores artículos refuerzan el principio total en materia fiscal, como es el de Nullum tributum sine lege, no hay tributo sin una ley que le de origen.

1.3.2.- Como Garantía Individual.

Entendiéndose, que todo acto de la autoridad, cualquiera que este sea, debe estar fundado y motivado, artículo 16 Constitucional.

Al respecto citaremos algunos criterios en lo concerniente a fundamentación y motivación de acuerdo a la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN

De acuerdo con el artículo 16 de la Constitución Federal, todo acto de autoridad debe estar adecuado y suficientemente fundado y motivado, entendiéndose por lo primero que ha de expresarse con precisión el precepto legal aplicable al caso y, por segundo (MOTIVACIÓN), que también debe señalarse, con precisión, las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que se hayan tenido en consideración para la emisión del acto; siendo necesario, además, que exista adecuación entre los motivos aducidos y las normas aplicables, es decir, que en el caso concreto se configuren las hipótesis normativas.

Séptima Época

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 97-102 Tercera Parte

Página: 143

FUNDAMENTACION Y MOTIVACION ESTABLECIDOS EN EL ARTICULO 16 CONSTITUCIONAL NO NECESITAN REPETIRSE EN LA LEY SECUNDARIA. (ARTICULO 145, SEGUNDO PARRAFO, DEL CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION). Del análisis del artículo 16 de la Carta Magna se establece que, entre otros imperativos, existe la obligación a cargo de todas las autoridades de dictar sus actos en mandamiento escrito, fundado, motivado y emitido por quien tenga facultades para hacerlo. La circunstancia de que el artículo 145 del Código Fiscal de la Federación no reproduzca tales requisitos constitucionales, es decir, que no señale expresamente que para trabar embargo precautorio es menester que la autoridad que decreta esa medida funde y motive sus actos, no determina su inconstitucionalidad, pues basta la sola existencia de aquel mandato constitucional para que los requisitos de fundamentación y motivación subsistan por encima de la legislación ordinaria, aun cuando ésta guardara silencio acerca de su exigibilidad.

Amparo en revisión 430/94. Rubén Horacio Navarro Huerta, S.C. 28 de noviembre de 1994. Mayoría de quince votos. Ponente: Fausta Moreno Flores. Secretario: Cesar Thomé González.

Amparo en revisión 1377/93. Operación de Inmuebles Acapulco, S.A. de C.V. 23 de noviembre de 1994. Mayoría de dieciséis votos. Ponente: Sergio Hugo Chapital Gutiérrez. Secretario: Daniel Patiño Pereznegrón.

Amparo en revisión 1978/91. Armando Avila Beltrán. 4 de marzo de 1993. Unanimidad de dieciséis votos. Ponente: Samuel Alba Leyva. Secretaria: Irma Rivero Ortiz.

El Tribunal Pleno en su sesión privada celebrada el veintisiete de abril en curso, por unanimidad de once votos de los señores Ministros Presidente José Vicente Aguinaco Alemán, Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Mariano Azuela Güitrón, Juventino V. Castro y Castro, Juan Díaz Romero, Genaro David Góngora Pimentel, José de Jesús Gudiño Pelayo, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia, Humberto Román Palacios, Olga María Sánchez Cordero y Juan N. Silva Meza; aprobó, con el número XI/95, la tesis que antecede; y determinó que las votaciones son idóneas para integrar tesis de jurisprudencia. México, Distrito Federal, a veintiocho de abril de mil novecientos noventa y cinco.

Novena Epoca .

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomos: V, Junio de 1997

Tesis: P. C/97

Página: 162.

PROMULGACIÓN DE LEYES. FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN DE ESTE ACTO. La Suprema Corte ha establecido jurisprudencialmente que los requisitos de fundamentación y motivación de una ley se satisfacen cuando es expedida por el Congreso constitucionalmente facultado para ello y se refiere a relaciones sociales que reclaman ser jurídicamente reguladas (Apéndice 1988, Primera Parte, página 131, jurisprudencia 68). El acto de promulgación de la ley forma parte del proceso legislativo que culmina con su vigencia y, por ende, para el cumplimiento de los requisitos de fundamentación y motivación requiere que provenga de la autoridad competente para ordenar la publicación y circulación de la ley a fin de que pueda ser obedecida (fundamentación), ya que ha cumplido con las formalidades exigidas para ello (motivación); sin que sea necesario, para la satisfacción de tales requisitos, que en el texto del acto promulgatorio se citen los preceptos legales que facultan al Poder Ejecutivo Federal o Estatal para realizar tal acto, ni las razones que lo llevaron a concluir, tanto que se cumplieron las formalidades exigidas para la expedición de la ley como que la misma no es violatoria de derechos fundamentales, ya que tal cita y razonamiento en el acto mismo de autoridad no se requiere tratándose de actos legislativos.

Amparo en revisión 943/93. María Cristina de la Garza González y otra. 8 de abril de 1997. Once votos. Ponente: Mariano Azuela Güitrón. Secretaria: Ma. Estela Ferrer Mac Gregor-Poisot.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el diez de junio en curso, aprobó, con el número C/1997, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a diez de junio de mil novecientos noventa y siete.

Novena Epoca Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomos: VII, Febrero de 1998

Tesis: 2a. V/98. Página: 231.

FUNDAMENTACION Y MOTIVACION. FORMA DE ENTENDER ESTA GARANTIA, CON RESPECTO A LAS LEYES. Ni en la iniciativa de una ley ni en el texto de la misma, es indispensable expresar su fundamentación y motivación, como si se tratara de una resolución administrativa, ya que estos requisitos, tratándose de leyes, quedan satisfechos cuando éstas son elaboradas por los órganos constitucionalmente facultados, y cumpliéndose con los requisitos relativos a cada una de las fases del proceso legislativo que para tal efecto se señalan en la Ley Fundamental.

Amparo en revisión 8981/84. Fábrica de Jabón La Corona, S. A. 4 de junio de 1985. Unanimidad de 19 votos. Mayoría de 18 votos. Disidente: Ulises Schmill Ordóñez. Ponente: Mariano Azuela Güitrón.

NOTA: En la publicación original esta tesis aparece con la siguiente leyenda: "Véase: Apéndice de Jurisprudencia 1917- 1985, Primera Parte, Tesis 36, pág. 73".

Séptima Época

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 193-198 Primera Parte

Página: 163. ³

De lo anterior se desprende que de no reunirse estos requisitos, el acto de la autoridad en un Estado de Derecho como el mexicano, quedará sin efectos y será impugnado con resolución favorable al gobernado en la mayoría de los casos.

1.4.- Principio de Seguridad Jurídica.

Para el jurista Mario I. Alvarez Ledesma, consiste en la posibilidad o certeza de predicción con que cuenta el gobernado para saber que conductas son jurídicamente debidas y cuales no lo son.⁴

³ Disco compacto de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ius 8 Jurisprudencia y Tesis Aisladas 1917-1998. México, 1999.

⁴ ALVAREZ LEDESMA, Mario I. Introducción al derecho. México, Edit. McGraw-Hill, 1995, p. 28.

Esta garantía de seguridad jurídica, encuentra su fundamento primeramente en los primeros 29 artículos (de las garantías individuales) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política Mexicana, en materia tributaria principalmente.

Garantía que obliga al Estado y gobernantes a someterse al orden jurídico y a los procedimientos previamente establecidos en las leyes.

Este principio podemos verlo como el género de los principios y en su especie encontramos entre otros: el de irretroactividad de la ley, el de legalidad, el de audiencia, el de proporcionalidad, equidad, el de impartición de justicia pronta y gratuita, expresión libre, tránsito libre de personas en territorio nacional, etc.

1.5.- Vacatio Legis.

Es imposible que el legislador prevea todas las conductas que puedan realizar los gobernantes y gobernados en sociedad, el derecho es perfectible no perfecto, porque las sociedades van cambiando, los hombres cambian en su forma de pensar, de ver las cosas, por lo que una conducta regulada o contemplada en un

ordenamiento jurídico hoy, tal vez en un par de años, o en menor o mayor plazo deje de ser derecho positivo.

También existen conductas que no han sido previstas por el legislador, en ningún ordenamiento jurídico, éstas son conocidas normalmente como **Vacatio Legis** o vacíos de la ley, también se les conoce como lagunas de derecho.

El legislador en su afán de solucionar lo anterior establece algunas formas de resolverlo, como puede ser mediante la figura jurídica de la supletoriedad, aplicación de un ordenamiento legal que contemple la hipótesis jurídica que el primero no previó.

Otra figura jurídica comúnmente prevista por la ley y utilizada es la analogía, la cual al no existir una norma expresa, se aplicará aquella norma con características similares, esta se encuentra prohibida en materia penal, sin embargo en otras materias es permitida.

También existen los principios generales del derecho, aplicables comúnmente en materia civil.

En otros casos los usos y las costumbres son usados para suplir un vacío de ley, tal es el caso de la materia mercantil.

En ocasiones aun cuando la ley prevé la hipótesis jurídica, el juzgador puede darle diferente interpretación y eso puede influir en que las resoluciones de autoridad sean en diferentes sentidos.

El problema surge cuando, aún teniendo estas modalidades para solucionar un vacío de ley, por las conductas especiales que realizan los particulares o por la materia (fiscal, aduanal, civil, mercantil) no pueden aplicarse, aunado a esto hay personas que aprovechan estas lagunas de la ley en beneficio propio, individual, pero en detrimento de la colectividad, caso que consideramos aplica a la importación definitiva de vehículos a territorio nacional, práctica que han realizado los agentes aduanales e importadores a los largo de los años, nuevamente señalamos que desconocemos en que cantidad u ocasiones lo han hecho, pero en la actualidad continúa dándose y por existir aún estos vacíos de ley en materia vehicular, no se les ha podido infraccionar o sancionar.

Con este trabajo se pretende dar una solución a esta práctica de introducir un vehículo no autorizado en los Decretos, al declararlo con características de uno autorizado, práctica que debe terminar (ver casos prácticos, en el capítulo siguiente).

CAPITULO 2

2.- Importación de mercancías.

2.1.- Concepto.

En la LA no se establece un concepto como tal de la palabra importación, se habla de importación temporal y definitiva, sin embargo en la Doctrina si encontramos la definición de importación de la siguiente manera:

Es la operación mediante la cual se somete una mercancía extranjera a la regulación y fiscalización tributaria, para poderla después libremente destinar a una función económica de uso, producción o consumo.⁵

Nosotros diremos que es el acto por el cual se introducen a un país mercancías, debiendo cumplir quien las introduce con los requisitos arancelarios, no arancelarios y otros gravámenes que establezcan las leyes para tal efecto.

2.2.- Importación.

2.2.1.- Importación definitiva.

Expresamente se señala en la LA artículo 96 que debemos entenderla como la entrada de mercancías de procedencia

⁵ WITKER W. Jorge y Gerardo Jaramillo. Comercio exterior de México, marco jurídico y operativo. México, Edit. UNAM - McGraw-Hill, 1996, p. 19.

extranjera para permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado.

Quienes introduzcan mercancías bajo este régimen deben cumplir con una serie de actos y formalidades que entre otros se enumeran en el artículo 36 de la LA (ver anexo 4) presentar un pedimento que es elaborado por el agente aduanal, anexar la factura comercial; anexar los documentos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias y anexar el documento en el que se determine el origen de la mercancía.

En el artículo 40 de la L.A. se señala que únicamente los agentes aduanales podrán llevar a cabo los trámites relacionados con el despacho de las mercancías de dicho importador y exportador. Por ser estos agentes verdaderos profesionales que prestan sus servicios en el campo del comercio exterior y adquieren el carácter de representantes legales de los sujetos del comercio exterior (ver artículo 1 LA), carácter que es otorgado por la misma L.A. en su artículo 41.

Entendiendo por agente aduanal la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante una patente, para promover por cuenta ajena, el despacho de las mercancías,

en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la LA (artículo 159).

Citaremos algunas Tesis de los Tribunales Judiciales Federales con respecto a los Agentes Aduanales, para efectos de entender mejor su naturaleza jurídica:

AGENTES ADUANALES, REGIMEN JURIDICO DE LOS.

Desde el punto de vista histórico y doctrinal, la actividad de los agentes aduanales ha sido configurada como un oficio sometido a un régimen de derecho público, en el cual la intervención estatal se ha manifestado, gracias a una copiosa reglamentación existente en esta materia, en la imposición de diversos deberes a cargo de aquellos, tales como los de prestar la función de manera ininterrumpida, personalmente y conforme a las tarifas señaladas por las autoridades hacendarias, de llevar registros y archivos siempre a disposición de éstas, así como de caucionar su manejo. La sumisión de este oficio al régimen descrito ha obedecido a la necesidad de asegurar, más que la percepción oportuna de los ingresos tributarios derivados de estas operaciones, que los servicios relacionados con el despacho aduanal se presten por una persona cuya capacidad técnica y profesional esté respaldada por una patente expedida por el Estado, la cual haga presumir que su titular conoce en toda su complejidad los trámites y procedimientos a observar en cada caso.

Subrayamos esta última parte de la Tesis, para resaltar que en verdad son unos profesionales en la tramitación de las operaciones de comercio exterior.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Queja 273/89. Procurador Fiscal de la Federación, por ausencia del Secretario de Hacienda y Crédito Público. 23 de octubre de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: Adriana Leticia Campuzano Gallegos. Octava Época. Tesis Aislada.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación.
Tomo: IV Segunda Parte-1
Página: 52.

AGENTES ADUANALES. NO SON AUTORIDADES.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 3, 8-B, 25, 26, 26-a y 143 de la Ley Aduanera y 72 del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el agente aduanal es la persona física autorizada por la Secretaría de Hacienda mediante una patente, para promover ante las autoridades aduaneras y en representación de los dueños, remitentes o consignatarios de mercancías, el despacho de mercancías de importación y exportación, según el caso, en la forma que la propia ley y las disposiciones relativas le autorizan, de lo que se colige que el agente aduanal, al actuar en representación de otra persona (importador o exportador), sólo tiene el carácter de mandatario y no el de autoridad aduanera, por lo que carece de atributos para ser considerado autoridad para los efectos del amparo.

Amparo en revisión 2140/93. Soltex Representantes, S.A. de C.V. 7 de julio de 1994. Cinco votos. Ponente: Carlos Sempé Minvielle. Secretaria: Irma Rodríguez Franco.

Octava Época.

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación.

Tomo: XIV Agosto

Tesis: 3ª. XLIII/94. Aislada

Página: 52.

En esta tesis se puede apreciar que se le otorga el carácter de mandatario y no el de autoridad, entendiendo por mandatario a la persona que se obliga a ejecutar por cuenta del "mandante" los actos jurídicos que este le encarga (artículo 2546 CCDF).

Por lo anterior los Agentes Aduanales, tienden más a ser representantes de intereses de particulares que de las autoridades hacendarias, aún y cuando sean su auxiliar en la determinación del impuesto sobre mercancías de procedencia extranjera.

2.2.2.- Importación temporal.

La LA regula este régimen estableciendo, que es la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado (ver anexo 5).

Mencionaremos que en relación al tema que nos ocupa, también se autoriza la introducción de vehículos de manera temporal a México. Podemos señalar principalmente que esto fue previsto por el legislador con el objeto de facilitar el desplazamiento de turistas, empresarios, residentes de franja fronteriza o zona libre del país hacia el interior por periodos de hasta tres meses y seis meses respectivamente, también se permite la introducción temporal de vehículos que presten servicios de transporte internacional de personas hasta por un año y salidas múltiples.

Sin embargo no ahondaremos más en este régimen, sólo queríamos agregar que también el legislador previó otras facilidades para la introducción y extracción de vehículos en el país.

2.3.- Importación de vehículos.

2.3.1.- Concepto de vehículos.

Este concepto lo podemos encontrar en varios ordenamientos jurídicos, ejemplo: En los propios Decretos publicados en el DOF, entre otros el de fecha 8 de febrero de 1999, en el que se autoriza la importación de vehículos usados a Franja Fronteriza del país, en él se menciona lo que debe entenderse por vehículos tipo automóvil, camión en varios tipos, autobús y otros conceptos, al igual que el Decreto publicado en el DOF el 21 de febrero de 1994

(este quedó abrogado con el de 1999), entendiéndose por automóvil, al vehículo destinado al transporte de hasta diez personas, incluyéndose a las vagonetas y a las camionetas denominadas "VAN". De igual manera se menciona el concepto de vehículo en el proyecto de Norma Oficial Mexicana publicada en el DOF de fecha 8 de abril de 1998, etc.

En estos Decretos, año con año se describen los requisitos que deben acatar los importadores de vehículos, sin embargo aún queda trabajo por hacer y que el Poder Ejecutivo y Legislativo deben analizar, por las razones expuestas a lo largo de este trabajo para acabar con las importaciones desleales, ver casos prácticos de este capítulo dos.

2.3.2.- Requisitos para su importación.

Para que un vehículo o vehículos puedan ser importados bajo el régimen de importación definitiva a la franja fronteriza o al interior del país, previamente tiene que publicarse en el DOF, el Decreto expedido por el Ejecutivo Federal en uso de su facultad Reglamentaria, en el que se enumeren los vehículos que podrán importarse o regularizarse en la República mexicana, cumpliendo previamente con las regulaciones arancelarias y las no

arancelarias, entendiéndose por estas regulaciones o restricciones lo siguiente:

2.3.2.1.- Restricciones arancelarias.

Son restricciones arancelarias, aquellas medidas que adoptan los gobiernos para restringir o controlar la entrada y salida de mercancías de un país a través de aranceles o también llamados impuestos al comercio exterior.

El efecto de estos es recaudar ingresos para el Estado, sólo hay que observar en la Ley de Ingresos para cada ejercicio fiscal y encontraremos que dentro del catálogo de ingresos que ahí se mencionan, los obtenidos por concepto de comercio exterior ocupan el cuarto lugar generalmente.

También pueden establecerse con fines extrafiscales, para apoyar determinados sectores de la economía, sociedad, programas de un país, es decir que estos aranceles se establezcan en porcentajes elevados.

La LA vigente, en su artículo 2 fracción V y artículo 51, señala que debemos entender por impuestos al comercio exterior, los que se

establezcan conforme a la LIGI y LIGE, estableciéndose para tal efecto los aranceles.

Respecto a la palabra arancel en la LA, como en la LIGI y LIGE no establecen que se entenderá por éstos. Es en el artículo 12 de la LCE donde el legislador plasmó el concepto, entendiéndose por arancel: Las cuotas de las tarifas de las LIGI y LIGE (comúnmente conocidas como tarifas de importación y exportación).

En la actualidad se aplican tres tipos de aranceles, **Ad-valorem**, **Específicos y Mixtos**, de estos tres se puede dar una variedad como arancel tipo, arancel estacional o los que establezca el Ejecutivo.

El arancel más utilizado es el Ad-valorem, que se aplica en términos porcentuales sobre el valor que se declara en Aduana de las mercancías ajustado con otros conceptos, aunque tratándose de las personas morales autorizadas para importar y comercializar vehículos usados (comúnmente llamados loteros de carros) en las franjas fronterizas se estableció en el Decreto para 1999, que pagarán un arancel Mixto. De igual manera en el Decreto por el que se autoriza la importación de vehículos tipo pick up de fecha 13 de marzo y 9 de mayo respectivamente del año 2000, se aplica un

arancel Mixto, \$475.00 pesos m.n. por vehículo y se les exime del cumplimiento del permiso previo, (ver anexos 4 y 7).

Por otro lado también se aplican otros gravámenes a las operaciones de comercio exterior, como son el IEPS, el IVA, el ISAN, el DTA, Cuotas Compensatorias, esto va a depender del tipo de mercancías que se importen o exporten, aunque tratándose de exportación, está exenta de pago de aranceles en su mayoría, porque se busca promoverla, captar divisas extranjeras y que la planta productiva mexicana sea más competitiva.

Las personas que hacen del comercio exterior su actividad cotidiana, expresan en su mayoría que estas restricciones arancelarias son comúnmente fáciles de cumplir, ya que si se tiene el dinero se paga y se inicia con el despacho de la mercancía a diferencia de las restricciones y regulaciones no arancelarias.

Cuando el valor de la mercancía o los bienes a importar sean superiores de \$1000.00 dólares o su equivalente en moneda nacional, la operación de comercio exterior tendrá que ser llevada a cabo por un agente aduanal, esto es de conformidad con el artículo 50 de la L.A. y la regla 3.7.2 de la RMCE para 1999.

2.3.2.1.1.- GATT.

En cuanto a las barreras arancelarias, el GATT (General Agreement of Tariff and Taxes) Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio, por el cual México quedó incorporado a partir de el 26 de noviembre de 1986, desde su nacimiento a raíz de la terminación de la segunda guerra mundial y la casi destrucción de tres cuartas partes de Europa, arrojó como economías dominantes principalmente a Estados Unidos de América e Inglaterra, países hégemónicos cuando menos en los últimos siglos de nuestra era, quienes para no sufrir el arrastre de la caída de dichas economías, a través del plan Marshall y la carta de la Habana, lo que llegaría a convertirse en el GATT, buscaron la reactivación de las economías europeas, claro, con la participación de algunos países subdesarrollados; de lo contrario, la situación en que se encontraban la mayoría de los países que sufrieron los estragos de la guerra, ocasionarían graves consecuencias para las potencias hégemónicas y triunfadoras de la segunda guerra mundial, principalmente la del vecino país del norte de México, puesto que toda su industria estaba intacta produciendo a su máxima capacidad lo que hacía necesario colocar sus productos.

Al respecto el Dr. Jorge Witker señala, que desde entonces se visualizaba que la sola liberación del intercambio mundial no era suficiente para desarrollar en forma equilibrada a las economías

nacionales vistas en su conjunto y en especial a los países subdesarrollados, dicho organismo representaba un liberalismo económico, idóneo para los países industrializados.⁶

En el artículo XVIII del GATT, denominado: Ayuda del Estado para favorecer el desarrollo económico, se señala que las partes contratantes reconocen y facilitarán este desarrollo especialmente tratándose de economías que sólo pueden ofrecer un bajo nivel de vida y para aumentar esos niveles de vida podrán adoptar medidas de protección o de otra clase que influyan en las importaciones y que tales medidas son justificadas en la medida de que con ellas se facilita el logro de los objetivos del presente acuerdo y que les permitan mantener en la estructura de sus aranceles aduaneros, una elasticidad suficiente para que puedan conceder protección arancelaria que requiera la creación de una determinada rama de la producción y les permita el desarrollo económico de esta.

Bajo el esquema anterior, los países en vías de desarrollo tienen un trato diferenciado lo que les permite adoptar medidas proteccionistas a sus industrias en tanto se empatan en cuestiones de tecnología, infraestructura, desarrollo económico con los países

⁶ WITKER VELASQUEZ, Jorge. Derecho del comercio internacional. México, Edit. Universidad de Guadalajara, 1986, pp. 41-42.

desarrollados, de lo contrario, los países subdesarrollados no podrían competir con los del primer mundo.

2.3.2.1.2.- TLCAN.

Por ser el TLCAN, el primero y más importante de los Tratados celebrados por México y dentro del cual se encuentran nuestros principales socios comerciales, no sólo en el campo automotriz, mencionaremos que en relación a las barreras arancelarias y al sector automotriz en dicho TLCAN se estableció en el capítulo I, artículo 103, las partes confirman los derechos y obligaciones existentes entre ellas conforme al GATT, en caso de incompatibilidad entre tales acuerdos y el presente Tratado, éste prevalecerá en la medida de la incompatibilidad, salvo que en el mismo se disponga otra cosa.

El artículo 302 del TLCAN menciona que cada una de las partes eliminará progresivamente sus aranceles aduaneros sobre bienes originarios en concordancia con el anexo 302.2 de dicho Tratado, en el cual encontramos la lista de desgravación arancelaria y que para el caso de vehículos del capítulo 87, se establece que la eliminación de aranceles establecería dependiendo de la categoría B o C, categoría B en 5 etapas anuales, categoría C en 10 etapas anuales a partir del 1º de enero de 1994 partiendo de un 10% de

arancel ad-valorem; para 1995 la tasa de 8.8%; 1996 una tasa de 7.7%; para 1997 en 6.6%; en 1998 un arancel de 4.4%; en 1999 al 3.3% de arancel; en el 2000 a 2.2%; para el 2001 un 1.1% y para del año 2003 los vehículos automóviles que se importen estarán libres de aranceles.

El mismo TLCAN en el apéndice 300-A.2, Decreto Automotriz y Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, se estableció que hasta el 1º de enero del año 2004, México mantendrá las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, publicados en los DOF de fechas 11 de diciembre de 1989 y 30 de noviembre de 1990 respectivamente, y que ha partir del 2004 México hará compatible estos Decretos con las disposiciones del TLCAN.

En estos Decretos para fomentar el sector automotriz y de auto partes, en la parte de considerandos se menciona que la planta industrial es una significativa fuente de empleos, que es conveniente que este sector se inserte activa y gradualmente en los mercados internacionales y se lleven a cabo políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia.

La industria automovilística se reconoce a nivel mundial por la considerable repercusión que tiene en las economías industriales modernas como las de Japón, Alemania, Estados Unidos, Italia, Francia, Inglaterra y el Canadá, y por su participación creciente en la producción de los países en vías de desarrollo, para el caso de México dicho sector automotriz mantiene ocupados alrededor de 400,000 mil empleos, lo que representa el 10% de total de los empleos en el sector manufacturero.⁷

2.3.2.2.- Restricciones no arancelarias.

Estas medidas tienen efectos de carácter económico, no se busca recaudar u obtener ingresos al establecerlas, sino restringir, obstaculizar, la entrada de ciertos bienes y artículos extranjeros al territorio nacional.

En la CPEUM, artículo 131 Segundo párrafo, encontramos que el Congreso de la Unión otorga al Presidente de la República en materia de Comercio Exterior, facultades extraordinarias, ver capítulo cuarto.

⁷ Dictamen sobre el Tratado de Libre Comercio para América del Norte y Acuerdos complementarios, laboral y ambiental. México, Edit. Senado de la República, LV Legislatura, 1994. Pp. 30-33.

Para reglamentar lo anterior se creó la Ley Reglamentaria del artículo 131 constitucional, la cual posteriormente se abrogó con la LCE actual.

La LCE en su artículo 4º establece las facultades del Ejecutivo en materia de regulaciones y restricciones y para la SECOFI en el artículo 5º, facultades que el legislador plasmó en la ley de comercio exterior para que México pueda afrontar los retos que implica ser parte de la globalización comercial que se vive en la actualidad, con apego al derecho y poder cumplir con sus compromisos internacionales, esta facultad deriva de lo dispuesto por el artículo 73 fracción XXIX y XXX de la CPEUM. También se establece en la LCE y su Reglamento, cómo se llevarán a cabo estas facultades, quiénes participarán, las funciones que estos tendrán, los aspectos que tomará en cuenta la Comisión de Comercio Exterior para el establecimiento de estas restricciones, etc.⁸

⁸ Artículo 73 de la CPEUM. Ordena, el Congreso tiene facultad: fracción XXIX, para establecer contribuciones sobre comercio exterior, fracción XXX, para expedir todas las leyes que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades anteriores y todas las otras concedidas por esta CPEUM.

Un aspecto muy importante es que estas medidas tendrán que identificarse en términos de la fracción arancelaria de la nomenclatura correspondiente de las leyes generales de los impuestos de importación y exportación, de lo contrario no podrán ser exigibles por la autoridad aduanera o por cualquier otra.

Las medidas más tradicionales de este género son:

- 1.- Permisos previos de importación y exportación
- 2.- Cupos de importación y exportación
- 3.- Marcados del país de origen
- 4.- Certificados del país de origen
- 5.- Autorizaciones sanitarias
- 6.- Avisos sanitarios
- 7.- Reglas de origen
- 8.- Visados consulares
- 9.- Cuotas compensatorias
- 10.- Normas oficiales mexicanas (NOM)
- 11.- Etiquetados
- 12.- Medidas de salvaguarda
- 13.- Precios estimados

Y los demás instrumentos que se consideran adecuados para tales fines de conformidad con el artículo 16 y 17 de la LCE.

Para el caso de los vehículos usados extranjeros, la restricción no arancelaria a que están sujetos es la del permiso previo y normas oficiales mexicanas en cuanto al número de identificación vehicular (NIV), esta última es únicamente a partir de 1998.

