

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS SECRETARÍAS DE ECONOMÍA Y DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO A ESTABLECER MESAS DE DIÁLOGO Y DE TRABAJO CON ORGANIZACIONES SOCIALES, A EFECTO DE LOGRAR ACUERDOS PARA LA REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS DE IMPORTACIÓN, PRESENTADA POR LAS DIPUTADAS HILDA PATRICIA ORTEGA NÁJERA Y MELBA NELIA FARIÁS 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 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; sometemos a consideración de esta soberanía la presente Proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

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 podrían 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 movilizad 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 1º de enero de 2009, aquellos que tuvieran por lo menos 10 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2011, aquellos que tuvieran por lo menos 8 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2013, aquellos que tuvieran por lo menos 6 años de antigüedad;
- A partir del 1º 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 Proposición con Punto de Acuerdo

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, diversas organizaciones sociales han acudido al llamado de atención a los legisladores para solicitar mesas de dialogo con las autoridades competentes a efecto de proteger su patrimonio, a través de la regularización de sus bienes.

La finalidad es proteger 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 el 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 mejorar las condiciones de seguridad pública.

Las legisladoras que suscribimos el presente punto de acuerdo estamos conscientes de que se trata de una problemática cuyas aristas y peculiaridades exigen a las autoridades un análisis pormenorizado y toma de decisiones orientadas a una solución equilibrada que impida el cometimiento de injusticias sociales y de actos fuera la ley.

Por lo expuesto y fundado, sometemos a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a las Secretarías de Economía y de Hacienda y Crédito Público a establecer, a la brevedad posible, mesas de diálogo y de trabajo con las diferentes asociaciones y organizaciones dedicadas a promover la regularización de vehículos usados de importación, a efecto de lograr acuerdos que conlleven a la efectiva regularización de dichos bienes, con el fin de prevenir situaciones de ilegalidad, corrupción e inseguridad en las entidades federativas que integran la región norte del país.

Comisión Permanente, a 09 de agosto de 2019.

Dip. Hilda Patricia Ortega Nájera

Dip. Melba Nelia Farías Zambrano