|  |
| --- |
| Del Sen. Fernando Castro Trenti, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, la que contiene proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones al artículo 137 bis 9 de la Ley Aduanera. |
| ***SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS DE LA CÁMARA DE SENADORES. Documento en Tramite*** |
| ***Sinopsis: Establece que respecto de la importación de autos usados, ésta podrá ser realizada directamente por el importador sin necesidad de agente o apoderado aduanal, quedando estrictamente prohibido que la Secretaría de Economía establezca a través de disposiciones de carácter general regulaciones y restricciones arancelarias o no arancelarias, que puedan ser contrarias o impliquen mayores requisitos que los establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.*** |
|  |
|  |
| |  | | --- | |  | |
| **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES AL ARTÍCULO 137 BIS 9 DE LA LEY ADUANERA.**  El suscrito, Senador **FERNANDO CASTRO TRENTI**, integrante de la LXI Legislatura del H. Congreso de la Unión, ejerciendo la facultad consagrada en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta H. Asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones al artículo 137 bis 9 de la Ley Aduanera, con base en la siguiente:  **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**  La internación de vehículos usados a la franja fronteriza del norte de nuestro país no es un fenómeno nuevo, sino que se encuentra profundamente arraigado y responde a las características de esta región de nuestra geografía, toda vez que la cercanía con los Estados Unidos de América ha permitido que millones de personas sin recursos se hagan de un automóvil que de otra manera no podrían adquirir en agencias o concesionarias nacionales, sobre todo si tomamos en consideración que, tradicionalmente, en los lotes de autos de segundo uso se otorgan financiamiento y créditos, lo que ha significado una solución a los problemas relacionados con el transporte público.  Tampoco debemos olvidar que en el vecino país del norte son múltiples las facilidades para adquirir un vehículo usado, pues con pocos recursos se pueden conseguir unidades en buen estado con 4 o 5 años más de vida útil, situación que no ocurre en el resto del país.  Asimismo, debemos reconocer que a nivel nacional se carece de políticas públicas que permitan alcanzar un esquema de movilidad urbana realmente sustentable, por lo que, mientras no se desarrollen opciones de transporte público y no motorizado, el control la oferta de vehículos usados seguirá siendo limitado.[[1]](http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=2&sm=2&id=15466&lg=61" \l "_ftn1)  La regulación en la importación de vehículos usados ha significado para México un esfuerzo mayúsculo, pues a lo largo de los años se ha buscado conciliar el legítimo derecho que tienen los habitantes de la frontera a ser propietarios de un auto, con la necesaria protección de nuestra industria automotriz, cuya importancia, tal como lo hemos dicho en reiteradas ocasiones en esta misma tribuna, se revela en el hecho de que este sector representa el 3.8% del Producto Interno Bruto manufacturero, genera 70,600 empleos, de los cuales 10,600 son directos y 60,000 indirectos, considerando a la industria de autopartes, distribuidores de vehículos, de servicios de carga y de pasaje en general. Asimismo, cuenta con 400 puntos de venta en todo el territorio nacional y es una industria de las más representativas a nivel mundial, ya que ocupa la octava posición en producción después de China, Japón, India, Brasil, Estados Unidos, Alemania e Indonesia y el tercer lugar en el Continente Americano, además de contar con una capacidad de producción anual de 150,000 unidades aproximadamente.  También hemos sido enfáticos al señalar que el sector del autotransporte juega un papel preponderante en la movilización de personas y mercancías y en el año de 2009, se trasladaron en México 786 millones de toneladas de carga, correspondiéndole al Autotransporte Federal el 57% de la carga nacional, por lo que a través de éste, se mueven 474 millones de toneladas, es decir el 83% de la carga terrestre, además de que se transportaron 3,141 millones de pasajeros en nuestro país, por lo que el 97% de pasajeros, los moviliza el autotransporte.  La regulación de la importación de autos usados ha cambiado radicalmente en los últimos años, pues se ha pasado de un esquema comercial proteccionista, a otro de libre intercambio de bienes, siendo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) el punto culminante de este proceso, pues a través de dicho ordenamiento se procedió a una desgravación arancelaria gradual, que busca proteger a nuestra industria frente a la competencia proveniente de los Estados Unidos de América y Canadá.  