

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

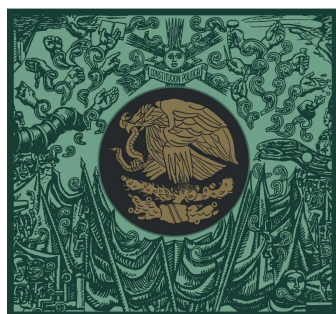
Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México

Carpeta informativa núm. 131



Diciembre 2019

www.diputados.gob.mx/cesop



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

CESOP

Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública

Información que fortalece el quehacer legislativo

Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México

Natalia Hernández

Introducción

Los vehículos usados de procedencia extranjera que ingresan y permanecen en nuestro país de manera ilegal, mejor conocidos como “autos chocolate”, son unidades difíciles de rastrear y se desconoce el número real de los que circulan en nuestro país. Algunas asociaciones relacionadas con la industria automotriz se han dado a la tarea de estimar el número de vehículos procedentes del extranjero que no cumplen con la Ley Aduanera y otros pocos en estudiar su impacto en nuestra nación.

En días pasados la Cámara de Diputados aprobó una reserva para incluir en la Ley de Ingresos 2020 la regularización de los “autos chocolate”, es decir, de los vehículos usados de procedencia extranjera que ingresan y permanecen en México de manera ilegal, bajo el argumento de que eran vehículos que ya estaban en nuestro territorio y que requerían un registro para evitar que se utilizaran en algún tipo de acto ilícito; por otra parte, se expuso que los bajos costos de los mismos permitían a sectores sociales de bajos recursos hacerse de un vehículo a manera de patrimonio. Sin embargo, esta propuesta fue rechazada por el Senado bajo el argumento central de que la legalización de los “autos chocolates” perjudicaría una industria automotriz ya de por sí en caída en el país.

El objetivo de retomar, por medio de la presente carpeta, el tema de los autos chocolate es explorar una de las implicaciones que tiene el hecho de regularizar o no este tipo de vehículos y revisar la manera en que se relaciona con el medio ambiente, sobre todo a partir del impacto generado en los últimos años.

Para ello, en primer lugar, se presentan **las cifras estimadas** de vehículos que han ingresado a México en los últimos años. Posteriormente se exponen algunas de las **principales problemáticas en el sector automotor** y finalmente se aborda el papel del

medio ambiente y el consumo de combustibles dentro del contexto de regularización de los autos chocolates.

El ingreso de los vehículos ilegales en México

Según los cálculos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA),¹ desde 1992 los autos chocolate oscilaban entre los 600 y 700 mil unidades, para 2001 esta cifra se estimó entre los 1.5 y 2.5 millones, en 2012 se calculaban alrededor de 6 millones de unidades, en 2015 la AMIA tasó que la circulación de estos autos en nuestro país fue de 7.5 millones de unidades extranjeras ilegales. En la actualidad se cree que pueden llegar a ser 18 millones de unidades en territorio nacional.

En cuanto a la venta de este tipo de vehículos se sabe que desde que se desincentivó esta práctica, primero debido a la crisis de 2009 y después a trámites cada vez más burocráticos, se evaluó que en 2014 habían sido importados ilegalmente alrededor de 52,839 vehículos;² en tanto que en el mismo mes, pero de 2015, habían sido alrededor de 15,000 unidades, mientras que las ventas internas de autos de manera inversa recuperaron presencia.

Para que un auto usado ingrese desde el extranjero a México es necesario que las aduanas fronterizas otorguen un permiso específico que señale el área del territorio en el que el vehículo va a circular y el tiempo que dure la estancia o permanencia en el país. Al respecto, las aduanas cuentan con módulos específicos que registran el ingreso de todos los vehículos usados y nuevos. En el caso de los primeros se deben cubrir dos cuotas para ingresar al país, éstas pueden ser saldadas al momento de ingresar en los módulos aduanales o bien con antelación: la primera cuota corresponde al costo del trámite y la segunda a un depósito de garantía para el regreso del vehículo. Ambos importes son recaudados por el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada S.N.C. (Banjercito).

¹ Cornelio Martínez, "Los vehículos usados de procedencia extranjera en México", Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Documento de trabajo, núm. 142, mayo de 2004.

² Arturo Gómez, "Frenan importación de autos 'chocolate'", *El Horizonte*, Monterrey, Nuevo León, núm. 681, p. 13, 6 de marzo de 2015. Disponible en: [<https://docplayer.es/6836629-Aunque-en-numero-autos-chocolate-pierden-potencia-concluye-tour-energetico-de-epn-en-reino-unido-captura-gobierno-record-de-capos.html>] (consulta: 25 de noviembre de 2019).