De acuerdo a la misma LCE (artículos 3, 4, 5, 16, 17, 18 y 21), corresponde a la SECOFI, sujetar la exportación e importación de mercancías entre otras como las que se aplican al sector automotriz en vehículos nuevos y usados, permisos previos y normas oficiales mexicanas, restricciones no arancelarias, previo sometimiento de estas restricciones a la opinión de la Comisión de Comercio Exterior, Comisión que toma en cuenta entre otros, el impacto sobre: precios, empleos, competitividad de cadenas productivas, ingresos del gobierno, ganancias del sector productivo, costo de la medida para los consumidores, variedad y calidad de la oferta disponible y nivel de competencia de los mercados.

Sin embargo, año con año se permite que se importen en forma definitiva a la franja fronteriza vehículos usados y ocasionalmente se autoriza la regularización de vehículos al interior de la República; tal es el caso de los Decretos de regularización al interior del país, convocatoria y listado de fechas 12 y 19 de abril de 1994 así como los últimos Decretos de regularización de vehículos usados del tipo pick up, publicados en el DOF de fechas 13 de marzo y 9 de mayo

del año 2000. Decretos expedidos por el titular del Ejecutivo en uso de sus facultades constitucionales. Con estos Decretos los vehículos que se enlisten como autorizados están exentos de cumplir con el permiso previo de importación que establece la SECOFI, no obstante deben cumplir con las demás disposiciones jurídicas aplicables para importación definitiva de vehículos (ver anexos 3 a 7).⁹

Estos últimos Decretos de fechas 13 de marzo y 9 de mayo del año 2000 , referente a la autorización y regularización de vehículos de carga, tipo pick up, han sido bastante polémicos.

La autoridad aduanera, es quien se encargará de verificar que quienes introduzcan las mercancías, llámese mandante, propietario o remitente, agente aduanal, hayan cumplido los requisitos que establecen estos Decretos y demás ordenamientos aplicables para la importación definitiva de vehículos extranjeros.

Como se mencionó en el inicio del punto 3 de este capítulo, en estos Decretos se señala que para la importación de los vehículos a franja fronteriza, cuando se trata de las empresas comerciales de autos usados, al momento de realizar la importación ante la Aduana, el pedimento de importación correspondiente (el cual es

⁹ Decretos de regularización. A manera de comentario, podemos mencionar que estos han coincidido en su expedición en

llenado por el Agente Aduanal, previa verificación física que realizan sus representantes de su agencia), deberá contener las características de marca, tipo, línea, año, modelo y NIV o en su defecto el número de serie, con el objeto de que una vez realizada la importación puedan comprobar su legal estancia en el país. Esto es una obligación tanto para estas personas morales como para los Agentes Aduanales y demás importadores. La LA establece la obligación de declarar en el pedimento o en la factura todas las características de los vehículos y no la están acatando (ver casos prácticos, 2.3.3).¹⁰

También el Decreto del DOF del 8 de febrero de 1999, se crea un Comité Nacional de Autos Usados como órgano de consulta, análisis y evaluación en todo lo concerniente al propio Decreto, con el cual participan representantes de diversas Direcciones de Gobierno y de la iniciativa privada. Se le atribuyen a este Comité, algunas funciones y la SECOFI por sí o por petición de la SHCP puede cancelar el Registro de las empresas comercializadoras de autos usados por incumplimiento de lo señalado en el Decreto.

fechas muy próximas a elecciones Federales, situación que se puede ver en un sentido político.

¹⁰ Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza y otras regiones del país. México, D.O.F. 8 de febrero de 1999, p. 22.

Pero esto sólo traería como consecuencia que las empresas autorizadas para tales efectos pierdan su registro como comercializadoras de autos usados extranjeros. Sanción que estimamos es intrascendente.

Encontramos en el artículo 53 de la LA, que los agentes aduanales son responsables del pago de contribuciones y pago de impuestos de comercio exterior, en el despacho aduanero que intervengan personalmente o por conducto de sus empleados autorizados.¹¹

En la misma ley, en su artículo 54 se estipula que el Agente Aduanal, será responsable del cumplimiento de restricciones o regulaciones arancelarias y las no arancelarias (en vehículos, es el permiso previo de importación por SECOFI) que rijan para las mercancías, así como de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, salvo que la información que le proporcionó el contribuyente, persona física o moral sea falsa, siempre y cuando el Agente Aduanal no hubiera podido conocer dicha inexactitud o falsedad al examinar las mercancías por no ser apreciables a simple vista.

¹¹ En este artículo se puede apreciar que el legislador hace una distinción entre el pago de impuestos al comercio exterior y las demás contribuciones, olvidando que el género son las contribuciones y en especie se encuentran los impuestos, artículo 2 del CFF.

Es decir, con lo plasmado en el artículo 54 se toman en cuenta algunas consideraciones para excluir de responsabilidad a estos Agentes Aduanales, situación en la que no estamos de acuerdo por lo anteriormente expuesto, por lo que debe analizarse la posibilidad de adicionar por el Ejecutivo Federal en los posteriores Decretos, que los importadores como los Agentes Aduanales serán responsables solidarios en la mayoría de los casos.¹²

Porque son los Agentes Aduanales quienes clasifican las mercancías, calculan los impuestos a pagar, quienes tienen una patente para tales efectos, se han especializado en vehículos, y por eso cuentan con una patente para fracciones específicas (artículo 159 de la L.A.) para efectuar el Despacho Aduanero en materia vehicular y como particulares pueden consultar las guías extranjeras para detectar las características de los vehículos, de tal suerte que al hacer la inspección física de lo que se va a importar o exportar, el Agente Aduanal puede detectar en vehículos sus características, para aplicar una correcta clasificación arancelaria y determinar si la mercancía tiene que cumplir con otro tipo de restricciones. Situación distinta sería en el caso de importación de químicos, porque éstos sí son de difícil identificación y en la mayoría de los casos requieren exámenes de laboratorio. Aquí sí

¹² Como ejemplo podemos citar la responsabilidad solidaria que actualmente soportan los contadores públicos registrados CPR, tratándose de la elaboración de dictámenes, artículo 52 tercer párrafo del CFF.

concordamos en la excluyente de responsabilidad solidaria, en todo caso que sea subsidiaria.

Para apoyar nuestra posición, citaremos la siguiente Tesis Aislada en materia Administrativa, Tesis en nuestra opinión idónea para el tema, aún cuando tiene casi tres décadas de haberse emitido.

AGENTES ADUANALES, RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LOS.

Si bien es verdad que el artículo 702 del Código Aduanero dice: "Los agentes efectuarán las operaciones de su ejercicio, como consignatarios o mandatarios", lo que podría llevar a sostener que sólo tienen las obligaciones y responsabilidades de éstos, también lo es que dicho precepto se refiere a las relaciones del agente con el comitente, pero en una operación aduanal cualquiera (importación: definitiva, temporal o especial; exportación: definitiva, temporal o especial; tránsito internacional o por el extranjero y transbordo según el artículo 7º. Del Código Aduanero), no sólo se dan las relaciones del agente y con el comitente sino además las de éstos, que en este aspecto tienen un interés común, frente al Estado; y, aunque en esta últimas el agente no deja de considerarse como mandatario, sucede también que tiene el deber, impuesto precisamente por el Estado (artículo 710 del Código Aduanero), de vigilar que la operación aduanal satisfaga todos los créditos y obligaciones fiscales que origine. Ahora bien, si estando el agente aduanal obligado a vigilar la operación aduanal no lo hace bien sea que se deba a una acción u omisión del comitente o de un tercero, y por ello no se satisfacen las prestaciones fiscales, es natural que el incumplimiento tenga como consecuencia su responsabilidad solidaria en el crédito insatisfecho. Esta es la forma más idónea encontrada por la ley hasta el momento, para que en una operación que origine determinados créditos a favor del fisco, y que una persona desempeña con exclusión de otras, por autorización previa del Estado al expedirle la patente aduanal, se satisfaga debidamente el interés fiscal. De no imponerse esta obligación solidaria las personas que gozan de una situación privilegiada, de ser titulares de patentes aduanales, se desentenderían en lo absoluto del pago fiscal a cargo de sus comitentes. Expuesto lo anterior, resulta claro que esta obligación de vigilancia no puede regirse por las normas del contrato del mandato.

Amparo en revisión 3715/69. Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana y coags. 10 de agosto de 1971. Unanimidad de 16 votos. Ponente. Ernesto Solís López.

Séptima Época.

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación.

Volumen: 32 Primera Parte

Página: 13.¹³

¹³ Disco compacto de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Op.Cit.

En esta tesis hicimos un subrayado para resaltar porque deben ser responsables solidarios en la mayoría de los casos.

Por otro lado en 1998 hubo avances en la materia vehicular, ya que el 8 de abril de ese año se publicó en el DOF, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular (NIV) especificaciones.

Proyecto en el que SECOFI, a través de su Dirección General de Normas, uniforma los criterios de identificación de vehículos que se fabriquen en México como los que se importen, los cuales tendrán que tener asignados diecisiete caracteres por cada vehículo, sin embargo, el Decreto carece de un catálogo de todos los vehículos existentes en el comercio y los caracteres "alfanuméricos" que les asignaron los fabricantes en el extranjero como en México y que sirva de base a la autoridad o particulares para verificar estas características he identificar plenamente los vehículos; no obstante, es un avance en materia vehicular, principalmente en cuanto al año modelo de fabricación y en cuanto a que establece que el número de identificación vehicular se divide en cuatro secciones:

1ª Sección: los 3 primeros caracteres de izquierda a derecha identifican al país, donde se fabrica, marca y tipo del vehículo:

1 4 3 A X 5 1 3 7 2 9 B 3 4 7 3 2

2ª Sección: consta de 5 caracteres de izquierda a derecha ocupando la posición 4 a 8:

1 4 3 A X 5 1 3 7 2 1 B 3 4 7 3 2

Si se trata de automóviles, significa:

- Clase
- Línea
- Tipo de carrocería
- Tipo de motor
- Sistemas de motor o configuración de ejes

Y si se trata de otros vehículos, motocicletas, remolques, tractocamiones, autobuses, varía un poco el significado.

3ª Sección: ésta se conforma de un solo carácter que ocupa la posición 9:

1 4 3 A X 5 1 3 7 2 1 B 3 4 7 3 2

El cual se utiliza como dígito verificador de la autenticidad del NIV, realizando algunas ecuaciones matemáticas.

Ejemplo de verificación del NIV, carácter con la posición 9:

Supongamos que tenemos un vehículo:

DODGE CARAVAN 1988

Caracteres	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
N. I. V.																	
NUMERO DE IDENTIFICACION VEHICULAR	1	B	4	F	K	5	0	3	5	J	X	2	3	6	7	9	1
Tabla 1, 3.6.1 Valor por carácter alfabético	1	2	4	6	2	5	0	3	5	1	7	2	3	6	7	9	1
Tabla 2, 3.6.2 valor Factor por (x) tabla 1	8	7	6	5	4	3	2	10	0	9	8	7	6	5	4	3	2
Resultado 3.1.6.3	8	14	24	30	8	15	0	30	0	9	56	14	18	30	28	27	2

SUMA = 3 1 3

2 8 Cociente

DIVISION: 11 / 3 1 3
 9 3
 5

Residuo 5 más 3 = 8

AÑO = 1988

4ª Sección: ésta consta de los últimos 8 caracteres:

1 4 3 A X 5 1 3 7 2 2 B 3 4 7 3 3

El primero de estos, posición 10 hace referencia al año o modelo, el segundo a la planta de fabricación.

Tabla 3. Caracter 10, Año o modelo vehicular

1980	1981	1892	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
A	B	C	D	E	F	G	H	J	K

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
L	M	N	P	R	S	J	V	W	X

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Y	1	2	3	4	5	6	7	8	9

2010	2011	2012	2013
A	B	C	D

Los últimos seis, corresponden al número de serie consecutivo del vehículo.

Posteriormente al proyecto de norma oficial mexicana, en fecha 2 de junio de 1998 se publicó en el DOF la nueva Ley del Registro Nacional de Vehículos (conocida en la actualidad como RENAVE), y recientemente se expidió el Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos DOF 27 de abril del año 2000, teniendo por objeto crear y regular el Registro Nacional de Vehículos, de acuerdo a la misma ley, la SECOFI aplicará este Registro o en su caso puede concesionar este servicio a los particulares para la Regulación y Operación del Registro Vehicular.

Con esta Ley se pretende tener un registro seguro y eficaz de consulta en esta materia, quedando obligados los propietarios, plantas armadoras, importadores a registrar en el RENAVE cada vehículo que se fabrique en territorio nacional o se importe sea de manera definitiva, en franquicia diplomática, se embarguen, decomisen, aseguren, abandonen, se trate de vehículos extranjeros recuperados o se importen temporalmente (se excluyen de inscripción provisional para vehículos de carga importados temporalmente como los remolques, semiremolques), con esto las personas podrán cerciorarse si se trata de un vehículo importado, quienes eran sus anteriores dueños, si no es robado, pero en

cuanto a la práctica que han llevado a cabo los importadores de vehículos y los agentes aduanales de introducir un vehículo no autorizado como si lo estuviera (ver importación desleal de este capítulo), el RENAVE no resuelve el problema a la autoridad aduanera al momento de ejercer sus facultades de comprobación, puesto que esta ley tampoco detalla como identificar física y documentalmente un vehículo.

Cabe agregar que para el caso de los vehículos nacionales, no vemos problema alguno en verificar la información de los vehículos, el problema se presenta tratándose de vehículos extranjeros que se importan de manera definitiva a México tanto a la franja fronteriza como al interior del país.

Como mencionamos con anterioridad, se avanzó en 1998 en regular la importación vehicular, pero aún con los Decretos vigentes se considera que son insuficientes, no brindan certeza jurídica para regular lo relacionado con vehículos extranjeros, pues no se enlista cuales son los vehículos deportivos y cuales los de lujo o con otras características (desde que estos son fabricados) que incrementen su valor y aun cuando lo hicieran, no es verificable el carácter con el que se presenta a cada automóvil en lo individual, por lo que hace falta complementarla y al afecto se puede analizar nuestra propuesta con la cual pretendemos darle solución al problema (ver

capítulo 5), en virtud de **no existir** un documento jurídico en México que contenga lo anterior, **como** lo son por ejemplo: el libro azul y el libro amarillo en los **Estados Unidos** de América.

En México, existe un **documento** privado con el nombre de **"guía EBC, Libro azul"**, el **cual es** elaborado por José M. Bosoms, Editor", con domicilio en **Constituyentes** No. 345, Local 3, Col. Daniel Garza, c.p. 11830, en **México**, D.F., suscripción anual. Sin embargo esta guía **solo hace** referencia a precios estimados del mercado nacional **vehicular**, precios altos y mínimos de venta, dependiendo el **vehículo de que se** trate, sin embargo no dice como identificarlo.

La Pregunta es ¿qué pasa si aún con el marco jurídico existente los **agentes aduanales**, empresas comercializadoras de autos usados, los **importadores**, los que aprovechan en su beneficio un **Decreto de regularización**, no declaran todas las características de un **vehículo**, marca, modelo, si es de lujo o no, si tiene turbo o no, o aún cuando lo hacen que **pasa para efectos del tema en cuestión?**

Estimamos que el **particular** puede acudir a cualquier documento para consultar **características** de vehículos, (ver anexos); pero tratándose de la **autoridad aduanera**, por el principio de legalidad a que hicimos alusión en el **primer capítulo** de este trabajo, sólo

podrá acudir para consultar las características de un vehículo importado que esté verificando y de encontrar irregularidades (ver casos prácticos) infraccionar y sancionar a los sujetos que realizaron tal conducta, fundando y motivando su actuación en el documento jurídico mexicano expedido con anterioridad a la realización del hecho, de lo contrario se caería en arbitrariedades, totalitarismo por parte de la autoridad y no podríamos hablar de un Estado de derecho en México, puesto que se estarían violentando garantías individuales.

2.3.2.2.1.- GATT.

En relación a las barreras no arancelarias, se estipula en el Artículo XI – Eliminación general de las restricciones cuantitativas, que ninguna parte contratante impondrá aparte de los derechos de aduana, impuestos u otras cargas, prohibiciones ni restricciones a la importación de un producto del territorio de otra parte contratante o a la exportación o a la venta para la exportación de un producto destinado al territorio de otra parte contratante, ya sean aplicadas mediante contingentes, licencias de importación o de exportación, o por medio de otras medidas.

Sin embargo el Artículo XII establece que no obstante el Artículo XI del GATT, párrafo 1, las partes contratantes podrán establecer restricciones para proteger el equilibrio de la balanza de pagos.

Por balanza de pagos debemos entender: aquel documento en que se registran sistemáticamente las transacciones económicas de un país con el exterior, representadas por compras y ventas de mercancías, movimientos de capital y transferencias de tecnología.

La balanza de pagos incluye: una balanza de mercancías y servicios o también llamada cuenta corriente que incorpora la importación y exportación de mercancías y servicios; una balanza de capitales (entrada y salida de divisas de un país por concepto de inversiones y préstamos, así como de los intereses y ganancias que generen), el movimiento; el movimiento de la reserva monetaria del país y un renglón donde se anotan los errores y omisiones.¹⁴

Luego entonces partiendo de lo anterior, el mismo GATT permite que los países miembros de dicho acuerdo que presenten desequilibrios en la balanza de pagos puedan adoptar medidas que tiendan a equilibrarla, dentro de estas medidas comerciales internacionales que pueden utilizarse para equilibrar dicha balanza,

¹⁴ ZORRILLA ARENA, Santiago y José Silvestre Méndez. Diccionario de economía. México, Edit. Océano, 1984. pp. 7 y 8.

se contemplarían las barreras arancelarias y no arancelarias; para efectos de la importación de vehículos las restricciones no arancelarias serían los permisos previos y el cumplimiento de la norma oficial mexicana consistente en la asignación de los 17 caracteres por cada vehículo que se importe o fabrique en México.

Aunado a lo anterior y como lo expresamos en la parte de barreras arancelarias, el GATT en su artículo XVIII, denominado: Ayuda del Estado para favorecer el desarrollo económico, señala que las partes contratantes reconocen y facilitarán este desarrollo especialmente tratándose de economías en vías de desarrollo, por lo tanto dichas medidas que se adopten, en este caso las no arancelarias, se justifican para lograr el desarrollo que buscan los países miembros con economías menos avanzadas, como es el caso de la economía mexicana, por lo que el cumplimiento de estas barreras se hace obligatoria y de observancia general para los países miembros.

2.3.2.2.1.- TLCAN.

En cuanto a las barreras no arancelarias (permisos previos) que el TLCAN en su Apéndice 300-A.2, otras restricciones, punto 19, se estableció que para el sector de los **vehículos nuevos**, estas restricciones sólo se aplicarían durante los primeros diez años, es

decir a partir del 1º de enero de 1994 y hasta el 1º de enero del 2004 (en ciertas fracciones arancelarias).

En cuanto a **vehículos usados** en el punto 24 de dicho apéndice citado en el párrafo anterior, se plasmó que México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio canadiense o estadounidense, con ciertas excepciones.

Es decir que a partir del año 2009, no podrán existir restricciones ni prohibiciones de ningún tipo a la importación de vehículos usados con por lo menos 10 años de antigüedad, y así año con año se permitirá la introducción de vehículos usados más recientes, hasta el año del 2019 en que cualquier vehículo usado proveniente de Estados Unidos y Canadá, ingresará totalmente libre de cualquier restricción no arancelaria, mientras tanto la obligación de cumplir con los permisos previos y demás restricciones es obligatoria para los países que conforman el TLCAN.

Una vez que las restricciones arancelarias y no arancelarias se eliminen conforme a lo dispuesto en los Convenios y Tratados celebrados por México, la propuesta que se plantea en esta investigación dejará de tener aplicación práctica.

Ahora pasaremos al siguiente punto de este trabajo, en el que mediante la ejemplificación de casos prácticos de introducción de automóviles trataremos de mostrar el problema de la importación desleal a que hemos hecho alusión a lo largo de este trabajo.

2.3.3.- Casos prácticos.

2.3.3.1.- Importación correcta.

En este supuesto se desarrolla la importación de un vehículo autorizado conforme a los Decretos que establecen las condiciones para importar vehículos usados en régimen definitivo a México, en consecuencia se exige al importador de cumplir con el permiso previo de la SECOFI, solo debe cubrir los gravámenes correspondientes y los honorarios del Agente Aduanal.

El Agente Aduanal como el importador cumplen con lo establecido en los Decretos y la L.A. Nota: el nombre del importador, así como el precio y algunas otros datos son ficticios, salvo los caracteres 6, 7 y 8 fueron tomados de la guía extranjera, ver el anexo 2.

Rogelio Lozano Altamirano, es una persona física que desea importar un vehículo extranjero y acude con algún agente aduanal con patente para fracciones específicas (especializado en

automóviles). El agente previo a la elaboración del pedimento puede verificar en las diferentes guías extranjeras que el vehículo que se pretende importar coincide en sus características:

- Marca - Dodge Hecho en U.S.A
- Submarca Caravan
- Línea 5 Pasajeros
- Tipo de Motor V.G. 3.0. Litros
- Modelo 1992
- Precio de Factura \$8000.00 dllrs.
- Serie 1B3 XK 21C 8 N 24FF2YZ

Al tipo de cambio 10 pesos m.n. por dólar, 8000.00 dllrs. X 10 = \$80,000.00 m.n. valor del vehículo.

Si observamos el anexo 2, fotocopia de características de vehículos, libro azul "Blue Book" guía oficial de vehículos en E.U. de América, en la Marca Dodge, submarca Caravan veremos que los caracteres 6, 7 y 8 del N.I.V. número de identificación vehicular son el 21C, coinciden con las guías extranjeras, Libro azul o Blue Book y libro amarillo.

APLICACIÓN DE LOS GRAVAMENES AL VEHICULO
EXTRANJERO

Aplicación del impuesto **Ad-valorem**, L.I.G.I. Ley del Impuesto General de Importación, artículo 1.

80,000.00	valor del vehículo en moneda nacional
<u>X 20%</u>	tasa Ad-valorem
=16,000.00	impuesto Ad-valorem a pagar

Aplicación del derecho de trámite aduanero **DTA**, Ley Federal de Derechos, artículo 49.

80,000.00	valor del vehículo en moneda nacional
<u>x .008</u>	tasa DTA, Derecho de trámite aduanero
640.00	DTA a pagar

Aplicación del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, **ISAN**. Ley del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos artículo 2 al 4°.

Supongamos que la tarifa para el año 2000 es la siguiente:

TARIFA DEL ISAN.

Limite Inferior	Limite Superior	Cuota Fija	% Para aplicarse sobre el excedente del limite inferior
0.01	55,437.54	0.00	2
55,437.55	66,525.01	1,108.73	5
66,525.02	77,612.55	1,663.14	10
77,612.56	99,787.50	2,771.87	15
99,787.51	En adelante	6,098.12	17

Valor del Vehículo

80,000.00 En factura
 + 16,000.00 Ad-valorem
 + 640.00 DTA
 96,640.00 Base gravable para el I.S.A.N. -

Para Calculo ISAN.

96,640.00
 - 77,612.56 (-) limite Inferior
 19,027.44 = excedente del Limite Inferior
 X 15 % (%) excedente del Limite Inferior
 2,854.12
 + 2,771.87 (más)Cuota Fija
 5,626.00 = I.S.A.N a pagar

Aplicación del IVA. Ley del Impuesto al Valor Agregado, artículo 27.

80,000.00	Valor en factura
16,000.00	Ad-valorem
640.00	DTA
<u>5,626.00</u>	ISAN
102,266.00	Valor –base gravable para IVA
<u>X .10%</u>	Tasa artículo 2 y 27 Ley del IVA
10,227.00	IVA a pagar

Contribuciones a pagar en total

16,000.00	Ad valorem
640.00	DTA
5,626.00	ISAN
<u>10,227.00</u>	IVA
32,493.00	Total de contribuciones a pagar

2.3.3.2.- Importación desleal.

En este segundo caso práctico PARTE TORAL de este trabajo, se mostrará como los Agentes Aduanales e importadores introducen un vehículo no autorizado en los Decretos para importación de vehículos extranjeros declarando sus características como vehículo que sí lo está.

En los decretos por lo regular se establece que están autorizados todos los vehículos de hasta 10 pasajeros, por ejemplo en la marca Dodge todos, excepto la Grand Caravan por ser de lujo (ver anexos 2 a 4).

Puede aparecer en los Decretos, que están autorizados a importarse y sólo se dan marcas con excepción de los de lujo, convertibles y deportivos, pero no se detallan cuales son estos vehículos deportivos o de lujo, etc. Tal es el caso del Decreto para la importación de vehículos publicado en el DOF. en fecha lunes 8 de febrero de 1999, artículo 5 frac. I, a la franja fronteriza. En el que si se señalan cuales son vehículos de lujo es en el Decreto de fecha 15 de enero de 1996. (ver anexo 3).

En cualesquiera de estos 2 casos de Decretos, el particular, el importador, el Agente Aduanal, pueden consultar documentos extranjeros (guías vehiculares, ejemplo: anexos 1 y 2) para cerciorarse cuál es de lujo, cual es deportivo, al interpretar la serie del vehículo se cerciorarán de lo anterior y sabrán si el vehículo puede ser objeto de los beneficios de los Decretos vehiculares, e iniciar los trámites del despacho aduanero.

La autoridad puede darse cuenta de lo anterior cuando consulta guías extranjeras, el problema es como funda y motiva sus actos de comprobación, de que el vehículo declarado en el pedimento aduanal, no corresponde por sus características a los que se encuentran autorizados, no puede fundar y motivar con un documento extranjero (guías como el Libro azul o el libro amarillo, aunque en las resoluciones actuales cita este tipo de guías), porque carecen de valor jurídico en México, porque no ha cumplido con el proceso legislativo y en consecuencia violentan el principio de legalidad y seguridad jurídica a que hicimos alusión en el capítulo primero.

Luego entonces el Agente Aduanal y el importador en el pedimento de importación declaran el vehículo de la siguiente manera y se da la importación desleal que es el punto principal de este trabajo, ejemplos:

Plantearemos dos ejemplos:

Importación desleal

Lo declaran vehículo ordinario

Para acogerse al Decreto

Marca - Dodge
Submarca Caravan
Restricción- ninguna

Línea - 10 Pasajeros
Motor- V.G. 3.0
Modelo - 1992
Valor - \$80,000.00 m.n
Serie del vehículo
1B3 XK 513 8 N 24FF2YZ

Situación Real

Este vehículo es de lujo

Marca - Dodge
Submarca Grand Caravan
Restricción- Permiso previo
De la SECOFI

Línea - 10 Pasajeros
Motor- V.G. 3.0.
Modelo – 1992
Valor - \$120,000.00 m.n
Serie del vehículo
1B3XK 513 8 N 24FF2YZ

Ahora veamos el anexo 2

En este anexo, los caracteres 6, 7 y 8 del N.I.V. tenemos que para el vehículo marca Dodge, submarca Grand Caravan estos caracteres son 513 es decir es un vehículo que se excluye del Decreto (ver anexo 3), sin embargo veamos el importador y Agente Aduanal lo declararon como un vehículo marca Dodge, submarca Caravan, para omitir el permiso previo de la SECOFI y acogerse a los beneficios de un vehículo autorizado.

Segundo ejemplo:

Importación desleal

Lo declaran vehículo ordinario

Para acogerse al Decreto

Marca - Dodge
Submarca RAM 50
Linea Pick up
Restricción- ninguna

Linea - 3 Pasajeros
Motor- 4 cyl.
Modelo - 1987
Valor - \$40,000.00 m.n
Serie del vehículo
1P42 L54E 7 H 39GG884

Situación Real

Este vehículo es deportivo

Marca - Dodge
Submarca RAM 50
Linea Pick up Sport
Restricción- Permiso previo
De la SECOFI

Linea - 3 Pasajeros
Motor- 4 cyl.
Modelo - 1987
Valor - \$60,000.00 m.n
Serie del vehículo
1P42 L54E 7 H 39GG884

Ahora veamos nuevamente el anexo 2

En este anexo, los caracteres 5, 6, 7 y 8 del N.I.V. tenemos que para vehículo marca Dodge, submarca RAM pick up deportivo estos caracteres son L54E (Sport Pick up) tal y como se declaran en este caso práctico, es decir es un vehículo que se excluye del Decreto (ver anexo 3), sin embargo el importador y Agente Aduanal lo declararon como un vehículo marca Dodge, submarca Ram,

línea pick up, para omitir el permiso previo de la SECOFI y acogerse a los beneficios de un vehículo autorizado.

Con lo anterior se introduce un vehículo no autorizado como si lo estuviera, dándose así la importación desleal.

Estos son ejemplos clásicos de importar vehículos extranjeros y declararlos con otras características, prácticas que se han venido dando a lo largo de varios años (desconocemos en que cantidad) y que podrán continuar de no ser modificada la ley y complementada con el Decreto que proponemos se expida (ver capítulo cinco).

