

# Importación Definitiva de Vehículos Usados

## ANTECEDENTES

Como resultado de la dinámica del comercio internacional del que México forma parte, y siendo vecino de los Estados Unidos de América y Canadá con los que tenemos firmado un Tratado de Libre Comercio, se ha generado a través del tiempo un importante flujo de vehículos al país, muchos de los cuales permanecen de manera definitiva en él, sin cumplir con la documentación que les permita su legal estancia y tenencia en el país, éstos ascienden aproximadamente a 5 millones de unidades y otro tanto ya fueron regularizados en el país.

Esto ha ocasionado un descalabro a la actividad económica del sector productivo automotriz, problemas de tipo ecológico, de seguridad pública entre otros. Por tal motivo, el presente artículo tiene como finalidad resaltar la importancia que reviste el conocer el marco jurídico de la legal importación de vehículos de procedencia extranjera en el país, con la finalidad de evitar con ello el emplacamiento y circulación de vehículos ilegales en territorio nacional.

**RAÚL OLIVARES GUILLÉN**

105



*C.P. Gustavo Adolfo González Estrada  
Secretario de Finanzas y Administración  
del Estado de Guanajuato y Coordinador del Grupo de  
Auditoría Fiscal y Comercio Exterior de la CPFF*

## PROBLEMÁTICA

Uno de los problemas más graves es que dichos vehículos circulan por nuestras vía públicas sin que las autoridades fiscales, las de tránsito e inclusive seguridad pública ejerzan control alguno, por lo que con facilidad son utilizados para cometer ilícitos, y cuando ocasionan accidentes automovilísticos no existe forma de identificar a un responsable por cualquiera de los hechos antes citados, pues los mismos no se encuentran registrados en ningún padrón vehicular.

El ingreso al país de muchos de esos vehículos se lleva a cabo por lugares no autorizados, es decir que se introducen por brechas o pasos no supervisados por las autoridades aduaneras en el país, lo que significa que además de no cumplir con la documentación legal, tampoco pagan las contribuciones al comercio exterior ni cumplen con las regulaciones y restricciones no arancelarias respectivas.

Un gran número de esos vehículos no pueden ser importados definitivamente al país por no cumplir los requisitos legales, sin embargo aún así, son presentados ante las recaudadoras de

las entidades federativas del país para su emplacamiento.

Otra problemática es aquella de los vehículos que ingresan al país bajo un régimen de importación temporal y que al término del tiempo legal autorizado por parte de las autoridades aduaneras no son retornados al país de origen e intentan ser emplacados en cualquiera de las entidades federativas del país sin previo cambio de régimen aduanero y fuera de plazo legal.

## MARCO JURÍDICO

Primeramente definiremos al **marco jurídico del comercio exterior** como: un conjunto de normas y principios de derecho nacional e internacional que se encuentran ligados entre sí, con el objeto de regular de manera directa o indirecta el intercambio de las mercancías, los servicios y los capitales entre México y los demás países; esto incluye además, el cruce fronterizo de personas y sus regulaciones.

El marco jurídico es aquello que da la legalidad a las actuaciones de la autoridad, pues en él se establecen los derechos y obligaciones de los par-

“Es necesario que las entidades federativas en su caso, para llevar a cabo tareas en materia aduanera y de comercio exterior, firmen el Anexo 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal (CCAMFF)”

ticulares y de las propias autoridades así como las reglas que los regulan.

Las principales fuentes jurídicas del comercio exterior en México se conforman por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), Tratados Internacionales, las Leyes Específicas emanadas por el Congreso de la Unión, Leyes Supletorias, los Reglamentos y Reglas de Carácter General de las mismas, emitidos por el Ejecutivo Federal, así como los diversos Decretos, siempre que tengan relación directa con la materia.

Es importante comentar que la CPEUM en el marco jurídico del comercio exterior en México, tiene el lugar más alto dentro de la jerarquía legal, de tal manera podemos decir que es el principal instrumento jurídico de nuestro país, pues de ella emanan los fundamentos de todas las leyes y reglamentos vigentes.

Las bases constitucionales del comercio en México nos permiten definir claramente qué autoridad o autoridades en su caso, están facultadas para llevar a cabo las actuaciones en esta materia.

Derivado de lo anterior podemos ejemplificar la jerarquía de las leyes:



Por tal motivo, revisaremos las disposiciones constitucionales más importantes en materia de comercio exterior:

➤ **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)**

**Artículo 131.**

*“Artículo 131: Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de política, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia; pero sin que la misma federación pueda establecer ni dictar en el DF, los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117.*

*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 entre otras, así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquier otro propósito en el beneficio del país. El propio Ejecutivo, al enviar al Congreso el presupuesto fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.”*

**Artículo 117.**

**Los Estados no pueden, en ningún caso:**

“.....  
.....”

