

REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

“La importación de vehículos de procedencia extranjera y la problemática ambiental”

Autor: Julio Francisco Concha García

**Tesis presentada para obtener el título de:
Licenciado en Derecho**

**Nombre del asesor:
Lic. Adriana Guadalupe Rosales Flores**

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación “Dr. Silvio Zavala” que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo “Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada”, se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.





UVAQ

**UNIVERSIDAD
VASCO DE QUIROGA**

FACULTAD DE DERECHO

“LA IMPORTACION DE VEHICULOS DE PROCEDENCIA
EXTRANJERA Y LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL”

TESINA

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO

Presenta:

JULIO FRANCISCO CONCHA GARCIA

Asesor:

LIC. ADRIANA GUADALUPE ROSALES FLORES

No. De acuerdo LIC9510001 CLAVE 16PSU00160

NOVIEMBRE 2009

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN.....	4
CAPÍTULO I.....	7
1.1 EL ESTADO.....	7
1.2 DESARROLLO SUSTENTABLE.....	10
1.3 DERECHO.....	12
1.4 DERECHO AMBIENTAL.....	13
1.5 PRINCIPIOS DEL DERECHO AMBIENTAL.....	16
CAPÍTULO II.....	17
IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN RELACIÓN CON EL DERECHO AMBIENTAL.	
2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	17
2.2 DECRETOS DE REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.....	20
2.3 LEGISLACIÓN AMBIENTAL EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.....	23
2.4 REQUISITOS PARA LA LEGAL IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.....	41
2.5 TLCAN.....	47
2.6 DECRETO PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA 2008.....	56

CAPÍTULO III.....	67
PROBLEMÁTICA AMBIENTAL	
DEFINICIONES	
3.1 LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL DE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS.....	67
3.2 REGULACIONES SOBRE EL TEMA.....	68
3.3 DEFICIENCIAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS AMBIENTALES.....	69
3.4 IMPACTO AMBIENTAL.....	70
CONCLUSIONES.....	73
PROPUESTA.....	75
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	77

INTRODUCCION

En el intercambio mundial de mercancías del cual México forma parte dentro del fenómeno de la Globalización, éstas ingresan al territorio nacional por las fronteras tanto terrestres como marítimas y aéreas, que a su vez son registradas y revisadas en las aduanas del país, de acuerdo a las leyes y los tratados internacionales, quienes dictan los procedimientos por los cuales deberán ser introducidas dentro del país.

México es parte importante en el comercio internacional, por lo tanto, a lo largo de su historia reciente se ha visto en la necesidad de estrechar lazos comerciales con otros países para poder facilitar el flujo de bienes, y de esta manera, por medio de tratados, promoverlos con sus socios comerciales.

Nuestro país se encuentra dentro de una zona privilegiada para este fin, ubicado en América del Norte, bordeado por dos mares y con importantes rutas comerciales, puertos marinos reconocidos internacionalmente, así como su vecindad y sociedad comercial con la primera potencia económica del mundo, son ventajas que deben de ser aprovechadas.

Para sacar dicho provecho, es necesario estrechar lazos comerciales y una de las formas más adecuadas, es por medio de los Tratados Comerciales Internacionales.

Desde hace mucho tiempo Estados Unidos, ha sido nuestro principal socio comercial, ya que con él se han intercambiado tanto materias primas como productos elaborados. Por su importancia y con el deseo de que México esté a la vanguardia en materia comercial, en el año de 1994 el Gobierno Federal suscribe el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) o NAFTA (por sus siglas en inglés North American Free Trade Agreement). Dicho Tratado tiene como principal objetivo, la eliminación de barreras de las mercancías entre México, Estados Unidos y Canadá, otro importante socio comercial, también con el fin de

crear una zona libre de comercio más unida, fortaleciendo las economías de los países miembros.

A lo largo de 15 años, desde que entró en vigencia el tratado, paulatinamente se han eliminado restricciones a productos y servicios de gran importancia, para facilitar el libre intercambio de mercancías entre los tres países y crear un mercado global sin barreras y sin restricciones.

A pesar de lo anterior y de las nuevas teorías económicas, nuestro país enfrenta una seria problemática al aceptar ciertos productos provenientes de Estados Unidos y Canadá, que son dañinos al medio ambiente, y que no cumplen con las leyes y normas ambientales nacionales.

La protección a la salud y al medio ambiente es también uno de los objetivos del TLCAN, así mismo, es importante para los países signatarios elevar los estándares de calidad de las mercancías con las cuales se comercia.

Uno de los principales sectores es el automotriz, ya que este sector genera no sólo utilidades millonarias, sino una gran cantidad de empleos en los países donde se elaboran estos bienes. En el Tratado se prevé la eliminación de las barreras arancelarias, para que de esta manera puedan introducirse al país tanto vehículos nuevos como usados, originarios de Estados Unidos y Canadá.

En vista de lo anterior y como consecuencia de la eliminación paulatina de las barreras comerciales y por lo pactado en el TLCAN, en el año 2005 se publica el Decreto para la Importación Definitiva de Vehículos de Procedencia Extranjera, dicho decreto establece los requisitos y otorga una serie de facilidades para que vehículos usados originarios de Estados Unidos y Canadá sean introducidos en nuestro país.

Siendo el tema ambiental de gran importancia actualmente, la reciente Administración Federal, ha decidido modificar el decreto en cuestión, dando nuevos estándares de calidad a la importación de vehículos, sin embargo, con los nuevos lineamientos no se logra garantizar

que los vehículos usados importados cumplan con las medidas ambientales, ni que dejen de contribuir al aumento de la contaminación específicamente en los estados fronterizos.

Es el caso que dadas las circunstancias de la economía nacional y de la necesidad de estar a la vanguardia en materia comercial, México tiene que formar parte de tratados comerciales con sus socios, sin embargo es también una necesidad estar actualizados en la protección del medio ambiente, es por tanto que ambas prioridades deban de ser temas que vayan de la mano.

Por lo antes descrito, el presente trabajo pretende dar a conocer los antecedentes de la importación de vehículos, las modificaciones actuales a la ley, y la problemática ambiental que esto genera. Así mismo explicaremos los procedimientos y requisitos que las personas físicas deben cumplir para poder importar de manera definitiva vehículos usados, al amparo del TLCAN y los beneficios a los que pueden acogerse ciertas fracciones arancelarias que contempla el Tratado en esta área. En lo referente en la problemática ambiental, analizaremos los conceptos que contempla la Constitución Mexicana, y los diferentes ordenamientos que hablan sobre la calidad ambiental.

A continuación, analizaremos la importación de vehículos al amparo del TLCAN, así como las consecuencias ambientales que se ocasionan si no se aplica la legislación para validar la calidad de los productos que ingresan a nuestras fronteras.

CAPITULO I

1.1 EL ESTADO.

El Estado suele definirse como “la organización jurídica de una sociedad bajo un poder de dominación que se ejerce en determinado territorio”.¹

También el Estado no es sino la expresión de todos los actos jurídicos que se imputan a un grupo de individuos. Pues bien, el Estado no es sino la expresión de la unidad de todos los actos jurídicos que constituyen el orden jurídico nacional.

En la medida en que el orden jurídico nacional es sólo un conjunto de normas, resulta obvio que el orden jurídico, esto es, el Estado, tiene una dimensión, temporal, espacial y personal.

El Territorio.

El territorio es el ámbito o dimensión espacial del Estado. Puede decirse que el territorio de un estado es el espacio físico donde valen las normas jurídicas que constituyen un orden jurídico nacional, Dicho de otra manera, el territorio de un Estado es donde tienen valor las normas jurídicas que lo constituyen.

El Pueblo.

El Estado posee, por tanto, un conjunto de normas, una dimensión personal. Éste se forma por todos aquellos cuya conducta es contenido de las normas que constituyen el orden jurídico del Estado. El

¹ GARCIA, Maynez Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. México, Porrúa, 52^a Edición. p 98.

pueblo del Estado, es pues, el conjunto de todos los individuos cuya conducta se encuentra regulada por las normas jurídicas del Estado.

El Poder.

“Siendo el Estado un orden jurídico del poder del Estado, tendrá que ser un poder jurídico o bien un poder que sea consecuencia de la formación jurídica. Todo individuo se encuentra en posibilidad de darle cierta significación a sus actos o a los actos de otro individuo y así, pretender establecer derechos, deberes o facultades. Esto traería como consecuencia que cada individuo interpretara los actos humanos como derechos, deberes o facultades a su antojo. Esta situación que resultaría completamente anárquica, cede lugar a una regulación capaz de establecer una formación válida para todos – aun contra la voluntad de aquel a quien se dirige-. Al respecto podemos decir que sólo el orden jurídico del Estado vale para todos. Sólo una regulación semejante se impone para todos los individuos. Como puede verse, el poder del Estado no es sino la propia validez de las normas jurídicas que lo constituyen. Esta validez es exclusiva; ahí donde vale un orden jurídico no puede valer otro. Todos los actos son interpretados sin necesidad de recurrir a otro orden estatal; por ello, el poder del Estado- que no es sino la propia validez del orden jurídico nacional- es supremo e independiente.

Todos aquéllos actos que constituyen el ámbito personal de validez del Estado, en ese sentido convienen en someterse a un cierto y determinado orden jurídico.

Sólo de este modo puede decirse que el poder soberano del Estado o simplemente, la soberanía, reside en el pueblo”.²

Confundir al Estado con la Nación sería un gigantesco error que lleva a descomunales disparates teóricos, y a espeluznantes efectos en la vida práctica.

En primer lugar, adviértase que el contenido de la nación es muchísimo más rico que el contenido del Estado. Mientras que la nación comprende un sinnúmero de aspectos de la vida humana, ejerce una influencia sobre todas las actividades del hombre, es una especie de atmósfera colectiva que

² SOBERANES José Luis y FIX Zamudio Héctor. El Derecho en México. Fondo de cultura económica. 2ª edición. p 29,31,31,32,33

circunscribe e impregna un sinfín de conductas en nuestra existencia, en cambio, el Estado es sólo una organización pública, una armazón jurídica, el órgano formalmente establecedor del Derecho, aplicador de éste.

“La pertenencia a un Estado la define el Estado mismo. El Estado determina quiénes son sus ciudadanos o sus súbditos. Y ellos lo son en virtud de lo determinado por el Estado, tanto si tienen una idea clara de lo que es el Estado como si no la tienen”.³

En vista de lo anterior, podemos definir al Estado como el organismo jurídico dotado de facultades que le otorga el Derecho, dentro de un espacio delimitado o territorio, capaz de aplicar las leyes y normas vigentes, que el gobierno acata o cumple y facultado para que las personas que habitan dentro del mismo, se vean subordinadas a dichas facultades.

Los tres elementos esenciales que componen al Estado: Territorio, Población y Gobierno tienen que coexistir dentro de los límites del orden normativo para llevar a cabo los fines de la Nación.

Así mismo es de suma importancia recalcar, que como individuos pertenecemos a un todo, dentro del cual nos desenvolvemos diariamente en un espacio definido por las propias leyes, que a su vez nos otorgan deberes y obligaciones, tanto a nosotros como al Gobierno que las aplica, ya que sin estos elementos no podría existir el Estado.

³ RECASENS Fiches Luis, Sociología, México. Porrúa. 27ª Edición. 502, 505.

1.2 DESARROLLO SUSTENTABLE

Se entiende por Desarrollo Sustentable el proceso evaluable mediante criterios e indicadores del carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

El ámbito del desarrollo sustentable puede dividirse conceptualmente en tres partes: ambiental, económico y social.

Lograr que tanto los individuos como las comunidades, comprendan la complejidad del ambiente natural y el creado por el hombre –resultado este último de la interacción de los factores biológicos, físico-químicos, sociales, económicos y culturales-, para que adquieran los conocimientos, valores, actitudes y habilidades prácticas que les permitan participar de manera responsable y efectiva en la previsión y resolución de los problemas ambientales.

Mantener la armonía entre los factores hombre, ambiente y desarrollo, es la responsabilidad que tiene que asumir toda sociedad consciente de la actual problemática de nuestro entorno.

“Satisfacer las necesidades humanas. Llevar a cabo dos tipos de restricciones: Ecológicas, es decir, la conservación de nuestro planeta Tierra. Morales: renunciar a los niveles de consumo a los que no todos los individuos puedan aspirar. Crecimiento económico en los lugares donde no se satisfacen las necesidades anteriores, es decir, en los países pobres. Control demográfico, referido principalmente a las tasas de natalidad. No poner en peligro los sistemas naturales que sostienen la vida en la Tierra. La conservación de los ecosistemas debe estar subordinada al bienestar humano, pues no todos los ecosistemas pueden ser conservados en su estado virgen. El uso de los recursos no renovables debe ser lo más eficiente posible”.⁴

⁴ Informe Brundtland. O.N.U. 1987.

La sustentabilidad del desarrollo va mucho más allá de las transformaciones tecnológicas en los procesos industriales que utilizan intensamente los hidrocarburos o en los patrones de manejo de los recursos naturales renovables, lo cual es relevante. Implica reestructurar las bases mismas del desarrollo teniendo como objetivo central al hombre, así como a la transformación de los sistemas económicos del mercado, para incluir en ellos nuevas concepciones sobre los derechos individuales y sociales.

El Desarrollo Sustentable integra al Medio ambiente y al Desarrollo en el mismo plano jerárquico, como parte de una sola realidad. Para abordar este enfoque, es necesario garantizar que el uso de los recursos naturales renovables no rebase su umbral de renovabilidad, ni la capacidad de carga de los sistemas y que se promueva la búsqueda de sustitutos a los recursos naturales no renovables en previsión de su agotamiento.