2.3.4.- Efectos de la importación desleal.

2.3.4.1.- Efecto administrativo.

Omisión de permiso previo de la autoridad administrativa competente, el de SECOFI, ya que los vehículos usados de lujo, convertibles y deportivos, son en la mayoría de los casos señalados en los Decretos como excluidos de importarse (ver anexos 3 y 4). Además por la falta de legislación complementaria de la que ya existe en materia vehicular, los Agentes Aduanales como los importadores tampoco son sujetos de infracciones administrativas por falta de fundamentación y motivación (ver artículo 75 del CFF, requisitos de las multas, ordenamiento supletorio de la LA de

acuerdo al artículo 1 de la LA), porque aún no contamos con estos instrumentos complementarios que aquí proponemos.

La infracción por omitir el permiso de la autoridad competente, el de SECOFI, trae 2 consecuencias:

Primeramente multa pecuniaria y;

En segundo orden estos vehículos extranjeros deben pasar a Propiedad del Fisco Federal de acuerdo a lo estipulado en L.A. artículo 183-A, fracción V., y ponerse a disposición de la Dirección General del Destino de los Bienes de Comercio Exterior Propiedad del Fisco Federal (según lo estipulado en L.A. artículo 144 fracción XVIII, 145, 157.) y no están pasando a propiedad del Fisco Federal.

Lo anterior es independiente de las sanciones penales de que pueda ser objeto (ver efecto penal).

Los vehículos extranjeros que en la actualidad están pasando a propiedad del Fisco Federal, en la mayoría de los casos es porque se inició el procedimiento administrativo en materia aduanera PAMA, en ejercicio de las diversas facultades de comprobación con que cuenta la autoridad aduanera (ver capítulo 3 facultades de

comprobación), por alguno de los siguientes supuestos, sólo mencionaremos los más comunes:

1.- Porque el permiso de importación temporal que Aduanas otorgó para la introducción al interior del país, a residentes en la franja fronteriza (tres meses), o de residentes en el extranjero que se internan a México en calidad de turistas (seis meses), había vencido y no retornaron el vehículo al extranjero o a la franja fronteriza. Puede ser también, porque extranjeros con calidades y características de internación distintas a la anterior, se les venció su documento migratorio y en consecuencia se considera vencido el del vehículo extranjero, de ser verificados por la autoridad aduanera procederán a decretar el PAMA y podrá pasar el vehículo a propiedad del Fisco Federal.

2.- Cuando sin autorización de la autoridad aduanera le dieron un destino distinto (artículo 182 fracción I incisos d) y e), III, IV, 183-A, fracción VI de la L.A.),

d).- enajenen o adquieran vehículos importados o internados temporalmente, o porque estos faciliten su uso a terceros no autorizados.

Este supuesto se da continuamente, ejemplo: Cuando el titular del permiso presta el vehículo ha algún amigo y es detenido por la autoridad aduanera, o porque el titular se lo vende a personas que les interesa un vehículo extranjero para su posterior regularización y en ocasiones estas personas circulan sus automóviles y de igual manera son verificados por la autoridad aduanera iniciándoles un PAMA.

e).- enajenen o adquieran vehículos importados en franquicia, o a la franja fronteriza sin ser residente o estar establecido en ellas;

III.- cuando no retornan las mercancías importadas o internadas temporalmente al extranjero....., excepto yates y veleros turísticos. (ejemplo, se vence el permiso y los propietarios pretenden ampararlos colocando una calcomanía de la UCD, ONAPAFFA, BARZON, etc.)

IV.- Retiren las mercancías del recinto fiscalizado autorizado para operar el régimen de elaboración, transformación o reparación con una finalidad distinta de su exportación o retorno al extranjero.

Fuera de estos casos, no hemos sabido de algún vehículo que pase a Propiedad del Fisco Federal por las razones expuestas en este trabajo como importación desleal.

2.3.4.3.- Efecto en impuestos a cargo de los Estados y Municipios. De perfeccionarse el segundo efecto mencionado con antelación, también habría en consecuencia omisión de pago del Impuesto que establece la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos, puesto que se toma como base gravable: el valor del vehículo, si este fue menor al real, también el pago de este último impuesto cada año será menor, lo cual repercute directamente también cada

2.3.4.2.- Efecto, en Impuestos al comercio exterior, DTA e Impuesto Sobre Automóviles Nuevos. De comprobarse que el vehículo al ser de lujo tiene un valor mayor al declarado, habrá omisión en el pago de Aranceles (Advalem, mixto) y perjuicio al Fisco Federal, diferencia que consideramos puede estribar de 3% a un 15% de lo pagado, a su vez también habría omisión en el Derecho de Trámite Aduanero y en el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, ya que todos estos gravámenes toman como base gravable el valor del vehículo y para el caso del ISAN además al valor del vehículo se le adiciona el impuesto general de importación y los demás gravámenes excepto el IVA y sobre este se aplica el ISAN, luego entonces el ISAN resultante será menor (ver importación correcta 2.3.3.1, para desglose de gravámenes).

año a las finanzas públicas Estatales, ya que en la mayoría de los casos, se aplica una tasa porcentual fija tomando como base gravable el valor del vehículo.

2.3.4.4.- Efecto en ISR, Impuesto Sobre la Renta.

Desglose

De conformidad con el artículo 41, segundo párrafo, el monto original de la inversión comprende: el precio pagado de los bienes importados adicionado con todos los gravámenes y costos (ver caso práctico, importación correcta, contribuciones pagadas), aun los honorarios de los Agentes Aduanales, excepto el IVA porque éste se traslada o puede acreditarse según sea el caso:

Ejemplo	\$ 102,266.00	valor vehículo adicionado con los gravámenes
	<u>6,000.00</u>	Honorarios Agente Aduanal
	\$ 108,266.00	Monto original de la inversión.

Deducciones autorizadas, el artículo 22 del ISR, las enumera en su fracción II.- para el caso de adquisición de mercancías o la fracción III.- Si se trata de gastos; IV.- para el caso de inversiones.

Requisitos de las deducciones Ley ISR en Personas Morales, se establece en el artículo 24 fracción XVI: Para el caso de adquisición de bienes de importación se compruebe que se cumplieron los requisitos legales para su importación definitiva.¹⁵

Requisitos de las deducciones Ley ISR en Personas Físicas, se establece en el artículo 136 fracción XV: Que en el caso de adquisición de bienes de importación se compruebe que se cumplieron los requisitos legales para su importación definitiva.

Por lo anterior y en relación a la práctica que están llevando a cabo los Agentes Aduanales e importadores, el importar un vehículo que está sujeto a permiso previo y no cumplirlo por declararlo con otras características encuadra perfectamente en los supuestos tanto para personas físicas como para personas morales. Por esta razón no puede de ninguna manera hacerse deducible del ISR una mercancía que no fue sometida a los trámites y requisitos que establecen las leyes que conforman el marco jurídico del comercio exterior para una correcta importación. Aunado a lo anterior además están haciendo deducible del ISR una cantidad, igual al

¹⁵ Ley del Impuesto Sobre la Renta, art. 24, México, décima tercera edición, Edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999, p. 57.

monto original de la inversión del vehículo, disminuyendo así la base gravable para efectos de pago de ISR en cantidad de \$108,266.00 (ver casos prácticos) por un solo vehículo para efectos de ISR y en consecuencia habrá menor ISR a pagar.

2.3.4.5.- Efecto en IVA Impuesto al Valor Agregado.

De conformidad con los requisitos que se establecen para el acreditamiento del IVA pagado en las importaciones, artículos 28 y 4, se desprende que deben cumplir con los mismos requisitos de deducción que se establecen para el ISR (ver efecto anterior) aun cuando no estén obligados al pago del ISR.

Esto da como resultado que los importadores de vehículos acrediten IVA sin tener derecho a ello, situación que redundará en perjuicio del Fisco Federal. De acuerdo a los casos prácticos, la cantidad pagada de IVA y que se acreditará sin tener derecho a ello por no apegarse a los requisitos que se establecen para la importación definitiva de vehículos, es \$10,227.00 m.n. en un sólo vehículo.

Lo anterior en relación al artículo 25 del ISR fracción XVI, párrafo segundo, en el cual se expresa que tampoco será deducible el IVA que le hubieran trasladado al contribuyente ni el que hubiese

pagado con motivo de la importación de bienes o servicios, cuando la erogación que dio origen al traslado o al pago no sea deducible en los términos del ISR.¹⁶

Esto es, por no haber sometido las mercancías a todos los trámites previstos en ley para la correcta importación de mercancías extranjeras, no podrán hacerlas deducible para efectos del ISR y tampoco para efectos del IVA pagado con motivo de la importación.

2.3.4.6.- Efecto económico.

Daño a la planta nacional vehicular y a la economía mexicana.

2.3.4.7.- Efecto Penal.

La omisión de permiso de la autoridad competente, se encuentra tipificada y sancionada penalmente en el CFF, Título IV, de las infracciones y sanciones, capítulo II- De los Delitos Fiscales, artículo 102- Comete el delito de contrabando quien introduzca al país o extraiga de el mercancías:

¹⁶ Ley del Impuesto Sobre la Renta, art. 24. Ibidem, p. 63.

Fracción II:

Sin permiso de la autoridad competente, cuando sea necesario este requisito.

En materia penal, el Constituyente plasmó en la CPEUM artículo 14 tercer párrafo, la garantía de legalidad, expresando que en los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito que se trata.

Artículo 6 del Código Penal Federal: Cuando se cometa un delito no previsto en este Código, pero si en una ley especial o en un Tratado Internacional de observancia obligatoria en México, se aplicarán éstos, tomando en cuenta las disposiciones del Libro Primero del Presente Código y en su caso, las conducentes del Libro Segundo.

Entonces para poder ejercer acción penal de manera pronta contra estas personas que realizan importaciones desleales (ver casos prácticos), es necesario que se analice la propuesta que planteamos en el capítulo 5, ya que solo hay que demostrar administrativamente la importación desleal y que existe la omisión de permiso y entonces proceda la SHCP a declarar que ha sufrido

perjuicio y entonces el MPF podrá ejercitar acción penal para quien realice estas conductas.

En lo concerniente a la declaración de perjuicio citaremos las siguientes tesis aisladas:

CONTRABANDO, DELITO DE. NO ES REQUISITO LA PREVIA QUERRELLA DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO PARA PROCEDER PENALMENTE.

Para proceder penalmente en relación con el delito de contrabando a la importación, previsto por el artículo 102, del Código Fiscal de la Federación, no es requisito la previa querrela de la Secretaría de Hacienda, por no disponerlo así el artículo 92 del propio cuerpo normativo, pues tal existencia, según lo dispone la fracción I del citado numeral, sólo se refiere a los delitos fiscales definidos por los artículos 105, 108, 109, 110, 111, 112 y 114 del Código Tributario dentro de los cuales no se comprende el ilícito de contrabando a la importación previsto por el citado artículo 102, fracción I, ya que para proceder penalmente por este delito, conforme a lo establecido por las diversas fracciones II y III, del propio artículo 92, sólo se requiere que la Secretaría de Hacienda declare que el fisco federal ha sufrido o pudo sufrir un perjuicio y que, en su caso, formule la declaratoria correspondiente respecto del contrabando de mercancías por las que deban pagarse impuestos y requieran permiso de autoridad competente o de mercancías de tráfico prohibido.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO DEL CUARTO CIRCUITO.

Amparo directo 148/90. Francisco Márquez Mendoza. 20 de febrero de 1991. Unanimidad de votos. Ponente: José Antonio Hernández Martínez. Secretario: Carlos R. Domínguez Avilán.

Tesis Aislada.

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito.

Fuente: Semanario Judicial de la Federación.

Tomo: VIII - Noviembre.

Página: 188. ¹⁷

¹⁷ Disco compacto de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Op.Cit.

CONTRABANDO, MANIFESTACION DE PERJUICIO AL FISCO. NATURALEZA Y FORMALIDADES.

El acto por el cual la Secretaria de Hacienda y Crédito Publico manifiesta que el Fisco ha sufrido o pudo sufrir perjuicio, no es un requisito de procedibilidad, sino un obstáculo procesal, cuya existencia únicamente suspende el procedimiento, pero no impide su persecución si es salvada o subsanada la causa que lo constituye; y en estas condiciones, no puede equipararse a la querrela, la que si es un requisito de procedibilidad. Por lo tanto, no gozando la manifestación de perjuicio de la misma naturaleza que la querrela, no le son aplicables las disposiciones contenidas en los artículos 118 y 119 del Código Federal de Procedimientos Penales, en cuanto a las formalidades para su validez.

Amparo directo 5629/77.- Rubén Alberto López Rubio.- 20 de junio de 1979. 5 votos.

Ponente: Fernando Castellanos Tena.

Tesis Aislada

Fuente: Semanario Judicial de la Federación.

Epoca: Séptima.

Volumen: 127-132 segunda parte.

Sala: Primera.

Pagina: 71.

2.3.4.8.- Inactividad legislativa

De continuar la legislación aduanera como en la actualidad, sin que el legislador ponga mayor énfasis en el tema de la importación vehicular, los Agentes Aduanales como los importadores, podrán continuar con estas prácticas y sus conductas no podrán ser sancionadas.

CAPITULO 3

3.- Facultades de comprobación.

3.1.- Autoridad Aduanera.

Las facultades de comprobación en materia de importación de vehículos, son llevadas a cabo por la autoridad Aduanera.

¿Qué es la Autoridad Aduanera?

Se señala en el artículo 2, fracción II de la LA que son aquellas que de acuerdo con el Reglamento Interior de la SHCP y demás disposiciones aplicables, tienen competencia para ejercer las facultades que esta Ley establece.

Sin embargo en el Reglamento Interior de la SHCP, no encontramos que se le atribuyan facultades de comprobación en materia de comercio exterior a Dirección Hacendaria alguna.

Es el Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, expedido por el Ejecutivo Federal en el ámbito de su competencia, publicado en el DOF de fecha 3 de diciembre de 1999, donde establece quienes podrán ejercer estas facultades de comprobación, como son: Auditoría Fiscal Federal y Aduanas.

Por otro lado y de acuerdo al artículo 13 y 14 de la Ley de Coordinación Fiscal, los Convenios que celebra la SHCP con las entidades Federativas y Municipios en materia de fiscalización, les

atribuye el carácter de Autoridades Fiscales Federales, facultadas para verificar la correcta importación, estancia o tenencia de vehículos extranjeros.

Estas Autoridades Aduaneras cuentan con varias formas de comprobar el cumplimiento de las obligaciones fiscales y aduaneras, por parte de los contribuyentes (sean personas físicas o morales) como se mencionará en los puntos siguientes.

3.2.- Mecanismo de selección automatizado.

Es la primer instancia con que cuenta la autoridad aduanera para comprobar el cumplimiento de las obligaciones en materia fiscal y aduanera, anteriormente era llamado mecanismo de selección aleatoria.

Este es un mecanismo que solamente se aplica por las Aduanas.

El fundamento lo encontramos en el artículo 43 de la LA el cual señala que una vez elaborado el pedimento y efectuado el pago de las contribuciones y cuotas compensatorias determinadas por el interesado, se presentarán las mercancías con el pedimento ante la autoridad aduanera y se activará el mecanismo de selección automatizado que determinará si debe practicarse el

reconocimiento aduanero de las mismas. En caso afirmativo, la autoridad aduanera efectuará el reconocimiento ante quien presente las mercancías en el recinto fiscal. Concluido el reconocimiento, se deberá activar nuevamente el mecanismo de selección automatizado, que determinará si las mercancías se sujetarán a un segundo reconocimiento.

El significado del término reconocimiento aduanero, lo encontramos en el artículo 44 el legislador incluyó el concepto de la siguiente manera: "El reconocimiento aduanero y el segundo reconocimiento consisten en el examen de las mercancías de importación o de exportación, así como de sus muestras, para allegarse de elementos que ayuden a precisar la veracidad de lo declarado".¹⁸

En la jurisprudencia encontramos la siguiente tesis aislada.

RECONOCIMIENTO ADUANERO DE MERCANCÍAS.

El reconocimiento aduanero es un acto de accertamiento tributario, es decir, es el acto por el que se determinan los impuestos que causan las mercancías objeto del despacho aduanero, por lo tanto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley Aduanera vigente en el año de 1985, dicho reconocimiento tiene como finalidad, que la autoridad hacendaria ejerciendo sus facultades de comprobación, a través de un vista aduanal, verifique si lo declarado por el particular interesado y su agente aduanal en el pedimento respectivo, concuerda fehacientemente con la mercancía objeto de la importación o exportación y establecer su correcta clasificación arancelaria.

¹⁸ Ley Aduanera. Op. Cit. pp. 20-22.

Octava Epoca.
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito.
Fuente: Semanario Judicial de la Federación.
Tomo: IX - Marzo.
Página: 283.

Aunque en la actualidad, el reconocimiento aduanero es practicado además de los Vistas Aduanales (los Vistas Aduanales son profesionales que anteriormente se preparaban y se formaban en la propia SHCP en la Escuela Nacional de Capacitación Aduanera, la cual fue cerrada a raíz del terremoto de septiembre de 1985), por otras personas que la misma SHCP designa para esto, con lo cual no concordamos, puesto que no son personas especializadas (contadores públicos, ingenieros, etc.) lo que redundaría en detrimento de la imagen de los servidores públicos y de la misma Administración Pública Federal.

Este se ejecuta cuando el resultado del mecanismo de selección automatizado fue reconocimiento aduanero (coloquialmente conocido como "le toco rojo"), y que el vehículo pretenda ser importado de manera temporal y definitiva hacia México, mediante un pedimento, puesto que todos tienen que ser introducidos con su pedimento respectivo y por la Aduana. También se someten a este mecanismo los vehículos terrestres a la hora de cruzar la línea divisoria internacional de México con los países vecinos del Norte y Sur, o en el caso de que los vehículos crucen la franja fronteriza o

zona libre del país hacia el interior del país (ver artículo 140 LA y anexo 25 de la RMCE para 1999). Sin embargo sólo se reconocen física y documentalmente un promedio de 10% de las operaciones diarias, el resto al ser desaduanamiento libre, físicamente no son revisados por aduanas, sin embargo documentalmente puede revisárseles en el departamento de contabilidad y glosa o mediante alguna otra facultad de comprobación.

Por otro lado el legislador plasmó en la LA que un primer y segundo reconocimiento, no limitan las facultades de comprobación de la autoridad aduanera, de conformidad con el artículo 43 penúltimo párrafo, parte primera del citado ordenamiento, el cual dispone que: "El reconocimiento aduanero y el segundo reconocimiento no limitan las facultades de comprobación de las autoridades aduaneras, respecto de las mercancías importadas o exportadas, no siendo aplicable en estos casos el artículo 36 del Código Fiscal de la Federación".

Al no existir el ordenamiento jurídico en materia vehicular que se propone en el capítulo 5, si la autoridad aduanera detecta un vehículo con características de importación desleal (ver capítulo 2) en el reconocimiento aduanero, en el segundo reconocimiento aduanero, en el departamento de informática, contabilidad y glosa para el caso de aquellos en que el resultado del mecanismo de

selección automatizado hubiese sido desaduanamiento libre o en los diferentes puntos de revisión de las aduanas, como funda y motiva esta autoridad que el vehículo que se importa encuadra en la hipótesis de importación desleal, y cuando lo ha hecho cita el libro azul, el libro amarillo y el particular al interponer el juicio de nulidad obtiene una nulidad lisa y llana.

3.3.- Visita domiciliaria.

El Jurista Dr. Gregorio Rodríguez Mejía, la define como la diligencia que ordena y realiza la autoridad fiscal en el domicilio fiscal del responsable y que tiene como propósito verificar si se cumplen o se han cumplido las obligaciones fiscales.¹⁹

Esta es una de las formas mayormente utilizadas por las Autoridades Aduaneras y más efectivas de comprobar que los contribuyentes estén cumpliendo con sus obligaciones fiscales y aduaneras.

En opinión de Roberto Alvarez, citado por el jurista Raúl Rodríguez Lobato, las facultades de comprobación en forma inmediata persiguen la creación de sanciones de riesgo en el contribuyente incumplido, a fin de inducirlo a cumplir cabalmente con sus

¹⁹ RODRÍGUEZ MEJÍA, Gregorio. Teoría general de las contribuciones, México, Edit. Porrúa, 1994, p. 61.

obligaciones para no tener que afrontar situaciones gravosas, derivadas del incumplimiento y en forma inmediata buscan alterar el cumplimiento de las obligaciones fiscales del contribuyente.²⁰

Esta facultad de la autoridad, tiene su fundamento en el artículo 16, antepenúltimo párrafo de la Constitución; artículo 144, fracciones II, VII, IX, XVI y XXX, artículo 155 de la LA y artículo 42 fracción III del CFF.

Luego entonces las visitas domiciliarias son un instrumento eficaz para comprobar (para efectos de nuestro tema) si el Agente Aduanal, el importador sea persona física o moral o el poseedor o tenedor de los vehículos extranjeros cumplieron con todos los requisitos para la correcta importación de estos.

Esta visitas domiciliarias deben de apegarse a las formalidades establecidas, para los cateos, como se señala expresamente en el artículo 16 Constitucional:

Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del

²⁰ RODRIGUEZ LOBATO, Raúl. Derecho fiscal. Segunda edición, México, Edit. Harla, 1986, p. 213.

procedimiento....En toda orden de cateo, que sólo la autoridad judicial podrá expedir y que será escrita, se expresará el lugar que ha de inspeccionarse, la persona o personas que hayan de aprehenderse y los objetos que se buscan, a lo que únicamente debe limitarse la diligencia, levantándose al concluirla una acta circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por el ocupante del lugar cateado o en su ausencia o negativa, por la autoridad que practique la diligencia.....La autoridad administrativa podrá practicar visitas domiciliarias únicamente para cerciorarse de que se han cumplido los reglamentos sanitarios y de policía; y exigir la exhibición de los libros y papeles indispensables para comprobar que se han acatado las disposiciones fiscales, sujetándose en estos casos, a las leyes respectivas y a las formalidades prescritas para los cateos.

Aunado a lo anterior el CFF (artículo 38) contiene claramente los requisitos mínimos que deben contener la orden de visita, tales como:

1. Constar por escrito - Porque de esta manera se precisa el contenido y alcance del acto de autoridad, además de que así se conoce quien es la autoridad actuante, a quién se dirige el acto de molestia (persona física o moral determinada) qué es lo que se va a buscar, esto es para evitar lo que sucedía en la época del porfiriato y anteriores, en donde sólo bastaba que el jefe político se le

apeteciera revisar o allanarse en un domicilio, con la excusa de que se había cometido algún delito y sin ningún tipo de orden escrita de autoridad realizaban lo anterior, bastaba con que la orden fuera verbal. Para un mayor antecedente de las visitas domiciliarias ver Diario de los Debates del Constituyente de 1917, páginas 620 a 633.

II. Señalar la autoridad que lo emite, la Dependencia u Organo Gubernamental que ordena el acto de autoridad.

III. Debe estar fundado, motivado y expresar la resolución, objeto o propósito de que se trate, ver capítulo I de este trabajo.

IV. Ostentar la firma del funcionario competente y el nombre o nombres de las personas a los que vaya dirigido. Esta firma debe ser autógrafa en el documento en el que se ordena el acto de la autoridad, esto es indispensable para darle autenticidad al documento, así como para establecer que el acto de molestia efectivamente procede de la autoridad competente y que esta autoridad es responsable de su contenido.

3.4.- Verificación de mercancía en transporte.

Esta modalidad creemos sin lugar a dudas es la mas utilizada en la actualidad en materia vehicular, ya sea en puntos de revisión como las aduanas, en las garitas de salida entre los límites de las zonas fronterizas o zonas libres del país con el interior del país; en carreteras Estatales o Federales o simplemente en las ciudades.

Si las autoridades sólo pudieran realizar actos de molestia mediante la orden de cateo y las visitas domiciliarias, se limitarían sus probabilidades de verificar el correcto cumplimiento de las obligaciones que se establecen para los sujetos del comercio exterior y aún para los propios gobernantes.

En la CPEUM, no encontramos esta modalidad de acto de comprobación que realizan los gobernantes, está implícita como un acto de molestia en el artículo 16 Constitucional, de aquí se desprende que debe reunir los mismos requisitos que se establecen para todo acto de molestia y para nuestro tema deberá apegarse a lo establecido en el artículo 38 del CFF ordenamiento de aplicación supletoria de la LA vigente.

Artículo 38 del CFF.-

Los actos administrativos que se deban notificar deberán tener por lo menos los siguientes requisitos:

I.- Constar por escrito.

II.- Señalar la autoridad que lo emite.

III.- Estar fundado y motivado y expresar la resolución, objeto o propósito de que se trate.

IV.- Ostentar la firma del funcionario competente y, en su caso, el nombre o nombres de las personas a las que vaya dirigido. Cuando se ignore el nombre de la persona a la que va dirigido, se señalarán los datos suficientes que permitan su identificación.

Si se trata de resoluciones administrativas que determinen la responsabilidad solidaria se señalará, además, la causa legal de la responsabilidad.

En realidad es una forma muy práctica y eficaz de verificar física (para cerciorarse de que no este remarcado y coincida con lo declarado) y documentalmente la legal importación, estancia o tenencia de mercancía extranjera en territorio nacional aún para verificar los bienes de fabricación nacional. Su fundamento lo encontramos en la CPEUM artículos 14 y 16, en las leyes secundarias y en ordenamientos jurídicos como son principalmente

en el artículo 144 fracción XI de la LA; artículos 29-B y 42, fracción VI, del CFF, los cuales se transcriben a continuación:

Artículo 144 de la LA:

La SHCP tendrá, además de las conferidas por el CFF y por otras leyes, las siguientes facultades:

Fracción XI.- Verificar durante su transporte, la legal importación o tenencia de mercancías de procedencia extranjera, para lo cual podrá apoyarse en el dictamen aduanero a que se refiere el artículo 43 de esta ley.

Artículo 29-B, del CFF:

En el transporte de mercancías por el territorio nacional, sus propietarios o poseedores, deberán acompañarlas, según sea el caso, con el pedimento de importación; la nota de remisión; de envío; de embarque o despacho, además de la carta de porte. Dicha documentación deberá contener los requisitos a que se refiere el artículo 29-A de este Código. (es decir los requisitos de una factura). Los propietarios de las mercancías deberán proporcionar, a quienes las transporten, la documentación con que deberán acompañarlas conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior. No se tendrá tal obligación en los casos de mercancías o

bienes para uso personal o menaje de casa, así como tratándose de productos perecederos, dinero o títulos valor y mercancías transportadas en vehículos pertenecientes a la Federación, los estados o los municipios, siempre que dichos vehículos ostenten el logotipo que los identifique como tales. No será necesario que las mercancías en transporte se acompañen con la documentación a que se refiere este artículo, cuando dichas mercancías se transporten para su entrega al adquirente y se acompañen con la documentación fiscal comprobatoria de la enajenación, la cual no deberá haber sido expedida con anterioridad mayor de 15 días a la fecha de su transportación. La verificación del cumplimiento de la obligación a que se refiere este artículo, sólo podrá efectuarse por las autoridades competentes, de conformidad con las leyes fiscales federales.

Artículo 42 del CFF:

Las autoridades fiscales a fin de comprobar que los contribuyentes, los responsables solidarios o los terceros con ellos relacionados han cumplido con las disposiciones fiscales y, en su caso, determinar las contribuciones omitidas o los créditos fiscales, así como para comprobar la comisión de delitos fiscales y para proporcionar información a otras autoridades fiscales, estarán facultadas para:

Fracción VI.- Practicar u ordenar se practique avalúo o verificación física de toda clase de bienes, incluso durante su transporte.

Por otro lado el Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, establece cuales unidades administrativas podrán efectuarla.

Esta facultad también la encontramos en los convenios de Coordinación Fiscal que celebran los Estados con la SHCP, en materia de fiscalización en vehículos extranjeros. En la actualidad son pocos los juristas de la materia aduanera que citan esta forma de fiscalización.

3.5.- Revisiones de gabinete.

Otra de las modalidades por medio de la cual se puede verificar el cumplimiento de los contribuyentes en sus obligaciones fiscales y aduaneras, es la llamada Revisión de Gabinete, con esta modalidad mediante un oficio con los requisitos del 14 y 16 Constitucional, y los de los artículos 38, 42 fracción II, 42-A y 48 del CFF para efectos de nuestro tema de trabajo, se puede solicitar a los Agentes Aduanales, Empresas autorizadas para importar vehículos usados a la franja fronteriza u otras zonas del país o a los

importadores de vehículos, que proporcionen los documentos que las Autoridades Aduaneras les requieran.