IV. Gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio;

V. Prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él,

*a ninguna mercancía nacional o extranjera.....”*

**Artículo 118.**

**Tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión:**

*“I. Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.....”*

Podemos comentar con respecto a lo anterior, que la actividad del comercio internacional es una facultad privativa de la Federación, por tal motivo es necesario que las entidades federativas en su caso, para llevar a cabo tareas en materia aduanera y de comercio exterior, firmen el Anexo 8 al Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal (CCAMFF) que se define como: Un documento suscrito entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y las entidades federativas, mediante el cual éstas asumen funciones de autoridades fiscales federales en materia aduanera y de comercio, referente a la verificación de obligaciones fiscales y vigilancia de la legal estancia en el país de mercancías de procedencia extranjera, incluyendo vehículos.

➤ **Tratados Internacionales**

Los Tratados Internacionales son los acuerdos concluidos entre dos o más Estados u Organismos con personalidad jurídica internacional, con la finalidad de crear, modificar o extinguir relaciones jurídicas correspondientes al derecho internacional. El término “Tratado” se reserva para los acuerdos internacionales más importantes; a otros acuerdos de menor importancia se les denomina convenios, pacto, protocolo, declaración o actas.

Son celebrados de forma escrita y regidos por el Derecho Internacional, que constan en un instru-

*C.P. y L.A. Andrés Hernández Ramírez  
Secretario de Finanzas del Estado de Tlaxcala  
e integrante del Grupo de Auditoría Fiscal Federal  
y Comercio Exterior de la CPFF*



mento único o en varios instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular, establecido en el Art. 2 primer párrafo de la Convención de Viena, firmado el 23 mayo de 1969.

Se utilizan diferentes nombres para designar a los tratados, aunque esto no es trascendente desde el punto de vista jurídico, ya que la Convención de Viena señala textualmente "... cualquiera que sea su denominación."

A partir del año 2009, la importación de autos usados originarios de Estados Unidos y Canadá cuyo año-modelo sea más de diez años anteriores al de la importación, se realizará de conformidad con lo establecido en el apéndice 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte que a continuación se transcribe:

### **Vehículos usados**

*México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de otra de las Partes, con excepción de lo siguiente:*

*a partir del 1º de enero de 2009, México 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 que tengan por lo menos 10 años de antigüedad;*

*a partir del 1º de enero de 2011, México 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 que tengan por lo menos 8 años de antigüedad;*

*a partir del 1º de enero de 2013, México 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 que tengan por lo menos 6 años de antigüedad;*

*a partir del 1º de enero de 2015, México 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 que tengan por lo menos 4 años de antigüedad;*

*a partir del 1º de enero de 2017, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción*

“Existe la posibilidad jurídica para emplacar vehículos usados de procedencia extranjera de más de 10 años de antigüedad siempre y cuando se cumpla con el requisito de presentar ante la autoridad competente el documento o certificado de origen que se establece en la Ley de Comercio Exterior”

*a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 2 años de antigüedad;*

*a partir del 1º de enero de 2019, México 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.*

Derivado de lo anterior, es importante señalar la posición en la que se ubican los tratados internacionales en nuestro orden jurídico, la cual ha partido tradicionalmente del análisis

del artículo 133 constitucional en el cual se establece que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma son Ley Suprema de toda la Unión. Lo anterior indica que estos ordenamientos gozan de igualdad jurídica para su aplicación (Resalte del Autor)

Aunado a lo anterior, la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió dos tesis que establecen la supremacía de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos sobre los Tratados Internacionales, dichas tesis son:

Registro No. 172667

Localización:

Novena Época

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XXV, Abril de 2007

Página: 6

Tesis: P. VIII/2007

Tesis Aislada

Materia(s): Constitucional

Registro No. 172650

Localización:

Novena Época

Instancia: Pleno

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta XXV, Abril de 2007

Página: 6

Tesis: P. IX/2007

Tesis Aislada

Materia(s): Constitucional

## ➤ La Ley de Comercio Exterior

Objeto:

- Regular y promover el Comercio Internacional.
- Incrementar la competitividad de la economía nacional.
- Propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país.
- Integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional.
- Contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Esta ley es un ordenamiento jurídico donde se establecen disposiciones entre las cuales están las regulaciones y restricciones no arancelarias, así como la determinación del origen de las mercancías.