La sustentabilidad entonces, dependerá del equilibrio entre la disponibilidad de los recursos naturales y las tendencias de deterioro ocasionadas por su aprovechamiento, lo cual implica la adopción de acciones que involucran la participación de la población, el desarrollo de la tecnología y la modificación de los patrones de consumo en la sociedad, bajo criterios de equidad y justicia.⁵

Como parte del crecimiento humano y del desarrollo económico de las naciones, en los cuales tenemos que satisfacer las necesidades diarias, debemos aprovechar los recursos naturales y el espacio físico donde estos se encuentran. Por lo tanto, no debemos olvidar que las generaciones futuras tendrán que poder disfrutar de las mismas; es por eso que los diferentes conceptos del Desarrollo Sustentable así como sus elementos nos invitan a valorar y proteger estos valores naturales sin poner en riesgo el aspecto económico tan importante para el crecimiento de las naciones e individuos.

⁵ QUINTANA Valtierra Jesús. Derecho Ambiental Mexicano. Porrúa. 2ª edición, 2002. p. 35 y 37.

Se podría decir que este concepto es de reciente creación, y así lo es, pero no por eso se debe menospreciar, ya que con las necesidades de nuestro tiempo nos hemos percatado que el aspecto ambiental es de suma importancia.

Tanto la sustentabilidad como la economía no son conceptos que se encuentren contrapuestos, el Desarrollo Sustentable nos muestra que ambos tienen que ir a la par, sin comprometer los recursos naturales actuales para que las generaciones futuras puedan aprovecharlos.

1.3 DERECHO

“La palabra proviene del vocablo latino *directum*, que significa no apartarse del buen camino, seguir el sendero señalado por la ley, lo que se dirige o es bien dirigido. En general se entiende por Derecho, el conjunto de normas jurídicas, creadas por el Estado para regular la conducta externa de los hombres y en caso de incumplimiento está prevista una sanción judicial”.⁶

El Derecho es un conjunto de reglas, denominadas normas jurídicas, las cuales tienen por objeto guiar o prescribir la conducta del hombre en sociedad.

Mediante las normas jurídicas, el Derecho trata de inducir a los hombres a ejecutar ciertos actos que, por alguna razón cualquiera, se consideran útiles para la comunidad, así como de abstenerse de otros actos que, por alguna otra razón, se estiman perjudiciales para la comunidad.

Para que las personas se comporten de cierta manera, el Derecho utiliza la coacción, es decir, un castigo o una pena que recibe el nombre de sanción.

El castigo o la pena que el derecho impone a la persona que es responsable, se aplicará aun en contra de la voluntad del individuo y, si fuera necesario, se utilizará el uso de la fuerza.

⁶ FLORES Gómez Fernando y Carvajal Moreno Gustavo. *Nociones de Derecho Positivo Mexicano*, Porrúa, 25ª edición, 1986, p. 50.

Las normas jurídicas son, una especie de mandatos, dirigidos a los individuos para guiar su conducta, cualquier individuo puede emitir órdenes o mandatos, pero para que éstos sean normas jurídicas, necesitan ser establecidas por personas u órganos autorizados para crearlas, ejemplo: el poder legislativo, el juez, etc. De acuerdo con el procedimiento que el Derecho establece. Cuando una norma es dada o establecida por una persona autorizada para crear normas por medio de un órgano del Estado, mediante el procedimiento previsto, entonces esa disposición, orden o mandato es una norma válida.

“Las normas jurídicas son el objeto de estudio de la ciencia del derecho”.⁷

El comportamiento de las personas que habitan dentro de la sociedad tiene que ser regulado por el Derecho, ya que sin esta regulación no se podría comprender el orden social dentro del Estado. Para poder lograr este fin, el Derecho faculta a los órganos encargados de aplicar las normas jurídicas con instrumentos o medios necesarios para lograr este fin. La acción coercitiva de las leyes no puede ser aplicada de manera arbitraria por las autoridades, ya que a su vez las mismas leyes prevén penas o sanciones para los órganos encargados de aplicarlas si estos llegaran a violentarlas. El comportamiento de las personas como de las autoridades se encuentra regulado por el Derecho, esto garantiza el orden social dentro del Estado.

1.4 DERECHO AMBIENTAL

Como se ha visto en el tema anterior las normas vigentes regulan la conducta del hombre en sociedad.

Ciertas conductas tienen que ser reguladas por el Derecho para salvaguardar, por ejemplo, los bienes, la seguridad y el espacio físico donde la sociedad realiza sus actividades cotidianas.

⁷ SOBERANES José Luis y FIX ZAMUDIO Héctor. El Derecho en México. Fondo de cultura económica. 2ª edición. p 13, 14,15.

La propia Carta Magna dice a la letra en su Artículo 4º. Párrafo 5º. Que: "Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar".⁸

Es en este contexto donde la Constitución da entrada a los Derechos Ambientales, claramente especifica la importancia del derecho de las personas a tener un espacio físico sano para su desarrollo.

Sin embargo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) no se queda ahí y va más allá, en su artículo 25º, primer párrafo, subraya las importancia de la sustentabilidad al mencionar que: "Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución".⁹

Otorgándole a este concepto como parte esencial para la soberanía nacional y el crecimiento económico con la rectoría del Estado.

Con estos artículos podemos darnos cuenta de la importancia del Desarrollo Sustentable y el Medio Ambiente y que el Estado por medio del Derecho, tiene la obligación de proteger estos conceptos.

En este orden de ideas, encontramos que la Constitución Política resulta ser, no sólo por razón de jerarquía, sino también por cuestión de orden cronológico, la primera fuente del Derecho Ambiental.

Es aquí donde damos entrada al concepto de los Derechos Ambientales y cómo la legislación vigente los define:

⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Adicionado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de junio de 1999.

⁹ Ídem. Reformado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de junio de 1999.

El conjunto de normas jurídicas que se refieren a la protección, conservación y mejoramiento del medio natural, contenidas en la Constitución, leyes, códigos, reglamentos, normas oficiales mexicanas, acuerdos internacionales, tratados bilaterales o multilaterales, así mismo, el derecho ambiental es una contribución de las ciencias jurídicas que coadyuva y da respuesta por parte del Estado a la problemática del deterioro ambiental.¹⁰

Esta definición se da claramente dentro de un contexto gubernamental y aunque cuenta con todos los elementos necesarios para considerarla válida, no podemos sólo basarnos en esta definición para entender en su totalidad al Derecho Ambiental.

Podemos tomar como ejemplo la definición que nos da Raquel Gutiérrez Nájera en su libro Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, donde nos otorga una definición más acorde con la realidad que ella define como Derecho Ambiental: “Es el conjunto de normas que tienen por objeto regular las conductas que inciden directa o indirectamente en la protección, preservación conservación, explotación y restauración de los recursos naturales bióticos y abióticos”.

La administración ambiental se basa generalmente en tres elementos:

La normas. Instrumentos jurídicos en los cuales se protege al medio ambiente, así como se sancionan las conductas que traten de dañarlo.

Con las normas se da certeza a los actos que están encaminados a la protección del Medio Ambiente así como a las medidas que buscan protegerlo.

El instrumento económico. El instrumento económico busca más, prevenir las acciones dañinas a través de un costo.

Uno de los aspectos que busca el Derecho Ambiental es proteger nuestros recursos naturales como la salud pública por medio de actos que prevengan el deterioro ecológico y el menoscabo económico, ya que estos dos conceptos van de la mano.

¹⁰ Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Tamaulipas

La concientización social. Es uno de los elementos más poderosos, cuyo contenido ético incluso, origina la presión social para que se dicten leyes en ese sentido. Funge como antecedente de la normatividad legislativa.

La participación social y la educación ambiental van dentro de la concientización social, esto con el objeto de que la sociedad comprenda la importancia de la preservación del medio ambiente así como de los daños que puede ocasionar el no hacerlo en los aspectos de economía y de salud.

1.5 PRINCIPIOS DEL DERECHO AMBIENTAL

No hay en concreto un consenso sobre los principios que rigen el Derecho ambiental, sin embargo podemos analizar los más importantes:

El derecho ambiental cuenta con los siguientes principios:

Principio de realidad. El derecho ambiental será eficaz en tanto reconozca una problemática ambiental particular, es decir, que nazca de una realidad regional determinada.

Principio de solidaridad. El ser la solución de los problemas del ambiente un asunto planetario de tratamiento regional, deben considerarse los siguientes aspectos: información, vecindad, cooperación internacional, igualdad, patrimonio universal.

Información popular. Divulgación de los problemas y de las soluciones a la población en general y a la afectada en particular.

Principio de regulación jurídica integral. En México podríamos pensar que la aplicación e instrumentación de las cuatro políticas ecológicas fundamentales: restauración, aprovechamiento, mejoramiento y protección, recogerían este principio en una aplicación complementaria.

Principio de responsabilidades compartida. La responsabilidad por parte del gobierno y la sociedad.

Principio de introducción de la variable ambiental. Básicamente en todas las decisiones gubernamentales.

CAPÍTULO II

IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN RELACIÓN EL DERECHO AMBIENTAL.

2.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde 1978 se ha expedido y publicado un variado número de misceláneas fiscales, acuerdos, decretos y leyes, con el fin de poner orden a la importación de vehículos de procedencia extranjera. Lamentablemente las autoridades, tanto por parte del Ejecutivo y como del Legislativo, se han abocado más a tratar de regularizar dichos vehículos con el fin de satisfacer la demanda de grupos u organizaciones sociales o campesinas, que nada tienen que ver con medidas para la protección del medio ambiente. A continuación veremos 15 de los ordenamientos más importantes desde 1978 que se han expedido con el fin de regularizar a los vehículos de procedencia extranjera:

° Bajo el régimen de López Portillo se buscó reactivar la política de protección ambiental mediante una reforma administrativa. El 30 de junio de 1978 se publica el primer decreto que establece que las personas físicas o morales residentes en la franja fronteriza norte del país, comprendida en una extensión de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional, en las zonas libres del Estado de Baja California Sur y parcial de Sonora y del Estado de Baja California Norte, gozarán de las facilidades para importar automóviles y camiones, e inscribirlos en el Registro Nacional de Vehículos.

° En Diciembre de 1981, entró en vigor la nueva Ley Federal Ambiental, al mismo tiempo que se intensificaba la crisis económica más profunda en la historia moderna de México. Era también el cierre del período sexenal del entonces Presidente López Portillo.

° El 3 de agosto de 1983 se da a conocer un acuerdo que tiene por objeto regularizar vehículos tipo pick-up de procedencia extranjera que se emplean como instrumento de trabajo para la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales.

- ° Se lanza el "Programa Nacional de Ecología 1984-1988" entre cuyas metas se encontraba el abatir la contaminación atmosférica promedio en 30% aproximadamente, y reducir y controlar en 12% la contaminación ambiental del Valle de México proveniente de las emisiones vehiculares.
- ° El 25 de septiembre de 1985 un segundo decreto autoriza la inscripción definitiva de automóviles y camiones que fueron importados nuevos y en franquicia, a la franja fronteriza del Norte o a las zonas libres del país, previo pago de impuestos y recargos. Un nuevo Acuerdo autoriza la inscripción definitiva de vehículos de procedencia extranjera, empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales, previo pago de impuestos y el cumplimiento de requisitos.
- ° El 8 de enero de 1988 un decreto regulariza la estancia en el país de vehículos tipo pick-up y camiones tipo estacas de procedencia extranjera empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias y forestales, previo pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones.
- ° El 8 de abril de 1988 otro Acuerdo regulariza la estancia en el país de vehículos pick-up y camiones tipo estacas de procedencia extranjera empleados en la realización de actividades agropecuarias y forestales. Los requisitos: que sean modelos 1981, 1982 y 1983 y que se realice el pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones.
- ° El 4 de julio de 1988 un nuevo Acuerdo exime del requisito de permiso previo, por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) ahora Secretaria de Economía, la importación de equipos usados, incluyendo la que se realice a las zonas libres del país; y aplica para vehículos: pick-up (4000 kg.) y estacas (8000 kg.) y camiones tipo estacas; Ford, Chevrolet, Dodge, Nissan modelos 1983 y anteriores. Quedaron excluidos los vehículos: Bronco, Blazer, Jimmy, Ram Charger, El Camino, Ranchero, Automóviles y Van's para modelos 1983 y anteriores
- ° El primero de marzo de 1990 otro nuevo decreto otorga facilidades administrativas a los propietarios de automóviles similares a los nacionales y camiones hasta 11,000 Kg. (peso bruto) de procedencia extranjera usados, que se encuentren en el estado de Chihuahua que sean modelos 1985 y anteriores.

- ° El 31 de enero de 1991 se expide un decreto que otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros, beneficiando a 60,039 unidades regularizadas.
- ° El 13 de enero de 1992 otro decreto permite la regularización de automóviles de hasta 10 pasajeros y camiones de hasta 3,100 Kg. (peso bruto) usados, de procedencia extranjera que circulan en el país, para los modelos 1984 y anteriores, beneficiando a 962,128 unidades regularizadas.
- ° El 12 de abril de 1994 se da a conocer una convocatoria para la regularización de vehículos a las personas físicas que antes del 9 de octubre (de 1993) hayan internado legalmente al país vehículos de procedencia extranjera, para los modelos 1986 o anteriores y establece el mecanismo de permisos de importación para su internación definitiva, beneficiando a 89 mil unidades regularizadas.
- ° El 13 de marzo y posteriormente el 9 de mayo de 2000 se emite la Decimotercera Resolución Miscelánea para Comercio Exterior 13/03/00 que permite la regularización de automóviles de procedencia extranjera que circulan en el país, para vehículos denominados pick-up con un peso total de carga máxima, inferior o igual a 3,200 kg. El requisito es que el número de serie o año-modelo, sea inferior a 10 años anterior al vigente, que no sea de doble rodada y cuya fracción arancelaria sea 8704.31.04.
- ° El 20 de Octubre de 2000: un nuevo Acuerdo determina las características esenciales de vehículos de auto transportes, a los cuales se les han incorporado partes y componentes importados legalmente, dirigido a vehículos de auto transporte federal de cualquier modelo, que cuenten con los requisitos, como conservar sus características esenciales cuando por lo menos, su chasis, fabricado en México o importado legalmente. Como documentación sólo se pide la factura y el pedimento de importación.
- ° El 12 de Marzo del 2001, se expide la Ley y Reglamento para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera. Esta Ley tiene por objeto normalizar la situación ilegal y de procedencia extranjera, buscando a la vez conciliar la necesidad de procurar la transparencia y legalidad en la

posesión de dichos bienes con la demanda de diversos grupos sociales para evitar que se afecte su patrimonio.