Se les puede solicitar los pedimentos, facturas, constancias de regularización en fin, cualquier documento que la autoridad considere necesario para cerciorarse de la correcta importación de los vehículos. Puede solicitar desde un documento o todos los documentos que amparen operaciones de importación en un ejercicio fiscal.

De analizarse nuestra propuesta y llevarse a cabo las modificaciones que aquí se proponen para atacar las importaciones desleales (ver capítulo II), esta forma de fiscalización sería efectiva para verificar a los Agentes Aduanales, personas morales y físicas que sean importadores de estos vehículos, además de que disminuyen los costos para la SHCP en funciones de fiscalización (gasolina, viáticos para el personal, utilización de vehículos, mantenimiento de estos para hacer persecuciones, menor probabilidad de accidentes de tráfico, etc.), los gastos se realizarían principalmente en correos y paquetería, pero ya no se expondría al personal a los accidentes que se han llegado a ocasionar por las persecuciones de vehículos, sean estos automóviles, motocicletas y otros.

Aún sin tener la autoridad el vehículo físicamente, con la documentación que solicite y le proporcionen puede hacer la revisión documental y verificar con la serie del vehículo, si el vehículo declarado corresponde al año, modelo, línea, tipo, autorizado para importarse y que coincida con el Decreto vehicular correspondiente. El problema surge, al igual que en cualquiera de las formas de fiscalización, al momento de precisar qué documento utilizará la autoridad mexicana para fundar y motivar que el Agente Aduanal o el importador no cumplieron con las disposiciones contenidas en los Decretos vehiculares.

3.6.- Compulsas extranjeras.

La última modalidad que incluimos en este capítulo y que las autoridades aduaneras pueden realizar para cerciorarse de que los contribuyentes están incumpliendo con sus obligaciones en materia fiscal y aduanera, son las llamadas compulsas extranjeras. Por medio de éstas, la autoridad aduanera puede solicitar informes con los países que haya celebrado un Tratado de intercambio de información fiscal y aduanera, sobre las características de vehículos que se importen a México.

El fundamento lo encontramos en los artículos 14, 16 y 133 Constitucionales, 46-A del CFF, artículos 1, 144 fracción IV de la LA, de los cuales se describen algunos de ellos:

Artículo 1 de la LA:

Esta Ley, las de los impuestos Generales de Importación y Exportación y las demás leyes y ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías. El CFF se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley.

Art. 144 de la LA:

La SHCP tendrá, además de las conferidas por el CFF y por otras leyes, las siguientes facultades:

Fracción IV.- Recabar de los funcionarios públicos, fedatarios y autoridades extranjeras los datos y documentos que posean con motivo de sus funciones o actividades relacionadas con la importación, exportación o uso de mercancías.

Artículo 133 Constitucional:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma,

celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o Leyes de los Estados.

El problema que consideramos en la práctica, es que este procedimiento de realizar compulsas extranjeras es muy tardado, aunque en el CFF en el artículo 46-A, señala que no son aplicables los plazos establecidos en las visitas domiciliarias en los casos respecto de los cuales la autoridad fiscal o aduanera solicite información a autoridades fiscales o aduaneras de otro país. En la ley de la materia muy acertadamente el legislador señala que la autoridad aduanera sólo cuenta con un plazo que no puede exceder de 4 meses, cuando inicie facultades de comprobación, ya sea por visita domiciliaria, verificación de mercancía en transporte o alguna otra.

Además de que los tribunales atendiendo al principio de seguridad jurídica han comenzado a emitir criterios en el sentido de que la autoridad deberá resolver en los 4 meses, de lo contrario se considera como una caducidad especial y el efecto es que se declara la nulidad lisa y llana de el acto de la autoridad.

Estos criterios tenemos conocimiento de que los abogados litigantes la están citando en materia aduanera en beneficio de los sujetos obligados, dificultándose así la labor de la autoridad para comprobarle a los contribuyentes si el despacho aduanero fue correcto o no.

Citaremos algunas tesis aisladas que han sido emitidas por el Tribunal Fiscal de la Federación:

" NULIDAD LISA Y LLANA DE LA RESOLUCION IMPUGNADA.- PROCEDE CUANDO SE CONFIGURA LA CADUCIDAD ESPECIAL PREVISTA EN EL ARTICULO 239, ANTEPENULTIMO PARRAFO DEL CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION.-

El propósito de la norma establecida en el artículo 239, antepenúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, es obligar a la autoridad a cumplir en un plazo máximo, brindando así, seguridad jurídica al particular, en consecuencia, si la autoridad administrativa ejecuta lo dispuesto en la sentencia dictada por éste Tribunal o emite la resolución definitiva correspondiente, fuera del plazo de cuatro meses estipulado en el referido artículo, siempre que el particular impugne el acto administrativo respectivo, por estimarlo lesivo a su interés jurídico, éste deberá ser anulado lisa y llanamente, al actualizarse la causal de anulación prevista en la fracción IV, del artículo 239 del Código Fiscal de la Federación, por dictarse en contravención del precepto en comento.(22).

Juicio de Nulidad No. 100(14)75/98/293/98.- Resuelto por la Segunda Sección de la Sala Superior del Tribunal Fiscal de la Federación, en sesión de 20 de octubre de 1998, por mayoría de 4 votos a favor y 1 en contra.- Magistrada Ponente Silvia Eugenia Díaz Vega.- Secretaria: Lic. María Luisa de Alba Alcántara. Tesis aprobada en sesión de 16 de noviembre de 1998.

PLAZO PARA CUMPLIMENTAR LA RESOLUCION RECURRIDA. ES INDEPENDIENTE DEL DE CADUCIDAD.-

El artículo 239 del Código Fiscal de la Federación establece un plazo de cuatro meses para cumplimentar la sentencia emitida en el contencioso administrativo, aun cuando haya transcurrido el plazo de caducidad; esto es a pesar de que hubiesen caducado las facultades de-la autoridad, esta deberá cumplir lo ordenado por la sentencia definitiva, en un plazo máximo de cuatro meses. Así el legislador desligó el plazo de caducidad a que se refiere el artículo 67 del Código Fiscal de la Federación, del plazo de cumplimiento señalado por el artículo 239 del mismo ordenamiento. Por

lo que, aún sin haber caducado sus facultades, la autoridad únicamente cuenta con cuatro meses para cumplir con la sentencia, inclusive cuando esta ordene determinar contribuciones, accesorios o imponer sanciones. Sostener lo contrario, equivale a interpretar la expresión "deberá" como una facultad discrecional en virtud de la cual, la autoridad podrá actuar, afectando el interés jurídico del particular, con posterioridad al plazo de cuatro meses, siempre que no hubiesen caducado las facultades de determinación o sancionatorias.

PLAZO PARA CUMPLIMENTAR LAS SENTENCIAS DICTADAS POR ESTE TRIBUNAL, ASÍ COMO PARA EMITIR LA RESOLUCIÓN DEFINITIVA CORRESPONDIENTE.- ES INDEPENDIENTE DEL DE CADUCIDAD PREVISTO EN EL ARTICULO 67 DEL CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION.-

En el artículo 239, antepenúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, se establece un plazo de caducidad especial, de cuatro meses para cumplimentar las sentencias dictadas por éste Tribunal, así como para emitir la resolución definitiva correspondiente, aún cuando haya transcurrido el plazo de caducidad previsto en el artículo 67 del Código Fiscal de la Federación; esto es, incluso habiendo caducado las facultades de la autoridad ésta deberá cumplir lo ordenado en la sentencia del Tribunal, así como emitir la resolución definitiva correspondiente en un plazo máximo de cuatro meses. Así, el legislador desligó el plazo de caducidad a que se refiere el artículo 67 del Código Fiscal de la Federación del plazo de cumplimiento señalado en el artículo 239, antepenúltimo párrafo del mismo ordenamiento, por lo que, aún sin haber caducado sus facultades, la autoridad únicamente cuenta con cuatro meses para cumplir con la sentencia y para emitir la resolución definitiva correspondiente. Sostener lo contrario, equivale a interpretar la expresión "deberá", como "podrá" y, en consecuencia, concebirla como una facultad discrecional en virtud de la cual, la autoridad podrá actuar dentro del término de cuatro meses, si ya caducaron sus facultades, o bien con posterioridad, hasta que las mismas caduquen. Juicio de Nulidad No. 100(14)75/98/293/98.- Resuelto por la Segunda Sección de la Sala Superior del Tribunal Fiscal de la Federación, en sesión de 20 de octubre de 1998, por mayoría de 4 votos a favor y 1 en contra.- Magistrada Ponente Silvia Eugenia Díaz Vega.- Secretaria: Lic. María Luisa de Alba Alcántara.

Tesis aprobada en sesión de 5 de Noviembre de 1998. Asimismo, se considera de aplicación al presente asunto, el siguiente criterio sustentado por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que a la letra reza: "AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS.- Si sus actos no se ajustan estrictamente a las facultades que las leyes les concede, importan una violación constitucional.

TOMO XXIV, pág. 53 Peral José.- 7 de septiembre de 1928, Nueve votos.

Quinta Época.

Instancia: Pleno.

Fuente: Semanario Judicial de la Federación. ²¹

²¹ Revista del Tribunal Fiscal de la Federación. Numero 7, cuarta época, año II, febrero de 1999, pp. 170 y 231.

Conceptos

Caducidad: Extinción de facultades, obligaciones o derechos por falta de cumplimiento a lo establecido en la ley o en el acto administrativo, por omitir realizar la conducta descrita en la norma para suspender su transcurso y está sujeta a suspensión.²²

Es detener la cuenta del término, la cual se reanuda una vez que ha desaparecido la causa que la suspendió. La doctrina considera a la caducidad como sinónimo de castigo a las autoridades por no realizar su actuación en el término legal.

Prescripción: es la extinción de derechos u obligaciones por el transcurso del tiempo en términos de ley, y está sujeta a interrupción, (debiendo entender interrupción como destrucción del tiempo ganado por el particular, el tiempo que transcurrió).

El jurista Emilio Margain, hace mención de que esto de la prescripción es en bien del orden público y de la seguridad y certeza en las relaciones del Estado con los contribuyentes, el derecho de las autoridades para determinar o exigir prestaciones

²² VAZQUEZ JIMENEZ, Jesús. Derecho administrativo II, apuntes de la Catedra tomados en clase. México, UNITEC, Sep-Dic, 1998.

fiscales y la obligación de las propias autoridades para restituir las pagadas indebidamente, se extinguen por prescripción.²³

Lo que se busca con este trabajo, es solucionar el problema que se da en la consulta de características de vehículos extranjeros, el cual consideramos se puede resolver con nuestra propuesta de la correspondiente modificación a la Ley Aduanera actual y la posterior expedición del Decreto Ejecutivo que contemple las características vehiculares a que hacemos alusión a lo largo de este trabajo, mismas propuestas que se detallan en el capítulo 5 y con el cual se pretende complementar la Normatividad existente en materia de vehículos extranjeros.

²³ MARGAIN MANAUTOU, Emilio. Introducción al estudio del derecho tributario mexicano. Decimoprimer edición, México. Edit. Porrúa, 1993. P. 314.

CAPITULO 4

4.- Análisis Constitucional.

En México el supremo poder de la federación es uno, pero para su ejercicio, se plasmó la división del poder en tres, Legislativo, Ejecutivo y Judicial, consagrándose en los artículos 39, 40, 41 y 49 de la CPEUM. Sin embargo es una división de poderes en forma de colaboración, razón por la cual el Ejecutivo Federal puede materialmente legislar, de lo contrario sería formalmente exclusiva esta facultad del Poder Legislativo.

Veamos la siguiente tesis Aislada de la Corte:

DIVISION DE PODERES. SISTEMA CONSTITUCIONAL DE CARÁCTER FLEXIBLE.

La división de poderes que consagra la Constitución Federal no constituye un sistema rígido e inflexible, sino que admite excepciones expresamente consignadas en la propia Carta Magna, mediante las cuales permite que el Poder Legislativo, el Poder Ejecutivo o el Poder Judicial ejerzan funciones que, en términos generales, corresponden a la esfera de las atribuciones de otro poder. Así, el artículo 109 constitucional otorga el ejercicio de facultades jurisdiccionales, que son propias del Poder Judicial, a las Cámaras que integran el Congreso de la Unión, en los casos de delitos oficiales cometidos por altos funcionarios de la Federación, y los artículos 29 y 131 de la propia Constitución consagran la posibilidad de que el Poder Ejecutivo ejerza funciones legislativas en los casos y bajo las condiciones previstas en dichos numerales. Aunque el sistema de división de poderes que consagra la Constitución General de la República es de carácter flexible, ello no significa que los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial puedan, motu proprio, arrogarse facultades que corresponden a otro poder, ni que las leyes ordinarias puedan atribuir, en cualquier caso, a uno de los poderes en quienes se deposita el ejercicio del Supremo Poder de la Federación, facultades que incumben a otro poder. Para que sea válido, desde el punto de vista constitucional, que uno de los poderes de la Unión ejerza funciones propias de otro poder, es necesario, en primer lugar, que así lo consigne expresamente la Carta Magna o que la función respectiva sea estrictamente necesaria para hacer efectivas las facultades que le son exclusivas, y, en segundo lugar, que la función se ejerza únicamente en los casos expresamente autorizados o indispensables para hacer efectiva una facultad propia,

puesto que es de explorado derecho que las reglas de excepción son de aplicación estricta.

Amparo en revisión 2606/81. Sucesión de Carlos Manuel Huarte Osorio y otro. 22 de octubre de 1981. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Jorge Iñárritu.

Volúmenes 115-120, pag. 65. Amparo en revisión 4277/77. Hector Mestre Martínez y coagraviados (acumulados). 30 de noviembre de 1978. 5 votos. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

Nota: Esta tesis también aparece en: Apéndice 1917-1985, Tercera Parte, Segunda Sala, segunda tesis relacionada con la jurisprudencia 381, pág. 650.

Séptima Época

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Volumen: 151-156 Tercera Parte

Página: 117

Aislada

4.1.- Facultades extraordinarias.

Estas pueden ser llevadas a cabo en los casos que establece el artículo 29 Constitucional, es decir en los casos de invasión, perturbación grave de la paz pública.....etc, a través del denominado decreto ley. Y en lo tocante a la materia de comercio exterior el Ejecutivo podría hacer uso de esta facultad mediante la expedición del decreto delegado, en los casos que señala el artículo 131 segundo párrafo constitucional, aumentando, disminuyendo, suprimiendo y aun creando cuotas de las tarifas de importación y exportación, así como otros actos tendientes a estabilizar la economía del país, de la producción nacional o cualquier otra en beneficio del país.

En estos casos las normas jurídicas que el Ejecutivo expida tendrán el mismo rango que una Ley, inclusive existen tesis emitidas por la Corte, dentro de las que podemos citar:

EXPORTACION E IMPORTACION. FACULTADES LEGISLATIVAS DEL PRESIDENTE.

El artículo 131 de la Constitución Federal establece que el Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional o para realizar cualquier otro propósito en beneficio del país. Pero es claro que esto incluye facultades para dictar normas relativas de las consistentes en modificar o suprimir cuotas anteriores, o crear otras nuevas. Pues cuando la Constitución otorga ciertas facultades a una autoridad, para alcanzar una finalidad determinada, esas facultades incluyen el uso de medios adecuados para alcanzar ese fin, siempre que no se trate de medios legalmente prohibidos, sino de medios que se adapten al espíritu de la Constitución y de las leyes. Y cuando el Presidente de la República hace uso de tales facultades que le otorga el artículo 131 constitucional, por medio de una autorización del Congreso, no puede decirse que las normas que dicte sean simplemente reglamentarias y de jerarquía inferior a la de la Ley en sentido formal.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 577/70. E. R. Squibb & Sons de México, S.A. de C.V., 18 de febrero de 1974. Unanimidad de votos. Ponente: Guillermo Guzmán Orozco.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Epoca: 7A

Volumen: 62

Parte: Sexta

Página: 36

IMPORTACION, TARIFA DEL IMPUESTO GENERAL DE. EL EJECUTIVO CARECIA DE FACULTADES PARA EXPEDIR EL DECRETO DE 14 DE MARZO DE 1952.

El artículo 89, fracción I, de la Constitución Política, consagra la facultad reglamentaria, o sea la de proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes; y la creación, modificación o supresión de fracciones de la tarifa del impuesto general de importación, y el aumento, disminución o supresión de las cuotas de dichas fracciones, no pueden conceptuarse como ejercicio de la facultad reglamentaria, sino propiamente de reformas a una ley, formal o

materialmente válida, expedida por el Congreso de la Unión, en uso de facultades que pueden ser conferidas al Ejecutivo por el Poder Legislativo, conforme a lo dispuesto en el artículo 131, párrafo segundo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Amparo en revisión 338/53. Glafiro E. Montemayor. 12 de marzo de 1970. Unanimidad de 18 votos. Ponente: Carlos del Río Rodríguez.

Nota: Esta tesis también aparece en: Apéndice 1917-1985, Primera Parte, Pleno, tesis 38, pág. 77 (primera tesis relacionada).

Séptima Época

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Volumen: 15 Primera Parte

Página: 29

Aislada

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. DECRETOS FORMALMENTE LEGISLATIVOS, EXPEDIDOS POR EL.

No puede discutirse que el Decreto en materia arancelaria de 21 de octubre de 1957, no obstante haber sido expedido por el Presidente de la República, constituye un acto legislativo y no administrativo, si se toma en cuenta que el propio Decreto se apoyó expresamente en los artículos 6º. y 8º. de la Ley de Ingresos de la Federación para el propio año de 1957, que autorizaron al Ejecutivo Federal para legislar en materia arancelaria, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 131 constitucional en su segundo párrafo. En consecuencia, el Decreto reclamado constituye un ordenamiento general y abstracto, que no obstante provenir del Ejecutivo, se expidió en uso de facultades extraordinarias que le fueron conferidas por el Congreso de la Unión, en los términos de los artículos 29 y 131, segundo párrafo, de la Constitución Federal, y en tal virtud, el propio Decreto queda comprendido en la acepción que otorga a la palabra "Ley" la Carta Fundamental, en relación con el amparo contra leyes, puesto que tratándose de facultades delegadas, el Ejecutivo actúa como órgano legislativo, en sustitución y con autorización del Congreso Federal, y no como administrador, por disposición expresa de la Constitución, y por tanto los Decretos expedidos en uso de tales facultades, tienen la misma naturaleza y jerarquía de las leyes ordinarias del propio Congreso. Por otra parte, aunque en la especie las facultades otorgadas al ejecutivo, fueron aprobadas posteriormente por el Congreso de la Unión, en los términos de la parte final del invocado artículo 131 constitucional, la circunstancia de que se hubiese cumplido con todos los requisitos formales en relación con el acto legislativo por lo que concierne al Ejecutivo en cuanto a las facultades delegadas, como al Congreso, respecto de su aprobación posterior, no priva al Poder Judicial de la Federación para juzgar de su constitucionalidad. Por tanto, el presente caso esta comprendido dentro de los supuestos del artículo 11, fracción XII, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, sin que sea obstáculo a la conclusión anterior, la circunstancia de que en la exposición de motivos del Decreto de 30 de diciembre de 1957, que creo el precepto anteriormente

transcrito, y por tanto, otorgó competencia a este Tribunal funcionando en Pleno para conocer de los recursos de revisión formulados contra las sentencias dictadas en los juicios de amparo contra leyes, únicamente se haga referencia a las leyes expedidas por el Congreso de la Unión y por las Legislaturas de los Estados sin hacer mención de las diversas leyes expedidas por el Presidente de la República en uso de facultades extraordinarias y delegadas, ya que en primer termino, esa omisión pudo haber sido involuntaria, y en segundo lugar, dicha Exposición de Motivos no puede prevalecer sobre el texto legislativo, tal como fue aprobado y publicado, puesto que la propia exposición constituye un medio auxiliar de interpretación legislativa, cuando el texto legal es oscuro e impreciso, y en la especie el precepto transcrito con anterioridad, es suficientemente claro en el sentido de que el Tribunal en Pleno es competente para conocer de los amparos en revisión en los cuales se controvierte la constitucionalidad de una Ley en general, y no exclusivamente las expedidas por el Congreso de la Unión y Legislaturas de los Estados.

Amparo en revisión 1636/58. Adams, S.A. y coags. 6 de marzo de 1962. Unanimidad de 16 votos. Ponente: José Castro Estrada.

Sexta Epoca

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Volumen: LX, Primera Parte

Página: 157

Aislada

Estas facultades extraordinarias se ven materializadas mediante los Decretos expedidos por el Presidente de la República, Decretos que de acuerdo ha los estudiosos del derecho se les ha clasificado en dos sentidos, como:

4.1.1.- Decreto Delegado.

Lo debemos entender como aquel que se expide cuando la misma Constitución Política mexicana autoriza al Poder Ejecutivo

conforme al artículo 131 constitucional para emitir normas con fuerza de ley por un tiempo limitado y para objetos definidos;

4.1.2.- Decreto Ley.

Cuando el Poder Ejecutivo asume, en presencia de situaciones consideradas como graves para la tranquilidad pública, la responsabilidad de dictar disposiciones transitorias conforme al artículo 29 constitucional.²⁴

4.2.- Facultad Reglamentaria.

Esta facultad está contenida en el artículo 89 del máximo ordenamiento jurídico mexicano, por la cual se le confieren facultades al Presidente de la República para promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.

“Proveer”, significa poner los medios adecuados para llegar a un fin, es decir hacer posible el cumplimiento de la ley, puesto que la facultad del Presidente de la República no se agota en la ejecutividad de la ley, si no por el contrario, tiende a complementarla a través de la expedición de normas jurídicas de

²⁴ *Ibidem*, p. 50 y 51.

carácter abstractas, **generales e imperativas**, mismas características que las **leyes creadas por el Congreso de la Unión**, traduciéndose la **facultad Reglamentaria en Decretos y Reglamentos**.

Al hablar de **Reglamentos** específicamente la **facultad Reglamentaria**, ha sido siempre encomendada al **Presidente de la República**. Puesto que **sólo él puede expedir Reglamentos** y las **disposiciones Reglamentarias** que emita únicamente pueden ser modificadas o derogadas por otras disposiciones del mismo carácter y cumplir con el mismo procedimiento con el que fueron creados.²⁵

Esta facultad que se le **concede al Ejecutivo** se justifica en forma práctica por la **necesidad de disminuir la tarea del Poder Legislativo**, dejándole al **Ejecutivo a través de sus Reglamentos** el desarrollar y **completar en detalle las Leyes** para su mejor ejecución.

En cuanto a los **Decretos**, en el artículo 70 de la **Constitución Política** se menciona que **"toda resolución del Congreso tendrá el**

²⁵ FRAGA, Gabino. Derecho administrativo. México, trigésima primera edición, Edit. Porrúa, 1992, p. 108.

carácter de Ley o Decreto”, sin hacer la misma diferencia entre dichos conceptos.

Señala el jurista Clemente Soto Alvarez que por Ley debemos entenderla como la correspondiente y que son relativas solo a determinadas atribuciones del Poder Legislativo y que por Decreto debe entenderse como “la orden específica de ejecución de una decisión del titular del Poder Ejecutivo”. También menciona que el Constituyente de 1857, el Diputado Moreno expresó la conveniencia de que las resoluciones del Congreso tengan el carácter de Ley o Decreto, estableciendo la distinción de que mientras la Ley se refiere a un objeto en general, el Decreto sólo comprende un objeto particular y que esta distinción ha quedado en el olvido.²⁶

En la Doctrina Argentina encontramos que en cuanto al Decreto, el jurista Enrique Sayagues Laso, menciona la conveniencia de que el calificativo “Decreto” se reservara exclusivamente para los Reglamentos que dicta el Poder Ejecutivo y que sus decisiones individuales fuesen denominadas “resoluciones”. Pero la práctica administrativa no se atiene al distingo y bajo el nombre de Decretos se dictan indistintamente actos generales e individuales.²⁷

²⁶ SOTO ALVAREZ, Clemente. Prontuario de introducción al estudio derecho y nociones de derecho civil. Tercera edición, sexta reimpresión, México, Edit. Limusa, 1990, p. 69.

²⁷ SAYAGUES LASO, Enrique. Tratado de derecho administrativo. Argentina, 1953, p. 138.

Sin embargo esta facultad Reglamentaria no es ilimitada, pues encontramos limites a la misma, tanto en la Doctrina en donde se habla de los Reglamentos administrativos siempre deberán complementar y estar subordinados a la Ley, y en la Jurisprudencia encontramos criterios mejor planteados y que claramente señalan los limites de esta facultad Reglamentaria, los cuales detallamos en el siguiente punto.

4.3.- Principios que la rigen.

4.3.1.- Principio de reserva de Ley.

Este principio prohíbe al Reglamento abordar materias reservadas en exclusiva a las Leyes del Congreso.

4.3.2.- Principio de subordinación jerárquica.

Este exige que el Reglamento esté precedido por una Ley cuyas disposiciones desarrolle, complemente o pormenore y en las que encuentre su justificación y medida.

Al efecto muy acertadamente el Poder Judicial Federal ha emitido algunas tesis al respecto, entre otras:

FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. PRINCIPIOS QUE LA RIGEN.

Según ha sostenido este alto Tribunal en numerosos precedentes, el artículo 89, fracción I, constitucional, faculta al Presidente de la República para expedir normas reglamentarias de las Leyes emanadas del Congreso de la Unión, y aunque desde el punto de vista material ambas normas son similares, aquéllas se distinguen de éstas básicamente, en que provienen de un órgano que al emitir las no expresa la voluntad general, sino que está instituido para acatarla en cuanto dimana del Legislativo, de donde, por definición, son normas subordinadas, de lo cual se sigue que la facultad reglamentaria se halla regida por dos principios: El de reserva de ley y el de subordinación jerárquica a la misma. El principio de reserva de ley, que desde su aparición como reacción al poder ilimitado del monarca hasta su formulación en las constituciones modernas, ha encontrado su justificación en la necesidad de preservar los bienes jurídicos de mayor valía de los gobernados (tradicionalmente libertad personal y propiedad), prohíbe al Reglamento abordar materias reservadas en exclusiva a las leyes del Congreso, como son las relativas a la definición de los tipos penales, las causas de expropiación y la determinación de los elementos de los tributos; mientras que el principio de subordinación jerárquica, exige que el Reglamento esté precedido por una ley cuyas disposiciones desarrolle, complemente o pormenore y en las que encuentre su justificación y medida.

Novena Epoca

Instancia: Segunda Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo: II, Agosto de 1995

Tesis: 2ª. LXX/95

Página: 284

Aislada

Amparo en revisión 1948/94. Proveedora de Señales y Dispositivos para Tránsito, S.A. de C.V. 16 de junio de 1995. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Adriana Campuzano de Ortiz.

REGLAMENTOS ADMINISTRATIVOS. SUS LIMITES.

Mediante el ejercicio de la facultad Reglamentaria, el titular del Ejecutivo Federal puede, para mejor proveer en la esfera administrativa el cumplimiento de las leyes, dictar ordenamientos que faciliten a los destinatarios la observancia de las mismas, a través de disposiciones generales, imperativas y abstractas que detallen sus hipótesis y supuestos normativos de aplicación. Sin embargo, tal facultad (que no sólo se deduce de la fracción I del artículo 89 constitucional, sino que a la vez se confirma expresamente el contenido de la fracción VIII, inciso a), del artículo 107 de la propia Carta Suprema), por útil y necesaria que sea, debe realizarse única y exclusivamente dentro de la esfera de atribuciones propia del Poder Ejecutivo, esto es, la norma Reglamentaria actúa por facultades explícitas o implícitas que se precisan en la ley, siendo únicamente esa zona donde pueden y deben expedirse Reglamentos que provean a la exacta observancia de aquélla y que, por ello,

compartan además su obligatoriedad. De ahí que, siendo competencia exclusiva de la ley la determinación de qué, quién, dónde y cuándo de una situación jurídica general, hipotética y abstracta, al Reglamento de ejecución competará, por consecuencia, el cómo de esos mismos supuestos, por tal virtud, si el Reglamento sólo encuentra operatividad en el renglón del cómo, sus disposiciones sólo podrán referirse a las otras preguntas (qué, quién, dónde y cuándo), siempre que éstas ya estén contestadas por la ley, es decir, el Reglamento desenvuelve su obligatoriedad a partir de un principio definido por la ley y, por tanto, no puede ir más allá de ella, ni extenderla a supuestos distintos, ni mucho menos, contradecirla; luego entonces, la facultad Reglamentaria no puede ser utilizada como instrumento para llenar lagunas de la ley, ni para reformarla o, tampoco, para remediar el olvido o la omisión. Por tal motivo, si el Reglamento debe contraerse a indicar los medios para cumplir la ley, no está entonces permitido que a través de dicha facultad, una disposición de tal naturaleza otorgue mayores alcances o imponga diversas limitantes que la propia norma que busca Reglamentar, por ejemplo, creando y obligando a los particulares a agotar un recurso administrativo, cuando la ley que Reglamenta nada previene a ese respecto.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Octava Epoca

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: VII - Enero

Tesis: I. 3º. A. J/25

Página: 83

Jurisprudencia

Amparo directo 1113/88. Constructora Inversionista, S.A. 2 de agosto de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretario: Alberto Pérez Dayán.

