



Reglas de Importación de Vehículos Usados: Impacto en las Entidades Federativas

122

Raúl Olivares Guillén

La publicación del Decreto por el que se Regula la Importación Definitiva de Vehículos Usados (DOF 1 de Julio, 2011) tiene la finalidad de propiciar un ordenamiento del mercado de vehículos usados procedentes de Estados Unidos, Canadá y México, dicho Decreto permite la importación definitiva de vehículos cuyo año modelo sea de entre ocho y nueve años anteriores al año a que se realice la importación, tendrá un tiempo de vigencia aproximado de 2 años y se alinea a las disposiciones establecidas en materia vehicular por el Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) en su Apéndice 300-A.2 apartado 25 de dicho instrumento jurídico. Derivado de lo antes comentado se analizarán los cambios en la política vehicular y las implicaciones que ello representa para las entidades federativas del país.

123



CARLOS EMILIO CONTRERAS GALINDO

Secretario de Finanzas y de Administración del Estado de Durango e integrante del Grupo de Auditoría Fiscal Federal y Comercio Exterior de la CPFF

El 24 de diciembre de 2008 se publicó en el DOF el Decreto mediante el cual se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados a partir del 1° de enero 2009 con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010; éste en concordancia con el apéndice 300-A.2 que se refiere al apartado de vehículos usados (25) del TLCAN y por otro lado en el propio documento se abrogó el “Decreto por el cual se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados” publicado el pasado 22 de agosto de 2005 en el DOF.

Posteriormente el día 28 de diciembre de 2010 se publicó en el DOF otro Decreto mediante el cual se modificaron las condiciones para la importación definitiva de vehículos de procedencia extranjera cuyo origen

fuera de Estados Unidos, Canadá o México.

Dicha modificación consistió en extender la vigencia del Decreto anterior que terminaba el 31 de diciembre de 2010, para extender la vigencia hasta el 30 de Junio de 2011, es decir seis más.

El 1 de Julio del presente año, se publicó el Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados con vigencia hasta el 31 de enero de 2013 y con entrada en vigor el día de su publicación; y

El 30 de julio de 2011 se publicaron la Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior con entrada en vigor al día siguiente de su publicación, en las cuales se precisa el procedimiento para la importación definitiva de vehículos de procedencia extranjera.

Podemos comentar que el Decreto y las Reglas de Carácter General entraron en vigor el mismo día 1 de julio de 2011.

¿CÓMO IMPACTA LAS REGLAS NUEVAS A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS?

En el desarrollo del presente artículo comentemos primeramente lo relativo a las más significativas implicaciones del Decreto vigente con respecto al publicado el 24 de diciembre de 2008 y posteriormente comentar en qué impactan dichas implicaciones a las entidades federativas.

Entre las implicaciones más destacables es la que se refiere a la legal importación de vehículos cuyo año-modelo sea entre **ocho y nueve años** anteriores al año en que se realice la importación, a diferencia de la disposición anterior que consideraba solo a vehículos de diez años, debo comentar que en ambos casos el número de Identificación Vehicular (NIV) debe corresponder al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá.

Otra implicación se refiere a que los vehículos de **diez o más años** anteriores al año en que se realizó la importación cuyo NIV corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá que se encuentren en el país en **importación temporal** podrán importarse en forma definitiva siempre y cuando se encuentren dentro del plazo de dicha importación, pagando el Impuesto general de importación corres-

pondiente actualizado de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación desde la fecha en que se importó temporalmente y hasta que se efectúe el pago, así como las demás contribuciones que se causen con motivo de la importación definitiva.

También se estableció que la legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el último Decreto, deberán acreditarse en todo momento con el **pedimento de importación**.

Estas nuevas disposiciones se alinean a las que se establecieron en el TLCAN en lo concerniente a la importación de vehículos usados de procedencia extranjera. Ante dicha situación, consideramos que la autoridad dejará de verse controvertida por parte de los particulares mediante los amparos que por cierto se dieron en forma masiva durante los primeros seis meses del año ya que no podrá argumentarse que el Decreto publicado el 24 de diciembre de 2008 iba más allá de las disposiciones del TLCAN, por lo tanto se vulneraba la Constitución.

Ahora la pregunta es qué repercusiones representan las nuevas implicaciones del Decreto comentadas anteriormente para las entidades federativas.

Una de las repercusiones que se avizora es lo concerniente a un incremento en la expedición de placas de los vehículos usados del año modelo 2002 y 2003 de procedencia extranjera que se pudieran emplacarse en cada una de las entidades federativas, lo que significaría un incremento en el recur-

“México es el país más rezagado en el control de vehículos usados dentro de los miembros de la OCDE, pues la venta de autos nuevos apenas representa un 20%, mientras que el 80% restante son automóviles usados”

so derivado de la expedición de placas y también por el derecho de cobro por cualquier movimiento al registro estatal vehicular en aquellas entidades federativas en donde se aplica.