De acuerdo con lo establecido en el *“Anexo 300 – A Comercio e Inversión en el Sector Automotriz”* del TLCAN, 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:   * 1. 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;   2. 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;   3. 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;   4. 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;   5. a partir del 1º de enero de 2017, 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 2 años de antigüedad;   6. 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.   Pareciera que del texto antes transcrito podríamos suponer que nos encontramos frente a la inminencia del proceso de apertura total en el sector automotriz, sin embargo, esta aún esta muy lejos de concretarse pero no por culpa del propio TLCAN, sino por las autoridades mexicanas que han hecho nugatorio el contenido de este instrumento internacional.  Lo anterior se afirma, puesto que los días 24 y 31 de diciembre de 2008, el Ejecutivo Federal procedió a la publicación del *“Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados"*, así como de la *“Resolución que modifica a la diversa que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Publico”*, respectivamente, instrumentos ambos que contienen disposiciones proteccionistas y contrarias al espíritu del TLCAN, tal como lo demostraremos a continuación.  En el caso del Decreto, éste contiene mayores requisitos para la presentación del certificado de origen, pues el TLCAN establece un arancel preferencial a los vehículos usados originarios que cuenten con un certificado de origen válido, que confirme que un bien que se exporte de territorio de una Parte a territorio de otra Parte califica como originario.  En este sentido, el artículo 501 del Capitulo V del tratado dispone que en caso de que el exportador no sea el productor del bien, podrá llenar y firmar el certificado de origen basado en:  a) Su conocimiento respecto de si el bien califica como originario.  b) La confianza razonable en la declaración escrita del productor de que el bien califica como originario; o  c) Un certificado que ampare el bien, llenado y firmado por el productor y proporcionando voluntariamente al exportador.  No obstante lo anterior, el Decreto contempla que para acreditar que un vehículo es originario de un Estado parte del TLCAN, es necesario que el propietario cuente con un certificado de origen del fabricante o con información fehaciente de que dicho vehículo cumple la regla de origen correspondiente, estableciendo en su artículo 3º lo siguiente:  Artículo 3. En la importación definitiva al país de vehículos usados bajo trato arancelario preferencial previsto en los tratados de libre comercio y acuerdos comerciales de los que México es parte, el importador deberá cumplir con las formalidades y requisitos que dichos ordenamientos establecen, así como presentar ante la autoridad aduanera, por conducto de agente o apoderado aduanal, el 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.  El certificado de origen o el documento comprobatorio de origen deberá estar debidamente 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 información respecto del origen del vehículo.  En caso de no contar con el certificado o documento expedido por la compañía armadora, 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.  Esto significa que el Decreto de referencia impone el imperativo a cargo del importador de presentar el certificado de origen del automóvil, con información proporcionada directamente por la compañía armadora, lo que prácticamente resulta imposible, sin mencionar que van en frontal contradicción con la opción que establece el tratado de que sea el exportador el que llene y firme el certificado de origen sin que intervenga el productor o armadora del vehículo en este caso.  En adición a lo antes mencionado, no resulta ocioso señalar que el TLCAN, contempla en el Capítulo V, artículo 501, párrafo 4, que *"Ninguna de las disposiciones del párrafo 3 se interpretará como obligación del productor de proporcionar un certificado de origen al exportador.”*  Dicha situación no sólo significa una barrera proteccionista no arancelaria, sino que se traduce en una evidente violación del orden constitucional, pues el Ejecutivo, mediante un acto administrativo, controvierte abiertamente el TLCAN y por ende el artículo 133 de nuestra Ley Fundamental, al establecer para la expedición del certificado de origen requisitos mayores que los previstos en el propio tratado, ordenamiento éste que por su jerarquía es Ley Suprema de la Federación, y por tanto se encuentra por encima de cualquier acto administrativo emanado del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.  