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), por medio de la Administración General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria (SAT), es la instancia responsable de emitir cualquier solución relacionada con la internación de vehículos extranjeros en el país; es decir, es una competencia federal. En las aduanas fronterizas se pueden realizar dos trámites referentes a la internación e importación de vehículos.

El procedimiento establecido por la SHCP y el SAT para realizar el trámite de **internación e importación temporal de vehículos, casas rodantes y embarcaciones de procedencia extranjera**³ define la internación temporal como el acto de ingresar de forma momentánea al resto del territorio nacional un vehículo usado que fue importado definitivamente a la región o franja fronteriza norte del país.

Los residentes de tal franja o región fronteriza, ya sean personas físicas o morales, propietarios de vehículos usados importados, definitivamente pueden solicitar el permiso de internación temporal en los Módulos de Control de Importación e Internación Temporal de Vehículos (CIITEV) operados por Banjercito, ubicados en las aduanas de entrada a territorio nacional o aduanas fronterizas.

El costo de expedición del permiso de internación temporal de vehículos es de 400 pesos y se cubre a favor de Banjercito en efectivo o con cargo a una tarjeta de crédito o débito. El plazo máximo de internación por vehículo al resto del territorio nacional será *hasta* de 180 días naturales improrrogables de estancia efectiva en el resto del país, con entradas y salidas múltiples, dentro de un periodo de 12 meses, contados a partir de la primera internación temporal. Entre los requisitos se encuentra: acreditar su residencia, su identidad, demostrar la propiedad del vehículo, probar que el vehículo se encuentre importado en forma definitiva a la franja o región fronteriza norte del país y firmar la declaración de reconocimiento de embargo en la vía administrativa del vehículo internado temporalmente de Banjercito.

³ Gobierno de México, Servicio de Administración Tributaria (SAT), “Manual para usuarios que realizan el trámite de internación temporal de vehículos e importación temporal de vehículos, casas rodantes y embarcaciones de procedencia extranjera”. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/442868/Lineamientos_para_Usuarios_nov_2018.pdf] (consulta: 18 de noviembre de 2019).

Es obligación del interesado presentarse ante cualquiera de los módulos CIITEV operados por Banjercito con el vehículo internado temporalmente, el original del permiso de internación momentánea y el holograma original para registrar la entrada o salida múltiple (retorno parcial) del vehículo internado provisionalmente, o el retorno definitivo (cancelación de permiso), según sea el caso.

De acuerdo con el manual para realizar el trámite de importación interina de vehículos de la SHCP y del SAT, la **importación temporal** consiste en la entrada de vehículos extranjeros de uso particular para permanecer en territorio nacional por un tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado.

La misma fuente señala que los mexicanos mayores de 18 años de edad residentes en el extranjero o que acrediten estar laborando en el extranjero por al menos un año y los extranjeros mayores de 18 años de edad con condición de estancia de visitantes, residentes temporales y residentes temporales estudiantes son quienes pueden realizar el trámite de importación temporal de vehículos. En el caso de los extranjeros se deberá acreditar mediante un documento oficial emitido por el Instituto Nacional de Migración (INM) la condición de estancia autorizada según corresponda.

El pago de este permiso y el depósito en garantía puede realizarse en los módulos CIITEV al ingresar al país, en los consulados mexicanos en los Estados Unidos de América hasta con seis meses de antelación a la fecha de ingreso del vehículo a territorio nacional o vía internet en banjercito.com.mx en un plazo de entre 10 y 60 días antes de la fecha de ingreso. El costo del permiso para las dos primeras opciones es de 51 dólares más IVA, y en el caso de que la vía sea por internet, el permiso tendrá un costo de 45 dólares más IVA.

La garantía del crédito fiscal que pudiera ocasionarse por omitir el retorno del vehículo dentro del plazo autorizado, sin perjuicio de las sanciones aplicables por la comisión de las demás infracciones previstas en las leyes aplicables, se cubre mediante un depósito por una cantidad equivalente en moneda nacional (véase Tabla 1).

Tabla 1. Importes del depósito de garantía

Año-modelo del vehículo	Importe del depósito en garantía equivalente en moneda nacional a:
2007 y posteriores	400 dólares
2001 hasta 2006	300 dólares
2000 y anteriores	200 dólares

Fuente: Manual de usuarios para realizar el trámite de internación temporal de vehículos, SAT.

