

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 61 DE LA LEY ADUANERA, A CARGO DE LA DIPUTADA TERESITA DE JESÚS VARGAS MERAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

La que suscribe, diputada Teresita de Jesús Vargas Meraz, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Regeneración Nacional, en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71 fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6 fracción I, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía, la **iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción XVIII al artículo 61 de la Ley Aduanera**, al tenor de la siguiente

### **Exposición de motivos**

La frontera norte de México debido a su colindancia con la principal economía del mundo que es la de Estados Unidos de América se enfrenta a una coyuntura económica, social y cultural muy distinta a la del resto del territorio nacional, situación que el Poder Ejecutivo federal explícitamente reconoce mediante el decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 1 de julio de 2011, mismo que se ha venido prorrogando, el cual a la letra establece que "...debido a su cercanía geográfica con Estados Unidos de América, la franja y región fronteriza norte presentan características económicas distintas a las del resto del territorio nacional, por lo que el Ejecutivo federal estima que es conveniente continuar otorgando un esquema preferencial..."<sup>1</sup>

Dentro de dichas características distintas, nos encontramos con la diferencia entre los salarios mínimos que percibe una persona por sus labores, ya que mientras en Estados Unidos de América el salario mínimo aproximadamente es de 7.25 dólares por hora o el equivalente a mil 142.60 pesos por jornada de ocho horas, en México es de 88.36 pesos por el mismo periodo de trabajo, es decir, entre dos territorios separados por escasos kilómetros, los salarios son 13 veces mayores a los que tenemos en nuestro país.

Asimismo, otra de las características por las que se distinguen, observamos también la gran disparidad que existe entre los impuestos al consumo que son pagados en ambos países, ya que mientras en el estado de Texas, el impuesto se paga a razón del 8.25 por ciento, en México es pagado a una tasa generalizada del 16 por ciento, situación que deja en desventaja competitiva a los ciudadanos que residen en la frontera norte, como es el caso de mis representados de Chihuahua.

Ahora bien, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en su Anexo 300-A, Apéndice 300-A.2, párrafo 24, y en relación al decreto del Ejecutivo antes referido, establece que a partir del 1 de enero de 2009 y gradualmente hasta el año 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes del territorio de Canadá o de los Estados Unidos de América, en función del año modelo de antigüedad de los vehículos y, a su vez, el artículo 302, párrafo 2, en relación con el Anexo 302.2 del propio Tratado, prevé una desgravación progresiva de aranceles a bienes originarios, incluidos los vehículos usados.

Dichas obligaciones de México contenidas en el Apéndice 300-A-2, párrafo 24, son aplicables exclusivamente a vehículos usados originarios, provenientes del territorio de Canadá o de los Estados Unidos de América; y que la desgravación progresiva de aranceles a bienes originarios está condicionada a que se trate de vehículos que cumplan con la regla de origen específica y que dicha circunstancia se acredite con un certificado de origen válido.

Así pues, el Estado mexicano al ser parte de la comunidad internacional no es ajeno a este fenómeno, motivo por el cual actualmente cuenta con una red de 12 tratados de Libre Comercio con 46 países, 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración,<sup>2</sup> siendo del interés de la presente propuesta el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el cual fue firmado por México, Estados Unidos y Canadá el 17 de diciembre de 1992 y ratificado por el Senado de la República el 8 de diciembre de 1993 y el cual, tiene entre sus objetivos el de eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación fronteriza de bienes y servicios entre los territorios partes.

Ahora bien, y respecto al caso que nos ocupa, que es lo relativo a la importación definitiva de vehículos usados a México, existen diversos instrumentos jurídicos que la regulan, siendo este el caso de la Ley Aduanera, las Reglas Generales de Comercio Exterior y el referido “decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, cuya vigencia se ha prorrogado en distintas ocasiones (6 veces), siendo la más reciente la publicada en el mismo medio de difusión el día 28 de diciembre del 2017, la cual amplía la vigencia del mismo hasta el 31 de marzo del año 2019.