2.2 DECRETOS DE REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.

Decretos para Importaciones o Regularizaciones de Vehículos Extranjeros.

Nombre del Decreto	Fecha de publicación en el DOF	Autoridad emisora del decreto	Oficina de regularización	¿Qué vehículos entran?	¿Con que documentación acreditan importación o regularización?	Comentarios:
Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados	Lunes 22 de agosto de 2005	SHCP	Deberán ser presentados físicamente ante la autoridad aduanera	<p>Usados de hasta 15 pasajeros y</p> <p>Camiones hasta para 4,536 Kg.</p> <p>Incluye panel, remolques, semiremolques tipo vivienda, que se clasifiquen en las fracciones :</p> <p>Año modelo sea entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación</p> <p>Siempre que el NIV corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en USA, Canadá o México.</p> <p>Regla 2.6.23. de la RCE</p>	Pedimento de importación definitiva que ampare un solo vehículo usado.	<p>Arancel 10% sin permiso de la Sec. De Economía.</p> <p>IVA sobre el margen de comercialización que es igual al 30% del valor del vehículo adicionado con el Imp. Gral. de Imp. y demás contrib. Q en su caso se paguen por la imp.</p> <p>Estarán legalmente en el país hasta que se inscriban en el Reg. Público Vehicular y obtengan las placas de circulación. Podrán hacerlo dentro de los 30 días siguiente a la imp.</p> <p>Se exenta de ISAN la imp. Q realice el consumidor final menor a 150 mil</p> <p>Las personas que tengan automóviles usados de los referidos, importados temporalmente, podrán cambiarlos a imp. Definitiva dentro de los 6 meses posteriores a la entrada en vigor de este decreto sin necesidad de retornarlos al extranjero (aunque ya esté vencido el p de imp temp.) (No es necesario acreditar la imp. Temporal). Para el pago de cont. Se considerará fecha de internación la del pago de contrib. Para la imp. Definitiva.</p> <p>No susceptibles Los embargados, asegurados o decomisados o que hubieran pasado a propiedad del fisco federal antes de la entrada en vigor del presente decreto.</p> <p>La autoridad por los sig. 3 meses publicará en Internet los datos de los autos importados conforme a este decreto.</p> <p>Prevé que los vehículos a que se refiere tal decreto que a partir de su publicación hayan ingresado bajo el régimen temporal se cambien a imp. Definitiva pagando los impuestos correspondientes act. Desde la fecha en que se importaron temporalmente y hasta que se efectúe el pago.</p> <p>Presentando físicamente el vehículo.</p> <p>Los que no puedan ser objeto de imp. Def. Tendrán hasta el 31 dic. 2005 para donarlos al fisco o retornarlos.</p>

				<p>2007: Las PF y PM propietarias de autos de las características año modelo entre 10 a 15 años a la fecha de la importación pueden imp. Definitiv. Las PF 2 en 12 meses y las P.M 3 en 12 meses.</p>	
--	--	--	--	---	--

Modelos que se pueden importar en 2005:

Se permite la importación definitiva de los vehículos automotores usados, cuyo año modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo de los Estados Unidos de América, Canadá o México.

Modelos que se pueden importar en 2006:

Sigue vigente el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de agosto del 2005 el cual permite la importación definitiva de los vehículos automotores usados, cuyo año modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo de los Estados Unidos de América, Canadá o México.

Así mismo el 26 de Abril de ese año se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California Norte y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de

Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora. Siempre que se trate de vehículos automotores usados:

I. De transporte de hasta quince pasajeros y los camiones de peso total con carga máxima de hasta 4,536 kg., incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda y cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación.

II. De transporte urbano de mercancías y de pasajeros, de peso total con carga máxima de hasta 11,793 kg, cuyo año-modelo sea de entre cinco y quince años anteriores al año en que se realice la importación.

Modelos que se pueden importar en 2007:

Siguen vigentes los Decretos publicados en 22 de Agosto del 2005 y el 26 de Abril del 2006 los cuales permiten la importación definitiva de los vehículos automotores usados, cuyo año modelo sea de entre diez y quince años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo de los Estados Unidos de América, Canadá o México y de modelos destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California Norte y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora.

Modelos que se pueden importar en 2008:

Publicado en el diario Oficial de la Federación **1 de Febrero de 2008.**

DECRETO por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, y por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California Norte y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananea y Caborca, Estado de Sonora, publicados el 22 de agosto de 2005 y 26 de abril de 2006, respectivamente: Se permite la

importación definitiva de los vehículos automotores usados de transporte de hasta quince pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg, incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda, cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que el Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en los Estados Unidos de América, Canadá o México.

2.3 LEGISLACIÓN AMBIENTAL EN RELACIÓN CON LA IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.

De acuerdo al DECRETO por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de Diciembre del 2008, que conforme al TLCAN se establece que 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 Estados Unidos de América o de Canadá que tengan diez años o más de antigüedad.

Dentro de este Decreto se entenderá como vehículo usado, los ubicados en las fracciones arancelarias y conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación: 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 ó 8705.40.02.

El importador deberá presentar:

- En el caso de 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.
- 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.
- 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.

Así mismo, en la TERCERA RESOLUCION DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARACTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22, especifica cómo se podrá realizar la importación definitiva de vehículos usados solicitando trato arancelario preferencial de aquellos vehículos que califican como originarios, de conformidad con un Tratado de Libre Comercio o Acuerdo Comercial de que se trate, siempre que sea exportado directamente del país parte del tratado o acuerdo comercial que corresponda o, en su caso, se cumpla con las disposiciones de transbordo aplicables, de conformidad con lo siguiente:

- I. Cumplir con los requisitos y procedimientos previstos en el apartado B de la regla 3.10.1. de la Resolución.
- II. Tramitar el pedimento de importación definitiva con clave "A1", "VU" o "VF", según corresponda, conforme a lo previsto en el Apéndice 2 del Anexo 22 de la Resolución, y declarar:
 - a) En el campo de identificador, las claves "MV", "VU" y "TL", previstas en el Apéndice 8 del Anexo 22 de la Resolución;
 - b) Las características del vehículo, tales como: marca, modelo, año-modelo y el número de identificación vehicular (VIN); y
 - c) Cuando en el documento que acredite la propiedad del vehículo se asiente como domicilio del proveedor un apartado postal, éste deberá señalarse en el campo del pedimento correspondiente a proveedor/domicilio.

En el pedimento se deberá determinar y pagar el impuesto general de importación, aplicando la tasa arancelaria preferencial prevista en los Acuerdos Comerciales o en los Tratados de Libre Comercio suscritos por México, siempre que las mercancías califiquen como originarias

Al pedimento se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

- a) Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
- b) Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo; y
- c) La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas

Se establece un arancel ad-valorem del 10%, para las fracciones arancelarias aplicables a la importación definitiva de los vehículos usados, siempre que su Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá, y sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía ni certificado de origen, cuando se trate de:

- Vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, y que conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se clasifiquen como sigue:

A) Para el transporte de hasta quince personas, en las fracciones arancelarias 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 ó 8703.90.02;

B) Para el transporte de mercancía, en las fracciones arancelarias 8704.21.04 ó 8704.31.05, o Los interesados podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo de estos dos incisos, en cada periodo de doce meses, sin que se requiera la inscripción en el Padrón de Importadores ni contar con certificado de origen y se efectúe lo siguiente:

I. Cumplir con los requisitos y procedimientos previstos en el apartado B de la regla 3.10.1. de la TERCERA RESOLUCION DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22.

II. Tramitar el pedimento de importación definitiva con clave "VU", prevista en el Apéndice 2 del Anexo 22 de la Resolución, y declarar:

- a) En el campo de identificador, las claves "MV" y "VU", previstas en el Apéndice 8 del Anexo 22 de la presente Resolución;
 - b) Las características del vehículo, tales como: marca, modelo, año-modelo y el número de identificación vehicular (VIN); y
 - c) Cuando en el documento que acredite la propiedad del vehículo se asiente como domicilio del proveedor un apartado postal, éste deberá señalarse en el campo del pedimento correspondiente a proveedor/domicilio.
- III. En el pedimento se deberá determinar y pagar el impuesto general de importación con un arancel ad-valorem del 10%.
- IV. Al pedimento se deberá anexar copia de la siguiente documentación:
- a) Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
 - b) Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.
 - c) La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas.

Para los efectos de las fracciones arancelarias A y B de vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, para las personas físicas que sean propietarias de vehículos, que se importen temporalmente a partir del 1 de enero de 2009, podrán tramitar su importación definitiva, siempre que se encuentren dentro del plazo de la importación temporal y se cumplan con lo siguiente:

- I. Con los requisitos y el procedimiento previsto en la regla 3.10.4. de la TERCERA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22.
- II. Para los efectos de lo dispuesto en la fracción III del apartado B de la regla 3.10.1. de la Resolución, el pedimento de importación definitiva podrá tramitarse ante cualquier

aduana, por conducto de agente aduanal cuya aduana de adscripción o autorización sea por la que se realice la importación definitiva de los vehículos.

En el caso de que el mecanismo de selección automatizado determine reconocimiento aduanero, el agente aduanal deberá presentar el vehículo en la aduana a efecto de que se realice dicho reconocimiento.

- III. El impuesto general de importación deberá determinarse y pagarse con actualizaciones desde la fecha en que se haya realizado la importación temporal y hasta la fecha de pago del pedimento de importación definitiva.
 - IV. Anexar al pedimento de importación definitiva la documentación que ampare la importación temporal del vehículo de que se trate, a efecto de proceder a la cancelación de la importación temporal correspondiente.
- C) Para el transporte de dieciséis o más personas en las fracciones arancelarias 8702.10.05 ó 8702.90.06, tractores de carretera en la fracción arancelaria 8701.20.02, para el transporte de mercancías en las fracciones arancelarias 8704.22.07, 8704.23.02 ó 8704.32.07, o camiones hormigonera en la fracción arancelaria 8705.40.02, podrán tramitar su importación definitiva al amparo del decreto, sin que se requiera permiso previo de la SE ni contar con certificado de origen, y se efectúe lo siguiente:
- I. Cumplir con los requisitos y procedimientos previstos en el apartado B de la regla 3.10.1. de la TERCERA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22.
 - II. Tramitar el pedimento de importación definitiva con clave "VU", prevista en el Apéndice 2 del Anexo 22 de esta Resolución, y declarar:
 - a) En el campo de identificador, las claves "MV" y "VU", previstas en el Apéndice 8 del Anexo 22 de la Resolución;

- b) Las características del vehículo, tales como: marca, modelo, año-modelo y el número de identificación vehicular (VIN); y
- c) Cuando en el documento que acredite la propiedad del vehículo se asiente como domicilio del proveedor un apartado postal, éste deberá señalarse en el campo del pedimento correspondiente a proveedor/domicilio.

Para efectos de lo anterior, tratándose de personas físicas, invariablemente se deberá estar inscrito en el Padrón de Importadores.

III. En el pedimento se deberá determinar y pagar el impuesto general de importación con un arancel ad-valorem del 10%.

IV. Al pedimento se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

- a) Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
- b) Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.
- c) La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas.

V. El agente aduanal conservará en sus archivos copia del documento que acredite que el vehículo cumple con las condiciones físico-mecánicas para circular en el país de procedencia.

Vehículos usados cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación, que se importen definitivamente por residentes en la franja fronteriza norte, en los Estados de Baja California Norte 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, que se destinen a permanecer en dichas zonas, y que se clasifiquen en la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación como sigue:

A) Para el transporte de personas, en las fracciones arancelarias 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 ó 8703.90.02, o

B) Para el transporte de mercancía con peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg., en las fracciones arancelarias 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.31.05 ó 8704.32.07.

Podrán tramitar su importación definitiva al amparo del decreto, y se efectúe lo siguiente:

- I. Cumplir con los requisitos y procedimientos previstos en el apartado B de la regla 3.10.1. de la TERCERA RESOLUCION DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22:.
- II. Tramitar el pedimento de importación definitiva con clave "VF", prevista en el Apéndice 2 del Anexo 22 de la Resolución, y declarar:
 - a) En el campo de identificador, las claves "MV" y "VF", previstas en el Apéndice 8 del Anexo 22 de la Resolución;
 - b) Las características del vehículo, tales como: marca, modelo, año-modelo y el número de identificación vehicular (VIN); y
 - c) Cuando en el documento que acredite la propiedad del vehículo se asiente como domicilio del proveedor un apartado postal, éste deberá señalarse en el campo del pedimento correspondiente a proveedor/domicilio.
- III. En el pedimento se deberá determinar y pagar el impuesto general de importación con un arancel ad-valorem del 10%.
- IV. Al pedimento se deberá anexar copia de la siguiente documentación:
 - a) Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
 - b) Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.
 - c) La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas.
 - d) El documento con el que acredite su domicilio en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California Norte, Baja California Sur, en la región parcial del

Estado de Sonora, o en los municipios de Cananea o Caborca, Estado de Sonora, conforme a lo dispuesto en la regla 1.9. de la presente Resolución.

En lo referente a las fracciones arancelarias: 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 o 8703.90.02 "Para el transporte de hasta quince personas", 8704.21.04 o 8704.31.05, "Para el transporte de mercancía", cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación y que su número de identificación vehicular (VIN) corresponda a vehículos fabricados o ensamblados en Estados Unidos de América, Canadá o México así como "Para el transporte de dieciséis o más personas" 8702.10.05 o 8702.90.06, "Para tractores de carretera" 8701.20.02, "Para el transporte de mercancías" 8704.22.07, 8704.23.02 o 8704.32.07, o "camiones hormigonera" 8705.40.02 de la TIGIE, los contribuyentes que reexpidan los vehículos, que se hubieran importado definitivamente para permanecer en la franja o región fronteriza, deberán cumplir con lo siguiente:

- I. Tramitar el pedimento de importación definitiva con clave "P1", prevista en el Apéndice 2 del Anexo 22 de la TERCERA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22, anexando copia del pedimento original clave "VU", así como de los documentos con que se acompañó.
- II. Determinar y pagar en cualquier aduana ubicada dentro de dicha franja o región, las diferencias de contribuciones que correspondan, actualizadas desde la fecha de la importación a dicha franja o región, de conformidad con el artículo 58 de la Ley.
- III. El importador deberá estar abordo del vehículo que se presente para su reexpedición.