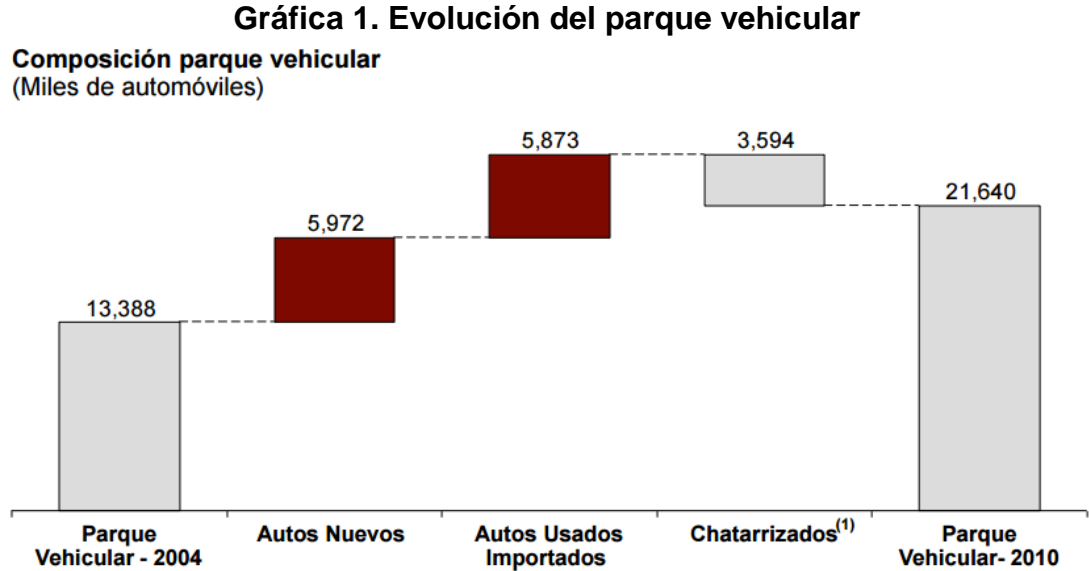
El plazo que se autoriza para retornar los vehículos que hubieran sido importados temporalmente por mexicanos residentes en el extranjero será de 180 días naturales de estancia efectiva en el país, computables a partir de la fecha de inicio de vigencia del permiso y utilizables en un periodo de 12 meses, considerando entradas y salidas múltiples amparado en todo momento por la garantía existente. El plazo para los extranjeros será el que marque la vigencia de su condición de estancia y sus renovaciones otorgadas por la autoridad migratoria sin que se requiera autorización de las autoridades aduaneras.

Entre los requisitos para obtener el permiso de importación temporal de vehículos se encuentran: acreditar su residencia, su identidad, la propiedad del vehículo y declarar bajo protesta de decir verdad que se comprometen a retornar el vehículo de que se trate dentro del plazo autorizado y a no realizar actos u omisiones que configuren infracciones o delitos por el indebido uso o destino del mismo.

La importación definitiva de vehículos se encuentra regulada por la Secretaría de Economía, debiendo presentarse para su ingreso al país un permiso previo por parte de esa dependencia. No obstante, existen diversas excepciones a la presentación de este permiso previo de importación, una de ellas se refiere al ingreso de vehículos usados que importen los residentes de la franja o región fronteriza norte del país y la otra a los vehículos usados cuyo año-modelo sea de ocho y nueve años anteriores al año en que se realice la importación.

La Secretaría de Economía presentó en su informe de 2011 un estudio estadístico y comparativo de la evolución, situación y pronósticos acerca del mercado automotriz en nuestro país; de ahí se extrae la siguiente información referente a los autos usados

importados, así como de la evolución del parque vehicular. En la Gráfica 1 se observa que del año 2004 a 2010 se estimó un incremento neto de 5,873 autos usados importados, 5,972 autos nuevos y 3,594 chatarrizados, quedando en total 21,640 unidades del parque vehicular en 2010.

