

## QUE REFORMA EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY ADUANERA, SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Los que suscribimos, diputados federales Yahleel Abdala Carmona, Edgardo Melhem Salinas, María Esther Camargo Félix, Pedro Luis Coronado Ayarzagotia, Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa, Nancy Guadalupe Sánchez Arredondo, Francisco Saracho Navarro, Fernando Uriarte Zazueta, Ana Georgina Zapata Lucero, Adriana Terrazas Porras y Brenda Borunda Espinoza, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIII legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma el tercer párrafo del artículo 78 de la Ley Aduanera, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

**I.** La Organización de las Naciones Unidas, define a la globalización como un fenómeno inevitable en la historia humana que ha acercado el mundo a través del intercambio de bienes, productos, información, conocimientos, cultura y mediante la integración económica, la cual se produce cuando los países reducen los obstáculos, como los aranceles de importación, y abren su economía a la inversión y al comercio con el resto del mundo.<sup>1</sup>

**II.** 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.

En ese sentido, el anexo 300-A, apéndice 300-A.2 del TLCAN en el apartado referente a los vehículos usados, establece en su numeral 24 una eliminación gradual de las prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de otra de las partes, señalando que para el 1º de enero de 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción en la materia.

**III.** En 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 “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado con fecha del 1 de julio de 2011 en el Diario Oficial de la Federación, cuya vigencia se ha prorrogado en distintas ocasiones, siendo la más reciente la publicada en el mismo medio de difusión el día 26 de diciembre del 2016, la cual amplía la vigencia del mismo hasta el 31 de diciembre del año 2017.

**IV.** En ese orden de ideas 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 prevalidación 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 en dólares que la autoridad “considera” tienen los vehículos ahí enlistados, valores que cabe mencionar son totalmente ajenos a la realidad del mercado.

V. Con el objeto de ilustrar la presente iniciativa se realizara 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:

Como se desprende de la tabla anterior, el costo aproximado para realizar la importación del citado vehículo con el precio “estimado” por la SCHP sería de alrededor de **\$22,921 pesos** .

VI. Como ya fue mencionado en el IV considerando, los precios “estimados” por la SCHP son totalmente ajenos a la realidad, ya que **el mismo vehículo del ejercicio anterior puede ser adquirido en el mercado por la cantidad de \$3,995 USD**, de acuerdo a consulta realizada con fecha del 4 de enero del 2017 a la página <https://www.cargurus.com> (**Anexo I**), en ese orden de ideas, el mismo ejercicio pero tomando ese valor de referencia nos daría los siguientes datos:

Como se puede apreciar, **existe una diferencia de \$8,432 pesos a pagar por concepto de impuestos y derechos** entre los que son determinados con base en los precios “estimados” de la SCHP y los que correspondería pagar si se tomara como base para el pago de los mismos a los precios reales de mercado, dicha diferencia representa por si sola un **10.55%** del precio que paga la persona en el segundo supuesto por la adquisición del automóvil, por lo que en los términos del considerando VIII **tendría que destinar de manera íntegra su salario equivalente a 1 mes 12 días de trabajo para poder cubrir únicamente la diferencia** antes referida, esto sin tomar en cuenta el costo total de los impuestos y derechos del trámite.

VII. Como ya fue mencionado en el segundo párrafo del IV considerando, el citado anexo establece los “precios estimados” para los vehículos usados de una manera unilateral sin tomar en cuenta el hecho de que en Estados Unidos y Canadá, los vehículos sufren una acelerada y mayor depreciación en comparación con México, lo anterior debido a las condiciones económicas y de consumo de aquellos países, además de factores tales como la gran oferta de marcas y modelos, bajas tasas de interés, múltiples y atractivos programas de financiamiento además de una menor carga impositiva para la adquisición de vehículos nuevos, lo que provoca que resulte mucho más económica la adquisición de un vehículo usado en dichos territorios que en el mercado nacional, por lo que es común que los habitantes de la franja o región fronteriza adquieran dichos vehículos en aquellos países para posteriormente importarlos al territorio nacional, lo anterior sumado al hecho de que **en la frontera no existen autos mexicanos usados a bajo costo**.