RESTRICCIONES:

- No podrán importarse en forma definitiva al territorio nacional los vehículos usados que en el país de procedencia, por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación; cuando no cumplan con las condiciones físico-mecánicas o de

protección al medio ambiente de conformidad con las disposiciones aplicables, o cuando el vehículo haya sido reportado como robado.

Así mismo en la TERCERA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22 especifica cuáles son los vehículos que por sus características no pueden circular dentro del país:

CONDICION	OBSERVACIONES
Sólo partes (Parts only)	
Partes ensambladas (Assembled parts)	
Pérdida total (Total loss)	Excepto cuando se trate de vehículos cuyo título de propiedad sea del tipo "Salvage", siempre que presente las condiciones físicas, mecánicas y técnicas apropiadas para su circulación. Para tal efecto, los vehículos deberán presentarse para su importación en el área de carga designada por la aduana de que se trate, circulando por su propio impulso.
Desmantelamiento (Dismantlers)	
Destrucción (Destruction)	
No reparable (Non repairable)	
No reconstruible (Non rebuildable)	
No legal para calle (Non street legal)	
Inundación (Flood)	Excepto cuando ostente adicionalmente las leyendas "limpio" (clean); "reconstruido" (rebuilt / reconstructed); o "corregido" (corrected).
Desecho (Junk)	
Aplastado (Crush)	
Chatarra (Scrap)	
Embargado (Seizure / Forfeiture)	
Uso exclusivo fuera de autopistas (Off-highway use only)	
Daño por inundación / agua (Water damage)	

No elegible para uso en vías de tránsito (Not eligible for road use)	
<p>Recuperado (Salvage), cuando se trate de los siguientes tipos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DLR SALVAGE - SALVAGE-PARTS ONLY - LEMON SALVAGE - SALVAGE LETTER-PARTS ONLY - FLOOD SALVAGE - SALVAGE CERT-LEMON LAW BUYBACK - SALVAGE CERTIFICATE-NO VIN - SALVAGE TITLE W/ NO PUBLIC VIN - DLR/SALVAGE TITLE REBUILDABLE - SALVAGE THEFT - SALVAGE TITLE-MANUFACTURE BUYBACK - COURT ORDER SALVAGE BOS - SALVAGE / FIRE DAMAGE - SALVAGE WITH REPLACEMENT VIN - BONDED SALVAGE - WATERCRAFT SALVAGE - SALVAGE KATRINA - SALVAGE TITLE WITH ALTERED VIN - SALVAGE WITH REASSIGNMENT - SALVAGE NON REMOVABLE 	<p>Cuando se trate de tipos distintos a los vehículos señalados, los vehículos deberán presentar las condiciones físicas, mecánicas y técnicas apropiadas para su circulación. Para tal efecto, los vehículos deberán presentarse para su importación en el área designada por la aduana de que se trate, circulando por su propio impulso.</p>

- Los comerciantes en el ramo de vehículos estarán obligados a presentar al Servicio de Administración Tributaria dentro de los primeros diez días naturales de cada mes, a través de medios electrónicos o en medios magnéticos, la información de las importaciones que realicen al amparo del Decreto, conforme con la obligación de presentar la información de las importaciones que realicen al amparo de este documento, proporcionándola en los términos que a continuación se señalan:
 - a) El precio de cada unidad importada en el mes inmediato anterior, ante la Administración Local de Auditoría Fiscal que corresponda a su domicilio fiscal.
 - b) El nombre del archivo estará formado por la extensión PRN, por las letras IMP y por las tres primeras letras del mes y las dos últimas cifras del año que se reporta.

- c) Los datos serán reportados en archivos mensuales, en cuyo primer renglón se anotará el RFC en la primera posición, y del segundo renglón en adelante los registros estarán compuestos por once campos separados entre sí por al menos un espacio en blanco, en donde el primer campo corresponde al número de identificación vehicular (VIN) o número de serie a 17 posiciones, el segundo al año modelo a 4 posiciones, el tercero al número de cilindros, el cuarto al número de puertas, el quinto al valor declarado en aduana expresado en dólares, el sexto al monto del arancel pagado, el séptimo al importe pagado por concepto del DTA, el octavo al monto pagado por el IVA derivado de la importación, el noveno al valor de venta sin el IVA, el décimo a la marca y modelo, y el decimoprimer al número de pedimento.
- d) Los registros no deberán contener información adicional, tal como: títulos, márgenes, cuadros o subrayados. Los campos no contendrán caracteres de edición tales como: asteriscos, comas o signos de pesos.
- e) Las cantidades correspondientes a los campos quinto a noveno, deberán expresarse con números y sin fracciones de peso o dólar, según corresponda. Cuando el vehículo importado no sea enajenado en el mes en que se importe, se dejará un cero en el noveno campo. En el mes en que se realice la enajenación del vehículo mencionado, deberá proporcionarse nuevamente la información completa correspondiente a dicha unidad.
- f) Cuando en un mes no se importe ni se enajene ningún vehículo, el archivo correspondiente llevará únicamente en el primer renglón el RFC en la primera posición, y no se anotará ningún registro ni caracteres de ningún tipo del segundo renglón en adelante.
- g) Cuando en el ejercicio fiscal que corresponda, los contribuyentes no proporcionen la información a que se refiere este numeral, la proporcionen en forma distinta o lo hagan fuera del plazo establecido, en dos ocasiones, el SAT iniciará el procedimiento de suspensión del Padrón de Importadores, de conformidad con lo establecido en el

artículo 8 del “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el DOF el 24 de diciembre de 2008.

El Servicio de Administración Tributaria llevará a cabo el procedimiento de suspensión en el Padrón de Importadores, sin perjuicio de la aplicación de las demás disposiciones en la materia, cuando quien importe vehículos usados por sí o por conducto de su representante, se encuentre en cualquiera de los supuestos siguientes:

- I. Incumpla alguna de las disposiciones del decreto.
 - II. Al amparo del decreto importe o pretenda importar vehículos que no reúnan alguna de las condiciones señaladas en los artículos 4 o 5 del mismo.
 - III. Cuando la información o documentación utilizada para la importación definitiva de vehículos usados sea falsa o contenga datos falsos o inexactos o cuando el valor declarado no haya sido determinado de conformidad con las disposiciones aplicables.
- 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.

Los vehículos importados en definitiva al país conforme al presente decreto no podrán circular en el mismo hasta que se registren en el Registro Público Vehicular.

- La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva o, en su caso, con el documento que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

En relación al DECRETO por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados publicado en el Diario Oficial de la Nación de fecha 24 de Diciembre del 2008, el Gobierno Federal se ve en la necesidad de expedir otro DECRETO donde se crean, modifican y

suprimen la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación en éste se describen las fracciones arancelarias publicadas en el Diario Oficial de la Federación, el 18 de junio de 2007, así mismo se aclara que en las Partidas 87.01, 87.02, 87.03, 87.04 y 87.05 el término "usados" se entiende como el vehículo automóvil, tractor y demás vehículos terrestres que cumplan con al menos una de las siguientes características:

- a) Cuyo número de serie, número de identificación vehicular (NIV) o año modelo sea por lo menos un año anterior al vigente.
- b) Que al momento de efectuar el despacho aduanero, la lectura del odómetro indique que el vehículo ha recorrido más de 1,000 kilómetros, o su equivalente en millas, en el caso de vehículos con peso total con carga máxima inferior a 5,000 kilogramos o que ha recorrido más de 5,000 kilómetros, o su equivalente en millas, en el caso de vehículos con peso total con carga máxima igual o superior a 5,000 kilogramos.

Por su parte la TERCERA RESOLUCIÓN DE MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR PARA 2008 Y SU ANEXO 22 establece que se podrán importar de manera definitiva vehículos nuevos siempre que se trate de un solo vehículo en un plazo de doce meses.

Así mismo esta resolución establece los mecanismos para importar vehículos nuevos:

- I. Se considerará vehículo nuevo aquél que cumpla con lo siguiente:
 - a) Que haya sido adquirido de primera mano. Se considera adquirido de primera mano un vehículo, siempre que se cuente con la factura expedida por el fabricante o distribuidor autorizado por el fabricante;

- b) Que el año-modelo del vehículo corresponda al año en que se efectúe la importación o a un año posterior, y que dicha información corresponda al número de identificación vehicular del vehículo; y
 - c) Que en el momento en que se presente el vehículo ante el mecanismo de selección automatizado, de acuerdo con la lectura del odómetro, el vehículo no haya recorrido más de 1,000 kilómetros o su equivalente en millas, en el caso de los vehículos con un peso bruto menor a 5,000 kilogramos y no más de 5,000 kilómetros o su equivalente en millas, en el caso de vehículos con un peso bruto igual o mayor a 5,000 kilogramos pero no mayor a 8,864 kilogramos.
- II. Tramitar por conducto de agente aduanal, el pedimento de importación definitiva con clave "A1" y declarar el identificador "VN", conforme a los Apéndices 2 y 8 del Anexo 22 de la Resolución. Los vehículos se deberán presentar para su importación en el área designada por la aduana de que se trate.
 - III. La importación de los vehículos se podrá efectuar por las aduanas fronterizas y marítimas, así como por las aduanas interiores, siempre que en este último caso, los vehículos ingresen por vía aérea o en tránsito interno por ferrocarril, en las que el agente aduanal se encuentre adscrito o autorizado.
 - IV. El pedimento únicamente podrá amparar los vehículos a importar y ninguna otra mercancía.
 - V. En el pedimento se deberán determinar y pagar el impuesto general de importación, el IVA, el ISAN, el Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos y el DTA, en los términos de las disposiciones legales aplicables.
 - VI. El importador deberá realizar el pago de las contribuciones, conforme a lo dispuesto en la regla 1.3.1. de la Resolución.
 - VII. Las personas físicas podrán, por conducto de agente aduanal, importar un solo vehículo nuevo en forma definitiva en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su

inscripción en el Padrón de Importadores, ni contar con el registro para importadores de automóviles nuevos ante la SE.

NORMA Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2006.

EL objetivo de la NOM-041-SEMARNAT-2006, es establecer los límites máximos permitidos de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, oxígeno y óxido de nitrógeno, así como el criterio de evaluación de las condiciones de operación de los vehículos.

Esta Norma es de observancia obligatoria para el propietario o legal poseedor de los vehículos que circulan por el país.

Así mismo la LEY FEDERAL SOBRE METROLOGÍA Y NORMALIZACIÓN, menciona, en lo referente a las normas oficiales, las características y/o especificaciones que deben reunir los productos y procesos cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general y laboral o para la preservación de recursos naturales, así como todos los productos, procesos, métodos, instalaciones, servicios o actividades a que deben someterse.

Cuando un producto o servicio deba cumplir una determinada norma oficial mexicana, sus similares a importarse también deberán cumplir las especificaciones establecidas en dicha norma. Para tal efecto, antes de su internación al país, se deberá contar con el certificado o autorización de la dependencia competente para regular el producto o servicio correspondiente, o de órganos reguladores extranjeros que hayan sido reconocidos o aprobados por las dependencias competentes, mediante acuerdos publicados en el Diario Oficial de la Federación; o de organismos de certificación acreditados.

Cuando no exista norma oficial mexicana, los productos o servicios a importarse deberán mencionar ostensiblemente, antes y durante su comercialización, que cumplen con las especificaciones del país de origen, en su defecto las internacionales o a falta de éstas las del fabricante.

Cuando los productos o los servicios sujetos al cumplimiento de determinada normal oficial mexicana, no reúnan las especificaciones correspondientes, la autoridad competente prohibirá de inmediato su comercialización, inmovilizando los productos, hasta en tanto se acondicionen, reprocesen, reparen o substituyan. De no ser esto posible, se tomarán las providencias necesarias para que no se usen o presten para el fin a que se destinarían de cumplir dichas especificaciones.

Así mismo esta Norma establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.

La Secretaria emite este tipo de instrumentos jurídicos, al establecer que, para garantizar la sustentabilidad de las actividades económicas, la autoridad ambiental emitirá normas oficiales mexicanas en materia ambiental y para el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.

En relación al presente trabajo y a lo anteriormente expuesto, es necesario aplicar de manera obligatoria esta Norma por medio de los Centros de Verificación ubicados en las principales aduanas del norte del país, que ayudará a mejorar la calidad del aire y será un factor de gran importancia para determinar la calidad de los vehículos de se desean introducir de manera permanente a nuestro país

LEY FEDERAL SOBRE METROLOGÍA Y NORMALIZACIÓN.

Esta Ley tiene por objeto, en materia de normalización, certificación, acreditación y verificación, fomentar la transparencia y eficiencia en la elaboración y observancia de normas oficiales mexicanas y normas mexicanas.

Establecer un procedimiento uniforme para la elaboración de normas oficiales mexicanas por las dependencias de la Administración Pública Federal.

Promover la concurrencia de los sectores público, privado, científico y de consumidores, en la elaboración y observancia de dichas normas oficiales mexicanas y normas mexicanas.

Esta Ley da la validez, define los procedimientos técnicos y jurídicos para la aplicación en este caso de la NOM-041-SEMARNAT-2006, que trae como consecuencia los medios necesarios para llevarla a cabo dentro de los Centros de Verificación que deseamos aplicar a los vehículos que ingresan al país por las principales aduanas del norte del país con el objetivo de proteger la salud pública y mantener una buena calidad del aire.

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LEGEEPA) es el instrumento jurídico cardinal vigente, relativo a la protección al ambiente de forma integral.

Con la expedición de esta Ley se pretende construir un sistema jurídico normativo completo, suficiente y coherente que regulará de manera clara y adecuada las problemáticas ambientales y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.