Amparo directo 343/89. Productos San Cristóbal, S.A. de C.V. 4 de abril de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Fernando Lanz Cárdenas. Secretaria: Norma Lucía Piña Hernández.

Amparo directo 793/89. Méx-Bestos, S.A. 7 de junio de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretaria: Adriana Leticia Campuzano Gallegos.

Amparo directo 763/89. Fundición y Maquinado de Metales, S.A. 7 de junio de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretario: Alberto Pérez Dayán.

Amparo en revisión 1733/90. Decoraciones Barcel, S.A. de C.V. 22 de agosto de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Genaro David Góngora Pimentel. Secretario: Alberto Pérez Dayán.

CAPITULO 5

5.- Reforma a la Ley Aduanera y creación del Decreto que establece las bases para el control, características y consulta de vehículos extranjeros.

5.1.- Decreto.

En este caso nos referimos a los Decretos ejecutivos, expedidos por el Presidente de la República en uso de su facultad Constitucional de conformidad con el artículo 89 fracción I (ver capítulo anterior).

En la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se estipula (artículos 12 y 13), que cada Secretario de Estado o Jefe de Departamento Administrativo, formulará, de los asuntos de su competencia, los proyectos de Leyes, Reglamentos, Decretos, Acuerdos y órdenes del Presidente, las cuales por su validez deberán ir firmadas (refrendo) por el Secretario de Despacho correspondiente o de los titulares de las diversas secretarías que reglamenten el Decreto.

Para el caso del tema en cuestión, el proyecto de modificación de Ley Aduanera y de creación del Decreto en comento, debe formularse en la SHCP y turnarse al Presidente de la República.

5.2.- Justificación.

Porque a lo largo de los años, se ha dado esta práctica de que se importe un vehículo no autorizado al declararlo como uno que sí lo está (ver casos prácticos en el capítulo 2) y una vez hecho el análisis jurídico de la importación de vehículos extranjeros, consideramos que es necesario complementar la Normatividad existente para regular la entrada de vehículos extranjeros a México

Que en los vehículos que se importen exista la certeza de que se introdujeron cumpliendo correctamente con los requisitos que se establecen en la LA y demás ordenamientos jurídicos identificándoseles plenamente, de esta manera la autoridad tendría el sustento jurídico para fundamentar y motivar sus resoluciones en materia vehicular e infraccionar y sancionar posteriormente a los agentes aduanales e importadores que realicen importaciones desleales.

Porque es una conducta efectuada por los Agentes Aduanales e importadores a lo largo de los años y que creemos se seguirá dando por representar una ganancia mas para estos sujetos del comercio exterior y un detrimento para la planta vehicular nacional, así como un perjuicio a la administración pública federal..

¿En que cantidad? lo desconocemos, pero para evitarla hay que atacarla jurídicamente, porque vivimos en un Estado de Derecho, en donde Gobernantes y Gobernados se deben ajustar al orden jurídico, y a las normas previamente establecidas para regular la conducta del hombre en sociedad.

Por lo anterior se debe atacar esta importación desleal, que se da en nuestro propio país, primeramente mediante la modificación a la Ley Aduanera y posteriormente que el Ejecutivo Federal provea la esfera administrativa con la posterior creación y expedición del Decreto por el que se establecen las bases para el control, características y consulta de vehículos.

De tal suerte que de iniciar facultades de comprobación la autoridad aduanera en materia vehicular, cuente con el instrumento y sustento jurídico inmediato donde cerciorarse de las características de fabricación y terminado de cualquier vehículo extranjero que se pretenda importar a México. De lo contrario de seguir sin atacar esta práctica, los particulares impugnarán los actos de autoridad en la parte o por la falta de fundamentación y motivación, obteniendo una resolución favorable en la mayoría de los casos.

5.3.- Reforma a la Ley Aduanera.

Con el propósito de darle los cimientos jurídicos necesarios a la creación del Decreto, primeramente se deberá analizar, elaborar y en su caso enviar la propuesta por el Ejecutivo Federal al Congreso de la Unión, para reformar y adicionar la Ley Aduanera y plasmar en ella los preceptos jurídicos que sienten las bases para la creación y expedición del tan citado Decreto.

Nuestra propuesta de Reforma a la L.A. es la siguiente:

Ley Aduanera

En el Título IV;

Capítulo II;

Regímenes Definitivos de Importación y Exportación, adicionar una tercera sección conteniendo lo siguiente:

Sección Tercera

De la importación y exportación definitiva de vehículos

Artículo 1.- Se entenderá por esta la introducción en territorio nacional de vehículos de fabricación extranjera, para permanecer en él por tiempo ilimitado. Entendiéndose por vehículos los que se establezcan en los Decretos que expida el Ejecutivo Federal en uso

de sus Facultades Constitucionales y demás ordenamientos jurídicos aplicables.

Artículo 2.- Para la introducción o extracción de vehículos se estará a los listados que se incluyan en los Decretos por los que se autoriza la importación o exportación de vehículos nuevos o usados, los cuales se publicarán en el Diario Oficial de la Federación, por conducto de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, en estos Decretos se establecerán las marcas, modelos, tipos, líneas, capacidad y demás características y requisitos.

Artículo 3.- Para efectos de verificar las características de fabricación e identificación de los vehículos a importarse o exportarse se atenderá al Decreto que expida el Ejecutivo Federal para tales efectos, en tanto éste Decreto se pública, la autoridad aduanera tendrá por documentos probatorios, la información contenida en las guías oficiales de vehículos extranjeros, para cotejar las características de fabricación, marca, modelo, tipo, (si es de lujo), deportivo, convertible, peso, carga, aeronaves, embarcaciones, y cualquier otra que permita a las autoridades aduaneras comprobar la veracidad de lo relacionado y declarado en los pedimentos o en cualquier otro documento donde se tengan que declarar los vehículos que se introducen a México.

Artículo 4.- Estos instrumentos tendrán la misma validez, tratándose de la importación temporal de vehículos (ver anexo 5) para que la autoridad se cerciore de que corresponda lo declarado en los permisos de importación temporal con las características físicas y de fabricación del vehículo.

Si la Autoridad Aduanera, detecta que el turista, el ejecutivo, el connacional y cualquier otra persona sin importar la calidad y características migratorias con que se haya internado o pretenda internarse al país, declaró incorrectamente las características de identificación del vehículo que interna temporalmente, la autoridad aduanera podrá cancelar el permiso de importación temporal, para lo cual les concederá un plazo de 10 días hábiles para que los particulares aporten los documentos que a su derecho convengan acreditando que la información proporcionada es la correcta o en su caso 10 días hábiles para retornar el vehículo al extranjero.

Si cualquiera de las personas anteriores desea continuar con el vehículo en el país, de no haber comprobado lo anterior, deberá cubrir las multas correspondientes que se establecen en el capítulo de infracciones al comercio exterior, por declarar con falsedad o manifestar datos inexactos a la autoridad aduanera. Multa que deberá cubrirse dentro de los 10 días hábiles siguientes en que la autoridad hubiese hecho tal observación y hacer una rectificación

en sus documentos de importación temporal, identificación del vehículo.

Si aun con lo anterior los particulares se niegan a cumplir con cualquiera de las opciones a que hacen referencia los párrafos anteriores, la autoridad aduanera procederá a decretar el inicio del procedimiento administrativo en materia aduanera, sujetándose el particular a las formalidades de dicho procedimiento.

Artículo 5.- Tratándose de irregularidades que detecte la autoridad aduanera derivado de revisiones de gabinete, compulsas extranjeras, solicitud de información por terceros que recabe u obtenga, o que se derive de cualquier acto de comprobación de la autoridad aduanera o en aquellos casos en que no se cuenta físicamente con el vehículo, se estará a lo estipulado en el artículo 183-A, último párrafo. En estos casos no es aplicable la excluyente de responsabilidad solidaria a que hace alusión esta LA para los Agentes Aduanales, siendo solidariamente responsables de dichas omisiones, infracciones y sanciones. De igual manera lo serán las empresas autorizadas para importar y comercializar vehículos usados en la franja fronteriza y otras regiones del país.

5.4.- Estructura del Decreto.

Al no tener un catálogo oficial mexicano de identificación de vehículos extranjeros, con las características de fabricación de vehículos de todo el mundo, y que describa en los 17 caracteres (ver: anexos 1 y 2) del tipo de vehículo, (si es de lujo), deportivo, de carga, y otras características, hace necesario que la estructura del Decreto mexicano que se expida para tales efectos contenga lo anterior, tomando como base las guías internacionales o documentos vehiculares oficiales extranjeros; como referencia podemos citar los siguientes documentos extranjeros norteamericanos:

Libro Azul (Blue Book). Official used car guide.

Libro Amarillo (NADA) National Automobile Dealers Association,

NICB, National Insurance Crime Bureau, vehicle identification manual.

Ver anexos 1 y 2.

De igual manera consultar otros documentos extranjeros, por ejemplo, ver que documentos tienen países como Francia, Alemania, Japón, Italia y Asia. Que la SHCP o la SECOFI soliciten por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores y su personal adscrito en embajadas y consulados del extranjero, investiguen si cuentan con guías vehiculares, de ser positivo, que envíen una muestra de estas guías vehiculares con estas características, para que el proyecto que presente la SHCP sea un documento de lo mas actualizado y veraz en su contenido.

En primera instancia que el Decreto contemple vehículos automóviles, establecer la reserva en el documento para posteriormente adicionar, motocicletas, aeronaves, vehículos marítimos como lanchas, veleros, yates, buques, y los demás que con los avances de la tecnología se vayan creando y que la autoridad pueda claramente identificarlos y reconocerlos.

De los anteriores documentos se tomarían las características que los detallan, adecuándolas y plasmándolas en el Decreto que se expida para tales efectos, con la excepción de los valores (\$ costo del vehículo) para los vehículos, ya que la valoración requiere un análisis y estudios económicos de otra índole.

El Decreto pudiera redactarse en el siguiente sentido:

DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS BASES PARA EL CONTROL, CARACTERÍSTICAS Y CONSULTA DE VEHÍCULOS

TITULO PRIMERO

De los vehículos terrestres

SECCION PRIMERA.- De los automóviles

Capitulo I.- Marca Ford

Vehículos 4 cilindros año, 2000

Caracteres	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Fiesta, austero.-	1	4	M	Y	2	T	3	J	L	X	M
Fiesta, equipado	1	5	M	W	3	T	3	J	L	X	M
Fiesta, deportivo	1	9	D	S	4	T	3	J	L	X	M
Fiesta, lujo	1	10	F	L	4	T	3	J	L	X	M
Fiesta, GT	1	11	G	Z	T	F	3	J	L	X	M

(Detallarse en este sentido para cada vehículo, en las diferentes marcas existentes y en los modelos respectivos, etc.)

Vehículos 6 cilindros año, 2000

Vehículos 8 cilindros año, 2000

Capitulo II.- Marca Chevrolet

Capitulo III.- Marca General Motors

Capitulo IV.- Marca Mercedes Benz

Capitulo V.- Marca BMW

Capitulo VI.- Marca Hyundai

Capitulo VII.- Marca Isuzu

Capitulo VII.- Marca Daihatsu

Capitulo VIII.- Marca Mazda

Capitulo IX.- Marca Toyota

Capitulo X.- Marca Honda

- Capitulo XI.- Marca Renault
- Capitulo XII.- Marca Ferrari
- Capitulo XIII.- Marca Porsche
- Capitulo XIV.- Marca Delorian
- Capitulo XIV.- Marca Cadillac
- Capitulo XV.- Marca Rolls Royce

SECCION SEGUNDA.- De los vehículos de carga y similares

- Capitulo I.- Pick up
- Capitulo II.- Vans
- Capitulo III.- Camiones
- Capitulo IV.- Autobuses
- Capitulo V.- Quinta Rueda
- Capitulo VI.- Torton
- Capitulo VII.- Volteos
- Capitulo VIII.- Grúas y
- Capitulo IX.- Montacargas
- Capitulo X.- Coches de bomberos
- Capitulo XI.- Coches barredoras
- Capitulo XII.- Coches Esparcidoras (agua, asfalto, otras)
- Capitulo XIII.- Coches para acarrear basura o escoria
- Capitulo XIV.- Plataformas y otros
 - 1.- Remolques
 - 2.- Semiremolques
 - 3.- Camas bajas
 - 4.- Cajas cerradas
 - 4.1.- cajas cerradas
 - 4.2.- cajas cerradas con frigorífico

SECCION TERCERA.- De la Maquinaria

- Capitulo I.- Retroexcavadoras
- Capitulo II.- Cargadores Frontales, Bulldozers y Volquetes
- Capitulo III.- Dragadoras
- Capitulo IV.- Apisonadoras

- Capitulo V.- Niveladoras
- Capitulo VI.- Cosechadoras, trilladoras, Sembradoras
- Capitulo VII.- Tractores agrícolas
- Capitulo VIII.- Aplanadoras
- Capitulo IX.- Trituradoras

**SECCION CUARTA.- De las motocicletas, bicicletas,
triciclos, cuatrimotos**

Capitulo I.- Bicicletas

- 1.- BMX
- 2.- Benotto

Capitulo II.- Motocicletas

- 1.- Yamaha
- 2.- Honda
- 3.- Suzuki
- 4.- BMW
- 5.- Carabela

Capitulo III.- Triciclos

Capitulo III.- Cuatrimotos

TITULO SEGUNDO

De las embarcaciones y demás vehículos para acuáticos

- Capitulo I.- Lanchas
- Capitulo II.- Botes
- Capitulo III.- Veleros
- Capitulo IV.- Yates
- Capitulo V.- Buques
- Capitulo VI.- Remolcadores
- Capitulo VII.- Barcos
- Capitulo VIII.- Cruceros

TITULO TERCERO

De las aeronaves

- Capitulo I.- Monomotores**
- Capitulo II.- Bimotores**
- Capitulo III.- Cuadrimotores**
- Capitulo IV.- Jets**
- Capitulo V.- Aviones**

TITULO CUARTO.- Otros vehículos

- Capitulo I.- Transbordadores**
- Capitulo II.- Satélites**
- Capitulo III.- Los demás**

CONCLUSIONES

PRIMERA.- México, es un país que a nuestro juicio, es posteriormente a la revolución mexicana con la Constitución Política de 1917, cuando comienza a vivir en un Estado de Derecho, en donde los gobernantes y gobernados quedan subordinados al orden jurídico mexicano. El cumplimiento de las normas jurídicas, sólo puede ser exigible si la norma contempla la conducta con anterioridad a la realización del hecho, de lo contrario se violentarían los principios de irretroactividad de la ley, el de legalidad y seguridad jurídica.

SEGUNDA.- Como las normas jurídicas que crea el hombre no son perfectas, sino perfectibles, es normal que existan lagunas de derecho. El problema se da cuando el legislador o el Ejecutivo las conoce y no hace nada al respecto, lo que puede ocasionar conductas como las practicas desleales en la importación de vehículos.

TERCERA.- El establecimiento de restricciones y regulaciones arancelarias y no arancelarias, si bien es cierto que son mecanismos que restringen, obstaculizan, entorpecen el comercio internacional, también es cierto que son instrumentos jurídicos que

tienen sustento jurídico en la legislación mexicana y en los propios Acuerdos y Tratados celebrados por México, además de que nuestro país esta en vías de desarrollo, entonces las restricciones no arancelarias y arancelarias al sector vehicular tienen un fin justificado y necesario para proteger y consolidar a la planta automotriz mexicana por lo menos durante casi dos décadas más, periodo en el que México deberá consolidarse en este sector y estar a la par con las de las economías más desarrolladas.

CUARTA.- El permitir que se importen vehículos extranjeros a México ha sido algo muy normal en estas últimas cinco décadas, el problema estriba en que para ciertos casos (ver importación desleal, capítulo dos) no se hace correctamente, porque las personas que realizan estas conductas (Agentes Aduanales, importadores) no cumplen cabalmente con sus obligaciones y con la encomienda que les impone la ley. Y en virtud de que el Estado no puede estar en todas partes delegó en estos Agentes Aduanales algunas de sus funciones para que actúen como auxiliar de este en su función pública y no basta con realizarlas, sino hacerlas cumplir con responsabilidad y profesionalismo.

QUINTA.- Aun cuando el Estado tiene varias modalidades de poder comprobar el cumplimiento de las obligaciones que se establecen para los gobernados y gobernantes en materia fiscal y aduanera, en materia vehicular resultan ser ineficaces en los casos de importación desleal, por tal motivo se requiere complementar la legislación existente.

Aunque se avanzó, mayormente en 1998 con el proyecto de norma oficial mexicana, consistente en que los vehículos que se fabriquen en México y los que se importen tengan 17 caracteres como número de identificación vehicular y con la expedición de la Ley del Registro Nacional de Automóviles y su Reglamento (RENAVE), sigue existiendo un vacío de ley, pero con estas propuestas consideramos se terminaría con las importaciones desleales y la corrupción que estas generan y que perjudican el mercado interno como a la administración pública.

SEXTA.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, al analizar la problemática en materia de vehículos extranjeros que desarrollamos a lo largo de este trabajo y de considerarlo procedente, deberá presentar al Titular del Poder Ejecutivo Federal, la propuesta de Reforma y adición a la Ley Aduanera, quien a su vez y de conformidad con el artículo 71 Constitucional, debe

hacerla del conocimiento del Congreso de la Unión, para que la discuta y en su caso la apruebe.

De igual manera, reformar la Ley Aduanera en cuanto al concepto autoridad aduanera, ya que señala en el artículo 2 fracción II, que es aquella que de conformidad con el Reglamento Interior de la SHCP pueda ejercer las facultades establecidas en esta ley, debiendo agregar de conformidad también con el Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, SAT para corregir la incongruencia en el reenvío que actualmente presenta la legislación sustantiva.

SEPTIMA.- Reformada la Ley Aduanera en el sentido expuesto en el capítulo quinto, el Ejecutivo Federal en uso de la facultad Reglamentaria expida el Decreto que establece las bases, el control, características y consulta de vehículos extranjeros que se importen a México.

OCTAVA.- El Ejecutivo Federal de igual manera debe analizar en lo tocante a la excluyente de responsabilidad solidaria para con el agente aduanal, tomando en cuenta nuestros comentarios y argumentos y de ser procedente, hacer la aclaración en el capítulo

de importación definitiva, que tratándose de vehículos no es aplicable excluyente de responsabilidad.

NOVENA.- Posteriormente, la autoridad aduanera podrá entonces fundar y motivar que la importación desleal es ilegal, y en consecuencia estará en posibilidades de poder infraccionar y sancionar administrativamente.

En su caso proceda la SHCP a declarar que ha sufrido perjuicio para que el Ministerio Público Federal pueda ejercer acción penal contra las personas que en lo sucesivo incurran en estas importaciones desleales que aquí mostramos.

Con estas modificaciones tenemos la certeza de que el introducir un vehículo NO autorizado, declarándolo en pedimento y factura como vehículo que si lo está, terminaría y terminarían las prácticas desleales.

DECIMA.- Una vez que las restricciones arancelarias y no arancelarias se eliminen conforme a lo dispuesto en los Convenios y Tratados celebrados por México, la propuesta que se plantea en esta investigación dejará de tener aplicación practica.

ANEXOS

ANEXO 1.

**Fotocopia con caracteres de identificación vehicular de guía
extranjera**

The National Insurance Crime Bureau is a nonprofit Organization supported by insurance companies for the purpose of actively assisting law enforcement in:

- suppressing vehicle, heavy industrial equipment, marine equipment thefts and combatting insurance crime,
- Identification of vehicles or equipment bearing altered or obliterated identification numbers,
- Peace Officer education in vehicle identification and theft investigation techniques,
- maintaining a modern computerized record system designed to complement the foregoing objectives,

The NICB maintains Regional Offices Located in Atlanta, Chicago and Los Angeles with branch offices located in the Boston, Dallas and New York areas. All are equipped with high speed data terminals giving them full access to NICB's Data Base.

If no record can be found in normal law enforcement computerized sources, we urge query of the NICB Data Base files on vehicles abandoned or under investigation.

Any law enforcement agency may request data from NICB files to help establish true ownership of a vehicle under investigation or request the assistance of NICB Special Agents. When communicating with NICB provide as much data as is possible, i.e., year, make, model, vehicle identification number, engine number, license number, condition and subject involved, if available.

Requests for information derived from manufacturers' shipping records, or other assistance, should be directed to the appropriate NICB Regional Office from 7:30 am to midnight weekdays. The regional Office can also be reached directly via the National Law Enforcement Telecommunications System (NLETS). Refer to the opening pages of this book for the addresses and telephone numbers of all the offices.

1 9 9 7



N I C B

1997 PASSENGER VEHICLE IDENTIFICATION MANUAL

68th ANNUAL EDITION

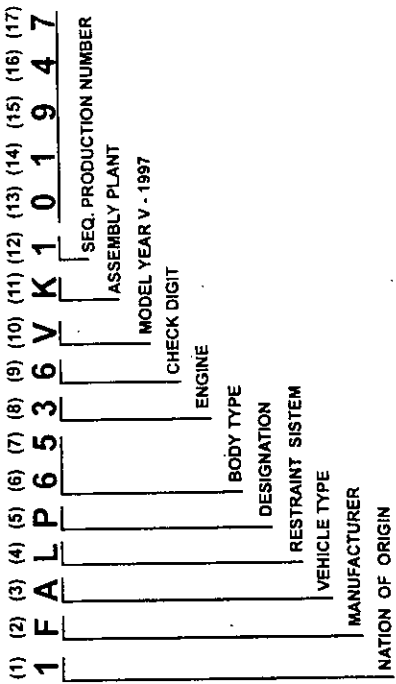
MODEL



NCIC CODE (FORD)

MODEL	97	96	95	94	93
(VIN pos. 6&7)					
MONDIAL T Coupe	-	-	-	32	32
MONDIAL T Cabriolet	-	-	-	33	33
348 tb	-	-	35	35	35
348 ts	-	-	36	36	36
512 TR	-	-	40	40	40
355 Birinetta	41	41	41	-	-
355 GTS	42	42	42	-	-
348 Spider	-	-	43	43	-
456 GT	44	44	44	-	-
F50	-	-	45	-	-
355 Spider	48	48	48	-	-
550 MARANELLO	49	-	-	-	-
456 GTA (Automatic Transmission)	50	-	-	-	-

VIN STRUCTURE:



NATION OF ORIGIN

(VIN pos. 1)	97	96	95	94	93
USA	1	1	1	1	1
Canada	2	2	2	2	2
México	3	3	3	3	3
Korea (Imported ASPIRE & FESTIVA)	K	K	K	K	K

MANUFACTURER

(VIN pos. 2)	97	96	95	94	93
Ford Motor Company (FORD)	F	F	F	F	F
KIA Motors Inc., Korea (FESTIVA)	N	N	N	N	N
Autoalliance International, Inc.	Z	Z	Z	Z	Z

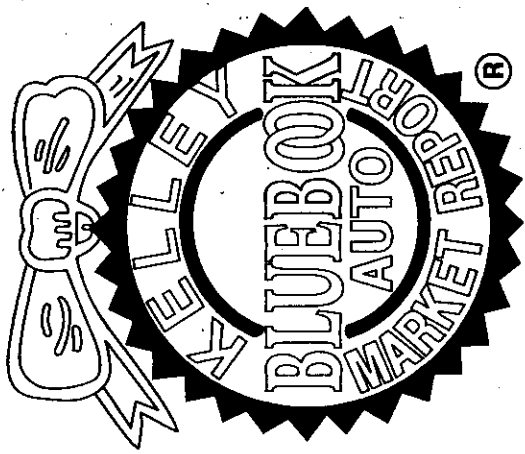
VEHICLE TYPE

(VIN pos. 3)	97	96	95	94	93
FORD Passenger Car (USA, Canada & México)	A	A	A	A	A
Passenger Car (FESTIVA-Imported)	-	-	-	-	J
Passenger Car (ASPIRE-Imported)	J	J	J	J	-
Autoalliance International, Inc.	V	V	V	V	V

ANEXO 2.