Al respecto y con referencia también al Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el día 24 de diciembre de 2008, comentaremos la posibilidad de los vehículos de procedencia extranjera de más de 10 años de antigüedad que pueden importarse definitivamente al país, siempre y cuando cumplan con la presentación del certificado de origen válido o en su caso el documento comprobatorio de origen que corresponda de conformidad con las disposiciones aplicables al momento de la importación.

Dicho certificado de origen o el documento comprobatorio de origen deberá ser requisitado, con información directamente proporcionada por la compañía armadora del vehículo de que se trate, anexando el certificado o documento expedido por dicha compañía con base en el cual se obtuvo la información respecto del origen del vehículo.

De no contar con la documentación antes mencionada, el importador deberá presentar una declaración por escrito, bajo protesta de decir

verdad, suscrita por la compañía armadora, en la que manifieste que el vehículo usado que se pretende importar, fue fabricado, manufacturado o ensamblado como un bien originario, de conformidad con las disposiciones o reglas de origen aplicables al tratado o acuerdo correspondiente.

De lo anterior podemos concluir que existe la posibilidad jurídica para emplacar vehículos usados de procedencia extranjera de más de 10 años de antigüedad misma que se establece en el Decreto antes mencionado y la Regla de Carácter General en Materia de Comercio Exterior 3.5.3 para 2010; y siempre y cuando se cumpla con el requisito de presentar ante la autoridad competente el documento o certificado de origen que se establece en la Ley de Comercio Exterior.

## ➤ Ley Aduanera.

La Ley Aduanera, a diferencia de la Ley de Comercio Exterior, es considerada el ordenamiento con mayor importancia dentro del marco jurídico, ya que establece entre otros, los derechos y obligaciones a partir de las bases y principios establecidos en la Ley de Comercio Exterior, además de regular operativamente la entrada y salida de las mercancías a nuestro país, así como las infracciones y sanciones y los procedimientos correspondientes al desaduanamiento de éstas, entre otros.

La Ley Aduanera regula básicamente:

- A) La entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen.
- B) El despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

## ➤ El Código Fiscal de la Federación.

El Código Fiscal de la Federación tiene una relación muy directa con la Ley Aduanera, pues en el

*Ing. Gerardo María Pérez Salazar  
Secretario de Finanzas y Administración del Estado de Puebla  
e integrante del Grupo de Auditoría Fiscal Federal y Comercio  
Exterior de la CPFF*



artículo 1 de esta última, se establece que se deberá aplicar el Código Fiscal de la Federación supletoriamente a lo dispuesto en la Ley Aduanera.

En este ordenamiento se contemplan entre otros, las formalidades de los actos jurídicos, la facultad de las autoridades para practicar revisiones fiscales, los supuestos de delitos fiscales y el contrabando, temas que están ligados con la entrada y salida de mercancías al país.

➤ **Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.**

El día lunes 18 de junio de 2007, la Secretaría de Economía (SE) publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE), aprobada por el Congreso de la Unión en abril de dicho año, misma que ha ido sufriendo modificaciones hasta la última, con fecha del 9 de febrero del 2010.

La LIGIE es la columna vertebral sobre la que descansa toda la clasificación arancelaria de las mercancías y las Reglas Generales y las Complementarias para la aplicación de la Tarifa.

En lo que respecta a la importación de vehículos usados de procedencia extranjera, deberán sujetarse al arancel que establezca la Tarifa del Impuesto General de Importación y Exportación (TIGIE), con excepción de aquellos vehículos a los que les aplique algún Decreto o Acuerdo específico para su importación.

Dentro de la LIGIE se encuentra la posibilidad jurídica de llevar a cabo la importación definitiva de los vehículos denominados como Motocicletas.

➤ **Decreto mediante el cual se establecen las condiciones para la importación de vehículos usados publicado en el DOF con fecha 24 de diciembre 2008.**

A continuación, se hará una síntesis de los aspectos más relevantes de la importación definitiva de vehículos usados de procedencia extranjera contenidos en dicho Decreto, mismos que a continuación se enumeran:

1. Personas físicas y morales que sean propietarias de vehículos hasta de 15 pasajeros o camiones con carga máxima o igual a 4,536 Kg. Semirremolques tipo vivienda, podrán



“Es importante destacar que las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, complementan los procedimientos operacionales de las obligaciones establecidas tanto en la Ley Aduanera como en su Reglamento respectivo”

tramitar su importación definitiva al amparo del decreto siempre que los vehículos correspondan a :