Por otra parte, a través del artículo segundo de la Resolución del 31 de diciembre de 2008 se reformó el Anexo 2 de la Resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 2005 y sus posteriores modificaciones, siendo elevados considerablemente los precios estimados en dólares aplicables a la importación de vehículos usados, situación que es violatoria de lo dispuesto por el anexo 300-A.2 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte; ya que en éste mismo se especifica, como mencionamos con anterioridad, que a partir del 1º de enero del 2009, nuestro país no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos que tengan por lo menos diez años de antigüedad, siendo el caso que en la referida resolución se establecen mecanismos para valuar estos bienes y garantizar así el pago de unas contribuciones que ya no deberían subsistir, lo cual, como hemos dicho reiteradamente en esta tribuna, constituye un contrasentido.  Cabe agregar que el establecimiento de precios estimados constituye una práctica proteccionista que en la jerga del comercio internacional se le conoce como *“precios oficiales”*, entendidos éstos como aquellos que son fijados unilateralmente por la SHCP a determinadas mercancías, con el objeto de que ingresen al país con un valor mínimo aceptable que no deteriore o altere el ciclo comercial, además de que se obtenga el pago de impuestos adecuado con el fin de proteger a la planta productiva nacional y a los consumidores de prácticas comerciales denominadas como devastadoras del mercado.  La fijación de precios oficiales resulta contraria al espíritu del libre comercio plasmada en el artículo VIII del Acuerdo General de Aranceles y Comercio, mismo que establece que todos los derechos y cargas de cualquier naturaleza que sean distintos de los impuestos o derechos de importación y exportación, percibidos por las partes contratantes sobre la importación o la exportación o en conexión con ellas, se limitarán al coste aproximado de los servicios prestados y no deberán constituir una protección indirecta de los productos nacionales ni gravámenes fiscales aplicados a la importación o exportación.  Asimismo, el hecho de que en la Ley Aduanera no se establezcan procedimientos respecto de de la forma en que las autoridades deban de establecerlos, lleva a concluir que éstos son arbitrarios y ficticios.  Esta situación de franco desafío por parte del Gobierno Federal ha motivado que legisladores de diversos grupos parlamentarios formulen diversas proposiciones con punto de acuerdo, todas ellas tendientes a resolver las afectaciones causadas por tales disposiciones a la economía de los estados fronterizos del norte de México, pues con ellas se ha provocado el cierre de fuentes de trabajo; agudizándose así los problemas generados por la inseguridad, el desempleo y la falta de oportunidades:   * El 14 de enero de 2009, el entonces Diputado del PRI César Duarte Jáquez, presentó una Proposición con punto de Acuerdo, misma proposición que fue signada por el suscrito y, además, por la Diputada Lilia Guadalupe Merodio Reza (PRI), el Diputado Cruz Pérez Cuellar (PAN), la Diputada Mirna Cecilia Rincón Vargas (PAN), el Diputado Héctor Manuel Ramos Covarrubias (PAN), el Senador Ramiro Hernández García (PRI), el Diputado Horacio Garza Garza (PRI), el Diputado Manuel Portilla Diéguez (PVEM), el Diputado Cuauhtémoc Velasco Oliva (CONV), el Diputado Tonatiuh Bravo Padilla (PRD), la Senadora Josefina Cota Cota (PAN), el Senador Jesús Garibay (PRD) y la Diputada Marcela Cuen Garibi (PAN), para exhortar al Ejecutivo Federal a modificar el decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 2008, a efecto de eliminar el requisito de presentación del certificado de origen emitido por la compañía armadora del vehículo, acreditando la procedencia del vehículo con el número de identificación vehicular; y, para modificar el anexo dos de la resolución que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones sujetas a precios estimados por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 2005, disminuyendo en 50 por ciento el valor que se considera para cada uno de los vehículos que se enlistan en dicho anexo. * El 21 de enero del 2009, el suscrito promovió un Punto de Acuerdo sobre el mismo tema, proponiendo suspender la aplicación del mismo decreto del 24 de diciembre de 2008, así como las reformas al anexo dos de la resolución del 31 de diciembre de 2008. En ese mismo acuerdo, exhortamos al titular