

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 62 DE LA LEY ADUANERA, EN MATERIA DE REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS DE IMPORTACIÓN, PRESENTADA POR LAS DIPUTADAS HILDA PATRICIA ORTEGA NÁJERA Y MELBA NELIA FARÍAS ZAMBRANO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Las suscritas, Hilda Patricia Ortega Nájera y Melba Nelia Farías Zambrano, Diputadas Federales integrantes del Grupo Parlamentario de MORENA en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, la presente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 62 de la Ley Aduanera, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Introducción

La proximidad con la principal potencia económica del mundo - Estados Unidos de América - permite identificar con mayor claridad contrastes importantes respecto a la situación socio-económica de la población de la frontera norte de nuestro país.

Existe una gran disparidad entre el salario mínimo que perciben los ciudadanos estadounidenses en comparación con el que perciben los mexicanos, ya que, mientras que en el país vecino el salario mínimo establecido es mayor a los 7 dólares por hora -más de 140 pesos mexicanos-, (lo que equivale a más de 1,100 pesos mexicanos por una jornada diaria de 8 horas, tomando en consideración el tipo de cambio vigente a la fecha); en México, nuestros connacionales perciben mínimamente alrededor de 88 pesos diarios por una jornada de 8 horas.

Esto es un claro indicador de la superioridad del salario mínimo establecido en Estados Unidos que es 12 veces mayor al mexicano. Adicionalmente, las mexicanas y los mexicanos se enfrentan a otro factor que impacta directamente en su economía: los impuestos al consumo.

Son contrastantes también las tarifas que México y Estados Unidos aplican respectivamente en impuestos al consumo. Mientras que en el país del norte los ciudadanos deben pagar con base en el 8% aproximadamente, en nuestro país la tasa generalizada es del 16%, lo que significa una desventaja competitiva para los ciudadanos mexicanos de la región norte, como es el caso de nuestros representados de Durango y Coahuila. Esto resulta relevante porque son factores que influyen directa e importantemente en el poder adquisitivo de nuestros connacionales, refiriéndonos específicamente a la adquisición de vehículos automotores.

Problemática social

Es una realidad que el presupuesto de muchas familias mexicanas de los estados del norte del país es reducido al grado de tener escasas o nulas posibilidades para adquirir un automóvil usado ofrecido en venta en nuestro país, y mucho menos un auto nuevo de agencia automotriz.

Por ello, muchos connacionales optan por adquirir vehículos usados de procedencia extranjera, ya sean estadounidenses o canadienses, pues evidentemente estos bienes tienen un costo inferior a los automóviles nuevos de agencia e incluso al de los usados que circulan de manera legal en el territorio nacional.

Asimismo, el costo para llevar a cabo la importación de vehículos usados se compone de diversos impuestos y derechos, a saber: impuesto general de importación, I.V.A., derechos relacionados con trámites aduaneros, costos de pre-validación, entre otros.

Precisamente, el costo de los automóviles y de los impuestos, aunado a las dificultades administrativas a que se enfrentan nuestros conciudadanos ha generado, desde hace ya varias décadas, la común práctica de importación de vehículos usados al margen de la ley.

Por otro lado, esta internación ilegal de vehículos se ve motivada también por la gran cantidad de autos usados estadounidenses con varios años de antigüedad y la oferta a bajo costo.

Cabe señalar que la compleja situación del agro mexicano es una de las razones que influyen para que miles de campesinos de escasos recursos se doten de unidades extranjeras en situación irregular. Por ejemplo, una camioneta usada en México para uso rural en el año 2000 tenía un costo aproximado de 60 mil pesos, mientras que en los Estados Unidos una unidad similar podía adquirirse en alrededor de 10 mil pesos.

Por tanto, actualmente existe una gran cantidad de vehículos que han ingresado por las aduanas nacionales y que se encuentran circulando de manera irregular en el territorio nacional. No obstante, son las entidades de la zona fronteriza norte donde se encuentra la mayor parte de vehículos extranjeros ilegales, debido a la migración masiva y frecuente hacia los Estados Unidos.

Impacto en materia de seguridad

Ahora bien, otro aspecto a considerar es el del impacto de esta problemática en la sociedad y las repercusiones en materia de seguridad.