2. Vehículos que se clasifiquen en las fracciones arancelarias 8701.20.02, 8702.10.05, 8702.90.06, 8703.21.02, 8703.22.02, 8703.23.02, 8703.24.02, 8703.31.02, 8703.32.02, 8703.33.02, 8703.90.02, 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.23.02, 8704.31.05, 8704.32.07 o 8705.40.02 de la TIGIE;
3. Vehículos cuyo Número de Identificación Vehicular (NIV) corresponda a vehículos fabricados o ensamblados en los Estados Unidos de América, Canadá o México; y sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía (SE), ni Certificado de Origen.
4. Vehículos cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación. Para estos efectos, se entiende por año-modelo, el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente
5. Arancel General del 10%
6. No podrán importarse definitivamente al país los vehículos usados que por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación, cuando no cumplan las condiciones físico mecánicas o de protección al medio ambiente o cuando el vehículo haya sido reportado robado.
7. La importación de los vehículos se podrá efectuar por las aduanas de la frontera norte del país o las de tráfico marítimo en las que el agente aduanal que realice el trámite se encuentre adscrito o autorizado. Los vehículos se deberán presentar para su importación en el área designada por la aduana de que se trate, para activar el mecanismo de selección automatizado, sin que se requiera activarlo por segunda ocasión.
8. Tratándose de personas físicas el trámite de importación únicamente podrá efectuarse por las aduanas de la frontera norte del país.
9. Los interesados podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado de diez años anteriores al momento de la importación, en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores.
10. Los propietarios de los vehículos importados en definitiva conforme al presente Decreto, deberán cumplir con el trámite de registro señalado en la Ley del Registro Público Vehicular y demás disposiciones aplicables en la materia.
11. Se establece la posibilidad de importar vehículos usados de forma definitiva a franja fronteriza y región fronteriza cumpliendo

con las disposiciones aplicables en la legislación aduanera y de la figura de reexportación del vehículo al resto del país pagando el diferencial de las contribuciones y cumpliendo con los requisitos establecidos en las propias disposiciones aduaneras.

12. En lo que respecta a vehículos usados importados bajo el régimen temporal, sólo podrán cambiar su estatus legal de temporal a definitiva siempre y cuando no haya vencido su plazo legal de estancia temporal y cumpliendo con las disposiciones aduaneras aplicables, pues de lo contrario el vehículo se encontrará en el país de forma ilegal y podrá ser susceptible de embargo precautorio y de la aplicación del Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA), con sus infracciones y sanciones correspondientes.
13. En transitorios se abroga el Decreto del 22 de agosto de 2005 (importación definitiva de vehículos usados de entre 10 y 15 años de antigüedad) y el Decreto del 26 de abril de 2006 (importación definitiva destinada a franja fronteriza norte del país)

Por otro lado, existen las disposiciones que explican los requisitos que se deben cumplir para realizar la importación definitiva de vehículos de procedencia extranjera usados; a éstas se les denomina Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.

#### ➤ **Las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (RCGMCE).**

Las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, tienen por objeto dar a conocer las resoluciones dictadas por las autoridades aduaneras y fiscales que permitan la correcta aplicación de las disposiciones legales.

Así mismo, podemos considerar que estas reglas, en la mayoría de los casos establecen beneficios a los contribuyentes y particulares, tienen un ámbito de aplicación de orden estricto y es-

pecífico, sin dejar de considerar que las mismas se encuentran supeditadas de la Ley Aduanera por jerarquía de ley.

Es importante destacar que las RCGMCE, complementan los procedimientos operacionales de las obligaciones establecidas tanto en la Ley Aduanera como en su Reglamento respectivo.

También comentaremos que la importación definitiva de los vehículos usados denominados **Pickups** se sujetará a las disposiciones establecidas en el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados publicado el 24 de diciembre de 2008, pues se creó dentro del mismo una fracción arancelaria que contempla dichos vehículos de carga.

Los Vehículos denominados como **Clásicos** se pueden dividir en dos supuestos, los de menos de treinta años al año vigente, mismos que están sujetos al 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 Economía y los que se exceptúa del requisito antes comentado y que sean de una antigüedad igual o mayor de 30 años anterior al vigente y con un peso bruto que no exceda 8,864 kilogramos.

#### ➤ **Conclusión**

El presente artículo pretende dejar en claro la importancia de conocer las diversas disposiciones legales aplicables a la importación definitiva de vehículos usados de procedencia extranjera, y además la responsabilidad compartida de los involucrados (autoridades aduaneras, agentes aduanales, dependencias federales, empresas y particulares) con respecto a la repercusión negativa que sufre el país cuando se realizan dichas importaciones en forma ilegal.

---

Raúl Olivares Guillén es Licenciado en Comercio Internacional por la Universidad de Guadalajara, y actualmente se desempeña como Consultor Investigador en el INDETEC. rolivaresg@indetec.gob.mx