del Poder Ejecutivo federal para que suspendiera los operativos de decomiso de autos importados. * Ese mismo día, el entonces Diputado Enrique Serrano Escobar, presentó un Punto de Acuerdo por el que solicita se promueva una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, con base en lo dispuesto en el artículo 105, fracción I, inciso c), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, contra el Decreto citado, del 24 de diciembre del 2008, a fin de que nuestro máximo tribunal declare su nulidad por ser violatorio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y, por tanto, el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. * El 19 de mayo de 2010, la Comisión Permanente del Congreso de la Unión aprobó, como de urgente resolución, un Punto de Acuerdo presentado por el suscrito, en compañía de los Senadores Francisco Alcibíades García Lizardi, Alejandro González Alcocer y el Diputado José Luis Ovando Patrón, por el que se exhorta al Titular del Ejecutivo Federal a que, por medio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Secretaría de Economía, de manera inmediata y definitiva, tome las medidas necesarias y emprenda las acciones requeridas para favorecer y facilitar la importación de automóviles usados y reactivar este mercado fronterizo, mediante la revisión y modificación del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 2008, así como las reformas al anexo dos de la resolución que modifica a la diversa que establece el mecanismo para garantizar el pago de contribuciones en mercancías sujetas a precios estimados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, publicada en el Diario Oficial el 31 de diciembre de 2008; así como también para que **se** detengan los operativos de decomiso de autos de procedencia extranjera en tanto no se revisen y modifiquen los Decretos que establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos y la estimación de su precio.”   Por si no bastara lo anterior, el 1 de julio de 2011, el Ejecutivo Federal mandó publicar un nuevo Decreto para establecer las nuevas condiciones para la importación definitiva de vehículos usados, pero en realidad fue una copia casi textual del decreto del 1º de julio 2008, el que tantos problemas les ha causado a los habitantes de la frontera.  A la par de las violaciones atribuibles al Ejecutivo Federal, debe sumarse también la criminalización que se ha hecho de los propietarios y poseedores de automóviles usados de procedencia extranjera, pues bajo el pretexto de que incurren en actos que se estiman de contrabando y evasión fiscal, agentes federales policiacos y aduanales los extorsionan, sin que se tenga conocimiento de la imposición de sanciones penales o administrativas en contra de estos malos servidores públicos, a pesar de la multiplicidad de denuncias que se han formulado.  Esta situación también ha derivado en la persecución, por parte de las autoridades fiscales federales, en contra de funcionarios del Poder Judicial de la Federación, quienes han otorgado el amparo y protección de la justicia federal a favor de los amparistas que han promovido juicios de garantías y ahora se ven sujetos a procedimientos disciplinarios.  En esta tesitura, y toda vez que resulta imperioso otorgar un marco de certeza jurídica a los propietarios de autos usados, quienes, en ejercicio de sus derechos previstos en el TLCAN, han optado por adquirir un vehículos de estas características, es que proponemos ante esta Soberanía la presente iniciativa con Proyecto de Decreto, a través de la cual se adicionan diversas disposiciones al artículo 137 bis 9 de la Ley Aduanera.  De lograr la aprobación de la presente propuesta, quedaría estrictamente prohibido que las secretarías de Economía o de Hacienda y Crédito Público establezcan a través de disposiciones de carácter general regulaciones y restricciones arancelarias o no arancelarias, respecto de la importación de autos usados que puedan ser contrarias o impliquen mayores requisitos que los establecidos en el TLCAN.  De esta forma, los certificados de origen deberán someterse a lo dispuesto por el capítulo V, sección A, artículo 501 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por lo que no existirá obligación del productor de proporcionar dicho documento al exportador y por lo tanto no será exigible como requisito de importación dicho certificado.  Con relación a aquellos vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá, respecto de los cuales nuestro país no pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación, quedaría prohibido establecer mecanismos para garantizar el pago de contribuciones, es decir, aquellos contemplados en el anexo 300 del TLCAN.  