En primer lugar, se ha documentado en varios casos que existe una red de corrupción que involucra a autoridades aduanales que facilitan la internación ilegal de vehículos usados provenientes de EUA y/o de Canadá, aprovechándose de la necesidad económica de las familias y de un marco legal con disposiciones y requisitos que no facilitan un trámite propiamente legal para la importación de vehículos norteamericanos.

En segundo lugar, las familias de la región norte también han sido víctimas de extorsiones por parte de grupos delincuenciales, poniendo en peligro la integridad e incluso la vida de ellos y sus familias.

Y, por último, la relación entre los vehículos en situación irregular y la comisión de delitos: de acuerdo con el artículo 103, fracción II del Código Fiscal de la Federación, se considera cometido el delito de “*contrabando presunto*” cuando: “*se encuentran vehículos extranjeros fuera de la zona de veinte kilómetros en cualquier dirección contados en línea recta a partir de los límites extremos de la zona urbana de las poblaciones fronterizas, sin la documentación...*”.

La documentación a que se refiere es la que acredita que los vehículos se sometieron a los trámites previstos en la ley aduanera para su introducción al territorio nacional.

Al respecto, en el 2001 y en al menos 10 estados de la República, los delitos patrimoniales, entre los que se incluye el delito de contrabando de autos importados ilegalmente representaba el 3er lugar en incidencia delictiva.

Es importante hacer hincapié en que la circulación de autos ilegales de procedencia extranjera representa un riesgo en la medida en que participan en accidentes o actos delictivos, ya que las autoridades están imposibilitadas para identificar o rastrear a sus propietarios.

Hechos y cifras

Hoy en día no se cuenta con un registro o padrón que revele la cantidad de vehículos usados de importación ilegal circulan en el país; sin embargo, algunas organizaciones poseen datos estimados a este respecto.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) estima que en 1992 circulaban entre 600 mil y 700 mil autos; para el año 2001 circulaban entre 1.5 y 2.5 millones de vehículos con estas características.

La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autos (AMDA) coincidían con estas estimaciones, afirmando que esas cifras podrías incrementarse hasta 5 millones o más en los años venideros.

En el otro lado de la moneda se encuentran las organizaciones campesinas que comenzaron a abanderar la demanda de miles de personas cuyo patrimonio estaba en riesgo por la posibilidad de decomiso de estos automóviles por

parte de las autoridades federales, por lo cual se han movilizado desde hace varios años para realizar actividades de gestión procurando proteger los intereses de los propietarios de vehículos en situación irregular.

Antecedentes de regulación

De 1978 a 2000 se regularon e implementaron alrededor de 14 programas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera, los cuales únicamente permitían la regularización para los propietarios que residían en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se amplió el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de vehículos destinadas a actividades agropecuarias y forestales.

El 12 de marzo del 2001 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la “Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera”, misma que contemplaba la posibilidad de regularizar los vehículos modelos 1970 hasta 1993 y que hubieran sido ingresados de manera legal a territorio nacional hasta el 31 de octubre del 2000.

La Ley contemplaba determinadas condiciones:

- Se exceptuaban aquellos vehículos de lujo y deportivos;
- Una misma persona no podía inscribir más de un vehículo;
- Los propietarios debían pagar la tenencia a partir del año 2001, cuyo importe dependía del modelo y tipo de vehículo;
- Contaban con un plazo de 120 días naturales a partir de la publicación de la Ley para presentar la solicitud de inscripción e iniciar los trámites para la regularización del vehículo; y
- Una vez concluido el plazo, los propietarios que no hubieran efectuado los trámites debían donarlos al fisco federal, a las entidades federativas o retirarlos del país.

Para la aprobación de la Ley, entre las razones esgrimidas por los legisladores mencionamos las siguientes:

- La necesidad de proceder a normalizar la situación y estadía en el país de los vehículos usados de procedencia extranjera;
- La demanda de diversas organizaciones sociales para evitar que se afecte el patrimonio de sus agremiados; y
- Un mejor control por parte de las autoridades respecto de las unidades inscritas, a fin de combatir la inseguridad, dado el uso de este tipo de unidades en la realización de diversos tipos de ilícitos.

Por otro lado, los legisladores también tomaron en consideración que la importación ilegal de vehículos causa un daño importante a la planta productiva del país, ya que la industria automotriz generaba alrededor de 500,000 fuentes de empleo y alrededor del 2.3% del PIB nacional, por lo cual propusieron un mecanismo de inscripción de los vehículos de procedencia extranjera por única ocasión.