Fotocopia de características de vehículos, libro azul, "Blue Book",
guía oficial de vehículos en Estados Unidos de Norte América

KELLEY BLUE BOOK



OFFICIAL GUIDE

Over Sixty Five Years

**USED
CAR
GUIDE**

**November-December
1993**

**NOV.
DEC.
1993**

1987 - 1993 USED-CAR VALUES
Western Edition

1990 DAIHATSU TRUCKS

Body Type	VIN	W.B.	Wt.	List.	Whis.	Sug. Ret.
DAIHATSU TRUCKS						
1990 DAIHATSU TRUCKS ---JD2(FF310)--L--#						
ROCKY 4WD--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 2						9050
SE Spt Utility Conv. FF310	85	2678	1186	6225		9425
SX Spt Utility Conv. FF320	85	2694	1186	6525		175
SHard Top	B					235
1991 DAIHATSU TRUCKS ---JD2(FF310)--M--#						
ROCKY 4WD--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 2						10350
SE Spt Utility Conv. FF310	85	2790	11586	7400		10750
SX Spt Utility HT--FF320	85	2790	13286	7725		200
SHard Top	B					265
1992 DAIHATSU TRUCKS ---JD2(FF310)--N--#						
ROCKY 4WD--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 2						11100
SE Spt Utility Conv. FF310	85	2789	11994	8650		11500
SX Spt Utility HT--FF320	85	2867	13794	9000		225
SHard Top	B					300

DODGE/PLYMOUTH TRUCKS

1986 DODGE/PLYM ---Use Older Car Guide See p. 2

1987 DODGE/PLYM ---(1orJ)BorP(7or7)--(J43E)--H

4WD RAIDER--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 1	J43E	93	3160	11587	4600	7300
Sport Utility						
RAMCHARGER 4WD--V8 Truck Equipment Schedule 1	W11T	106	4583	15752	6400	9700
Wagon	D					(835)
2WD	W1					335
V8 5.9 Liter Engine						250
MINI RAM--4-Cyl. Truck Equipment Schedule 2						
1/2 Van	K13C	112	2735	9824	4200	6750
Royal Vpn	K13C	112	2765	10654	4450	7100
V6 3.0 Liter Engine		3				425
CARAVAN/VOYAGER--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 1						8325
Wagon	21C	112	2930	12263	5375	8400
SE Wagon	41C	112	3001	12727	5425	8500
LE Wagon	-51C	112	3046	13593	5500	(400)
-5 Passenger						700
V6 3.0 Liter Engine		3				525
GRAND CARAVAN/VOYAGER--V6--Truck Equipment Schedule 1						
SE Wagon	413	119	3255	14203	6500	9850
LE Wagon	-513	119	3305	15013	6625	10000

224 REFLECT FOR RECONDITIONING

1987 DODGE/PLYMOUTH TRUCKS

Body Type	VIN	W.B.	Wt.	List.	Whis.	Sug. Ret.
4-Cyl. 2.2L Engine						
RAM WAGON--V8--Truck Equipment Schedule 1						
B150 1/2 Ram Value	B11T	109	3930	14484	5525	8525
B150 1/2 Wagon	B11T	127	3958	14771	5525	8525
B250 3/4 Wagon	B11T	127	3999	15110	5550	8775
B350 1 Wagon	B31T	127	4395	15448	5700	(400)
5 Passenger						300
Maxi-Wagon						100
109 W.B.						0
6-Cyl. 3.7 Liter Engine	H					(425)
V8 5.9 Liter Engine	W.1					50
VAN--6--Cyl.--Truck Equipment Schedule 1						
B150 1/2 Van	B13H	127	3680	12140	4725	7450
B250 3/4 Van	B23H	127	3590	12602	4750	7500
109 W.B.						0
Maxi-Van						100
V8 5.3L or 5.9L Eng--T.W.1						325
VAN--V8--Truck Equipment Schedule 1						
B350 1 Van	B33T	127	4093	13490	5200	8100
Maxi-Van						100
V8 5.9 Liter Engine	W.1					50
RAM 50--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 2						
Pickup	L24D	105	2455	6747	2375	4300
Pickup Long Bed	L29E	116	2635	7107	2425	4375
Custom Pickup	L49E	116	2635	7509	2525	4500
Sport Pickup	L54E	105	2560	8165	2675	4700
4WD						1025
DAKOTA--4-Cyl.--Truck Equipment Schedule 2						
1/2 S Pickup 61/2	N04C	112		7212	2475	4450
1/2 Pickup 61/2	N14C	112		8375	2625	4650
1/2 Pickup 8'	N14C	124		8642	2725	4775
4WD						1025
V6 3.9 Liter Engine	R					300
FULL SIZE PICKUP--V8--Truck Equipment Schedule 1						
D100 1/2 Pickup 61/2	D04T	115	3364	10439	4125	6650
D100 1/2 Pickup 8'	D04T	131	3464	10611	4075	6575
D150 1/2 Pickup 61/2	D14T	115	3491	11624	4175	6725
D250 3/4 Pickup 8'	D24T	131	3919	13019	4650	7350
D350 1 Pickup 8'	D341	131	4252	14080	4650	7350
4WD						1025
6 Cyl. 3.7 Liter Engine	H					(400)
V8 5.9 Liter Engine	W.1					250
CAB--CHASSIS--V8--Truck Equipment Schedule 2						
D250 3/4 Cab Chassis	D24T	131	3659	12248	3675	6050
D350 1 Cab-Ch/DR	D341	131	3757	12380	3975	6450
D350 1 Cab-Ch/DR	D341	135	3948	12690	3975	6450

SEE BACK PAGES FOR TRUCK EQUIPMENT

TRUCKS & VANS

TRUCKS & VANS

RESTRAINT SYSTEM

(VIN pos. 4)	97	96	95	94	93
Driver Air Bag w/Active Belts & Passive Pass. Belts	-	B	B	A	-
Active Belts	-	B	B	B	B
Driver Air Bag w/ Active Belts	-	-	C	C	C
Air Bags (Front) w/ Active Belts (All Positions)	L	L	L	L	L
Passive Belts (Front) Active Belts (Rear)	-	-	-	P	P
Driver Air Bag / Passive Belts (Front) Active Belts (Rear)	-	-	-	R	-
Dr & Pass Air Bag/Passive Belts (Frt) Active Belts (Rr)	-	S	S	-	-

DESIGNATION

(VIN pos. 5)	97	96	95	94	93
FORD	P	P	P	P	P
Imported from outside North America or Non-Ford	T	T	T	T	T
built car marketed by Ford in North America	-	-	-	-	-

CAR LINE

(VIN pos. 6 & 7)	97	96	95	94	93
ASPIRE					
2-Dr Sedan Hatchback	05	05	05	05	-
4-Dr Sedan Hatchback	06	06	06	06	-
2-Dr Sedan Hatchback	-	-	07	07	-
FESTIVA					
2-Dr L Sedan Hatchback	-	-	-	-	05
2-Dr GL Sedan Hatchback	-	-	-	-	06
2-Dr LX Sedan Hatchback (Canada)	-	-	-	-	07
ESCORT					
2-Dr Sedan Hatchback	-	10	10	10	10
4-Dr Sedan	10	-	-	-	-
2-Dr LX Sedan Hatchback	-	11	11	11	11
2-Dr GT Sedan Hatchback	-	12	12	12	12
4-Dr LX Sedan Notchback	-	13	13	13	13
4-Dr LX Sedan	13	-	-	-	-
4-Dr LX Sedan Hatchback	-	14	14	14	14
4-Dr LX Station Wagon	-	15	15	15	15
4-Dr LX-E Sedan Notchback	-	-	-	-	16

PROBE

2-Dr L Sedan Hatchback	20	20	20	20	20
2-Dr GL Sedan Hatchback	22	22	22	22	22

TIEMPO

2-Dr GL Sedan	-	-	-	31	31
4-Dr GL Sedan	-	-	-	36	36
4-Dr LX Sedan	-	-	-	37	37

(VIN POS. 6 & 7) MUSTANG

	97	96	95	94	93
2-Dr Coupe	40	40	40	40	40
2-Dr LX Sedan Hatchback	-	-	-	-	41
2-Dr GT Coupe	42	42	42	42	42
2-Dr LX Convertible	-	-	-	-	44
2-Dr Convertible	44	44	44	44	-
2-Dr GT Convertible	45	45	45	45	45
2-Dr COBRA Convertible	-	-	-	-	46
2-Dr GT COBRA Convertible	46	46	-	-	-
2-Dr COBRA Coupe	-	-	-	-	47
2-Dr GT COBRA Coupe	47	47	-	-	-

TAURUS

4-Dr L Sedan	-	-	-	-	50
4-Dr G Sedan	51	51	-	-	-
4-Dr GL Sedan	52	52	52	52	52
4-Dr LX Sedan	53	53	53	53	53
4-Dr SHO Sedan	54	54	54	54	54
4-Dr GL Station Wagon	57	57	57	57	57
4-Dr LX Station Wagon	58	58	58	58	58

THUNDERBIRD

2-Dr LX Sedan	62	62	62	62	62
2-Dr (SC) Super Coupe Sedan	-	-	64	64	64

CONTOUR

4-Dr GL Sedan	65	65	65	-	-
4-Dr LX Sedan	66	66	66	-	-
4-Dr SE Sedan	67	67	67	-	-

CROWN VICTORIA

4-Dr Sedan (Police Interceptor)	71	71	71	71	71
4-Dr S Sedan (Fleet)	72	72	72	72	72
4-Dr Sedan	73	73	73	73	73
4-Dr LX Sedan	74	74	74	74	74

CROWN VICTORIA

4-Dr Sedan (Police Interceptor)	71	71	71	71	71
4-Dr S Sedan (Fleet)	72	72	72	72	72
4-Dr Sedan	73	73	73	73	73
4-Dr LX Sedan	74	74	74	74	74

ENGINE

(VIN pos. 8)	97	96	95	94	93
ASPIRE					
1.3L I-4 EFI	H	H	H	H	H

ESCORT

1.9L I-4 EFI	-	J	J	J	J
2.0L I-4 EFI	P	-	-	-	-
1.8L I-4 EFI - DOHC	-	8	8	8	8

FESTIVA

1.3L I-4 EFI	-	-	-	-	H
--------------	---	---	---	---	---

ANEXO 3.

Fotocopia de Decretos por el que se autoriza la importación definitiva de vehículos extranjeros a Franja Fronteriza, D.O.F.

• Lunes 15 de enero de 1996.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

ACUERDO por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

HERMINIO BLANCO MENDOZA, Secretario de Comercio y Fomento Industrial, con fundamento en los artículos 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 4 y 5, fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial; 10, 50, y 60 del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país y en los estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora, y municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de febrero de 1994, y habiendo escuchado la opinión de la Comisión intersecretarial de la Industria Automotriz, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA LA IMPORTACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES USADOS, DESTINADOS A PERMANECER DEFINITIVAMENTE EN LA FRANJA FRONTERIZA NORTE DEL PAIS.

ARTICULO 1.- Se expide la lista de fabricantes, marcas y tipos de automóviles camiones y autobuses usados correspondientes a los modelos año 1992 o anteriores, cuyo valor no exceda de u.s. \$ 12,000.00 (doce mil dólares de los Estados Unidos de América), que podrán importarse en el ciclo automotriz 1996 al amparo del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país y en los estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora, y municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de febrero de 1994, en los términos siguientes:

1.- FABRICANTES, MARCAS Y TIPOS DE AUTOMOVILES USADOS, INCLUSO UNIDADES DENOMINADAS "VAN" PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS, CORRESPONDIENTES AL AÑO MODELO 0 AÑO 1992 O ANTERIORES.

FABRICANTE	MARCA	INCLUYEN
AMERICAN MOTORS CO	AMERICAN	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
	JEEP	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
CHRYSLER CO.	DODGE	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO GRAND CARAVAN
	PLYMOUTH	TODAS SUS LINEAS TIPOS Y SERIES EXCEPTO GRAND VOYAGER.
	CHRYSLER	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO TC, FIFTH AVENUE AÑO 1992 E IMPERIAL AÑO 1992.
FORD MOTOR CO.	EAGLE	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO PREMIER.
	FORD	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO CROWN VICTORIA AÑO 1992.
	MERCURY	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO GRAND MARQUIS AÑO 1992.
GENERAL MOTROS CO.	BUICK	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO ELECTRA 350 ELECTRA, PARK AVENUE, RIVIERA, REATTA, REGAL AÑO 1992 Y LE SABRE AÑO 1992
	GMC	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES

	OLDSMOBILE	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO TORONADO, SERIE 98 CUTLASS SUPREME AÑO 1992 Y EIGHTY EIGHT AÑO 1992.
	CHEVROLET	TODAS SUS LINEAS TIPOS Y SERIES EXCEPTO CORVETTE, CAPRICE AÑO 1992.
	PONTIAC	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO FIERO, FIREBIRD, GRAND PRIX AÑO 1992. Y BONEVILLE AÑO 1992
NISSAN	NISSAN/DATSUN	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO SERIE ZX MAXIMA AÑO 1992.
VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO CABRIOLET AÑO 1992. PASSAT AÑO 1992 Y CORRADO AÑO 1992.
AUDI	AUDI	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO 5000, QUATTRO, 100 AÑO 1992
TOYOTA	TOYOTA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO CELICA/SUPRA, CRESSIDA. CAMRY AÑO 1992.
ACURA	ACURA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO LEGEND.
DAIHATSU	DAIHATSU	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
HONDA	HONDA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO PRELUDE ACCORD AÑO 1992.
HYUNDA	HYUNDA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
ISUZU	ISUZU	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO TROOPER.
MAZDA	MAZDA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO RX7-ROTARY, RX7-TURBO.
MITSUBISHI	MITSUBISHI	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO SIGMA, MONTERO Y DIAMANTE.
RENAULT	RANAULT	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
SUBARU	SUBARU	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
SUZUKI	SUZUKI	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
YUGO	YUGO	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES

* VEHICULOS CONSIDERADOS DEPORTIVOS

II.-FABRICANTES, MARCAS DE CAMIONES INCLUSO UNIDADES DENOMINADAS "VAN" PARA EL TRANSPORTE DE EFECTOS Y AUTOBUSES USADOS, CORRESPONDIENTES AL AÑO MODELO O AÑO 1992 O ANTERIORES.

FABRICANTE	MARCA	INCLUYEN
AMERICAN MOTORS CO	JEEP	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
CHRYSLER CO.	PLYMOUTH	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO VOYAGER AÑO 1992.

HISTORIA DE LA TARIFA

Lunes 15 de enero de 1996

DIARIO OFICIAL

(Primera Sección) 7

	DODGE	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO RAM CHARGER AÑO 1992. CARAVAN AÑO 1992 Y GRAN CARAVAN 1992.
FORD MOTOR CO.	FORD	TODAS SUS LINEAS TIPOS Y SERIES EXCEPTO AEROSTAR, AÑO 1992. BRONCO AÑO 1992. EXPLORER EDIE. BAUER AÑO 1992, LARIAT F 150, AÑO 1992 Y F 250 AÑO 1992.
GENERAL MOTORS CO.	CHEVROLET	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO ASTRO AÑO 1992. SPORT VAN AÑO 1992. SILVERADO C 1500 AÑO 1992 Y C 2500 AÑO 1992.
	GMC	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO SIERRA CLASIC AÑO 1992 Y RALLY WAGON AÑO 1992.
HONDA	HONDA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
INTERNATIONAL	INTERNATIONAL	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
MAZDA	MAZDA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
SUBARU	SUBARU	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
NISSAN	NISSAN/DATSUN	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO PATHFINDER AÑO 1992.
TOYOTA	TOYOTA	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES EXCEPTO FOUR RUNER AÑO 1992. Y LAND CRUISER AÑO 1991 1992.
VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
HINO	HINO	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
ISUZU	ISUZU	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
IVECO	IVECO	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
MITSUBISHI	MITSUBISHI	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
NAVISTAR	NAVISTAR	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
NAVISTAR	NAVISTAR	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
INTERNATIONAL	INTERNATIONAL	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
SUZUKI	SUZUKI	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES
UD	UD	TODAS SUS LINEAS, TIPOS Y SERIES

ARTICULO 2.- La lista referida en el artículo anterior sólo será aplicable en los términos del artículo 6º del mencionado Decreto y en consecuencia, se excluye a:

I.- Los automóviles deportivos señalados en dicha lista o cualesquiera otros, limusinas, convertibles y los propulsados por motor diferente a gasolina, y

II.- Los camiones para el transporte de efectos con peso bruto vehicular superior a 11 toneladas y los propulsados por motor diferente a gasolina, así como los tractocamiones y los autobuses integrales para el transporte foráneo de pasajeros.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor a partir del 1 de enero de 1996. México, D.F. a 5 de enero de 1996. El Secretario de Comercio y Fomento Industrial. Herminio Blanco Mendoza - Rúbrica.

ANEXO 4.

Fotocopia de Decretos por el que se autoriza la importación definitiva de vehículos extranjeros al interior del país, tipo pick up, D.O.F. Lunes 13 de marzo y 9 de mayo del año 2000.

SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO por el que se modifican y crean diversos aranceles de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 131 de la propia Constitución; 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 4, fracciones I, XII, XIII y XIV, de la Ley de Comercio Exterior, he tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se modifica la fracción arancelaria de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación que a continuación se indica, en los términos siguientes:

8704.31.04 De peso total con carga máxima superior a 2,721 kilogramos, pero inferior o igual a 4,536 kilogramos, excepto los comprendidos en la fracción 8704.31.05.

Pza 23

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se crea la fracción arancelaria de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, con su arancel mixto expresado en dólares de los Estados Unidos de América por pieza, en los términos siguientes:

8704.31.05 Denominados "pick up", de peso total con carga máxima superior a 2,100 kilogramos pero inferior o igual a 3,200 kilogramos, y cuyo número de serie o año-modelo sea al menos 10 años anterior al vigente, que no sean de doble cabina o de doble rodada.

cuota ad-
valorem
Pza 200 0

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el 1o. de abril de 2000.

SEGUNDO.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público emitirá las reglas necesarias para la aplicación del presente Decreto.

TERCERO.- Las personas físicas propietarias de los vehículos que se clasifiquen en la fracción arancelaria a que hace mención el artículo segundo de este Decreto, que se encuentren en territorio nacional a la entrada en vigor del mismo, podrán optar por aplicar dicha fracción arancelaria para su importación definitiva, siempre que realicen el trámite aduanero a más tardar el 13 de septiembre de 2000.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de marzo de dos mil.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, José Ángel Gurriá Treviño.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, Herminio Blanco Mendoza.- Rúbrica.

ACUERDO que modifica el similar que establece la clasificación y codificación de mercancías cuya importación y exportación está sujeta al requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

HERMINIO BLANCO MENDOZA, Secretario de Comercio y Fomento Industrial, con fundamento en los artículos 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. fracción III, 5o. fracciones III y X, 15, 16, 17, 20 y 21 de la Ley de Comercio Exterior; 36 fracción I inciso c) y 104 fracción II de la Ley Aduanera; 21 del Reglamento de la Ley de Comercio Exterior; 1, 2 y 5 del Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación, y 1, 4, 5 fracción XVI, 40 y 41 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y 16 fracciones I y VII del Acuerdo Delegatorio de Facultades de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y

CONSIDERANDO

Que el 29 de agosto de 1997 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo que establece la clasificación y codificación de mercancías cuya importación y exportación está sujeta al requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, reformado mediante diversos dados a conocer en el mismo órgano informativo el 31 de diciembre de 1997, 3 de abril de 1998, 27 de julio de 1998, 12 de agosto de 1998, 23 de diciembre de 1998, 26 de enero de 1999, 6 de septiembre de 1999, 31 de diciembre de 1999 y 21 de enero de 2000;

Que con objeto de facilitar la consulta en materia de permisos previos de importación y de exportación, resulta conveniente reflejar en el Acuerdo mencionado, las reformas realizadas en fechas recientes a la Tarifa contenida en el artículo 1 de la Ley del Impuesto General de Importación:

Que la Comisión de Comercio Exterior aprobó la modificación de las regulaciones no arancelarias aplicables a la importación de las mercancías sujetas al requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, para su inclusión en el presente Acuerdo, conforme al procedimiento señalado en la ley de la materia, he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO QUE MODIFICA EL SIMILAR QUE ESTABLECE LA CLASIFICACION Y CODIFICACION DE MERCANCIAS CUYA IMPORTACION Y EXPORTACION ESTA SUJETA AL REQUISITO DE PERMISO PREVIO POR PARTE DE LA SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

ARTICULO 1.- Se reforma el artículo 1o. del Acuerdo que establece la clasificación y codificación de mercancías cuya importación y exportación está sujeta al requisito de permiso previo por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto de 1997, reformado mediante diversos publicados los días 31 de diciembre de 1997, 3 de abril de 1998, 27 de julio de 1998, 12 de agosto de 1998, 23 de diciembre de 1998, 26 de enero de 1999, 6 de septiembre de 1999, 31 de diciembre de 1999 y 21 de enero de 2000, únicamente respecto de la fracción arancelaria de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación que a continuación se indica:

8704.31.04 De peso total con carga máxima superior a 2,721 kilogramos, pero inferior o igual a 4,536 kilogramos, excepto los comprendidos en la fracción 8704.31.05.

ARTICULO 2.- Se adiciona al artículo 4o. apartado A, del Acuerdo que se señala en el artículo 1 del presente ordenamiento, la fracción arancelaria de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación que a continuación se indica:

8704.31.05 Denominados "Pick Up", de peso total con carga máxima superior a 2,100 kilogramos pero inferior o igual a 3,200 kilogramos, y cuyo número de serie o año-modelo sea al menos 10 años anterior al vigente, que no sean de doble cabina o de doble rodada.

Excepto: Procedentes de los Estados Unidos de América o de Canadá.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el 1o. de abril de 2000.

México, D.F., a 10 de marzo de 2000.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, Herminio Blanco Mendoza.- Rúbrica.

RESOLUCION por la que se desecha la solicitud de inicio de examen y se elimina la cuota compensatoria definitiva impuesta a las importaciones de afilalápices, mercancía clasificada en la fracción arancelaria 8214.10.01 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, originarias de la República Popular China, independientemente del país de procedencia.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

RESOLUCION POR LA QUE SE DESECHA LA SOLICITUD DE INICIO DE EXAMEN Y SE ELIMINA LA CUOTA COMPENSATORIA DEFINITIVA IMPUESTA A LAS IMPORTACIONES DE AFILALAPICES, MERCANCIA CLASIFICADA EN LA FRACCION ARANCELARIA 8214.10.01 DE LA TARIFA DE LA LEY DEL IMPUESTO GENERAL DE IMPORTACION, ORIGINARIAS DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA, INDEPENDIENTEMENTE DEL PAIS DE PROCEDENCIA.

Visto para resolver el expediente administrativo E.C. 33/99, radicado en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, se emite la presente Resolución de conformidad con los siguientes:

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DECIMOTERCERA Resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 1999 y su Anexo 22.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Con fundamento en los artículos 16 y 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o. y 144 de la Ley Aduanera; 33, fracción I, inciso g) del Código Fiscal de la Federación; 1o. y 6o., fracción XXXIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, esta Secretaría resuelve expedir la:

DECIMOTERCERA RESOLUCION DE MODIFICACIONES A LA RESOLUCION MISCELANEA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 1999 Y SU ANEXO 22.

Primero. Se adiciona la regla 3.5.25. a la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 1999, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 1999, para quedar como sigue:

3.5.25. Para efectos del artículo 36 de la Ley Aduanera y de los artículos segundo y segundo transitorio del Decreto por el que se Modifican y Crean diversos Aranceles de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo de 2000, se estará a lo siguiente:

Las personas físicas, propietarias de vehículos que se clasifiquen en la fracción arancelaria 8704.31.05 de la TIGI, que se introduzcan a territorio nacional procedentes de los Estados Unidos de América o Canadá, podrán tramitar el pedimento de importación definitiva, por conducto de agente aduanal, ante la aduana de entrada, el cual únicamente podrá amparar un vehículo y en ningún caso podrá amparar mercancía distinta. En todos los casos, se requerirá la presentación física del vehículo ante la aduana y no será necesario inscribirse en el padrón de importadores.

En el campo de forma de pago del pedimento, se deberá indicar la clave correspondiente a pago en efectivo, conforme al Apéndice 9 del Anexo 22 de esta Resolución y en el campo correspondiente al RFC, se deberá indicar la clave que corresponda a 10 o 13 dígitos. Cuando el interesado no se encuentre inscrito en el RFC, se deberá indicar una clave que se integrará conforme a lo siguiente: la primera letra del apellido paterno, la primera vocal del mismo, la primera letra del apellido materno, la primera letra del nombre, y con números arábigos, las dos últimas cifras del año de nacimiento, el mes de nacimiento en su número de orden, en un año de calendario, y el día.

Al pedimento se anexará el documento que acredite la propiedad del vehículo, la factura o título de propiedad que indique el valor comercial del vehículo y copia de una identificación oficial con fotografía, que contenga el nombre completo, fecha de nacimiento y domicilio del interesado.

En ningún caso procederá la aplicación de la tasa arancelaria preferencial prevista en los Acuerdos o Tratados de Libre Comercio suscritos por México.

La legal estancia de los vehículos que se importen de conformidad con esta regla, se amparará en todo momento con copia del pedimento de importación definitiva y el holograma correspondiente.

Los vehículos a que se refiere esta regla, que se encuentren en territorio nacional, podrán sujetarse a lo dispuesto en esta regla, siempre que no se hubiera iniciado el ejercicio de las facultades de comprobación con relación a dichos vehículos, que se tramite el pedimento de importación respectivo a más tardar el 13 de septiembre de 2000; y se aplique la tasa del IVA establecida en el artículo 1o. de la Ley del IVA. En este caso, el pedimento de importación podrá tramitarse en la aduana que elija el interesado, sin que sea aplicable lo dispuesto en la regla 3.16.1. de la presente Resolución. En este caso, para la determinación de las contribuciones y de las regulaciones y restricciones no arancelarias, se considerará como fecha de internación del vehículo, la fecha de pago. En el campo de permiso del pedimento de importación, se deberá indicar la clave que corresponda conforme al Apéndice 6 del mismo Anexo.

Quienes tengan en su poder **vehículos automotores** de procedencia extranjera para el transporte de hasta 10 personas, que a la entrada en vigor del Decreto a que se refiere esta regla se encuentren en territorio nacional y que no queden comprendidos en la fracción arancelaria prevista en el artículo segundo del mismo Decreto, deberán retornarlos al extranjero o donarlos al fisco federal a más tardar el 13 de septiembre de 2000.

La facilidad prevista en el párrafo anterior **no será aplicable a los vehículos de año modelo 1995 y posteriores, así como a los vehículos de lujo y deportivos, sin importar año modelo.**

Segundo. Se adiciona el Apéndice 6 del Anexo 22 de la Resolución Miscelánea de Comercio Exterior para 1999, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 1999, con la clave RP.

Artículo Transitorio

Único. La presente Resolución entrará en vigor a partir del 1 de abril de 2000.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 13 de marzo de 2000.- En ausencia del C. Secretario de Hacienda y Crédito Público y del C. Subsecretario del Ramo, y con fundamento en el artículo 105 del Reglamento Interior de esta Secretaría, el Subsecretario de Ingresos, Manuel Ramos Francia.- Rúbrica.

ANEXO 22 DE LA RESOLUCION MISCELANEA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 1999

APENDICE 6

CLAVES DE PERMISOS, AUTORIZACIONES E IDENTIFICADORES SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

CLAVE	DESCRIPCION
RP	Importación definitiva de vehículos que se clasifiquen en la fracción arancelaria 8704.31.05 de la TIGI, al amparo del artículo Segundo Transitorio del Decreto por el que se modifican y crean diversos aranceles de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de marzo de 2000.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 13 de marzo de 2000.- En ausencia del C. Secretario de Hacienda y Crédito Público y del C. Subsecretario del Ramo, y con fundamento en el artículo 105 del Reglamento Interior de esta Secretaría, el Subsecretario de Ingresos, Manuel Ramos Francia.- Rúbrica.

ANEXOS 3, 4, 5, 6 y 9 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2000.

Anexo 3 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2000

Contenido

- A. Fabricantes e importadores de máquinas registradoras de comprobación fiscal y equipo terminal punto de venta.
- B. Fabricantes, importadores y desarrolladores de programas de cómputo que cuentan con registro y aprobación de modelos.
- C. Contribuyentes autorizados para utilizar sus propios equipos.

CUARTA SECCION

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO por el que se modifica la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 131 de la propia Constitución; 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 4o. fracción I, 12, 13 y 14 de la Ley de Comercio Exterior, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO 1o.- Se modifica la fracción arancelaria de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, con su arancel mixto expresado en moneda nacional por pieza, en los siguientes términos:

87043105	Denominados "pick up", de peso total con carga máxima inferior o igual a 3,200 kilogramos, y cuyo número de serie o año-modelo sea al menos 10 años anterior al vigente, que no sean de doble rodada.	Cuota Pza. 475 pesos	Ad-valorem 1
----------	---	-------------------------	-----------------

TRANSITORIO

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

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los ocho días del mes de mayo de dos mil.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, José Ángel Gurría Treviño.- Rúbrica.- El Secretario de Comercio y Fomento Industrial, Herminio Blanco Mendoza.- Rúbrica.

DECRETO por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 39 del Código Fiscal de la Federación, y 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y

CONSIDERANDO

Que el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 señala la necesidad de elevar la competitividad del aparato productivo nacional en los mercados internacionales, así como promover la apertura y la competitividad comercial con el exterior como elementos fundamentales de una economía dinámica y progresista;

Que el Programa de Política Industrial y de Comercio Exterior señala la necesidad de establecer instrumentos para fomentar la integración de cadenas productivas eficientes;

Que en los últimos años la planta productiva mexicana se ha integrado de manera importante al proceso de globalización económica, lo cual le ha permitido ubicarse como el décimo país exportador a nivel mundial, alcanzando niveles de exportación de ciento diez mil millones de dólares en 1997;

ANEXO 5.

**Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P.
Información para la importación definitiva de vehículos
extranjeros a México.**

Comercio Exterior

Ponemos a su disposición los siguientes servicios:

- Presentar en discos flexibles, de 3.5" doble cara y doble o alta densidad; en código ASCII sistema operativo 3.0 o posterior información relativa a el precio de cada unidad importada en el mes inmediato anterior dentro de los 10 primeros días naturales, ante la Administración Local de Auditoría Fiscal.

Atención personal. Centro Nacional de Consulta, Av. Hidalgo 77, Col. Guerrero México, D.F., módulos en centros comerciales y áreas de Asistencia al Contribuyente en las Administraciones Locales Jurídicas de Ingresos de todo el país.

Atención telefónica. Del interior de la República llame sin costo al 01-800-904-5000. En el Distrito Federal el número es 52-27-02-97

- Presentar ante la aduana al efectuar las importaciones de vehículos, información respecto de la persona de quien se adquirió el vehículo, con la factura comercial de la unidad certificada por la cámara, asociación de comerciantes o el proveedor de la localidad en que fueron adquiridos los vehículos.

Audiorespuesta. Servicio automatizado continuo de consulta fiscal las 24 horas de los 365 días del año. En el Distrito Federal se puede llamar al 52-28-67-40; en Guadalajara al 618-71-40; en Monterrey al 329-66-60 y en Puebla provisionalmente al 46-45-14 y 42-29-84

Internet. <http://www.shcp.gob.mx>
<http://www.satgob.mx>

Correo electrónico. asisnet@shcp.gob.mx
asisnet@sat.gob.mx

Material editorial. Se podrá obtener en los lugares mencionados.

Quejas. 01-800-728-2000

Importación definitiva de
vehículos a la franja fronteriza,
norte del país, los estados de

Baja California y Baja California Sur,
la región parcial del estado de
Sonora y el municipio de

Cananea, Sonora

1999

Este documento no crea derechos ni establece obligaciones distintas a las contenidas en las disposiciones fiscales vigentes



SAT
Servicio de Administración Tributaria
SECRETARÍA DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO

SUJETOS BENEFICIADOS

Los propietarios de Pick-up's, que no sean doble cabina ni doble rodada, procedentes de E.U.A. o Canadá y cuyo año modelo tenga una antigüedad de 10 años o más, podrán ser importados en definitiva, aún encontrándose en territorio nacional.