Se ha identificado, que un gran número de esos vehículos extranjeros no reúne los requisitos para su importación definitiva, además de que cuentan con irregularidades en sus antecedentes o en la documentación para acreditar la propiedad o posesión. Aún así, son presentados ante las autoridades fiscales de las entidades federativas para su emplacamiento.

Por tal motivo será importante la revisión documental y en su caso la consulta remota de pedimento de todos esos vehículos por parte de las entidades federativas para evitar su emplacamiento.

Lo anterior en el marco del convenio de colaboración administrativa

firmado por los gobiernos de las entidades federativas con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, les genera un compromiso consistente en, no otorgarles placas, ni cualquier documento que autorice su circulación en el territorio estatal.

Las entidades federativas tendrán que estar atentas a la correcta aplicación de las disposiciones establecidas en el nuevo Decreto, así mismo y para tal efecto sugerimos algunas consideraciones en lo concerniente a la revisión de la documentación del vehículo de procedencia extranjera:

- ❖ Que el vehículo sea originario o manufacturado en Estados Unidos de América, Canadá o México, mismo que se comprobará al revisar el pedimento y además revisar en el vehículo físicamente que el Número de Identifica-



RICARDO DAVID GARCÍA PORTILLA

Secretario de Finanzas del Estado de Tlaxcala e integrante del Grupo de Auditoría Fiscal Federal y Comercio Exterior de la CPFF

- ción Vehicular (NIV) inicie con 1, 2, 3, 4 y 5, pero nunca con letra.
- ❖ Que se haya importado el vehículo por frontera norte o por frontera marítima, esto se revisa en el pedimento en número de aduana y se consulta el apéndice 22 para conocer el número que corresponde a cada aduana y de paso revisa que el agente aduanal este autorizados para actuar en las mismas, además, que dichos vehículos circulen por su propio impulso.
- ❖ En caso de vehículos usados bajo trato arancelario preferencial previsto en los tratados de libre comercio y acuerdos comerciales de los que México es parte y que se refiere a vehículos de más de diez años, deberán presentar el certificado de origen o el documento

- comprobatorio de origen que corresponda de conformidad con las disposiciones aplicables y establecidas en el artículo 3 del propio Decreto, al momento de la importación.
- ❖ Revisar la clasificación arancelaria del vehículo que efectivamente corresponda al del vehículo que ampara el pedimento.
- ❖ Revisar que el vehículo usado sea del modelo que establece el Decreto para su importación, sin dejar de lado la definición de año calendario establecido en el propio Decreto en su artículo 2.
- ❖ En lo que respecta a la reexpedición al resto del país de vehículos importados definitivamente para permanecer en la franja fronteriza norte, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la

región parcial del estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, en el estado de Sonora, deberán cumplir con las disposiciones que para ello establezca el SAT y que deberán dar un trato igual a dichos vehículos con respecto a los que se importan definitivamente en el resto del país, revisando que el cambio de estatus legal del vehículo se lleve a cabo con la sustitución del pedimento de franja o región fronteriza para quedar como importación definitiva al resto del país con el pago de las contribuciones correspondientes.

- ❖ De conformidad con la **fracción III, del artículo 12** 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 Economía”, se exceptúan del requisito de permiso previo de importación por parte de la Secretaría de Economía establecido en los artículos 1o. y 6o., del presente Acuerdo, las importaciones de vehículos cuyo número de serie o año-modelo tenga una **antigüedad igual o mayor a 30 años** anterior al vigente, y siempre que tengan un peso bruto vehicular inferior o igual a 8,864 kg, es decir, se podrán importar definitivamente los vehículos denominados como clásicos.

- ❖ Los vehículos usados que conforme al artículo 4 del Decreto sean susceptibles de importar definitivamente y que además se encuentren en el país importados temporalmente podrán realizar su importación definitiva siempre y cuando se encuentre en plazo la importación temporal a partir de la entrada en vigor del decreto siempre y cuando paguen el Impuesto General de importación de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, desde la fecha de su importación temporal y hasta que se efectúe el pago, así como las demás contribuciones que se causen con motivo de dicha importación definitiva. Esto significa que como está la norma pudieran estar vehículos en ese supuesto con años modelo diferente a los establecidos en el Decreto en comento.
- ❖ Revisar que los vehículos usados que se pretenden emplacar no sean de los que se encuentran restringida o prohibida su circulación establecido en la regla de carácter general en materia de comercio exterior 3.5.1. publicada el 30 de julio de 2011.
- ❖ Revisar el formato del pedimento que se corresponda con el formato del autorizado para ese año, esto se puede consultar en el Anexo 22 de las reglas de carácter general en materia de comercio exterior del año de la importación.



JUAN GABRIEL RICÁLDE RAMÍREZ

Secretario de Hacienda del Estado de Yucatán e integrante del Grupo de Auditoría Fiscal Federal y Comercio Exterior de la CPFF

COMENTARIOS DE LA OCDE A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS

Algunos de los comentarios que realizó la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) con respecto al tema de la importación de vehículos usados de procedencia extranjera el día 14 de marzo de 2011.