Otro aspecto relevante sobre esta regulación es que, con la totalidad de esta recaudación, se integraría un fondo estatal especial para destinar el 40% a los municipios de conformidad con los ordenamientos fiscales estatales.

Según las cifras de funcionarios gubernamentales de ese entonces, con la regularización de los vehículos extranjeros, el gobierno captaría alrededor de diez mil millones de pesos, de los cuales el 60% serán para los gobiernos estatales y el 40% para los municipios.

Sin embargo, en el 2001 la recaudación por este rubro fue del orden de los \$3,198.10 millones y en el 2002 de \$18.8 millones.

Reacciones en torno a la Ley de 2001

En cuanto a las reacciones en torno a la Ley para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera expedida en 2001, las asociaciones de empresarios del sector automotriz se pronunciaron en el sentido de que la existencia de este tipo de vehículos ha afectado a la industria.

En el proceso de debate para la aprobación de la Ley, hubo serios pronunciamientos por parte de sus líderes y representantes que llegaron a solicitar que la Ley no fuera publicada por el Presidente de la República.

Por el contrario, estas organizaciones buscaban que se estableciera un registro de vehículos y que se llevara a cabo un programa de reemplazamiento de autos del servicio público federal, así como reforzar los controles y acceso en las aduanas para evitar la introducción de vehículos ilegales.

La AMIS afirmaba que los cerca de 2 millones de vehículos que iban a regularizarse depreciarían el mercado secundario integrado por 14 millones de unidades legales existentes en el país en ese entonces.

La Asociación Nacional de Comerciantes de Automóviles y Camiones Nuevos y Usados (ANCA) llegó a declarar que en los últimos tres años las ventas de autos usados habían caído en un 60% por la cantidad de “autos chocolate” que estaban circulando, poniendo en riesgo cerca de 400 mil empleos vinculados con la industria automotriz nacional.

La Asociación de Distribuidores de automotores de Nuevo León manifestó que con la aprobación de esta Ley se podía romper la cadena comercial y todos los distribuidores se quedarían con numerosos vehículos debido a la disminución de la demanda.

La AMDA subrayó que se desestabilizaría al mercado de vehículos usados debido a que la gente iba a preferir gastar menos dinero en un vehículo ilegal que comprar uno nacional en regla.

Los dirigentes de la AMIA manifestaron su absoluto rechazo a la aprobación de la Ley y señalaron que los diputados habían cometido un error al aprobar la Ley; sugiriendo a los legisladores el cuidado de la industria para evitar el retiro de inversiones y el despido masivo de trabajadores.

Señalaron también que además de los vehículos irregulares ya existentes, entre diciembre del 2000 y enero del 2001, se preveía la entrada de otros 300 mil vehículos, debido a la aprobación de la Ley.

Regulación en el marco del TLCAN

El mercado de autos usados en México, sin duda adquirió un nuevo giro a partir del 2009, fecha en que se permitió la importación de vehículos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá, dentro del marco del Tratado de Libre Comercio para América del Norte.

Actualmente la importación de vehículos usados se encuentra regulada por la Ley Aduanera, su Reglamento y las Reglas Generales de Comercio Exterior, así como por el decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el DOF, con fecha del 1 de julio del 2011, el cual en su Artículo Transitorio Primero establecía que la vigencia del mismo concluiría el 31 de enero de 2013, lo cual no ha sido así, ya que se han realizado múltiples reformas al mismo para ampliar su vigencia. La más reciente fue la publicada el 28 de diciembre del 2017 ampliando su aplicación hasta el 31 de marzo de 2019.

En los considerandos de dicho Decreto se hace el señalamiento explícito de que el TLCAN 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 EUA, en función del año modelo de antigüedad de los vehículos y prevé una desgravación progresiva de aranceles a bienes originarios, incluidos los vehículos usados.

Al efecto, la condición para que los vehículos usados se internaran al país ha sido que México no puede adoptar ni

mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos, bajo las siguientes circunstancias:

- A partir del 1° de enero de 2009, aquellos que tuvieran por lo menos 10 años de antigüedad;
- A partir del 1° de enero de 2011, aquellos que tuvieran por lo menos 8 años de antigüedad;
- A partir del 1° de enero de 2013, aquellos que tuvieran por lo menos 6 años de antigüedad;
- A partir del 1° de enero de 2015, aquellos que tuvieran por lo menos 4 años de antigüedad;
- A partir del 1° de enero de 2017, aquellos que tuvieran por lo menos 2 años de antigüedad;
- Y finalmente, a partir del 1° de enero de 2019, México simplemente no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos.