REQUISITOS

- ▶ Que los propietarios sean personas físicas.
- ▶ Vehículos procedentes de E.U.A. y Canadá.
- ▶ Que no se hubiera iniciado ejercicio de facultades de comprobación respecto de dichos vehículos.

PROCEDIMIENTO

Presentar pedimento de importación definitiva por conducto de agente aduanal, ante cualquier aduana. Los vehículos que se encuentran en territorio nacional tendrán hasta el 13 de septiembre de 2000.

interesados deberán anexar al pedimento lo siguiente:

- ▶ Factura o título de propiedad que indique el valor comercial del vehículo.
 - ▶ Copia de una identificación oficial con fotografía, que contenga el nombre completo, fecha de nacimiento y domicilio del interesado.
 - ▶ Cubrir las siguientes contribuciones.
 - ▶ Impuesto general de importación (cuota fija por la cantidad de 200 dlis. por unidad)
 - ▶ Impuesto al valor agregado.
 - ▶ Derecho de trámite aduanero.
 - ▶ Impuesto sobre automóviles nuevos (en el caso de vehículos año modelo 90).
 - ▶ Además se deberán cubrir los honorarios del agente aduanal.
- El IVA y el ISAN se determinará utilizando como base el valor establecido en la factura comercial. Dicho cálculo será realizado por el agente aduanal, conforme a lo siguiente.

1.- Vehículos Pick-Up
Modelo 1990
Valor Comercial: 1,200 Dlils. (\$11,118.96)

Arancel \$1,853.16

DTA \$140.00

ISAN \$262.24

IVA \$2,006.15

Total \$4,261.55

Honorarios Agente Aduanal \$500.00

1.- Vehículos Pick-Up
Modelo 1988
Valor Comercial: 800 Dlils. (\$7,412.00)

Arancel \$1,853.16

DTA \$140.00

ISAN NO PAGA

IVA \$1,410.77

Total \$3,403.93

Honorarios Agente Aduanal \$500.00

Nota: Para efectos del ejemplo se consideró el tipo de cambio vigente al 10 de marzo de 2000 para calcular el arancel equivalente a la cuota de 200dlis.

ANEXO 6.

Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P.
Información para la importación temporal de vehículos
propiedad de residentes en franja fronteriza.

SI REQUIERE DE MAYOR INFORMACIÓN
Ponemos a su disposición los siguientes servicios:

Atención personal. Centro Nacional de Consulta, Av. Hidalgo 77, Col. Guerrero México, D.F. módulos en centros comerciales y áreas de Asistencia al Contribuyente en las Administraciones Locales Jurídicas de Ingresos de todo el país.

Atención telefónica. Del interior de la República llame sin costo al 01-800-904-5000. En el Distrito Federal el número es 52-27-02-97

Audiorespuestas. Servicio automatizado continuo de consulta fiscal las 24 horas de los 365 días del año. En el Distrito Federal se puede llamar al 52-28-67-40; en Guadalajara al 678-71-40; en Monterrey al 329-66-60 y en Puebla provisionalmente al 46-45-14 y 42-29-84

Internet. <http://www.shcp.gob.mx>
<http://www.satgob.mx>

Correo electrónico. asisnet@shcp.gob.mx
asisnet@sat.gob.mx

Material editorial. Se podrá obtener en los lugares mencionados.

Quejas. 01-800-728-2000

- Vehículo en la aduana en la que tramito la internación temporal y ante el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., a fin de que le sea expedida la constancia correspondiente.

- Los vehículos importados al amparo de este esquema deberán regresar al lugar de su residencia original; es decir, no puede cambiarse el régimen de los mismos para permanecer definitivamente fuera de la franja o región fronteriza.

- Una vez concluido el plazo de los cuatro meses a que se ha hecho referencia, deberá acudir con su automóvil ante la misma aduana en la que tramitó la internación temporal del mismo para el efecto de que le sea cancelado el permiso correspondiente.

Comercio Exterior

IMPORTACIÓN TEMPORAL DE VEHICULOS PROPIEDAD DE RESIDENTES EN FRANJA O REGIÓN GFRONTERIZA AL RESTO DEL PAÍS

1999

Este documento no crea derechos ni establece obligaciones distintas a las contenidas en las disposiciones fiscales vigentes

¿ QUIÉNES PUEDEN IMPORTAR VEHÍCULOS A FRANJA FRONTERIZA?

Las empresas que comercializan autos usados, pueden importar definitivamente vehículos automotores usados, los cuales podrán permanecer en la franja fronteriza norte del país, al amparo del Decreto por el que se establecen condiciones para la importación de vehículos automotores usados desistimados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país y en los estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora y el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora.

REQUISITOS QUE DEBEN DE CUMPLIR LAS EMPRESAS COMERCIALIZADORAS

- Obtener el registro como empresa comercializadora de autos usados ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
- Contar con un capital mínimo de cincuenta mil pesos
- Contar con un terreno de 200 metros cuadrados de extensión mínima.

VEHÍCULOS MODELO QUE PUEDEN SER IMPORTADOS

Sólo se permite la importación de vehículos usados, de cinco o más años -modelo anterior a la fecha en que se realice la importación.

Se entiende por "año modelo", al periodo comprendido entre el 1º de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS A IMPORTAR

Los vehículos que pueden ser importados deberán ser similares a los de las marcas de fabricación nacional, de acuerdo con el listado que publicará la SECOFI, dentro del tercer trimestre de cada año en el Diario Oficial de la Federación, y de acuerdo con las siguientes características:

- Automóviles con un valor no mayor a 12,000 dólares de los Estados Unidos de América, no quedan comprendidos los vehículos deportivos, de lujo y convertibles.
- Camiones comerciales, ligeros y medianos, propulsados por motor de gasolina.
- Camiones pesados para el transporte de efectos, propulsados por motor a gasolina, y
- Camiones pasados y autobuses integrales para el transporte urbano de pasajeros, no quedan comprendidos en este rubro, aquellos autobuses integrales que se utilizan normalmente para el transporte foráneo.

IMPUESTOS QUE SE DEBERÁN PAGAR POR LA IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos a importar deberán pagar por

ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO (AÑO-MODELO)	IMPUESTO A PAGAR
3	1% + 300
6	1% + 250
8	1% + 150
9	1% + 100
10 ó más	1% + 50

TRÁMITE PARA IMPORTAR VEHÍCULOS

Las empresas importadoras, deben de realizar el trámite de importación utilizando los servicios de Agentes Aduanales, quienes formularán el pedimento correspondiente, el cual debe de contener las características de marca, tipo, línea, año - modelo y número de identificación vehicular o, en su defecto, número de serie y a este pedimento deberá anejarse lo siguiente:

- Títulos de propiedad y factura comercial. Este último documento contendrá el millaje del vehículo y su equivalente en Kilómetros que a su vez deberá anotarse en el pedimento.
- Copia del registro como empresa comercial de autos usados.

ANEXO 7.

Fotocopia de un Tríptico de la S.H.C.P.

Información para importación definitiva de vehículos tipo pick up

PROGRAMA DE RETORNO SEGURO

Quienes sean propietarios de vehículos no comprendidos en este decreto, deberán retornarlos al extranjero o donarlos al fisco federal, a más tardar el 13 de septiembre de 2000.

La facilidad anterior no aplica a los vehículos de año modelo 1995 y posteriores, ni a los vehículos de lujo o deportivos.

En estos casos los interesados podrán acudir a la Administración Local Jurídica de Ingresos más cercana, a solicitar la autorización para retornarlos al extranjero en un plazo máximo de 5 días.



SAT
Servicio de Administración Tributaria
SECRETARÍA DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO

Este documento no crea derechos ni establece obligaciones distintas a los contenidos en las disposiciones fiscales vigentes.



Orientación Personal

Centro Nacional de Consulta, Av. Hidalgo 77, Col. Guerrero México, D.F., módulos en centros comerciales y áreas de Asistencia al Contribuyente en las Administraciones Locales Jurídicas de Ingresos de todo el país.



Orientación Telefónica

Del interior de la República llame sin costo al 01 - 800 - 904 - 5000. en el D.F. al 52 - 27 - 02 - 97



Unidad Móvil

Este servicio se presta en los sitios de mayor influencia; consulte ruta al 52-27-02-97 en el D.F., del interior de la República llame a las áreas de Asistencia al Contribuyente de su Administración Local Jurídica de Ingresos.



Audio Respuesta

Servicio Automatizado continuo de consulta fiscal las 24 horas de los 365 días del año. En el D.F. se puede llamar al 52-28-67-40, en Guadaluajara al 56-78-71 40, en Monterrey al 3-29-66-60 y provisionalmente en Puebla al 46-45-14 y 42-29-84.



Internet

<http://www.shcp.gob.mx>
<http://www.sat.gob.mx>



Correo Electrónico

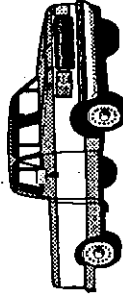
asisten@shcp.gob.mx



Material Editorial

Lo puedes conseguir en los lugares antes referidos

Importación DEFINITIVA



VEHICULOS TIPO PICK-UP DE MAS DE 10 AÑOS DE ANTIGÜEDAD, PROCEDENTES DE E.U.A. O CANADA



SUJETOS BENEFICIADOS

Los propietarios de Pick-up's, que no sean doble cabina ni doble rodada, procedentes de E.U.A. o Canadá y cuyo año modelo tenga una antigüedad de 10 años o más, podrán ser importados en definitiva, aún encontrándose en territorio nacional.

REQUISITOS

- ▶ Que los propietarios sean personas físicas.
- ▶ Vehículos procedentes de E.U.A. y Canadá.
- ▶ Que no se hubiera iniciado ejercicio de facultades de comprobación respecto de dichos vehículos.

PROCEDIMIENTOS

Presentar pedimento de importación definitiva por conducto de agente aduanal, ante cualquier aduana. Los vehículos que se encuentran en territorio nacional tendrán hasta el 13 de septiembre de 2000.

Para efectos de lo anterior, los interesados deberán anexar al pedimento lo siguiente:

- ▶ Factura o título de propiedad que indique el valor comercial del vehículo.
- ▶ Copia de una identificación oficial con fotografía, que contenga el nombre completo, fecha de nacimiento y domicilio del interesado.
- ▶ Cubrir las siguientes contribuciones.
 - ▶ Impuesto general de importación (cuota fija por la cantidad de 200 dls. por unidad)
 - ▶ Impuesto al valor agregado.
 - ▶ Derecho de trámite aduanero.
 - ▶ Impuesto sobre automóviles nuevos (en el caso de vehículos año modelo 90).
- ▶ Además se deberán cubrir los honorarios del agente aduanal.

El IVA y el ISAN se determinará utilizando como base el valor establecido en la factura comercial. Dicho cálculo será realizado por el agente aduanal, conforme a lo siguiente.

Ejemplos:

1.- Vehículos Pick-Up

Modelo 1990

Valor Comercial: 1,200 Dlls. (\$11,118.96)

Arancel \$1,853.16

DTA \$140.00

ISAN \$262.24

IVA \$2,006.15

Total \$4,261.55

Honorarios Agente Aduanal \$500.00

1.- Vehículos Pick-Up

Modelo 1988

Valor Comercial: 800 Dlls. (\$7,412.00)

Arancel \$1,853.16

DTA \$140.00

ISAN NO PAGA

IVA \$1,410.77

Total \$3,403.93

Honorarios Agente Aduanal \$500.00

Nota: Para efectos del ejemplo se consideró el tipo de cambio vigente al 10 de marzo de 2000 para calcular el arancel equivalente a la cuota de 200dls.

ANEXO 8.

Fotocopia de la Ley del Registro Nacional de Vehículos

Si usted es propietario de un vehículo importado a franja o región fronteriza y desea internarlo al resto del país...

A continuación le damos a conocer las preguntas más frecuentes que al respecto se han formulado y que pueden ser de su interés:

¿POR CUANTO TIEMPO SE PUEDE INTERNAR UN VEHÍCULO DE ESTAS CARACTERÍSTICAS AL RESTO DEL PAÍS?

Por un plazo improrrogable de cuatro meses dentro de un periodo de doce.

¿CÓMO Y ANTE QUÉ AUTORIDAD SE REALIZA EL TRÁMITE?

Ante la aduana en la que inicialmente tramitó la importación definitiva del vehículo a la franja o región fronteriza, debiendo cumplir con lo siguiente:

1.- Acredite que el vehículo se encuentra importado en forma definitiva a la franja o región fronteriza.

Para esto acompañe:

- Certificado del Registro Federal de Vehículos. Cuando el vehículo de que se trate haya sido importado con anterioridad a la abrogación de la ley del Registro Federal de Vehículos, o

- Pedimento de importación correspondiente a su nombre.

Si se trata de venta realizada en territorio nacional, acompañe:

- Copia certificada del pedimento a nombre del importador original y la factura correspondiente que cumpla con los requisitos fiscales.

Si la venta se efectuó entre particulares, que no se encuentren obligados a expedir facturas, acompañe:

- Pedimento respectivo a nombre del importador original endosado a su nombre o, en su caso, continuidad de endosos que acrediten que quien interna el vehículo es el último propietario.

Si el vehículo se adquirió a través de financiamiento acompañe:

- Pedimento a nombre del importador original y la carta de crédito o carta factura otorgada por la empresa o institución que esté financiando la compra.

2.- Acredite que reside en la franja o región fronteriza.

Para lo cual acompañe:

- Forma migratoria expedida por la Secretaría de Gobernación.

- Visa o documento expedido por gobierno extranjero a los residentes fronterizos del país.

- Credencial para votar.

- Recibo telefónico o de luz, previa identificación del interesado.

3.- Otorgue garantía sobre pago de los créditos fiscales que pudieran causarse en relación con la importación, mediante el embargo administrativo del vehículo de que se trate.

Para ello firma el acta correspondiente, en la que se constituya el embargo y se haga constar que se designa a usted como depositario del vehículo.

4.- Pague, en moneda nacional, en el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., el

equivalente a diez US Dólares más el impuesto al valor agregado que se causa por el trámite que se realiza.

Adicionalmente, por el trámite de cada entrada múltiple realizada dentro de los cuatro meses improrrogables autorizados en un periodo de doce meses, deberá cubrir el equivalente en moneda nacional a un US Dólar, más el impuesto al valor agregado que se causa por el trámite que se realiza.

Si cuenta con vehículo con capacidad de carga superior a los 3,100 kilogramos no estará obligado al pago de un US Dólar por cada entrada múltiple.

5.- Presente declaración bajo protesta de decir verdad, en la que se compromete a retornar el vehículo dentro del plazo señalado y a no cometer infracciones o delitos por el uso o destino indebido del mismo.

¿EL VEHÍCULO QUE SE INTERNA PUEDE UTILIZARSE PARA PRESTAR SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA, PASAJEROS O TURISMO?

Definitivamente no.

¿EL VEHÍCULO PUEDE SER CONDUCIDO POR CUALQUIER PERSONA?

Deberá ser conducido en territorio nacional por el propietario, su cónyuge, hijos, padres o hermanos. No obstante, podrá manejarlo otra persona distinta de aquéllos, que siempre que se encuentre a bordo de dicho vehículo alguna de las personas antes mencionadas.

ES MUY IMPORTANTE QUE ESTÉ ENTERADO....

Para determinar el cómputo de días autorizados (cuatro meses) deberá presentarse con su

fijando un plazo de 30 días naturales, que se contará a partir de la última publicación, para efecto de que propietarios colindantes con la zona federal del río Tepej, se sirvan acudir a la Gerencia de la Comisión Nacional del Agua, en el Estado de Hidalgo, sita en avenida Revolución y Cerecedo Estrada 2o. piso, color Periodistas, código postal 42060, Pachuca, Hgo., a exhibir los documentos con que justifiquen sus derechos de propiedad o posesión sobre los terrenos colindantes con el río de referencia.

Al presentar la documentación se les comunicará a los interesados, la fecha en que se hará localización, de las mojoneras provisionales que indiquen los linderos de la zona federal y en el propio lugar se levantará un acta con testigos declarantes y testigos de asistencia, en la que manifiesten estar conformes con dichos linderos y el correspondiente plano aprobado, firmando de conformidad con dicha acta o para exponer lo que a sus intereses convenga.

A las personas interesadas que, habiendo sido notificadas a presenciar la demarcación, no concurren a los trabajos o que, en un término de 10 días hábiles, contado a partir de la fecha del levantamiento del acta circunstanciada, no expongan lo que a su derecho convenga, se les tendrá por conformes con los resultados.

Este Aviso entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 15 de abril de 1998.- El Subdirector General, Sergio Moreno Mejía.- Rúbrica.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

LEY del Registro Nacional de Vehículos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:
LEY DEL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. La presente ley tiene por objeto crear y regular el Registro Nacional de Vehículos. Sus disposiciones son de orden público y de observancia general en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Para los efectos de esta ley se entiende por:

I. Carroceros: las personas físicas o morales dedicadas al ensamble o modificación del conjunto de piezas que configuran externamente a un vehículo;

II. Comercializadoras las personas dedicadas a la compra o venta de vehículos nuevos o usados.

III. Registro el Registro Nacional de Vehículos.

IV. Secretaría: la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. y

V. Vehículos: los automotores remolques y semirremolques terrestres excepto los ferrocarriles, los militares y aquéllos que por su naturaleza sólo pueden ser destinados a usos agrícolas e industriales.

Artículo 3. Corresponde la aplicación de la presente Ley al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Para la correcta operación del Registro, la Secretaría tiene las siguientes facultades:

- I. Establecer las reglas a que se sujetará la recepción, almacenamiento y transmisión de la información del Registro y, en general, la operación, funcionamiento y administración del servicio público que preste;
- II. Operar y, en su caso, concesionar y regular la operación del Registro;
- III. Vigilar la debida aplicación de los precios, tarifas y contraprestaciones establecidas en Ley de Derechos relativas a la prestación del servicio público del Registro;
- IV. Celebrar convenios de coordinación con los gobiernos estatales y del Distrito Federal; a fin de facilitar a cobertura del Registro, procurar su buen funcionamiento y efectuar intercambio de información;
- V. Realizar, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores, las actividades de cooperación con otros países para el intercambio de información relacionada con el Registro;
- VI. Coadyuvar con el Sistema Nacional de Seguridad Pública para el cumplimiento de sus objetivos.
- VII. Verificar el cumplimiento de esta ley, y en su caso, sancionar las infracciones a la misma, y
- VIII. Las demás que establece esta ley.

Artículo 4. Se establece el Comité Consultivo del Registro Nacional de Vehículos en el que participarán representantes de:

- I. La Secretaría, quien lo presidirá;
- II. La Secretaría de Gobernación;
- III. La Secretaría de Relaciones Exteriores;
- IV. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- V. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- VI. La Procuraduría General de la República, y
- VII. Representantes de los sectores de fabricantes y ensambladores, comercializadoras de vehículos, instituciones de seguros, afianzadoras e instituciones de crédito.

El Comité sesionará cuando menos cada seis meses y fungirá como órgano de consulta en relación con las materias relativas a la integración, organización y funcionamiento del Registro.

TÍTULO II

Del Registro

Artículo 5. La operación del Registro es un servicio público a cargo de la Secretaría, y tiene como fines la identificación de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como la de brindar el servicio de información al público.

El Registro contará con una Base de Datos, propiedad exclusiva del Gobierno Federal, la cual estará integrada por la información que de cada vehículo proporcionen las autoridades, fabricantes y ensambladores, comercializadoras, aseguradoras, particulares o cualquier otra fuente.

Cualquier persona podrá consultar la información contenida en el Registro, conforme al procedimiento y niveles de acceso que para la consulta de la información determine el reglamento.

Artículo 6. La inscripción de los vehículos en el Registro será definitiva o provisional, conforme a las siguientes reglas:

- I. Inscripción Definitiva. Es la que se efectúa por una sola vez y estarán obligados a solicitarla quienes:
 - a) Fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional y destinados al mercado nacional y
 - b) Importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en territorio nacional y

II. Inscripción Provisional, que estarán obligados a solicitar quienes:

- a) Importen temporalmente vehículos, y
- b) Importen vehículos en franquicia;

Artículo 7. Los sujetos que se indican deben proporcionar al Registro los avisos siguientes:

I. Las comercializadoras, los de compra y venta del vehículo, indicando los datos del nuevo propietario;

II. Quiénes sin tener el carácter de comercializadoras adquieran un vehículo de una persona distinta a la del propietario; el enajenante también podrá dar el aviso. Igualmente son registrables los actos jurídicos que impongan gravámenes o modalidades de la propiedad de los vehículos;

III. Las instituciones de seguros, los de:

- a) Expedición de seguro del vehículo, que incluirá número de póliza y nombre de la institución;
- b) Cancelación de póliza del seguro, y
- c) Robo, recuperación o pérdida total del vehículo;

IV. Las instituciones de fianzas, los de:

- a) Número de fianza tratándose de importación temporal de vehículos, incluyendo el nombre de la institución, y

- b) Cancelación de la fianza y causa de la misma;

V. Las personas dedicadas al desguace, por la destrucción total o parcial del vehículo;

VI. Las instituciones de crédito, organizaciones auxiliares del crédito, demás entidades financieras y comercializadoras, cuando los créditos que otorguen sean garantizados con vehículos, los de:

- a) Gravamen relacionado con el número de identificación vehicular, y
- b) Cancelación de gravamen;

VII. Los carroceros, el de las modificaciones que realicen a los vehículos;

VIII. Las autoridades judiciales competentes, así como los tribunales del trabajo y las autoridades administrativas, los de:

- a) Embargos o aseguramientos que traben sobre vehículos, y
- b) El levantamiento de tales gravámenes, y

IX. Los demás que establezca el reglamento.

Artículo 8. El Sistema Nacional de Seguridad Pública, mediante los instrumentos de Información Nacional de Seguridad Pública que correspondan, y con base en los convenios de coordinación que en la materia establezcan, proporcionará al Registro la información relativa al robo y recuperación de vehículos.

Artículo 9. El Registro contendrá, sobre cada vehículo, la información siguiente:

I. El número de identificación vehicular a que se refiere el artículo 10 de esta ley;

II. Las características esenciales del vehículo;

III. El nombre, denominación o razón social y el domicilio del propietario;

IV. Los avisos que actualicen la información a que se refiere este artículo, y

v. Las demás que establezca el reglamento.

Artículo 10. Quiénes fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional deberán asignar a éstos un número de identificación vehicular que será el principal elemento de identificación en el Registro, el cual será integrado de conformidad con la norma oficial mexicana respectiva.

Los vehículos importados deberán cumplir con lo establecido en este artículo de conformidad con el elemento, la norma oficial mexicana y demás ordenamientos legales aplicables.

Cuando un documento público o privado tenga por objeto identificar un vehículo, deberá utilizarse el número a que se refiere este artículo.

Artículo 11. La inscripción de un vehículo en el Registro presume la existencia del mismo y su tenencia a la persona inscrita en él como propietario, salvo prueba en contrario.

La inscripción, los avisos, las consultas y los demás trámites relativos al Registro se realizarán en los términos que establezca el reglamento.

Artículo 12. Las autoridades federales ante quienes se efectúe cualquier trámite relacionado con un vehículo exigirán, respecto de éste, la presentación de la constancia de su inscripción en el Registro.

Artículo 13. Las comercializadoras, arrendadoras, aseguradoras, afianzadoras o las personas que otorguen crédito a un consumidor, o que realicen un acto de comercio relacionado con un vehículo, deben exigir como requisito del mismo la presentación de la constancia de su inscripción en el Registro.

Artículo 14. Las autoridades fiscales deben exigir la inscripción en el Registro como requisito previo para cualquier trámite relativo al pago de los impuestos federales relacionados con vehículos. Para tal efecto, en los convenios que las entidades federativas adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal celebren con la Federación, se establecerán los mecanismos que garanticen que en la recaudación del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos será requisito, entre otros, la inscripción de los vehículos en el Registro.

Artículo 15. De los ingresos que la Federación perciba con motivo de la prestación del servicio público del Registro, se podrá otorgar participación a las entidades federativas, en función de los convenios de coordinación que al efecto se celebren.

TÍTULO III

De las Concesiones para la operación del Registro

Artículo 16. La Secretaría podrá otorgar una o varias concesiones a efecto de que se preste el servicio público del Registro, a quienes reúnan los requisitos siguientes:

. Ser sociedad anónima de capital variable constituida conforme a las leyes mexicanas;

I. Tener capital social sin derecho a retiro e íntegramente pagado, el cual no podrá ser inferior al que exige la Secretaría, y

II. Acreditar su capacidad técnica, administrativa y financiera.

La inversión extranjera podrá participar hasta en un 49 por ciento en el capital de la sociedad concesionaria.

III. Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor.

Artículo 17. Las concesiones se otorgarán hasta por 10 años y podrán ser prorrogadas a juicio de la Secretaría, hasta por un plazo igual al originalmente establecido, siempre que la concesionaria hubiere cumplido con las condiciones previstas en la concesión y lo solicite a más tardar tres años antes de su conclusión.

Artículo 18. Los títulos de concesión contendrán como mínimo lo siguiente:

I. La denominación social y domicilio de la concesionaria;

II. El objeto de la concesión;

III. Los diferentes servicios que pueda prestar la concesionaria;

IV. Los niveles de servicio requeridos para asegurar calidad en la prestación del mismo;

V. Los derechos y obligaciones de la concesionaria;

VI. Las características y el monto de las garantías que, en su caso deba otorgar la concesionaria;

VII. Las contraprestaciones que deban cubrirse al Gobierno Federal;

VIII. Los programas de inversión, y

IX. La vigencia.

Artículo 19. Las concesiones se otorgarán mediante concurso que deberá garantizar las mejores condiciones para el Estado, y se realizará conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría publicará la convocatoria en el Diario Oficial de la Federación.

II. Las bases del concurso incluirán, como mínimo, las características del servicio materia de la concesión, el plazo de la misma, los requisitos exigidos a los participantes, los criterios para el otorgamiento de concesión, entre los cuales se considerarán las contraprestaciones ofrecidas al Gobierno Federal para dicho otorgamiento y las demás condiciones que se consideren convenientes;

III. El procedimiento se sujetará a lo siguiente:

a) Recepción de las propuestas técnicas y económicas;

b) Evaluación de las propuestas técnicas, señalando los participantes que cumplieron con la evaluación técnica y los que fueron eliminados;

c) Evaluación de las propuestas económicas cuyas propuestas técnicas no hubieren sido desechadas considerando la viabilidad financiera, la factibilidad para prestar el servicio público y la proposición de menor costo a los usuarios, y

d) La Secretaría, con base en un análisis comparativo de las propuestas admitidas, emitirá el fallo correspondiente.

La Secretaría, en su caso, otorgará la concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes. El título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del interesado.

No se otorgará la concesión cuando ninguna de las propuestas presentadas cumplan con las bases, bien, por caso fortuito o fuerza mayor. En estos casos la Secretaría declarará desierto el concurso, y, a su juicio, podrá expedir una nueva convocatoria.

Artículo 20. Las obligaciones derivadas de las concesiones serán las siguientes:

I. Prestar el servicio público de manera general, continua y en igualdad de condiciones para todos los usuarios, en los términos de esta ley y su reglamento;

II. Notificar de inmediato a la Secretaría cualquier suspensión en la prestación del servicio público;

III. Contar con la infraestructura necesaria para operar el servicio público dentro del plazo señalado en el título de concesión;

IV. Otorgar y actualizar las garantías que aseguren el cumplimiento de todas las obligaciones que asuma mediante la concesión;

V. No ceder, transferir o enajenar la concesión o derechos derivados de la misma, salvo que se cuente con autorización de la Secretaría;

VI. Garantizar la Seguridad de la Información contenida en el Registro, observando los principios de confidencialidad y reserva de la información;

VII. Cumplir con las disposiciones que regulen el intercambio de información con el Sistema Nacional de Seguridad Pública, así como con cualquier otra dependencia o entidad federativa;

VIII. Cumplir con los niveles de calidad del servicio que se establezcan en el título de concesión;

IX. Cubrir las contraprestaciones que se establezcan en el título de concesión;

X. Permitir a la Secretaría el acceso a sus instalaciones para verificar el cumplimiento de esta ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables, así como otorgarles todas las facilidades para que realice la verificación y practiquen las auditorías informáticas y resultados que disponga la autoridad así como las especiales que resulten necesarias.

XI. Someter a la aprobación de la Secretaría las modificaciones a su acta constitutiva y estatutos y

XII. Las demás que se establezcan en el reglamento, en el título de concesión y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 21. Las concesiones terminarán por:

- I. Vencimiento del plazo por el que se haya otorgado;
- II. Renuncia de la concesionaria;
- III. Revocación o nulidad;
- IV. Desaparición del objeto de la concesión
- V. Causas de utilidad o interés públicos, y
- VI. Quiebra o liquidación de la concesionaria.