En esa inteligencia, es importante señalar que el costo para realizar la importación de dichos vehículos usados está compuesto por diversos impuestos y derechos tales como el impuesto general de importación, el impuesto al valor agregado, el derecho de trámite aduanero, los costos de pre validación y los honorarios del agente aduanal que realiza el trámite, entre otros.

Cabe mencionar, que para determinar el monto para el pago de los conceptos antes mencionados, la autoridad utiliza como valor de referencia para determinar la base gravable el valor del vehículo de acuerdo al denominado anexo 2 de “precios estimados aplicables a la importación de vehículos usados por año modelo” el cual establece de manera unilateral el valor que la autoridad “considera” tienen los vehículos ahí enlistados, valores que cabe mencionar son totalmente ajenos a la realidad del mercado.

Con objeto de ilustrar la presente iniciativa se realizará un ejercicio del costo aproximado que tendría el importar un vehículo usado de procedencia extranjera tomando como referencia un tipo de cambio de 20.00 pesos de acuerdo a lo siguiente:

Datos del vehículo	Valor "estimado" USD	Valor pesos	IGI 1%	IVA 16%	DTA .008 al millar	Pre validación	TOTAL A PAGAR POR CONCEPTO DE IMPORTACION
VW Golf 2010 4CYL	\$6,364	\$127,280					
			\$1,272	\$20,364	\$1,018	\$267.00	<b>\$22,921</b>

Como se desprende de la tabla anterior, el costo aproximado para realizar la importación del citado vehículo con el precio “estimado” por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sería de alrededor de los 22 mil 921 pesos, sin que sea tomados los costos reales de depreciación del vehículo.

Existe la errónea creencia de que los habitantes de la frontera norte del país debido a la cercanía que tienen con los Estados Unidos de América cuentan con un ingreso mayor y una mejor calidad de vida en relación con la de los habitantes del resto del país, situación que es totalmente falsa ya que de acuerdo a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo al tercer trimestre del 2016 en los Estados de Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, en promedio el 63 por ciento de la población económicamente activa ocupada, percibía una remuneración de 3 o menos salarios mínimos diarios, lo que es equivalente a un ingreso mensual igual o menor a los 6 mil 135.00 pesos mensuales.

Así pues, como se observa del anterior acápite, el presupuesto de las familias mexicanas de los estados fronterizos resulta ser muy ajustado, quedando poco o nulo margen para poder ahorrar y en su caso comprar o poder dar el enganche de un automóvil nuevo, sumado esto a que en muchas ocasiones dicho segmento de la población no son candidatos o no se encuentran posibilitados al pago de algún tipo de crédito, por lo que su única posibilidad es comprar un auto usado de procedencia extranjera, para posteriormente importarlos al territorio nacional, siendo evidentemente que los vehículos importados tienen un costo inferior al mexicano.

Por tanto, la importación definitiva, las dificultades administrativas para realizar el trámite sumadas a la gran diferencia entre el valor efectivamente pagado y el valor que la SHCP asigna para determinar los impuestos y derechos de importación, generan que esta no se realice en los términos que marca la ley, además de hacer imposible lo previsto en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano forma parte; de tal forma, que actualmente en la región fronteriza circulan una gran cantidad de vehículos que han ingresado por las aduanas nacionales y se encuentran de forma irregular en el territorio nacional, generando entre otros, los siguientes problemas:

- No se cuenta con un registro o padrón que señale la cantidad de dichos vehículos circulando en la región o franja fronteriza.
- Carecen de placas o de algún tipo de registro que permita su identificación o la de su propietario, situación que genera que estos se puedan utilizar en la comisión de actos delictivos, aumentando así los problemas para brindar efectiva protección a la seguridad pública.
- Al encontrarse dentro del territorio nacional de manera irregular no cuentan con seguro de daños o responsabilidad civil;
- Se desconoce si estos cumplen o no con las normas en materia ambiental vigentes.
- El Estado mexicano deja de percibir ingresos por concepto de importación, registro vehicular, placas y verificación vehicular entre otros.
- Al carecer sus propietarios de una certeza jurídica con relación a sus automóviles, se generan condiciones para la realización de actos de corrupción por parte de las autoridades, ya que ante el miedo de estos a perder su patrimonio son susceptibles de extorsiones y abusos, en el mismo sentido, al carecer de dicha certeza jurídica, estos se vuelven vulnerables a ser víctimas de fraudes por parte de asociaciones que venden gestorías para la supuesta regularización de los vehículos, sin que estas tengan valor jurídico ante la autoridad.