Este ordenamiento es el resultado de las disposiciones básicas de la Constitución Política relativas al medio ambiente y al aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.

Actualmente la LEGEEPA se encuentra integrada por 6 títulos:

- 1.- Disposiciones generales. Se aborda la distribución de competencias y la coordinación entre los tres niveles de gobierno.
- 2.- Biodiversidad. En esta parte se regulan las áreas naturales protegidas, se establecen sus tipos y características, se estatuye las declaratorias correspondientes para su establecimiento, administración y vigilancia, se contemplan las zonas de restauración y se norma el cuidado y aprovechamiento de la flora y fauna silvestre.
- 3.- Aprovechamiento sustentable de los recursos. Aborda lo relativo al aprovechamiento sustentable del agua y los ecosistemas acuáticos, la preservación y aprovechamiento sustentable

del suelo y sus recursos, así como lo relacionado con la exploración y explotación de los recursos no renovables en el equilibrio ecológico.

4.- Protección al ambiente. Además de las disposiciones generales se establece la regulación de la prevención y control de la contaminación de la atmósfera, del agua y los ecosistemas acuáticos y del suelo. También se define cuáles son las actividades consideradas como altamente riesgosas, cuáles los materiales y residuos peligrosos, el tratamiento para la energía nuclear, el ruido, vibraciones, energía térmica y lumínica, olores y contaminación visual.

5.- Participación social e información ambiental. Se regula la participación social y el derecho a la información ambiental.

6.- Medidas de control y seguridad y sanciones. Se establecen las facultades de inspección y vigilancia las medidas de seguridad, las infracciones y sanciones administrativas y la denuncia popular.

En un orden jerárquico con respecto al tema que nos ocupa, la LEGEPA es el instrumento jurídico más importante relacionado a la protección del Medio Ambiente, es esta Ley la que otorga los lineamientos y conceptos necesarios que se deben proteger.

Para entender su importancia en el presente trabajo, es necesario, en primer lugar, relacionar esta Ley con los otros dos ordenamientos jurídicos que hemos estudiado, ya que de ella se desprenden sus objetivos y procedimientos para aplicarla.

2.4 REQUISITOS PARA LA LEGAL IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA

El 24 de diciembre de 2008 el Ejecutivo Federal publicó a través del Diario Oficial de la Federación el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados”, por medio del cual las personas físicas y morales tendrán la posibilidad de realizar la importación definitiva de vehículos usados a territorio nacional a partir del 1o. de enero de 2009.

Requisitos para la importación:

Vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, siempre que su Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá, y sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía ni certificado de origen.

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 de acuerdo a lo establecido pro la Secretaria de Economía.

Conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se clasifiquen como sigue:

Para el transporte de hasta quince personas, en las fracciones arancelarias 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 ó 8703.90.02;

Para el transporte de mercancías, en las fracciones arancelarias 8704.21.04 ó 8704.31.05, o

Para el transporte de dieciséis o más personas en las fracciones arancelarias 8702.10.05 ó 8702.90.06, tractores de carretera en la fracción arancelaria 8701.20.02, para el transporte de mercancías en las fracciones arancelarias 8704.22.07, 8704.23.02 ó 8704.32.07, o camiones hormigonera en la fracción arancelaria 8705.40.02.

Vehículos sin restricción o prohibición para su circulación en el país de procedencia, conforme a lo señalado en la regla 3.10.1 rubro B fracción VI de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.

Las personas físicas, podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado en cada período de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Cuando requieran importar más de un vehículo usado, deberán estar inscritas en el RFC y en el Padrón de Importadores.

Las personas morales que se encuentren inscritas en el RFC, podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores. Cuando requieran importar más de un vehículo usado en un periodo de doce meses, deberán estar inscritas en el Padrón de Importadores.

Las personas morales y las personas físicas con actividad empresarial que tributen conforme al Título II o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán importar el número de vehículos usados que requieran, siempre que se encuentren inscritos en el Padrón de Importadores.

Las personas físicas invariablemente, deberán estar inscritas en el Padrón de Importadores, en el caso de la importación de vehículos para el transporte de dieciséis o más personas en las fracciones arancelarias 8702.10.05 ó 8702.90.06, tractores de carretera en la fracción arancelaria 8701.20.02, para el transporte de mercancías en las fracciones arancelarias 8704.22.07, 8704.23.02 ó 8704.32.07, o camiones hormigonera en la fracción arancelaria 8705.40.02.

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.

Tratándose de personas físicas el trámite de importación únicamente podrá efectuarse por las aduanas de la frontera norte del país.

TRÁMITE

La importación del vehículo se deberá realizar en la Aduana de Entrada, a través de pedimento de importación, por conducto de agente aduanal, quien determinará la correcta fracción arancelaria en la cual se clasifica su vehículo.

El pedimento únicamente podrá amparar el vehículo a importar y ninguna otra mercancía.

Deberá pagar los impuestos, derechos federales y estatales aplicables a las unidades que se comercializan en México, mediante depósito en la cuenta bancaria del agente aduanal.

Documentos necesarios:

Al pedimento se deberá anexar copia de la siguiente documentación:

- * Título de propiedad a nombre del importador o endosado a favor del mismo, con el que se acredite la propiedad del vehículo;
- * Identificación oficial del importador, de cualquiera de los siguientes documentos:
- * Credencial para votar con fotografía.
- * Cédula Profesional
- * Pasaporte.
- * Forma Migratoria con fotografía
- * Cartilla del Servicio Militar Nacional.
- * Carta de Naturalización.
- * Credencial de Inmigrado.
- * Certificado de Matrícula Consular de Alta Seguridad o Digital.
- * Credencial para votar con fotografía a nombre del importador con la que acredite su domicilio o en su caso, cualquiera de los siguientes documentos:

- * Recibo de pago de predial, luz, teléfono o agua, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
- * Estado de cuenta de alguna institución del sistema financiero, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses;
- * Contrato de arrendamiento o subarrendamiento vigente, con el último recibo de pago del arrendamiento o subarrendamiento correspondiente al mes en que se haga la acreditación o al mes inmediato anterior;
- * Pago al Instituto Mexicano del Seguro Social, de las cuotas obrero patronales causadas en el mes inmediato anterior, o
- * Constancia de radicación expedida por el Municipio correspondiente, siempre que tenga una antigüedad no mayor a 3 meses.
- * La CURP del importador, cuando se trate de personas físicas.
- * Calca o fotografía digital del número de identificación vehicular del vehículo.

CONTRIBUCIONES.

En el pedimento se deberán determinar y pagar el Impuesto General de Importación, el IVA, el ISAN y el DTA, en los términos de las disposiciones legales vigentes, considerando lo siguiente:

Impuesto General de Importación

Deberá pagarse un arancel ad-valorem del 10% de impuesto general de importación. El cual se aplicará al valor en aduana del vehículo.

Valor en Aduana

Para efectos de determinar el valor en aduana de los vehículos se podrá optar por:

Considerar la cantidad equivalente en moneda nacional que corresponda al valor que se señala en 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 DOF el 14 de febrero de 2005 y sus posteriores modificaciones, y en la manifestación de valor, deberá asentarse en la Información General, como método de valoración, la leyenda "Valor determinado conforme al rubro B, fracción IV de la Regla 3.10.1 de Carácter General en Materia de Comercio Exterior", y en el pedimento, la clave de método de valoración "6" de conformidad con el Apéndice 1, del Anexo 22, de las Reglas mencionadas.

Tratándose de vehículos usados, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 64 de la Ley Aduanera, 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 del 30% por el primer año inmediato anterior, sumando una disminución del 10% por cada año subsiguiente, sin que en ningún caso exceda del 80%. ¹¹

Pongamos por ejemplo el valor de un modelo **1998 Suburban Chevrolet**, versión N- 5 puertas, automático, Tela, A/AC. Su similar nuevo en el mercado nacional, de características equivalentes es de \$ 517,320, por lo que para 2008 se le aplica un porcentaje de disminución del 30%, y para los años subsecuentes una disminución del 10%, hasta llegar al año modelo del vehículo importado, quedando con un valor en aduana de la mercancía de que se trata de: \$ 126,264.7.

Determinado como sigue:

¹¹ Ley Aduanera Art. 78.

2009	-----	\$517,320
2008	30%	\$362,124.00
2007	10%	\$325,911.6
2006	10%	\$293,320.4
2005	10%	\$263,988.4
2004	10%	\$237,589.5
2003	10%	\$213,830.6
2002	10%	\$192,447.5
2001	10%	\$173,202.8
2000	10%	\$155,882.5
1999	10%	\$140,294.2
1998	10%	\$126,264.7

Impuesto al valor agregado.

Para los efectos de la determinación del IVA, aplicar la tasa del 15% establecida en el Artículo 1º. de la Ley del IVA o la tasa del 10%, si la importación se realiza por un importador residente en la región fronteriza en los términos del artículo 2o. de la Ley del IVA, considerando como base gravable el valor en aduana del vehículo, adicionado con el impuesto general de importación y las demás contribuciones que se paguen con motivo de su importación definitiva.

Impuesto sobre automóviles nuevos.

En la importación de automóviles usados al amparo 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, están obligados al pago del ISAN, las personas físicas y las morales que importen en definitiva al país automóviles que corresponden a los 10 años modelo inmediato anteriores. La Ley del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos establece diferentes cuotas dependiendo del valor del vehículo. Para poder determinar con exactitud su monto, se recomienda consultar el artículo 3º de la Ley del ISAN.

No se pagará el ISAN por la importación definitiva de vehículos cuyo valor en aduana no exceda a la cantidad de \$150,000.00 pesos y cuando se trate de vehículos cuyo valor en aduana sea de entre \$150,001.00 y \$190,000.00 pesos, únicamente se pagará el 50% del ISAN que corresponda.

Derecho de trámite aduanero. Se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$202.00 pesos, se pagará este último.

Mayor referencia: Regla 3.10.1 rubro B, 3.10.4 y 3.10.5 de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.¹²

2.5 TLCAN

Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) o North American Free Trade Agreement (NAFTA) en inglés, es un bloque comercial entre Canadá, Estados Unidos y México que establece una zona de libre comercio, prevé la eliminación de los derechos aduanales en los intercambios de los países. En consecuencia, se creó la zona de libre comercio más grande del mundo, con cuatrocientos seis millones de personas produciendo bienes y servicios de un valor de más de once billones de dólares.

Se llama "zona de libre comercio", porque gradualmente se van eliminando las barreras arancelarias para conseguir el libre paso de los productos y servicios entre las tres naciones participantes.

Además el TLC propugna la existencia de "condiciones de justa competencia" entre las naciones participantes y ofrece no sólo proteger, sino también velar por el cumplimiento de los derechos de propiedad intelectual.

¹² www.aduanasnet.sat.gob.mx

El TLC prevé la eliminación de todas las tasas arancelarias sobre los bienes que sean originarios de México, Canadá y Estados Unidos, en el transcurso de un periodo de transición. Para determinar cuáles bienes son susceptibles de recibir trato arancelario preferencial, son necesarias reglas de origen.

Las disposiciones sobre las reglas de origen contenidas en el Tratado están diseñadas para:

- Asegurar que las ventajas del TLC se otorguen sólo a bienes producidos en la región de América del Norte y no a bienes que se elaboren total o en su mayor parte, en otros países.

- Establecer reglas claras y obtener resultados previsibles.

- Reducir los obstáculos administrativos para los exportadores, importadores y productores que realicen actividades comerciales en el marco del Tratado.

Los objetivos declarados de TLCAN:

- Eliminar fronteras para comerciar, y facilitar el cruce por las fronteras del movimiento de bienes y servicios entre los territorios de los países miembros.
- Promover condiciones de competencia justa en el área del libre comercio.
- Aumentar las oportunidades de invertir en los países miembros.
- Proporcionar protección y aplicación de derechos intelectuales en cada país.
- Crear procedimientos de la implementación y aplicación de este acuerdo, para su administración conjunta, así como la resolución de problemas.
- Establecer una estructura más trilateral, regional, y multilateral de cooperación para extender y aumentar los beneficios de este acuerdo.
- Eliminar barreras al comercio entre Canadá, México y Estados Unidos, estimulando el desarrollo económico y dando a cada país signatario igual acceso a sus respectivos mercados.
- Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación fronteriza de bienes y servicios entre territorios de las partes firmantes (países involucrados).
- Promover condiciones de competencia en la zona de libre comercio.

- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado y la solución de controversias.

El TLCAN es el primer tratado comercial que señala como uno de sus objetivos el desarrollo sustentable. En consecuencia, los gobiernos de los tres países acordaron reforzar la elaboración y aplicación de sus leyes y reglamento en materia ambiental.

En el campo ambiental el TLCAN prevé la eliminación de los aranceles al equipo anticontaminante, después del plazo previstos en el Tratado, haciendo que se reduzca su precio y se difunda su empleo.

2.6 DISPOSICIONES DEL TLCAN RELACIONADAS CON EL MEDIO AMBIENTE.

1.- El convenio es entre los Estados Unidos Mexicanos y Estados Unidos de Norteamérica, sobre la cooperación para la protección y mejoramiento al medio ambiente en la zona fronteriza, firmado el 14 de agosto de 1983.

2.- El artículo 712 del Tratado establece el derecho a adoptar medidas sanitarias y fitosanitarias necesarias para la protección de la vida o la salud humana.

En materia de normalización, el Capítulo IX del TLCAN establece que las normas y regulaciones técnicas de carácter obligatorio, tendrán como finalidad la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la seguridad del medio ambiente y la protección a los consumidores.

El Artículo 1114 señala que las partes no pueden suavizar sus normas en materia de salud, seguridad y ambiente, con el fin de atraer o retener inversiones.¹³

¹³ Quintan Valtierra Jesús Derecho Ambiental Mexicano ED. Porrúa.2002 2º Edición. Págs. 338 Y 339.