Los beneficios y desgravación progresiva están condicionados exclusivamente a los vehículos usados originarios provenientes de los países antes mencionados y que cumplan con la regla de origen específica y que dicha circunstancia se acredite con un certificado de origen válido. Sin embargo, en la práctica las personas continúan encontrándose con complicaciones a la hora de obtener dicho certificado de origen, debido a que es necesario que el vendedor del automóvil cuente con dicho certificado, lo cual escasas veces sucede.

Objeto de la iniciativa

Ante la incertidumbre existente sobre los términos que contendrá el nuevo Tratado México, Estados Unidos y Canadá (TMEC) y dada la gran cantidad de vehículos importados de forma irregular consideramos necesario incluir en la Ley Aduanera la propuesta que se expone a continuación:

La presente iniciativa tiene por objeto atribuir a la Secretaría de Economía la facultad potestativa para autorizar la regularización de vehículos usados que se localicen en el territorio nacional de manera irregular, a fin de que surta efectos plenos su internamiento y circulación, con el carácter de vehículos importados.

Asimismo, se prevé que la Secretaría determinará las condiciones, restricciones y medidas necesarias para prevenir, evitar y desincentivar la proliferación y comercialización de vehículos de importación ilegal posteriores a dicha regularización.

De esta manera, la Secretaría habrá de emitir los lineamientos y demás disposiciones reglamentarias a las que se sujetará, tanto la regularización de los vehículos, como la prevención del uso de canales ilegales para la obtención de estos bienes.

Con estas medidas se busca beneficiar a miles de familias mexicanas, especialmente en las entidades federativas de la región norte, al tiempo de promover la importación legal de vehículos usados, disminuir el uso de canales ilegales que actualmente se han incrementado y con la finalidad de brindar certeza y seguridad jurídica a todos los involucrados.

En este orden de ideas, y a efecto de apreciar las diferencias existentes entre la propuesta de la presente iniciativa y el texto vigente de la Ley Aduanera, se presenta el siguiente:

CUADRO COMPARATIVO

LEY ADUANERA	
Texto Vigente	Texto Propuesto

<p>ARTÍCULO 62.- Tratándose de importación de vehículos, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 137 bis 1 al 137 bis 9, la Secretaría podrá:</p> <p>I.- Autorizar, en los casos en que exista reciprocidad, la importación en franquicia cuando pertenezcan a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gobiernos extranjeros, con los que el Gobierno Mexicano tenga relaciones diplomáticas. • Embajadores extranjeros acreditados en el país. • Miembros del personal diplomático y consular extranjero, que no sean nacionales. <p>También podrá autorizarse la importación en franquicia a funcionarios y empleados del servicio exterior mexicano que hayan permanecido en el extranjero cuando menos dos años continuos en el desempeño de comisión oficial, de un vehículo de su propiedad que hayan usado durante su residencia en el extranjero, siempre que se cumpla con los requisitos y condiciones que señale la Secretaría mediante reglas. Quedan comprendidos en lo previsto en este supuesto, los funcionarios mexicanos acreditados ante los organismos internacionales en los que el Gobierno Mexicano participe.</p> <p>II.- Determinar, previo acuerdo con otras autoridades competentes, mediante reglas que al efecto expida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La naturaleza, cantidad y categoría de los vehículos que puedan importarse en franquicia, así como los requisitos necesarios para su enajenación libre del impuesto general de importación cuando hayan transcurrido los plazos correspondientes. • Los requisitos para la importación de vehículos en franquicia, destinados a 	<p>ARTÍCULO 62.- Tratándose de importación de vehículos, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 137 bis 1 al 137 bis 9, la Secretaría podrá:</p> <p>I.- ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ... • ... • ... <p>II.- ...</p> <ul style="list-style-type: none"> • ... • ... <p>...</p> <p>III.- Autorizar la regularización de vehículos usados que se localicen en el territorio nacional de manera irregular, a fin de que surta efectos plenos su internamiento y circulación, con el carácter de vehículos importados.</p> <p>La Secretaría determinará las condiciones, restricciones y medidas necesarias para prevenir, evitar y desincentivar la proliferación y comercialización de vehículos de importación ilegal posteriores a la regularización a que se refiere el párrafo anterior.</p>
---	--