La terminación de la concesión no extingue las obligaciones pendientes de cumplimiento contraídas por el titular durante su vigencia.

Artículo 22. Las concesiones se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes

I. No contar con la infraestructura necesaria para operar el Registro o dejar de contar con ella, dentro de los plazos señalados al efecto en el título de concesión;

II. No iniciar o no reanudar la prestación del servicio concesionado dentro del plazo señalado para tal efecto en el título de la concesión;

III. Dar a la información del Registro un uso distinto al autorizado, así como dejar de observar los principios de confidencialidad y reserva de la información derivada de los registros;

IV. Interrumpir la concesionaria la prestación del servicio público del Registro, total o parcialmente, sin previo aviso y sin causa justificada ante la Secretaría, de no reanudarlo en el plazo autorizado

V. Cobrar precios, tarifas o contraprestaciones distintas a las aplicables.

VI. Gravar la concesión o algunos de los derechos en ella establecidos sin la autorización previa de la Secretaría.

VII. Dejar de actualizar las garantías exigidas para el otorgamiento de la concesión;

VIII. No cubrir las indemnizaciones por daños a terceros que se originen con motivo de la prestación del servicio, y

IX. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley, su reglamento o en el título de concesión respectivo.

El titular de la concesión que haya sido revocada no podrá obtener nuevamente, directa o indirectamente, una de las concesiones a que se refiere esta ley, dentro de un plazo de cinco años contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 23. En caso de darse la terminación de la concesión por cualesquiera de los supuestos establecidos en los artículos 21 y 22 de esta ley, el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría, podrá hacer efectivas las garantías a que se refiere el artículo 18 de esta ley, y asumirá de inmediato el control del

Registro, así como de los bienes efectos al mismo, sus mejoras y accesiones, incluido todo el equipamiento informático necesario para la prestación del servicio, los cuales pasarán a ser propiedad de la Federación.

Cuando la terminación de las concesiones se de por razones imputables a la concesionaria, no procederá indemnización alguna.

Artículo 24. En los casos en que la concesión termine por causas de utilidad o interés públicos se otorgará indemnización, cuyo monto será fijado por peritos, considerando, entre otros aspectos los estudios financieros que se presentaron para el otorgamiento de la concesión, así como el tiempo que falte para que concluya y la amortización del capital invertido. En este caso los bienes, equipo e instalaciones efecto a los bienes de la concesión ingresarán de pleno derecho desde la fecha en que sea publicada la declaratoria correspondiente, al patrimonio de la Federación y a la posesión, control y administración de la Secretaría.

Artículo 25. En caso de algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, la Secretaría podrá realizar la requisita del centro de operaciones y demás instalaciones, inmuebles, muebles y equipo destinados para la operación del Registro. La Secretaría podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de las empresas operadoras, de que se trate, cuando lo considere necesario. La requisita se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Asimismo, la Secretaría podrá ocupar temporalmente el servicio público e intervenir en su administración en caso de huelga o cualquier circunstancia que impida al concesionario mantener la óptima operación del servicio. En este caso no habrá indemnización.

TÍTULO IV

De las Infracciones y Sanciones

Artículo 26. Son infracciones a la presente ley:

I. No inscribir el vehículo en el Registro, conforme lo establece el artículo 6 de esta ley;

II. No presentar los avisos a que se refieren las fracciones I, III, IV, V, VI, VII y IX del artículo 7 de esta ley;

III. Efectuar extemporáneamente la inscripción de un vehículo en el Registro o la presentación de los avisos a que se refiere el artículo 7;

IV. No exigir la constancia de inscripción de los vehículos en el Registro, conforme lo establecen los artículos 12 y 13 de esta ley;

V. Hacer uso indebido de las constancias, documentos y demás medios de identificación, relacionados con la inscripción de vehículos;

VI. Alferar, omitir, simular o permitir registros o avisos en forma ilícita, registrar datos falsos, proporcionar información falsa o proporcionar información a terceros que no tengan derecho, acceder sin autorización a la información del Registro, o no denunciar alguna irregularidad teniendo la obligación de hacerlo;

VII. Hacer uso de la información, documentos o comprobantes del Registro para obtener un lucro indebido, directamente o por interposición persona, y

VIII. Incumplir, la concesionaria, con alguna de sus obligaciones

Artículo 27. A quien cometa las infracciones a que se refiere el artículo anterior, se le impondrán las sanciones siguientes:

I. Multa de 500 a 1,000 salarios mínimos a las referidas en las fracciones I, II y IV;

II. Multa de 20 a 50 salarios mínimos a la comprendida en la fracción III;

III. Multa de 2,000 a 4,000 salarios mínimos a la prevista en la fracción V;

IV. Multa de 10,000 a 15,000 salarios mínimos a la señalada en la fracción VI;

V. Multa de dos a tres veces el beneficio obtenido para la comprendida en la fracción VII; y

VI. Multa de 20,000 a 30,000 salarios mínimos a la señalada en la fracción VIII.

Para efectos del presente artículo, se entenderá por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

Artículo 28. La aplicación de las sanciones a que se refiere este Título se harán considerando las circunstancias en que se cometió la infracción, así como la capacidad económica del infractor. Dichas sanciones no liberan al infractor del cumplimiento de las obligaciones que establece esta ley; de la responsabilidad administrativa, civil o penal que resulte, ni de la revocación que en su caso, proceda.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente ley entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Los fabricantes ensambladores o importadores de vehículos deberán proporcionar al Registro la información histórica de que dispusieran a la entrada en vigor de esta Ley relativa a los números de identificación que hubiesen asignado a los vehículos a efecto de integrar la base de datos a que se refiere el segundo párrafo del artículo 5.

PROGRAMA DE RETORNO SEGURO

Quienes sean propietarios de vehículos no comprendidos en este decreto, deberán retornarlos al extranjero o donarlos al fisco federal, a más tardar el 13 de septiembre de 2000.

La facilidad anterior no aplica a los vehículos de año modelo 1995 y posteriores, ni a los vehículos de lujo o deportivos.

En estos casos los interesados podrán acudir a la Administración Local Jurídica de Ingresos más cercana, a solicitar la autorización para retornarlos al extranjero en un plazo máximo de 5 días.

Si requiere mayor información, ponemos a su disposición los siguientes servicios:



Orientación Personal

Centro Nacional de Consultas, Av. Hidalgo 77, Col. Guerrero México, D.F., módulos en centros comerciales y áreas de Asistencia al Contribuyente en las Administraciones Locales Jurídicas de Ingresos de todo el país.



Orientación Telefónica

Del interior de la República llame sin costo al 01 - 800 - 904 - 5000. en el D.F. al 52 - 27 - 02 - 97



Unidad Móvil

Este servicio se presta en los sitios de mayor influencia; consulte ruta al 52 - 27 - 02 - 97 en el D.F., del interior de la República llame a las áreas de Asistencia al Contribuyente de su Administración Local Jurídica de Ingresos.



Audio Respuesta

Servicio Automatizado continuo de consulta fiscal las 24 horas de los 365 días del año. En el D.F. se puede llamar al 52 - 28 - 67 - 40, en Guadalajara al 56 - 76 - 71 - 40, en Monterrey al 3 - 29 - 66 - 60 y provisionalmente en Puebla al 46 - 45 - 14 y 42 - 29 - 84.



Internet

<http://www.shcp.gob.mx>
<http://www.sat.gob.mx>



Correo Electrónico

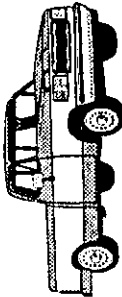
asisnet@shcp.gob.mx



Material Editorial

Lo puedes conseguir en los lugares antes referidos

Importación DEFINITIVA



VEHICULOS TIPO PICK-UP DE MAS DE 10 AÑOS DE ANTIGÜEDAD. PROCEDENTES DE E.U.A. O CANADA

Si usted es propietario de un vehículo importado a franja o región fronteriza y desea internarlo al resto del país...

A continuación le damos a conocer las preguntas más frecuentes que al respecto se han formulado y que pueden ser de su interés:

¿POR CUANTO TIEMPO SE PUEDE INTERNAR UN VEHÍCULO DE ESTAS CARACTERÍSTICAS AL RESTO DEL PAÍS?

Por un plazo improrrogable de cuatro meses dentro de un período de doce.

¿CÓMO Y ANTE QUÉ AUTORIDAD SE REALIZA EL TRÁMITE?

Ante la aduana en la que inicialmente tramitó la importación definitiva del vehículo a la franja o región fronteriza, debiendo cumplir con lo siguiente:

1.- Acredite que el vehículo se encuentra importado en forma definitiva a la franja o región fronteriza.

Para esto acompañe:

- Certificado del Registro Federal de Vehículos. Cuando el vehículo de que se trate haya sido importado con anterioridad a la abrogación de la ley del Registro Federal de Vehículos, o
- Pedimento de importación correspondiente a su nombre.

Si se trata de venta realizada en territorio nacional, acompañe:

- Copia certificada del pedimento a nombre del importador original y la factura correspondiente que cumpla con los requisitos fiscales.

Si la venta se efectuó entre particulares, que no se encuentren obligados a expedir facturas, acompañe:

- Pedimento respectivo a nombre del importador original endosado a su nombre o, en su caso, continuidad de endosos que acrediten que quien interna el vehículo es el último propietario.

Si el vehículo se adquirió a través de financiamiento acompañe:

- Pedimento a nombre del importador original y la carta de crédito o carta factura otorgada por la empresa o institución que esté financiando la compra.

2.- Acredite que reside en la franja o región fronteriza.

Para lo cual acompañe:

- Forma migratoria expedida por la Secretaría de Gobernación.
 - Visa o documento expedido por gobierno extranjero a los residentes fronterizos del país.
 - Credencial para votar.
 - Recibo telefónico o de luz, previa identificación del interesado.
- 3.- Otorgue garantía sobre pago de los créditos fiscales que pudieran causarse en relación con la importación, mediante el embargo administrativo del vehículo de que se trate.

Para ello firma el acta correspondiente, en la que se constituya el embargo y se haga constar que se designa a usted como depositario del vehículo.

4.- Pague, en moneda nacional, en el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, S.N.C., el

equivalente a diez US Dólares más el impuesto al valor agregado que se causa por el trámite que se realiza.

Adicionalmente, por el trámite de cada entrada múltiple realizada dentro de los cuatro meses improrrogables autorizados en un período de doce meses, deberá cubrir el equivalente en moneda nacional a un US Dólar, más el impuesto al valor agregado que se causa por el trámite que se realiza.

Si cuenta con vehículo con capacidad de carga superior a los 3,100 kilogramos no estará obligado al pago de un US Dólar por cada entrada múltiple.

5.- Presente declaración bajo protesta de decir verdad, en la que se compromete a retornar el vehículo dentro del plazo señalado y a no cometer infracciones o delitos por el uso o destino indebido del mismo.

¿EL VEHÍCULO QUE SE INTERNA PUEDE UTILIZARSE PARA PRESTAR SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA, PASAJEROS O TURISMO?

Definitivamente no.

¿EL VEHÍCULO PUEDE SER CONDUCIDO POR CUALQUIER PERSONA?

Deberá ser conducido en territorio nacional por el propietario, su cónyuge, hijos, padres o hermanos, no obstante, podrá manejarlo otra persona distinta de aquéllas, que siempre que se encuentre a bordo de dicho vehículo alguna de las personas antes mencionadas.

ES MUY IMPORTANTE QUE ESTÉ ENTERADO.....

Para determinar el cómputo de días autorizados (cuatro meses) deberá presentarse con su

Comercio Exterior

Ponemos a su disposición los siguientes servicios:

• Presentar en disco flexibles, de 3.5", doble cara y doble o alta densidad, en código ASCII sistema operativo 3.0 o posterior información relativa a el precio de cada unidad importada en el mes inmediato anterior dentro de los 10 primeros días naturales, ante la Administración Local de Auditoría Fiscal.

• Presentar ante la aduana al efectuar las importaciones de vehículos, información respecto de la persona de quién se adquirió el vehículo, con la factura comercial de la unidad certificada por la cámara, asociación de comerciantes o el proveedor de la localidad en que fueron adquiridos los vehículos.

Atención personal. Centro Nacional de Consulta, Av. Hidalgo 77, Col. Guerrero México, D.F., módulos en centros comerciales y áreas de Asistencia al Contribuyente en las Administraciones Locales Jurídicas de Ingresos de todo el país.

Atención telefónica. Del interior de la República llame sin costo al 01-800-904-5000. En el Distrito Federal el número es 52-27-02-97

Audiorespuesta. Servicio automatizado continuo de consulta fiscal las 24 horas de los 365 días del año. En el Distrito Federal se puede llamar al 52-28-67-40; en Guadalejara al 678-71-40; en Monterrey al 329-66-60 y en Puebla provisionalmente al 46-45-14 y 42-29-84

Internet. <http://www.shcp.gob.mx>
<http://www.satgob.mx>

Correo electrónico. asisnet@shcp.gob.mx
asisnet@sat.gob.mx

Material editorial. Se podrá obtener en los lugares mencionados.

Quejas. 01-800-728-2000

**Importación definitiva de
vehículos a la franja fronteriza,
norte del país, los estados de
Baja California y Baja California Sur,
la región parcial del estado de
Sonora y el municipio de**

Cananea, Sonora

1999

Este documento no crea derechos ni establece obligaciones distintas a las contenidas en las disposiciones fiscales vigentes



SAT
Servicio de Administración Tributaria
SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Las empresas que comercializan autos usados, pueden importar definitivamente vehículos automotores usados, los cuales podrán permanecer en la franja fronteriza norte del país, el amparo del Decreto por el que se establecen condiciones para la importación de vehículos automotores usados destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país y en los estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora y el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora.

REQUISITOS QUE DEBEN DE CUMPLIR LAS EMPRESAS COMERCIALIZADORAS

- Obtener el registro como empresa comercializadora de autos usados ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.
- Contar con un capital mínimo de cincuenta mil pesos
- Contar con un terreno de 200 metros cuadrados de extensión mínima.

VEHÍCULOS MODELO QUE PUEDEN SER IMPORTADOS

Sólo se permite la importación de vehículos usados, de cinco o más años -modelo anterior a la fecha en que se realice la importación.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS A IMPORTAR

Los vehículos que pueden ser importados deberán ser similares a los de las marcas de fabricación nacional, de acuerdo con el listado que publicará la SECOFI, dentro del tercer trimestre de cada año en el Diario Oficial de la Federación, y de acuerdo con las siguientes características:

- Automóviles con un valor no mayor a 12,000 dólares de los Estados Unidos de América, no quedan comprendidos los vehículos deportivos, de lujo y convertibles.
- Camiones comerciales, ligeros y medianos, propulsados por motor de gasolina.
- Camiones pesados para el transporte de efectos, propulsados por motor a gasolina, y
- Camiones pesados y autobuses integrales para el transporte urbano de pasajeros. No quedan comprendidos en este rubro, aquellos autobuses integrales que se utilizan normalmente para el transporte foráneo.

IMPUESTOS QUE SE DEBERÁN PAGAR POR LA IMPORTACION DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos a importar deberán pagar por

en dólares, de acuerdo al año - modelo del vehículo que se trate, y conforme a la siguiente tabla:

ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO (AÑO-MODELO)	IMPUESTO A PAGAR
3	1% + 250
6	1% + 250
7	1% + 150
8	1% + 150
9	1% + 150
10 o más	1% + 50

TRÁMITE PARA IMPORTAR VEHÍCULOS

Las empresas importadoras, deben de realizar el trámite de importación utilizando los servicios de Agentes Aduanales, quienes formularán el pedimento correspondiente, el cual debe de contener las características de marca, tipo, línea, año - modelo y número de identificación vehicular o, en su defecto, número de serie y a este pedimento deberá anexarse lo siguiente:

- Títulos de propiedad y factura comercial. Este último documento contendrá el millaje del vehículo y su equivalente en kilómetros que a su vez deberá anotarse en el pedimento.
- Copia del registro como empresa comercial de autos usados.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ALVAREZ LEDESMA, Mario I. Introducción al derecho. México, Edit. McGraw-Hill, 1995.

ALVEAR ACEVEDO, Carlos y Alberto Ortega Venzor. TLC, Marco Historico para una negociacion. México, Edit. JUS, 1991.

ARRIOJA VIZCAINO, Adolfo. Derecho fiscal. Décima tercera edición, México, Edit. Themis, 1998.

BETTINGER BARRIOS, Herbert. Precios de transferencia, sus efectos fiscales. Quinta edición, México, Edit. ISEF, 1997.

CARVAJAL CONTRERAS, Máximo. Derecho aduanero. México, Edit. Porrúa, Séptima edición, 1998.

CARRASCO IRIARTE, Hugo. Derecho Fiscal Constitucional. México, Edit. Harla, 1993.

DELGADILLO GUTIÉRREZ, Luis Humberto. Elementos de derecho administrativo. México, Edit. Limusa, 1986

DELGADILLO GUTIERREZ, Luis Humberto y Lucero ESPINOZA MANUEL. Introducción al derecho positivo mexicano. México, Edit. Limusa, 1994.

FRAGA, Gabino. Derecho administrativo. México, trigésima primera edición, Edit. Porrúa, 1992.

GARRE, Felipe. El hecho imponible en el impuesto aduanero. México, Edit. Centro de investigación aduanera y de comercio internacional, 1999.

GUITRON FUENTEVILLA, Julián. Tesis. México, Edit. Promociones jurídicas y culturales, A.C, 1991.

LASTRA LASTRA, José Manuel. Fundamentos de derecho. México, Edit. McGraw-Hill/interamericana de México, 1994.

MABARAK CERECEDO, Doricela. Derecho penal fiscal. México, Edit. Lazcano Garza editores, 1993.

MALPICA DE LA MADRID, Luis. El sistema mexicano contra prácticas desleales de comercio internacional y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte. México, Edit. UNAM, Instituto de investigaciones jurídicas, 1996.

MALPICA DE LA MADRID, Luis. Que es el GATT, las consecuencias prácticas del ingreso de México al Acuerdo General. México, Edit. Grijalbo, 1988.

MARGAIN MANAUTOU, Emilio. Introducción al estudio del derecho tributario mexicano. Undécima edición, México, Edit. Porrúa, 1993.

NAVARRO BAÑUELOS, Ramón. La supletoriedad del derecho federal común en materia de auditoría fiscal federal. México, Edit. Indetec, 1995.

NAVARRO RODRIGUEZ, Alberto. Tratados para evitar la doble imposición. Primera edición, México, Edit. academia de estudios fiscales de la Contaduría Pública, A.C., edit. IMCP, 1992.

PEREZ DE AYALA, José Luis. Curso de derecho tributario. Quinta edición, España, Edit. De derecho financiero, editoriales de derecho reunidas. 1989.

QUEROL C, Vicente. El arancel aduanero mecanismo de política comercial. México, Edit. Pac, 1985.

QUINTANA ADRIANO, Elvia Arcelia. El comercio exterior de México, marco jurídico, estructura y política. México, Edit. UNAM - Porrúa, 1989.

QUINTANA VALTIERRA, Jesús y Jorge ROJAS YAÑEZ. Derecho tributario mexicano. México, Edit. Trillas, 1991.

REYES DIAZ LEAL, Eduardo. Aduanas, operación en México. México, Edit. Universidad en asuntos internacionales, 1994.

REYES DIAZ LEAL, Eduardo. Sistema Aduanero Mexicano, SAM. México, Edit. Universidad en asuntos internacionales, 1999.

RODRIGUEZ LOBATO, Raúl. Derecho fiscal. Segunda edición, México, Edit. Harla. 1986.

RODRÍGUEZ MEJÍA, Gregorio. Aspectos fiscales del tratado de libre comercio de América del norte. México, Edit. U.N.A.M, 1994.

RODRIGUEZ MEJIA, Gregorio. Teoría general de las contribuciones. México, Edit. Porrúa, 1994.

SANCHEZ HERNANDEZ, Mayolo. Derecho tributario. Segunda edición, México, Edit. Cárdenas editor y distribuidor. 1988.

SAYAGUES LASO, Enrique. Tratado de derecho administrativo. Argentina, 1953.

SOTO ALVAREZ, Clemente. Prontuario de introducción al estudio derecho y nociones de derecho civil. Tercera edición, sexta reimpresión, México, Edit. Limusa, 1990.

TAMAYO CONTRERAS, Porfirio. Incongruencias fiscales en materia aduanera. Segunda edición, México, Edit. PAC, 1999.

TENA RAMIREZ, Felipe. Derecho constitucional mexicano. Trigésima primera edición,*México, Edit. Porrúa, 1997.

URBINA NANDAYAPA, Arturo. Medios de defensa aduanera y de comercio exterior. México, Edit. Paf, 1995.

VALDEZ ACOSTA, Ramón. Curso de derecho tributario. Segunda edición, Buenos Aires, Colombia, Madrid, Edit. De Palma, 1996.

VAZQUEZ ALFARO, José Luis. Evolución y perspectiva de los órganos de jurisdicción administrativa, en el ordenamiento mexicano. México, Edit. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1991.

VAZQUEZ JIMENEZ, Jesús. Derecho administrativo II, apuntes de la Cátedra tomados en clase. México, UNITEC, Sep-Dic, 1998.

VARGAS MENCHACA, José Manuel. Manual para la elaboración de tesis profesionales. México, 1993.

VELÁZQUEZ ELIZARRARAS, Miguel Angel. Ley aduanera comentada, legislación, jurisprudencia y doctrina. México, Edit. Themis, México. 1990.

VILLEGAS, Carlos Gilberto. Comercio exterior y crédito documentario. Argentina, Edit. Astrea, 1993.

WITKER VELASQUEZ, Jorge. Derecho tributario aduanero. México, Edit. U.N.A.M, 1995.

WITKER VELASQUEZ, Jorge. Derecho del comercio internacional. México, Edit. Universidad de Guadalajara, 1986.

WITKER VELASQUEZ, Jorge y Gerardo Jaramillo. Comercio exterior de México, marco jurídico y operativo. México, Edit. UNAM- McGraw-Hill, 1996.

WITKER VELASQUEZ, Jorge y Laura Hernández. regimen jurídico del comercio exterior en México. México, Edit. UNAM – Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2000.

LEGISLACION

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. comentada. quinta edición, México, Edit. PGR, Instituto de investigaciones jurídicas, UNAM. México. 1995.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, editada por Asamblea Legislativa del D.F., Primera Legislatura, 1999.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. comentada. Dr. DELGADO MOYA, Ruben, séptima edición, México, Edit. Sista, 1998.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. México, Edit. ISTA, 1998.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. México, diario oficial de la federación del 20/12/1993.

Tratados para Evitar la Doble Tributación. México, SHCP. Tomo I, 1994.

Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT. México, DOF, 26 de noviembre de 1986.

Ley Aduanera. Décima cuarta edición, México, Edit. ediciones fiscales ISEF. México. 1999.

Ley de Comercio Exterior. México, décima cuarta edición, Edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999.

Ley del Impuesto Sobre la Renta. México, décima tercera edición, fisco agenda, Edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999.

Ley del Impuesto al Valor Agregado. México, décima cuarta edición, fisco agenda, Edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999.

Ley del Impuesto General de Importación. México, Edit. DIA, sistemas dinámicos internacionales, s.a de c.v. 1999.

Ley de Coordinación Fiscal. México, agenda fiscal. Edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999.

Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos. México, legislación fiscal, Tomo II, Editada por el Servicio de Administración Tributaria, 1999.

Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos. México, legislación fiscal, Editada por el Servicio de Administración Tributaria, 1999.

Ley del Registro Nacional de Vehículos. México, D.O.F. 02 de junio de 1998.

Código Fiscal de la Federación. Décima tercera edición, fisco agenda, México, edit. ediciones fiscales ISEF, 1999.

Código de Comercio. Quinta edición, agenda mercantil, México, edit. ediciones fiscales ISEF, 1999.

Reglamento de la Ley Aduanera. Décima segunda edición, México, edit. ediciones fiscales ISEF, 1999.

Reglamento de la ley del Registro Nacional de Vehículos. México, D.O.F. 27 de abril del 2000.

Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria. México, Diario Oficial de la Federación del 3 de diciembre de 1999.

Reglamento Interior de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público. México, SHCP, 1995.

Reglamento Interior de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público. México, Diario Oficial de la Federación del 11 de septiembre de 1996.

Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria. Décima segunda edición, México, Diario Oficial de la Federación del 30 de junio de 1997, edit. ediciones fiscales ISEF, 1999.

Resolución Miscelánea de Comercio Exterior. D.O.F. del 31 de marzo de 1999. Décima segunda edición, México, edit. Ediciones fiscales ISEF, 1999.

Reglas para la Aplicación de las Disposiciones en Materia Aduanera del TLC. D.O.F. 30/12/93, México, ediciones fiscales ISEF, D.O.F. 30/12/93, 1994.

Decreto por el que se modifican y crean diversos aranceles de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, En relación a vehículos tipo pick up. México, D.O.F. 9 de mayo del 2000.

Decreto por el que se modifican y crean diversos aranceles de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, En relación a vehículos tipo pick up. México, D.O.F. 13 de marzo del 2000.

Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza y otras regiones del país. México, D.O.F. 8 de febrero de 1999.

Decreto mediante el cual se permite la regularización de automóviles usados de procedencia extranjera que circulan en el país. México, D.O.F. 12 y 19 de abril respectivamente de 1994.

Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación de vehículos automotores usados, destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza y otras regiones del país. México, D.O.F. 24 de febrero de 1994.

Decreto mediante el cual se permite la regularización de automóviles usados de procedencia extranjera que circulan en el país. México, D.O.F. 13 de enero de 1992.

Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. México, D.O.F. 11 de diciembre de 1989.

Acuerdo que determina reglas para la aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz. México, D.O.F. 30 de noviembre de 1990.

Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Auto Transporte. México, D.O.F. 11 de diciembre de 1989.

Acuerdo que establece reglas de aplicación del Decreto para el fomento y modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Auto Transporte. México, D.O.F. 30 de noviembre de 1990.

HEMEROGRAFIA

Revista de la academia mexicana de derecho fiscal. Año I, junio, numero 1, México, memorias de derecho internacional tributario, 1996, pp. 25-56, 81-100.

Revista nuevo consultorio fiscal. Número, 164, año 10, México, La función fiscalizadora del Estado. Artículo por el L.C. Francisco Rogel Favila, 1996, pp. 31 – 36.

Revista de la academia mexicana de derecho fiscal. Numero. 3, año II, enero-marzo, México, Reseñas de las reformas fiscales para 1997 comentadas por el Lic. Augusto Fernández Sagardi, 1997, pp. 46-140.

Revista del Tribunal Fiscal de la Federación. Número 7, cuarta época, año II, febrero de 1999, pp. 170 y 231.

Revista Epoca. Número 457, 6 de marzo del 2000, RENAVE, acta de nacimiento para automóviles, México, 2000, comentarios por Elida Martínez Solano, pp. 42 y 43.

Dictamen sobre el Tratado de Libre Comercio para América del Norte y Acuerdos complementarios, laboral y ambiental. México, Edit. Senado de la República, LV Legislatura, 1994.

Periódico el Metro. 19 de junio de 2000, RENAVE, información para abatir robo de autos, p. 5.

Periódico el Metro. 15 de junio de 2000, RENAVE, inicia registro de vehículos, México, p. 8.

Jurisprudencias y Tesis aisladas. Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, Disco compacto IUS 8, edit. SCJN, 1917 - 1998.

Jurisprudencia y Tesis aisladas. Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, Disco compacto IUS 7, edit. SCJN, 1917-1998, 1999.

Legislación Federal. Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, Compila IV agosto de 1999, 1999.

GUIA EBC, LIBRO AZUL MEXICANO. Publicación mensual, numero 3, año XXXIII, marzo, edit. Jose M. Bosoms, México, 1999.

GUIA DEL TLCAN. Publicación de SECOFI, SHCP, INCAFI, México, 1993.

DICCIONARIOS

DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de derecho. Vigésima cuarta edición, México, edit. Porrúa, 1997.

Gran diccionario enciclopédico ilustrado. Tomo V, selecciones de Reader's Digest. México.

NAVARRETÉ DE RICOSSA, Ivonne. Diccionario, un tesoro de expresiones comerciales y legales, ingles-español. Tercera reimpresión, a la primera edición, México, Julio 1998.

ZORRILLA ARENA, Santiago y José Silvestre Méndez. Diccionario de economía. México, Edit. Océano, 1984.