Artículo 1114. Medidas relativas a medio ambiente

1. Nada de lo dispuesto en este capítulo se interpretará como impedimento para que una Parte adopte, mantenga o ponga en ejecución cualquier medida por lo demás compatible con este capítulo que considere apropiada para asegurar que las inversiones en su territorio se efectúen tomando en cuenta inquietudes en materia ambiental.
2. Las Partes reconocen que es inadecuado alentar la inversión por medio de un relajamiento de las medidas internas aplicables a salud o seguridad o relativas a medio ambiente. En consecuencia, ninguna Parte deberá renunciar a aplicar o de cualquier otro modo derogar, u ofrecer o derogar, medidas como medio para inducir el establecimiento, la adquisición, la expansión o conservación de la inversión de un inversionista en su territorio. Si una Parte estima que otra Parte ha alentado una inversión de tal manera, podrá solicitar consultas con esa otra Parte y ambas consultarán con el fin de evitar incentivos de esa índole.¹⁴

El TLCAN, por su importancia, no puede dejar de contemplar temas como el medio ambiente y la protección a la salud humana, es por lógica que el intercambio de mercancías entre los tres países al nivel en el que se está dando pueda ocasionar perjuicios al ambiente.

En el sector automotriz, los dos principales problemas que enfrenta nuestro país son; por un lado, el perjuicio que se ocasiona a la industria automotriz nacional al permitir que se quiten restricciones a los vehículos extranjeros. Esto trae como consecuencia que entren al mercado vehículos más baratos que no fueron producidos dentro del país y que no generaron empleos dentro del mismo, quitándole mercado a la industria nacional.

Por otro lado tenemos la problemática ambiental que hemos venido estudiando. El tratado va a permitir que gradualmente se internen, dentro del territorio, automóviles con menos años de antigüedad (seminuevos). Esto traerá como consecuencia un incremento en el parque vehicular con unidades que no cumplen con las medidas ambientales en su país de origen y que en cierto punto podrán ingresar libremente dentro del nuestro, aumentando así el deficiente parque vehicular que circula dentro de México. A pesar de las medidas ambientales que el TLCAN contempla.

¹⁴ Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Diario Oficial de la Federación. 20 de Diciembre 1993.

DEFINICIONES SOBRE EL CAPÍTULO AUTOMOTRIZ DENTRO DEL TLCAN

Cada una de las Partes concederá a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato no menos favorable que el que conceda a cualquier productor nuevo de vehículos en su territorio.

Productor existente de vehículos es un productor que estuvo produciendo vehículos en el territorio de la Parte relevante antes del año modelo 1992.

Productor nuevo de vehículos es un productor que comenzó la producción de vehículos en el territorio de la Parte relevante después del año modelo 1991;

Vehículo usado es un vehículo que:

- a) ha sido vendido, arrendado o prestado;
- b) ha sido manejado por más de:
 - I.- 1,000 kilómetros, para vehículos de peso bruto menor a cinco toneladas métricas; o
 - II.- 5,000 kilómetros, para vehículos de peso bruto igual o mayor a cinco toneladas métricas; o
- c) fue fabricado con anterioridad al año en curso y por lo menos han transcurrido noventa días desde la fecha de su fabricación; y

Vehículo es un automóvil, camión, autobús o un vehículo automotor para propósitos especiales, sin incluir motocicletas.

Decreto Automotriz y Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz

1. México podrá mantener hasta el 1º de enero de 2004, las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) (Decreto Automotriz)

y del Acuerdo que determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (30 de noviembre de 1990) (Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz), que sean incompatibles con este Tratado, de conformidad con las condiciones establecidas en los párrafos 2 al 18. A más tardar el 1º de enero del año 2004, México hará compatible con las disposiciones de este Tratado cualquier disposición del Decreto Automotriz y de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz que sea incompatible con este Tratado.

2. México no podrá exigir que una empresa obtenga un nivel de valor agregado nacional superior a 20 por ciento de sus ventas totales, como una de las condiciones para ser considerada como proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes.

3. México podrá exigir que un proveedor nacional o una empresa de la industria de autopartes, al calcular el valor agregado nacional, exclusivamente para los propósitos del párrafo 2, incluya los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicho proveedor o empresa.

4. México considerará como proveedor nacional a una maquiladora independiente que lo solicite y cumpla con los requisitos correspondientes establecidos en el Decreto Automotriz existente, modificados conforme a los párrafos 2 y 3. México continuará otorgando a todas las maquiladoras independientes que soliciten ser consideradas como proveedor nacional todos los derechos y privilegios existentes otorgados a maquiladoras independientes, conforme al Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación existente.

Relación con tratados en materia ambiental y de conservación

1. En caso de incompatibilidad entre este Tratado y las obligaciones específicas en materia comercial contenidas en:

A.- La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestres, celebrada en Washington el 3 de marzo de 1973, con sus enmiendas del 22 de junio de 1979;

B.- El Protocolo de Montreal Relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono, del 16 de septiembre de 1987, con sus enmiendas del 29 de junio de 1990;

C.- El Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, del 22 de marzo de 1989 a su entrada en vigor para México, Canadá y Estados Unidos; o

Estas obligaciones prevalecerán en la medida de la incompatibilidad siempre que, cuando una Parte tenga la opción entre medios igualmente eficaces y razonablemente a su alcance, para cumplir con tales obligaciones, elija la que presente menor grado de incompatibilidad con las demás disposiciones del Tratado.

SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL TLCAN.

Desde el inicio de las negociaciones del Tratado el Gobierno de Estados Unidos insistió en la liberación de la importación, por parte de México, de autos usados provenientes de su país. Sin embargo, las armadoras instaladas en nuestro país se oponían a esta medida, ya que la importación de autos usados provocaría una caída en las ventas de autos nuevos que se produjeran en México, lo que iría en detrimento de sus intereses. Además las compañías instaladas en México también se oponían a que los particulares pudieran importar directamente automóviles procedentes de los EE.UU. y Canadá, donde los precios de los vehículos son muy inferiores.

Este sector tiene un papel clave en los tres países, ya que es uno de los grandes generadores de empleos y está considerado como uno de los pilares del avance tecnológico e industrial de una nación. Además, esta rama de actividad se encuentra integrada con otras industrias como son las autopartes, vidrio, plásticos, hule, electrónica y metalmecánica. Al mismo tiempo, el sector automotriz está estrechamente relacionando con ramas productivas que demandan sus productos como las del transporte y la construcción.

En México el sector automotriz es sumamente importante, ya que proporciona empleo a cerca de 400,000 personas en diversas ramas como la industria terminal, la de autopartes, la maquiladora y las distribuidoras.

“En los últimos años se ha convertido en uno de los sectores prioritarios para el desarrollo del país, ya que representa cerca del 10% por ciento del personal ocupado de las manufacturas y es la segunda rama de actividad más importante después de la petroquímica, en términos de su aportación al Producto Interno Bruto.

Sin embargo, los fabricantes de vehículos de nuestro país lograron un periodo de protección sumamente largo e impidieron que los particulares pudieran importar vehículos usados antes del año 2009”.¹⁵

A pesar del evidente conflicto económico que ocasiona la importación de vehículos de procedencia extranjera, hay que agregarle el conflicto ambiental, ya que éste es consecuencia también de la internación a nuestro país de estos vehículos, con el paso del tiempo.

Canadá, Estados Unidos y México crearon en 1994 la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA), en términos del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN). El propósito de esta organización internacional es ocuparse de los asuntos ambientales de preocupación común, contribuir a prevenir posibles conflictos ambientales derivados de la relación comercial y promover la aplicación efectiva de la legislación ambiental. El Acuerdo complementa las disposiciones ambientales del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Los socios del TLCAN negociaron un acuerdo paralelo sobre cooperación ambiental, el Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN). A través del ACAAN los países socios del Tratado se comprometen a trabajar juntos para crear conciencia y mejorar la protección del medio ambiente. El Acuerdo exige que cada miembro del TLCAN haga cumplir eficazmente sus propias leyes ambientales.

¹⁵ Rubio Luís. ¿Como va a afectar a México el TLC? Ed. Fondo de Cultura Económica 1994 2º Edición, Pág. 169

Mediante el trabajo de la Comisión para la Cooperación Ambiental, establecida en virtud del ACAAN, se han producido mejoras concretas en la gestión de cuestiones ambientales en América del Norte. Con un presupuesto anual de 9 millones de dólares, entre algunas de las iniciativas de esta Comisión se incluyen:

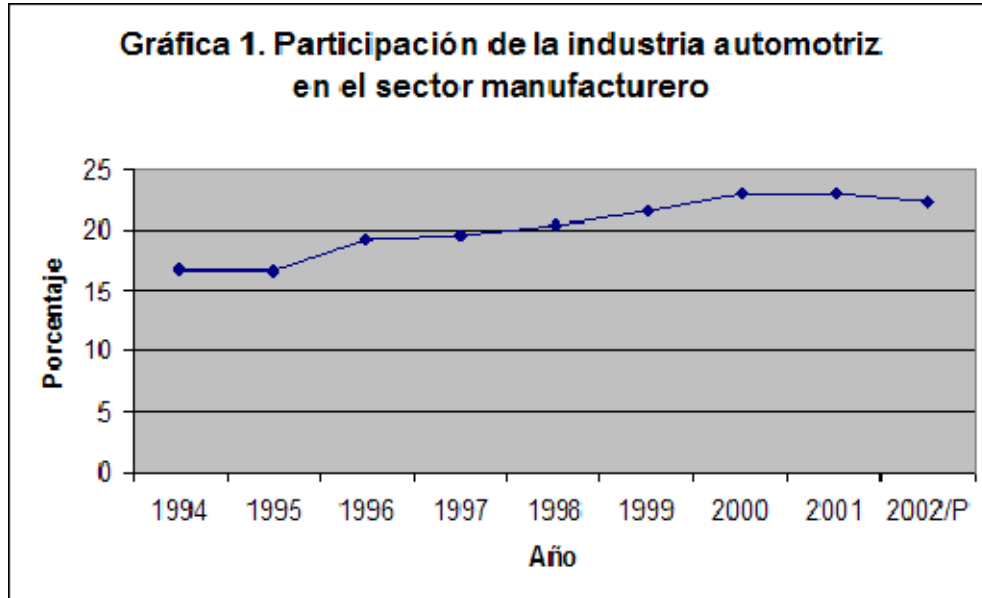
- El desarrollo de mejores prácticas para el manejo de químicos tóxicos en América del Norte;
- El establecimiento del primer inventario nacional de emisiones en México; y la implementación de la Iniciativa de Conservación de Aves en América del Norte, que provee recursos para programas de conservación de las aves en los tres países;
- Promueve las mejores prácticas para abordar la interacción entre el medio ambiente, la economía y el comercio.

Asimismo, con la entrada en vigor del TLCAN, Estados Unidos y México crearon dos instituciones binacionales. “La Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza que proporciona apoyo técnico para el desarrollo de proyectos de infraestructura ambiental en la región fronteriza de ambos países.”¹⁶ “El Banco de Desarrollo de América del Norte que ayuda a financiar estos proyectos”¹⁷. “Hasta la fecha, estas instituciones han proporcionado casi 1,000 millones de dólares para 135 proyectos de infraestructura ambiental con un costo total calculado de 2,890 millones de dólares; asimismo, han asignado 33.5 millones de dólares en apoyos y 21.6 millones de dólares en becas para más de 450 proyectos ambientales a lo largo de la frontera. El gobierno mexicano también ha hecho importantes inversiones en protección ambiental, aumentando el presupuesto federal para el sector ambiental en un 81% entre 2003 y 2008”.¹⁸

¹⁶ www.cocef.org

¹⁷ www.nadbank.org

¹⁸ www.tlcanhoy.org



Fuente: datos tomados del INEGI

2.6 DECRETO PARA LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.

En relación con los compromisos adquiridos por el TLCAN así como con las nuevas necesidades comerciales y ambientales de nuestro país, el Ejecutivo Federal, en ejercicio de sus atribuciones, ha decidido expedir el siguiente Decreto, esto con el objetivo de establecer los requisitos por los cuales los importadores de vehículos de procedencia extranjera podrán introducir de forma permanente vehículos, así mismo establecer los beneficios a los cuales son acreedores, permitir la entrada de unidades que cumplan con los requisitos mecánicos ambientales para salvaguardar la salud pública y evitar incrementar la contaminación del aire. Así mismo este documento dicta los procedimientos que tendrán que cumplir dichos importadores.

Entre los puntos importantes dentro de este Decreto podemos encontrar el Certificado de Origen, que se cumplan con las condiciones mecánicas y ambientales, que dichos vehículos al momento de la importación sean de una antigüedad no menor a diez años con excepción de los vehículos que

sean destinados a permanecer 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, que se destinen a permanecer en dichas zonas y que sean importados por los residentes de estas zonas.

Por lo anterior este decreto abroga los dos últimos decretos publicados el 22 de agosto de 2005 y el 26 de abril de 2006, en el Diario Oficial de la Federación.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación del 24 de Diciembre de 2008

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DECRETO por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el Artículo 89, Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los Artículos 131, párrafo segundo, de la propia Constitución; 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 39, Fracción II, del Código Fiscal de la Federación, y 4o., Fracción I, de la Ley de Comercio Exterior, y

CONSIDERANDO

Que con el objeto de ordenar el mercado de automóviles usados, el 22 de agosto de 2005 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados";

Que el 26 de abril de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, 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, Estado de Sonora”, con el fin de regular la estancia definitiva de los vehículos importados en la región y franja señaladas;

Que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) establece que, 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 Estados Unidos de América o de Canadá que tengan diez años o más de antigüedad;

Que el TLCAN establece un arancel preferencial a los vehículos originarios usados que cuenten con un certificado de origen válido, que servirá para certificar que un bien que se exporte directamente del territorio de una Parte a territorio de otra Parte, califica como originario, así como para acreditar que todos sus componentes y refacciones adicionadas no modificaron el carácter de originario que tenía el vehículo cuando fue fabricado;

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;

Que existe el riesgo de que a los importadores de buena fe les sean expedidos certificados falsos o alterados, por lo que a fin de otorgar seguridad jurídica a dichos importadores, resulta indispensable establecer los requisitos mínimos que debe contener el certificado de origen para que se considere válido y establecer que dicho documento deberá ser presentado ante la autoridad aduanera;

Que para proseguir con las acciones que el Gobierno Federal ha implementado para ordenar el mercado de vehículos usados ligeros en el país, resulta conveniente continuar permitiendo la importación definitiva de vehículos usados de diez años de antigüedad cuyo Número de Identificación Vehicular (NIV) corresponda a un vehículo fabricado o ensamblado en alguno de los países de la Región TLCAN, con un arancel del 10%, sin que se requiera permiso previo de importación y sin presentar un certificado de origen;

Que es conveniente continuar otorgando un esquema preferencial para la franja y región fronteriza norte del país, para los vehículos usados ligeros de cinco a nueve años de antigüedad, cuyo NIV corresponda a un vehículo fabricado o ensamblado en alguno de los países de la Región TLCAN, a fin de que puedan ser importados definitivamente al territorio nacional con un arancel del 10%, sin que se requiera permiso previo de importación y sin presentar un certificado de origen;

Que así mismo resulta necesario prever un esquema preferencial para permitir la importación definitiva de vehículos usados pesados, de diez años de antigüedad cuyo Número de Identificación Vehicular (NIV) corresponda a un vehículo fabricado o ensamblado en alguno de los países de la Región TLCAN, con un arancel del 10%, sin que se requiera permiso previo de importación y sin presentar un certificado de origen.