Por último, no debemos pasar por inadvertido, que si bien es cierto, que este fenómeno social relativo a la adquisición de vehículos usados de procedencia extranjera en las zonas fronterizas pudiera generar una menor recaudación dificultando la administración y control del impuestos por parte de las autoridades mexicanas, así como también una posible afectación económica a la industria automotriz nacional, también es cierto que el gobierno federal debe tener presente que las y los diputados no podemos legislar atendiendo únicamente al impacto presupuestal o recaudatorio de las leyes, así como al impacto al sector privado, sino que debemos legislar atendiendo a la realidad y a las necesidades de los ciudadanos a los que representamos, es por eso que un tema de mayor o menor recaudación jamás deberá de anteponerse a un tema de bienestar social, y decimos bienestar social porque la economía de los mexicanos que viven en la frontera es muy inferior a la de los ciudadanos del país vecino o muy igual a la del resto de los ciudadanos del país, lo que conlleva a que muchos de los mexicanos recurren a la adquisición de estos tipos de vehículos, principalmente por su menor precio en comparación con el costo de los vehículos que se encuentran en el mercado nacional (necesidad), por lo que al

adquirir un vehículo de esta naturaleza, perfectamente cubren sus necesidades familiares, tales como: transportación a sus empleos, transportación de sus hijos a la educación, transportación para garantizar la salud de los integrantes de la familia, transportación para la recreación familiar, transportación en temporadas climatológicas complicadas, en fin; por tanto, creemos que se debe privilegiar el bienestar social de las familias mexicanas que residen en la frontera exentando y regularizando los vehículos previstos de conformidad con los tratados internacionales de los que el Estado mexicano forma parte.

En virtud de lo anterior y en aras de garantizar la protección al patrimonio, el respeto y cumplimiento a los compromisos internacionales el cual está próximo a vencer 2019 y el fortalecimiento del estado de derecho deben ser los ejes rectores del Gobierno de la República, sometemos a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa de

### **Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 61 de la Ley Aduanera**

**Único.** Se adiciona la fracción XVII al artículo 61 de la Ley Aduanera, para quedar como sigue

**Artículo 61.** No se pagarán los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las siguientes mercancías:

**XVIII. Los vehículos usados de conformidad con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en su Anexo 300-A, Apéndice 300-A.2, párrafo 24, y en relación al Decreto del Ejecutivo antes referido, que establece que a partir del 1o. de enero de 2009 y gradualmente hasta el año 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes del territorio de Canadá o de los Estados Unidos de América, en función del año modelo de antigüedad de los vehículos y, a su vez, respecto al artículo 302, párrafo 2, en relación con el Anexo 302.2 del propio Tratado, que prevé una desgravación progresiva de aranceles a bienes originarios, incluidos los vehículos usados.**

**Cabe señalar, que además de la exención de impuestos, se deberá regularizar la importación de vehículos usados de conformidad con el párrafo anterior y atendiendo a las características previstas.**

### **Transitorios**

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** Sin perjuicio de lo anterior, el Ejecutivo federal a través de sus autoridades competentes deberá ajustar sus normas generales de la materia de acuerdo al presente decreto, en un plazo no mayor a 90 días hábiles.

### **Notas**

1 [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5198960&fecha=01/07/2011](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5198960&fecha=01/07/2011)

2 <https://www.gob.mx/se/articulos/mexico-cuenta-con-12-tratados-de-librecomercio?idiom=es>

Palacio Legislativo de San Lázaro, Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión.-

Ciudad de México, a 13 de septiembre de 2018.

Diputada Teresita de Jesús Vargas Meraz (rúbrica)

SILL