Los comentarios señalan lo siguiente:

México es el país más rezagado en el control de vehículos usados dentro de los miembros de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), pues la venta de autos nuevos apenas representa un 20%, mientras que el 80% restante son automóviles usados.

Stephen Perkins, responsable de Investigación del Foro Internacional

de Transporte de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) dijo que México es el principal país para la importación de vehículos usados y el único de la OCDE que no está incorporando medidas que permitan tener un mejor control sobre los vehículos importados de segunda mano.

Señaló que los autos usados importados actualmente conforman el 41% de la flota vehicular total en México, es decir, aproximadamente 7 millones (contando solamente las unidades de motor a gasolina), en su mayoría se trata de formatos como Pick-Ups y Vans, que tienen unos once años de “edad” en promedio y al poco más de 160 mil kilómetros recorridos.

Actualmente la OCDE y el CTS (Centro de Transporte Sustentable) han estado trabajando en el marco de la Iniciativa Global de Economía


ULISES CARLÍN DE LA FUENTE

Director General Adjunto de Enlace con Organismos del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal de la UCEF, SHCP

Energética, -mediante la cual se plantea reducir a nivel mundial 50% de emisiones contaminantes al 2050- medida que permitirá vislumbrar la existencia de políticas públicas y medidas de control para el incremento e ingreso de vehículos importados de segunda mano en México.

Por su parte, Jorge Macías, gerente del área de Economía Ambiental del CTS, indicó que en nuestro país, los autos importados usados no pasan por una inspección de control de emisiones contaminantes como en algunos países europeos, lo que provoca que se generen altos índices de emisiones contaminantes.

Resultado de ello de los años 2005 a 2008 se vendió la misma tasa de au-

tomóviles nuevos y usados importados (un millón 200 mil unidades), y eso se debió principalmente a la falta de regulación y control de inspecciones. Se calcula que esta cantidad de vehículos provocó 14 megatoneladas de CO₂.

El representante de CTS indicó que en el país ya se busca establecer elementos de control fronterizo, en donde se prevé exigir una certificación de emisiones a los vehículos importados que deberán acreditar antes de que crucen de los Estados Unidos (EU) hacia México.

Finalmente comentó que a través de dicha regulación se prevé que este tipo de unidades pasen por procesos de revisiones periódicas (cada año)

para medir sus niveles de emisiones contaminantes.

Por su parte, Ramiro Barrios, Director de Calidad del Aire de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), recordó que **desde octubre de 2005 a febrero de 2011 México ha importado 4 millones 327 mil 160 vehículos usados, de los cuales 31% son vehículos com-**

pactos, 24% pickup, 23% Vans y 21% SUVs.

Señaló que el 53% de las importaciones de este tipo de vehículos se realizan principalmente en los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre.

Finalmente se presentan algunos datos estadísticos relacionados con el tema.

Tabla 1
VEHÍCULOS ILEGALMENTE INTRODUCIDOS A MÉXICO DESDE EUA, 1999-2004

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Vehículos / Año	269 567	319 744	272 236	289 732	223 293	218 975	1 593 546
1. Autos	110 884	129 487	109 223	114 967	84 955	76 413	625 930
1.1 Sub-compactos	20 927	21 289	18 806	20 268	14 941	11 326	107 558
1.2 Compactos	62 914	73 959	59 956	63 023	46 497	44 115	350 464
1.3 Deportivos	17 191	21 552	17 427	18 267	13 312	11 841	99 591
1.4 De lujo	9 851	12 688	13 033	13 410	10 205	9 131	68 318
2. Camiones Ligeros	151 201	183 300	151 645	162 852	128 451	134 579	912 028
2.1 SUV	12 847	22 746	19 234	20 281	16 100	19 195	110 402
2.2 Cam. ligeros clase 1	48 732	61 937	58 521	63 295	50 598	52 464	335 547
2.3 Cam. ligeros clase 2	51 010	59 746	50 384	54 167	42 204	43 208	300 718
2.5 Cam. ligeros clase 3	38 612	38 872	23 506	25 109	19 549	19 713	165 360
2.6 Cam. ligeros clase 4	0	0	0	0	0	0	0
2.7 Cam. ligeros clase 5	0	0	0	0	0	0	0
3. Camiones	3 868	3 633	8 330	8 508	6 614	4 967	35 920
3.1 Camión clase 6	428	284	273	306	308	337	1 934
3.2 Camión clase 7	2 706	2 537	7 387	7 450	5 583	3 815	29 478
3.3 Camión clase 8	734	812	671	752	723	815	4 507
4. Cam. de carga clase 8 (5 th wheel)	3 538	3 263	2 925	3 279	3 151	2 778	18 935
5. Camión de pasajeros	76	60	113	126	121	237	734

La información en el cuadro tiene una incertidumbre de +/- 8.97

Fuente: Melgar 2005

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