Que es prioridad para el Estado Mexicano impedir la importación definitiva al territorio nacional de vehículos usados que en el país de procedencia, por sus características físicas o por cuestiones técnicas, su circulación esté restringida o prohibida, así como cuando el vehículo haya sido reportado como robado;

Que es facultad del Ejecutivo Federal la regulación de la contaminación de la atmósfera proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico, por lo que los vehículos importados de manera definitiva al territorio nacional deben sujetarse a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de protección al medio ambiente;

Que con el fin de que el Gobierno Federal pueda contar con información actualizada y pertinente respecto del comportamiento del mercado de vehículos usados y su repercusión en la industria automotriz mexicana, se estima esencial que los importadores de vehículos usados informen respecto de sus importaciones;

Que es imperante que los vehículos importados de manera definitiva al territorio nacional se registren de conformidad con la Ley del Registro Público Vehicular, con el fin de combatir a la delincuencia y proteger a la ciudadanía;

Que en virtud de que el presente Decreto regulará la importación definitiva al país de vehículos usados, tanto ligeros como pesados, a partir del 1o. de enero de 2009, es necesario abrogar los decretos mencionados en los dos primeros considerandos de este instrumento, y

Que la Comisión de Comercio Exterior ha emitido opinión favorable respecto de las medidas señaladas, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO 1.- El presente Decreto tiene por objeto establecer los requisitos a que debe sujetarse la importación de vehículos usados a territorio nacional a partir del 1o. de enero de 2009.

ARTÍCULO 2.- Para los efectos de este Decreto se entiende por:

- I. Año-modelo: el año de fabricación o ejercicio automotriz comprendido por el periodo entre el 1o. de noviembre de un año al 31 de octubre del año siguiente, que se identifica con este último.
- II. Compañía armadora: la empresa dedicada a la fabricación, manufactura o ensamble final de vehículos automotores nuevos.
- III. Franja Fronteriza Norte: el territorio comprendido entre la línea divisoria internacional del norte del país y la línea paralela a una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país en el tramo comprendido entre el límite de la región parcial del Estado de Sonora y el Golfo de México.
- IV. Región parcial del Estado de Sonora: la zona comprendida en los siguientes límites: al norte, la línea divisoria internacional desde el cauce actual del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros al oeste de Sonoita; de ese punto, una línea recta hasta llegar a la costa a un punto situado a 10 kilómetros al este de Puerto Peñasco; de allí, siguiendo el cauce de ese río, hacia el norte hasta encontrar la línea divisoria internacional.
- V. Vehículo usado: las mercancías clasificadas, conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, 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 ó 8705.40.02.

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.

ARTÍCULO 4.- Se establece un arancel ad-valorem del 10%, para las fracciones arancelarias aplicables a la importación definitiva de los vehículos usados, siempre que su Número de Identificación Vehicular corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá, y sin que se requiera permiso previo de la Secretaría de Economía ni certificado de origen, cuando se trate de:

I. Vehículos usados cuyo año-modelo sea de diez años anteriores al año en que se realice la importación, y que conforme a la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se clasifiquen como sigue:

a) Para el transporte de hasta quince personas, en las fracciones arancelarias 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 ó 8703.90.02;

b) Para el transporte de mercancía, en las fracciones arancelarias 8704.21.04 ó 8704.31.05, o

c) Para el transporte de dieciséis o más personas en las fracciones arancelarias 8702.10.05 ó 8702.90.06, tractores de carretera en la fracción arancelaria 8701.20.02, para el transporte de mercancías en las fracciones arancelarias 8704.22.07, 8704.23.02 ó 8704.32.07, o camiones hormigonera en la fracción arancelaria 8705.40.02.

Cuando los vehículos a que se refiere esta fracción se destinen a 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, únicamente podrán ser importados por residentes en dichas zonas.

II. Vehículos usados cuyo año-modelo sea de entre cinco y nueve años anteriores al año en que se realice la importación, que se importen definitivamente por residentes 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, que se destinen a permanecer en dichas zonas, y que se clasifiquen en la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación como sigue:

a) Para el transporte de personas, en las fracciones arancelarias 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 ó 8703.90.02, o

b) Para el transporte de mercancía con peso total con carga máxima de hasta 11,793 Kg., en las fracciones arancelarias 8704.21.04, 8704.22.07, 8704.31.05 ó 8704.32.07.

La importación definitiva a que se refiere este artículo se realizará conforme al procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general. El

documento aduanero con el que se realice dicha importación únicamente podrá amparar un vehículo.

ARTÍCULO 5.- No podrán importarse en forma definitiva al territorio nacional los vehículos usados que en el país de procedencia, por sus características o por cuestiones técnicas, esté restringida o prohibida su circulación; cuando no cumplan con las condiciones físico-mecánicas o de protección al medio ambiente de conformidad con las disposiciones aplicables, o cuando el vehículo haya sido reportado como robado. Para estos efectos, la autoridad aduanera podrá coordinarse con las autoridades extranjeras competentes, así como requerir a los importadores información y documentación, incluso si se encuentra disponible en el país de procedencia del vehículo, de conformidad con lo que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO 6.- Los interesados podrán efectuar la importación definitiva de un vehículo usado a que se refiere el artículo 4 Fracción I, incisos a) y b) del presente Decreto, en cada periodo de doce meses, sin que se requiera su inscripción en el Padrón de Importadores.

Las personas morales y las personas físicas con actividad empresarial que tributen conforme al Título II o al Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, podrán importar el número de vehículos usados que requieran, siempre que se encuentren inscritos en el Padrón de Importadores.

ARTÍCULO 7.- Los comerciantes en el ramo de vehículos estarán obligados a presentar al Servicio de Administración Tributaria dentro de los primeros diez días naturales de cada mes, a través de medios electrónicos o en medios magnéticos, la información de las importaciones que realicen al amparo de este Decreto, conforme a las reglas de carácter general que al efecto establezca el propio órgano desconcentrado.

ARTÍCULO 8.- El Servicio de Administración Tributaria llevará a cabo el procedimiento de suspensión en el Padrón de Importadores, sin perjuicio de la aplicación de las demás disposiciones

en la materia, cuando quien importe vehículos usados por sí o por conducto de su representante, se encuentre en cualquiera de los supuestos siguientes:

I. Incumpla alguna de las disposiciones de este Decreto.

II. Al amparo del presente Decreto importe o pretenda importar vehículos que no reúnan alguna de las condiciones señaladas en los artículos 4 o 5 de este instrumento.

III. Cuando la información o documentación utilizada para la importación definitiva de vehículos usados sea falsa o contenga datos falsos o inexactos o cuando el valor declarado no haya sido determinado de conformidad con las disposiciones aplicables.

ARTÍCULO 9.- Los vehículos usados a que se refiere el Artículo 4 Fracción I, incisos a) y b) del presente Decreto, que se encuentren en el país en importación temporal a partir de la entrada en vigor del mismo, podrán importarse en forma definitiva siempre que se encuentren dentro del plazo de la importación temporal, pagando el impuesto general de importación actualizado de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, desde la fecha en que se importaron temporalmente y hasta que se efectúe el pago, así como las demás contribuciones que se causen con motivo de la importación definitiva.

Para el trámite de importación definitiva de los vehículos señalados en el párrafo que antecede se requerirá su presentación física ante la autoridad aduanera, conforme al procedimiento que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO 10.- Los vehículos usados que se importen en forma definitiva conforme al presente Decreto para ser destinados a 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 los requisitos de control establecidos en la legislación aduanera para su internación temporal al resto del país.

ARTÍCULO 11.- Los vehículos usados a que se refiere el Artículo 4, Fracción I, del presente Decreto, que se hayan importado en forma definitiva conforme al mismo para ser destinados a 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, podrán ser reexpedidos al resto del país de conformidad con los requisitos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general, sin que en ningún caso se dé lugar a la devolución o compensación de contribuciones.

Los residentes en la región o franja a que se refiere el primer párrafo del presente artículo, podrán optar por importar en definitiva los vehículos usados a que se refiere el Artículo 4 Fracción I, del presente Decreto al resto del país, efectuando el pago de las contribuciones aplicables, en cuyo caso, para circular en el resto del territorio nacional no será necesario sujetarse a las formalidades para la internación temporal.

ARTÍCULO 12.- 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.

Los vehículos importados en definitiva al país conforme al presente Decreto no podrán circular en el mismo hasta que se registren en el Registro Público Vehicular.

ARTÍCULO 13.- La legal estancia en territorio nacional de los vehículos que se importen de conformidad con el presente Decreto se acreditará con el pedimento de importación definitiva o, en su caso, con el documento que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

ARTÍCULO 14.- El Servicio de Administración Tributaria podrá expedir las disposiciones de carácter general que sean necesarias para la correcta y debida aplicación del presente Decreto.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor el 1o. de enero de 2009 y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2010.

SEGUNDO. Para los efectos del Artículo 12 de este Decreto, el trámite correspondiente ante el Registro Público Vehicular deberá efectuarse en los términos y dentro del plazo previsto en la legislación aplicable.

TERCERO. Se abroga el "Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados", publicado el 22 de agosto de 2005 en el Diario Oficial de la Federación.

CUARTO. Se abroga el "Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, 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, Estado de Sonora", publicado el 26 de abril de 2006 en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a veintidós de diciembre de dos mil ocho.- Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Agustín Guillermo Carstens Carstens.- Rúbrica.- El Secretario de Economía, Gerardo Ruiz Mateos.- Rúbrica.

CAPITULO III

PROBLEMÁTICA AMBIENTAL

DEFINICIONES

3.1 LA PROBLEMÁTICA DE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EXTRANJEROS

De acuerdo con lo previsto en el TLCAN, a partir de 2009 y hasta 2019 se permitirá la internación legal y gradual, sin permiso de importación ni aranceles, de autos y camiones usados cada vez de menor antigüedad. En este año, por ejemplo, serán unidades de por lo menos 10 años; en 2011, de ocho; para 2013 se reducirá a seis, y así sucesivamente hasta 2019, cuando la mínima será de un año a la fecha de importación.

México no está preparado para abrir las fronteras a vehículos en 2009, debido a la poca normatividad para el cuidado de la seguridad y el medio ambiente, así como a la falta de infraestructura. Representa una grave contingencia ecológica, porque en su mayoría son automotores con tecnología obsoleta; generan alrededor de 10 millones de toneladas de bióxido de carbono, 200 mil toneladas de hidrocarburos no quemados y más de 550 mil de monóxido de carbono, lo cual representa un riesgo grave para la salud pública.

Para el año 2009 de acuerdo a lo establecido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), podrán entrar libremente al mercado del país autos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá.

México, en últimos años, se ha destacado por el cumplimiento cabal del Protocolo de Kyoto, en cuanto a la reducción de contaminantes del aire, así como la reducción de gases de efecto invernadero, situación que podría verse afectada con la próxima entrada en vigor del decreto establecido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en el que se especifica la libre entrada de autos usados al país, lo que significa autos viejos y de mala calidad, que a su vez representan un alto peligro por ser vehículos con alto grado de emisiones de contaminantes, que afectan la salud de los mexicanos y a su espacio urbano.

Otro de los problemas que la entrada de vehículos de procedencia extranjera generaría, sería que se estaría perdiendo casi el 40 por ciento de vehículos nuevos y en consecuencia enorme cantidad de empleos, para dar paso a un mayor mercado de autos usados.

La importación de estos autos trae consigo un intercambio de contaminación entre fronteras, debido a que los vehículos por lo general son viejos, tienen alto kilometraje y además de que las emisiones contaminantes son dominantes. Muchos de estos autos estaban estimados en Estados Unidos como chatarra y presentan condiciones deplorables. A partir del 2009, la frontera se irá abriendo al comercio, y la importación de vehículos de 10 años o más de antigüedad continuará.

3.2 REGULACIONES SOBRE EL TEMA.

Mediante el decreto emitido el 22 de agosto del 2005, emitido por el ex presidente Vicente Fox se autorizó la regularización de “autos chocolates” y la importación de vehículos usados provenientes de Estados Unidos.

Posteriormente con el decreto modificatorio emitido por el Presidente Calderón han disminuido en gran medida las importaciones durante el segundo trimestre del 2008 en comparación con el mismo periodo del 2007.

Así mismo con fecha 24 de diciembre del 2008, el Ejecutivo Federal expide el Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados con vigencia del 1o. de enero de 2009 al el 31 de diciembre de 2010. Este documento abroga los dos Decretos anteriores expedidos por el ex presidente Fox, y se adicionan conceptos muy importantes referentes a la calidad de los automóviles y a la protección del medio ambiente, así como que para su importación, éstos cuenten con el certificado de origen, también se hace mención de que dichas unidades no se encuentren reportadas como robadas, esto con el objeto de evitar que los importadores adquieran de buena fe vehículos que no podrán ser introducidos a nuestro país.