En este momento nos estaríamos refiriendo a los que a partir del 1º de enero de 2009 y 1º de enero de 2011 tenían por lo menos 10 u 8 años de antigüedad, respectivamente, ello con independencia de que el primer día de 2013 entrarían dentro de esta prohibición los que tengan 6 años de antigüedad.  Por cuanto hace a aquellos vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá, respecto de los cuales nuestro país aún pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación, la base gravable del impuesto general de importación sería conforme a su valor de factura, por lo que se prohibiría el establecimiento de mecanismos para garantizar el pago de contribuciones conforme a precios estimados por año modelo, situación que, como señalamos con anterioridad, resulta de dudosa constitucionalidad y es ajena a los principios del libre mercado.  De acuerdo con las disposiciones transitorias que al efecto se proponen, el Decreto correlativo entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.  Asimismo, serían derogarían todas aquellas disposiciones que exigieran mayores requisitos que los previstos por el capítulo V, sección A, artículo 501 del TLCAN, respecto de los certificados de origen relacionados con la importación de autos usados provenientes de los Estados Unidos de América o Canadá.  Finalmente, también serían derogadas todas aquellas disposiciones a través de las cuales se establezcan precios estimados por año modelo para garantizar las contribuciones relacionadas con la importación de vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá y respecto de los cuales nuestro país no pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación.  De conformidad con lo anteriormente expuesto, se propone la discusión y en su caso, aprobación del siguiente:  **PROYECTO DE DECRETO**  **ÚNICO.-** Se adicionan diversas disposiciones al artículo 137 bis 9 de la Ley Aduanera, para quedar como sigue:  **ARTÍCULO 137 bis 9.-** En lo conducente, serán aplicables a las importaciones de vehículos usados, a que se refieren los artículos anteriores, las disposiciones contenidas en la Ley Aduanera, su Reglamento y demás.  **Para efectos de lo señalado en el presente capítulo respecto de la importación de autos usados, ésta podrá ser realizada directamente por el importador sin necesidad de agente o apoderado aduanal, quedando estrictamente prohibido que la Secretaría de Economía o la Secretaría establezcan a través de disposiciones de carácter general regulaciones y restricciones arancelarias o no arancelarias, que puedan ser contrarias o impliquen mayores requisitos que los establecidos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, para lo cual:**   1. **Los certificados de origen deberán someterse a lo dispuesto por el capítulo V, sección A, artículo 501 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por lo que no existirá obligación del productor de proporcionar este documento al exportador y por lo tanto no será exigible como requisito de importación dicho certificado;** 2. **Con relación a aquellos vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá, respecto de los cuales nuestro país no pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación, queda prohibido establecer mecanismos para garantizar el pago de contribuciones, y** 3. **Con relación a aquellos vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá, respecto de los cuales nuestro país aún pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación, la base gravable del impuesto general de importación será conforme a su valor de factura, por lo que se prohíbe el establecimiento de mecanismos para garantizar el pago de contribuciones conforme a precios estimados por año modelo.**   **ARTÍCULOS TRANSITORIOS**  **PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.**  **SEGUNDO.- Se derogan todas aquellas disposiciones que exijan mayores requisitos que los previstos por el capítulo V, sección A, artículo 501 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, respecto de los certificados de origen relacionados con la importación de autos usados provenientes de los Estados Unidos de América o Canadá.**  **TERCERO.- Se derogan todas aquellas disposiciones a través de las cuales se establezcan precios estimados por año modelo para garantizar las contribuciones relacionadas con la importación de vehículos usados provenientes de los Estados Unidos de América y Canadá y respecto de los cuales nuestro país no pueda adoptar o mantener prohibiciones o restricciones para su importación.**  A t e n t a m e n t e,  SEN. FERNANDO CASTRO TRENTI  ***Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a 26 de junio de 2012*** |