VIII. Existe la errónea creencia de que los habitantes de la frontera norte del país debido a la cercanía que tienen con los Estados Unidos 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% 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 \$6,135.00 pesos mensuales.<sup>3</sup>

Haciendo un ejercicio tomando en cuenta dicho ingreso y distribuyéndolo conforme a lo señalado en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares ENIGH 2014 ‘ sin tomar en cuenta la inflación de los últimos dos años, obtendríamos los siguientes datos:

Como se desprende del ejercicio anterior, 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 al amparo de la Ley Aduanera o del decreto citado en el III considerando.

**IX.** La Ley Aduanera, entre otros ordenamientos jurídicos, es la que regula la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías, incluidos los vehículos usados en mención, por lo que es importante mencionar lo establecido en su artículo 64 el cual establece que la base gravable del impuesto general de importación es el valor en aduana de las mercancías, salvo los casos en que la ley en la materia establezca otra base gravable.

En el mismo sentido, también establece que **el valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas, entendiéndose por este al precio pagado por ellas** siempre y cuando concurren determinadas circunstancias, por lo que, de no ser así, se atenderá a lo establecido en el artículo 71 de la Ley, mismo que establece diversos métodos para determinar su valor y así la base gravable.

**X.** En el caso concreto de los vehículos usados, lo establecido en el considerando anterior no les es aplicable en virtud de dos elementos, el primero, los multicitados “precios estimados” y el segundo, por lo señalado en el último párrafo del artículo 78 de la Ley que determina que la base gravable para estos, será la cantidad que resulte de aplicar al valor de un vehículo nuevo, de características “**equivalentes**”, del año modelo que corresponda al ejercicio fiscal en el que se efectúe la importación, una disminución del 30% por el primer año inmediato anterior, sumando una disminución del 10% por cada año subsecuente, sin que en ningún caso exceda del 80%.

**XI.** Como ya fue establecido en los puntos anteriores, tanto los precios “estimados” como el factor de depreciación que marca la Ley Aduanera no son apegados a la realidad por las razones antes expuestas, elevando así el costo para realizar la importación de los vehículos la cual en muchas ocasiones resulta mucho más costosa que el costo pagado por el mismo vehículo.

**XII.** En cuanto a 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 SCHP asigna para determinar los impuestos y derechos de importación, generan que esta no se realice en los términos que marca la ley, por lo 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, emplacamiento 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.

**XIII.** En virtud de lo anterior, entendiendo que el mercado comercial se encuentra en constante cambio y evolución, conscientes de que el marco normativo debe siempre procurar el mayor beneficio para quienes se encuentran dentro de los supuestos que la ley plantea, es oportuno realizar esta propuesta en la que se actualice y se aumente el factor de depreciación marcado en el tercer párrafo del artículo 78 de la Ley Aduanera, lo anterior a efecto de que los impuestos y derechos pagados para la importación de vehículos usados a la franja o región fronteriza se determinen tomando como referencia para su base gravable, precios más apegados a la realidad en relación a lo que efectivamente es pagado por los mismos en el mercado de autos usados de los Estados Unidos de América.

Expuesto lo anterior, sometemos a consideración de esta H. asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

#### **Decreto**

**Único.** Se reforma el tercer párrafo del artículo 78 de la Ley Aduanera para quedar como sigue:

**“Artículo 78. ...**

...Cuando la documentación comprobatoria...

...Como excepción a lo dispuesto en los párrafos anteriores, tratándose de vehículos usados, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 64 de esta Ley, la base gravable será la cantidad que resulte de aplicar al valor de un vehículo nuevo, de características equivalentes, del año modelo que corresponda al ejercicio fiscal en el que se efectúe la importación, una disminución de **50 por ciento** por el primer año inmediato anterior, sumando una disminución de **10 por ciento** por cada año subsecuente, sin que en ningún caso exceda de **80 por ciento**.

#### **Transitorio**

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

**Notas**

1 <http://www.un.org/es/aboutun/booklet/globalization.shtml>

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

3 <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulaciones/enoe/>

4 [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/regulaciones/enigh/enigh2014/tradicional/doc/resultados\\_enigh14.pdf](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/regulaciones/enigh/enigh2014/tradicional/doc/resultados_enigh14.pdf)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de febrero de 2017.

**Diputados:** Yahleel Abdala Carmona, Edgardo Melhem Salinas, María Esther Camargo Félix, Pedro Luis Coronado Ayarzagotia, Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa, Nancy Sánchez Arredondo, Francisco Saracho Navarro, Fernando Uriarte Zazueta, Ana Georgina Zapata Lucero, Adriana Terrazas Porras, Brenda Borunda Espinoza. (rúbricas).