Cabe observar que aún no se han tomado medidas para verificar condiciones contaminantes y mecánicas, única forma permitida en el TLCAN.

Muchos de estos vehículos no cuentan con convertidor catalítico, que consiste en un dispositivo ubicado en el sistema de escape del automóvil, que cataliza la conversión de gases contaminantes en emisiones menos nocivas.

Los comerciantes de estos vehículos los someten a reparaciones "express" para poder venderlos, sin control de calidad en las reparaciones mecánicas y eléctricas, utilizando piezas usadas sin certificación de fatiga de materiales.

Los vehículos se importan sin que sea exigible una inspección vehicular que determine el buen estado mecánico y la emisión de gases contaminantes dentro del rango aceptado por la normatividad.

Es indispensable exigir como requisito previo a la importación de vehículos usados la aplicación de la NOM 041 SEMARNAT 2007 que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina.

Establecer una norma de emergencia y en paralelo iniciar el protocolo de elaboración establecido por la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, que define las condiciones físicas y mecánicas que deben cumplir los vehículos automotores para circular con seguridad.

Sancionar el comercio informal de vehículos automotores, evasor de impuestos y de fraudes al consumidor.

3.3 DEFICIENCIAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS AMBIENTALES.

- El TLCAN contempla la importación libre de aranceles de vehículos usados de más de 10 años, esto significa que se abrirá la frontera para unidades que son o muy pronto serán chatarra inservible.

- La poca inoperancia de los centros de centros de verificación en el país y el no permitir que apliquen la NOM-041, con la que se lleve a cabo la medición de las emisiones o contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación.

- El ejecutivo Federal ordenó la creación de una Comisión Intersecretarial para la Importación de Vehículos Usados, responsable de evaluar de forma colegiada el impacto del tema y las acciones necesarias para su contención, pero los resultados de esta Comisión no han sido los esperados, a pesar que dicho organismo logró conjuntar a todas las dependencias con responsabilidad en el tema.

- La introducción de vehículos usados de gran antigüedad sin cumplir el control de emisiones contaminantes determinadas en las normas mexicanas, constituye un inminente riesgo a la salud, lo que afecta los programas de gestión y calidad del aire.

- Así mismo el desconocimiento por parte del público sobre los riesgos que implica adquirir vehículos usados, principalmente de Estados Unidos.

- Los consumidores de estas unidades no sólo se arriesgan a adquirir vehículos que contaminan el medio ambiente, sino que por sus condiciones mecánicas pueden significar un riesgo para su seguridad.

3.4 IMPACTO AMBIENTAL

La atmósfera que rodea a la Tierra, es comúnmente denominada como aire y consiste en capas y mezclas de gases, así como vapor de agua y partículas sólidas y líquidas. El aire es una mezcla de gases que rodean a la Tierra en una capa relativamente delgada.

Los problemas con los gases e hidrocarburos surgen, no como resultado de la magnitud de la emisión realizada por el hombre, sino porque esta emisión se concentra en las regiones donde la gente vive y trabaja, y más específicamente en las ciudades del mundo industrial.

Los hidrocarburos forman parte de los compuestos químicos orgánicos cuya estructura molecular se basa en cadenas de carbono e hidrógeno. De este conjunto, el petróleo es el principal compuesto en el que se basan los combustibles que se utilizan en el mundo.¹⁹

En este orden de ideas podemos entender que el principal contaminante de la atmósfera son los gases producidos por los hidrocarburos que generan los vehículos automotores. Los recientes y notorios cambios climáticos que ocurren en el mundo son en gran medida ocasionados por estos gases y el excesivo uso de los combustibles fósiles. El creciente parque vehicular y las emanaciones que producen, liberan sustancias nocivas tanto para las personas como para el medio ambiente en general. Estos efectos dañinos se resienten más en las ciudades más densamente pobladas.

Por ejemplo, podemos observar el cuadro siguiente donde se muestra a las entidades federativas y localidades que se encuentran con mayor número de vehículos extranjeros no regularizados:

Entidades federativas y localidades con mayor cantidad de autos Irregulares de procedencia extranjera.

Aguascalientes	
Baja California	Tijuana, Tecate, Mexicali
Chihuahua	Ojinaga, Ciudad Juárez.
Coahuila	Ciudad Acuña, Piedras Negras.
Distrito Federal	
Guanajuato	
Hidalgo	
Jalisco	
Michoacán	
Nuevo León	
Querétaro	
San Luis Potosí	
Sonora	San Luis Río Colorado, Nogales, Naco, Sonoyta,

¹⁹ Gutiérrez Najera Raquel. ED Porrúa 1999. 2° Edición. Introducción al Estudio del Derecho Ambiental. Pág.

	Aguaprieta.
Tamaulipas	Matamoros, Reynosa, Miguel Alemán, Camargo.
Zacatecas ²⁰	

Por lo anterior, podemos concluir que las entidades con el mayor número de vehículos de procedencia extranjera tanto legales como ilegales, se encuentran en los estados fronterizos, esto se debe al continuo flujo de vehículos extranjeros que circulan diariamente por estas entidades, la gran mayoría no cuenta con las medidas necesarias para proteger el ambiente y ello repercute de manera sustancial en la calidad del aire, sin contar además con la contaminación sonora.

Numerosos residentes fronterizos se encuentran actualmente expuestos a niveles de contaminación del aire que amenaza su salud. El ozono, las partículas suspendidas, el monóxido de carbono y el bióxido de azufre son, entre otros, algunos de los contaminantes más dañinos.

Existe la necesidad urgente de evaluar las partículas, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas, en donde los problemas de un número creciente de vehículos, muchos de los cuales son viejos y con escaso mantenimiento por la extensa actividad industrial.²¹

En los últimos 30 años nuestro país ha ejecutado un sinnúmero de acciones tendientes a reducir las emisiones contaminantes de los vehículos, al comprobar que dichas emisiones perjudican seriamente la salud humana y por ende la calidad de vida.

No se trata solamente del problema a la salud humana, sino también a las consecuencias que esto trae al medio ambiente. En la última década se han presentado severos eventos climáticos ocasionados por las acciones del hombre en el planeta. Hemos sido testigos de inundaciones, huracanes, sequías etc, estos eventos no sólo han traído como consecuencia la pérdida de bienes materiales sino también la pérdida de vidas humanas.

²⁰ www.centromariomolina.org

²¹ Quintana, Valtierra Jesús. Derecho Ambiental Mexicano ED Porrúa 2ºedi. 2002 Pag 329.

CONCLUSIONES

Tal como ha quedado demostrado a lo largo del presente trabajo, podemos concluir lo siguiente:

A pesar de los esfuerzos de la autoridades por mantener la legislación en materia ambiental vigentes, lamentablemente ésta no es aplicada de modo uniforme y no es conocida por el público al que se desea proteger, es más simbólica que real, pues no es aplicada con efectividad.

Las conductas nocivas no son penalizadas y en nuestro tema de estudio se encuentran diseminadas en leyes y reglamentos, conocidos en su mayoría, por expertos en el tema y no por el público en general.

Estas deficiencias traen como consecuencia actos de corrupción, por lo que no se trata sólo de aplicar la legislación en esta materia, sino de capacitar a las personas encargadas de hacerla valer. Esto logrará que las medidas y sanciones sean efectivas, ayudando al ambiente, así como a la recaudación por medio de multas.

Actualmente el monto de las sanciones no guarda relación con los daños ocasionados a la salud y a la vida. Por más que exista conciencia en el público por estos daños, el procedimiento para su aplicación es subjetivo e inoperante.

En las campañas conservacionistas, el público afectado no se involucra, asimismo, a pesar de los esfuerzos por parte de las autoridades, la participación de la sociedad es mínima y a veces inexistente porque no se ha tomado verdadera conciencia de los problemas que ocasiona a la salud pública el descuido del medio ambiente. Es deber de las autoridades y del público en general, el cuidado y protección del medio ambiente, ninguna medida legislativa o campaña publicitaria tendrá éxito si la sociedad la desconoce y no participa en ella.

La efectividad de esas campañas es cuestionada por el público y los expertos. Se definen como superficiales y poco realistas, puesto que no se hacen en forma permanente y a nivel nacional, y que solamente tienen éxito en casos aislados y particulares.

Lamentablemente existen muchos intereses creados en relación al tema, por una parte el gobierno no desea renegociar el TLCAN, pues considera que significaría un retroceso en la política económica del país y a los principios del Tratado, pero a la larga si no se toman las medidas necesarias, la salud pública se verá afectada y causará todavía mas daño a la economía del país. Recordar que los daños ocasionados representan un costo social muy alto. Existen posibilidades reales de detectarlos y de sancionar las conductas que afecten a la salud pública y al medio ambiente.

Los vehículos de más de 10 años, introducidos al país, no cumplen con los estándares de calidad necesarios de las normas ambientales. Dichos vehículos, dadas sus condiciones, son considerados desecho en sus países de origen, de ahí su bajo costo en el mercado.

Estos vehículos en Estados Unidos tienen prohibido circular porque no cumplen con sus normas en materia de emisiones contaminantes y de seguridad. Muchas de estas unidades no cuentan con convertidor catalítico, elemento esencial para reducir la emisión de gases contaminantes.

Los compradores nacionales de los vehículos extranjeros son engañados por los comerciantes, ya que éstos someten a los autos a reparaciones dudosas, sin control de calidad en las partes mecánicas y eléctricas, utilizando piezas usadas sin certificación de fatiga de materiales.

A pesar de los decretos emitidos por el Gobierno Federal que han ayudado a disminuir en un 48% las importaciones durante el segundo periodo del 2008, a partir de enero del presente año se importarán vehículos con más de 10 años de antigüedad. Hasta este momento no se han tomado las medidas pertinentes para verificar las condiciones contaminantes mecánicas, única barrera permitida en el TLCAN.

Los vehículos se importan sin que sea exigible una inspección vehicular que determine el satisfactorio estado mecánico y la apropiada emisión de gases contaminantes.

PROPUESTAS

Exigir como requisito previo a la importación de vehículos usados la aplicación de la NOM 041 SEMARNAT 2007, que establece los límites máximos permitidos de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.

Establecer centros de verificación, considerados por la propia Norma, en los que se lleve a cabo la medición de las emisiones o contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación.

Informar de una manera detallada al público, de los perjuicios económicos y ambientales sobre la adquisición de vehículos de procedencia extranjera.

Mantener un control estricto de los estándares sobre la calidad del aire, especialmente en las entidades federativas donde circulen en mayor número vehículos de procedencia extranjera, y establecer, además, mayor coordinación entre las autoridades estatales y federales en relación al tema.

Trato igualitario para los vehículos que se internen de manera temporal o definitiva a los países miembros del TLCAN. Así como podemos exigir que los vehículos de procedencia extranjera cumplan con los estándares de calidad ambiental, aplicar también estos mismos conceptos a los vehículos originarios que circulen en nuestro país.

Revisión de establecimientos donde se vendan vehículos de procedencia extranjera, para verificar su legal estancia, y así comprobar que cumplan con las medidas ambientales necesarias.

Por medio de los organismos creados al amparo del TLCAN, mismos que tienen una función verdaderamente útil, hacer cumplir cabalmente los estándares de calidad y protección a la salud humana.

Así mismo, adicionar en el artículo 5º del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos usados, que previo a la importación se exija el cumplimiento de la NOM-041-SEMARNAT-2006, a través de los centros de verificación vehicular, ya que de esta manera se comprobará el correcto funcionamiento de las condiciones físico-mecánicas y del cumplimiento de las regulaciones de protección al medio ambiente, que deben observar dichas unidades

De acuerdo al presente trabajo se concluye que: las fallas de los mecanismos administrativos, de regulación y control, implementados para el combate a la contaminación, se han mostrado profundamente inefectivas y propensas a la corrupción.

FUENTES DE INFORMACION

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (Vigente al 24 de agosto de 2009),
<http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/>

Ley General Del Equilibrio Ecológico Y La Protección al Ambiente.
<http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/180/default.htm?s=>

Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Medio Ambiente del Estado de Tamaulipas.
<http://www.oedrus-tamaulipas.gob.mx>

Ley Aduanera. <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11/default.htm?s=>

Ley Federal sobre Metrología y Normalización. <http://www.economia.gob.mx/?P=993>

Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Diario Oficial de la Federación. 20 de Diciembre 1993

Norma Oficial Mexicana NOM-041. <http://www.ordenjuridico.gob.mx>.

Decreto por el que se establecen las condiciones para la Importación Definitiva de Vehículos Usados. D.O.F 24 Diciembre de 2008. www.idconline.com.mx

Tercera Resolución de Modificaciones a las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2008 y su Anexo 22.
http://www.sat.gob.mx/sitio_internet/informacion_fiscal/legislacion/52_9542.html

Decreto donde se crean y modifican y suprimen la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de importación y de Exportación. www.diputados.gob.mx

BIBLIOGRAFÍA

FLORES, Gómez Fernando y CARVAJAL, Moreno Gustavo, Nociónes de Derecho Positivo Mexicano, Editorial Porrúa, 25ª Edición. México.

GARCIA Mayenes, Eduardo. Introducción al Estudio del Derecho. Editorial Porrúa. 52ª Edición, México 2001.

GUTIERREZ. Nájera Raquel, Introducción al Estudio del Derecho Ambiental, Editorial Porrúa, 2ª Edición. México. 1999.

INFORME BRUNDTLAND, ONU. 1987.

RECASENS Fiches, Luis, Sociología, Editorial Porrúa. 27ª Edición, México, 1999.

RUBIO, Luis, ¿Cómo va a afectar a México el TLC?, Fondo de Cultura Económica, 2ª Edición. México.

QUINTANA, Valtierra Jesús, Derecho Ambiental Mexicano, Editorial Porrúa, 2ª Edición, México.

SOBERANES, José Luis y FIX Zamudio Héctor. El Derecho en México, Fondo de Cultura Económica, 2ª Edición. México.

INTERNET

www.aduanasnet.sat.gob.mx

www.tlcanhoy.org

www.cocef.org

www.nadbank.org

www.tlcanhoy.org