<p>permanecer definitivamente en la franja o región fronteriza.</p> <p>En los casos a que se refiere este inciso, la propia Secretaría podrá autorizar la internación temporal del vehículo de que se trate al resto del país, por un plazo máximo hasta de 180 días naturales con entradas y salidas múltiples, dentro de un periodo de doce meses, contados a partir de la primera internación temporal, siempre que se cumplan los requisitos que establece el reglamento. Los vehículos internados temporalmente no podrán prestar el servicio de autotransporte de carga, pasajeros o turismo y deberán ser conducidos en territorio nacional por el propietario, su cónyuge sus hijos, padres o hermanos, o por cualquier otra persona, siempre que en este último caso el importador se encuentre en el vehículo; cuando el propietario del vehículo sea una persona moral, deberá ser conducido por una persona que tenga relación laboral con el propietario.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>TRANSITORIOS</p> <p>Primero. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. - La Secretaría establecerá los lineamientos y demás disposiciones reglamentarias a las que se sujetará la regularización de vehículos a que se refiere el párrafo primero de la fracción III del artículo 62 del presente Decreto, en un plazo no mayor a 120 días a partir de su entrada en vigor.</p> <p>Tercero. - La Secretaría determinará las condiciones, restricciones y medidas a que se refiere el párrafo segundo de la fracción III del artículo 62 del presente Decreto, en un plazo no mayor a 120 días a partir de su entrada en vigor.</p>

Ahora bien, respecto al impacto en términos de presupuesto y de conformidad con el artículo 18 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, consideramos que esta propuesta no conlleva impacto

presupuestario alguna, porque no implica la creación de nuevas estructuras ni ampliación de atribuciones de la Secretaría.

Únicamente se hace explícita la facultad potestativa de la Secretaría de Economía para autorizar la regularización de vehículos usados de importación ilegal, lo cual no requiere de recursos adicionales para su implementación en razón de formar parte de las atribuciones legales vigentes de la propia Secretaría.

No omitimos mencionar que la presente propuesta es compatible con los objetivos del Grupo Parlamentario de MORENA. Nos debemos a la protección de los derechos de las personas en situación de mayor vulnerabilidad socioeconómica, así como a tomar medidas encaminadas a erradicar la corrupción y a mejorar las condiciones de seguridad pública.

Las legisladoras que suscribimos la presente iniciativa estamos conscientes de que se trata de una problemática cuyas aristas y peculiaridades nos exigen un análisis pormenorizado y toma de decisiones orientadas a soluciones equilibradas que impidan el cometimiento de injusticias sociales y de actos fuera la ley.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

Decreto por el que se reforma el artículo 62 de la Ley Aduanera.

Artículo Único. Se adiciona la fracción III al artículo 62 de la Ley Aduanera, para quedar como sigue:

Artículo 62.- Tratándose de importación de vehículos, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 137 Bis 1 al 137 Bis 9, la Secretaría podrá:

- ...
- ...
- **Autorizar la regularización de vehículos usados que se localicen en el territorio nacional de manera irregular, a fin de que surta efectos plenos su internamiento y circulación, con el carácter de vehículos importados.**

La Secretaría determinará las condiciones, restricciones y medidas necesarias para prevenir, evitar y desincentivar la proliferación y comercialización de vehículos de importación ilegal posteriores a la regularización a que se refiere el párrafo anterior.

TRANSITORIOS

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

Segundo. - La Secretaría establecerá los lineamientos y demás disposiciones reglamentarias a las que se sujetará la regularización de vehículos a que se refiere el párrafo primero de la fracción III del artículo 62 del presente Decreto, en un plazo no mayor a 120 días a partir de su entrada en vigor.

Tercero. - La Secretaría determinará las condiciones, restricciones y medidas a que se refiere el párrafo segundo de la fracción III del artículo 62 del presente Decreto, en un plazo no mayor a 120 días a partir de su entrada en vigor.

Comisión Permanente, a 09 de agosto de 2019.

Dip. Hilda Patricia Ortega Nájera

Dip. Melba Nelia Farías Zambrano