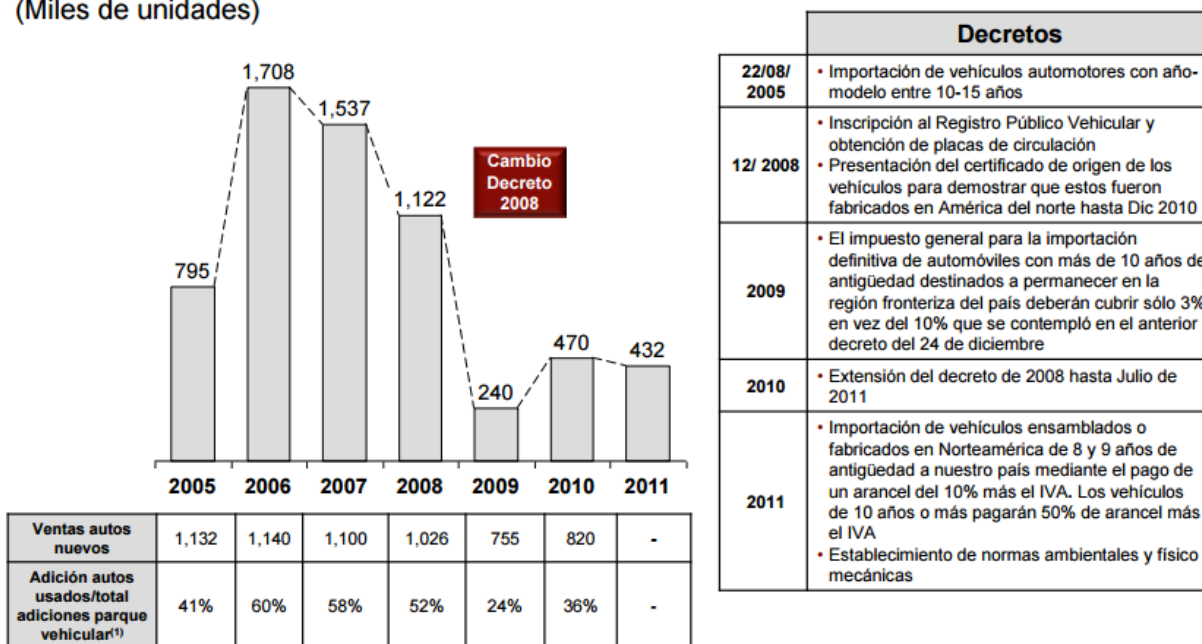


Fuente: Secretaría de Economía, Informe final del mercado de automóviles en México, 2011.

En la Gráfica 2 se observa el número de unidades de autos usados importados por año, en el cuadro inferior se percibe la proporción entre los autos usados con relación al total que se adicionó al parque vehicular según el año. Finalmente, el dato de los últimos decretos publicados en la materia permite establecer una relación entre la disminución significativa en el año 2009 del número de autos usados importados y las modificaciones al decreto de 2008 donde se adiciona presentar el certificado de origen para demostrar la fabricación del vehículo en América del norte hasta diciembre de 2010.

Gráfica 2. Autos usados importados al parque vehicular

Importación de vehículos usados (Miles de unidades)



Fuente: Secretaría de Economía, Informe final del mercado de automóviles en México, 2011.

En este año, de enero a octubre, se han importado 127,670 autos chocolate provenientes de Estados Unidos y Canadá, esto significa un incremento de 10.3%, lo que a su vez representó 12% del total de unidades nuevas vendidas en el mismo periodo del año pasado, esto según cifras de la industria automotriz.⁴

Principales problemáticas en el sector automotor

La Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C. (AMIA), ANPACT Movemos a México Adelante y la Industria Nacional de Autopartes A.C., por medio de “Diálogo con la industria Automotriz 2012-

⁴ Juan Carlos Cruz Vargas, “Para controlar importación de autos ‘chocolate’ es fundamental la prórroga del decreto: AMDA”, *Revista Proceso*, 9 de diciembre de 2019. Disponible en: [<https://www.proceso.com.mx/610161/para-controlar-importacion-de-autos-chocolate-es-fundamental-la-prorroga-del-decreto-amda>] (consulta: 10 de diciembre de 2019).

2018”,⁵ establecieron como prioridad para el sector impulsar la renovación del parque vehicular de mayor edad y obsolescencia. Entre los retos que identificaron en nuestro país para enfocarse hacia un crecimiento sustentable y de mayor competitividad están: la reactivación y potencialización del mercado interno y la promoción de una mayor competitividad sectorial.

En el primer caso, el mayor reto es reactivar el mercado interno, ya que desde 2015 se había determinado que la brecha entre las ventas y la demanda potencial de vehículos ligeros se explicaba por la baja penetración de financiamiento y por la importación indiscriminada de vehículos usados provenientes del extranjero. En el mismo estudio se determinó la importancia del potencial mercado doméstico traducido en 1.57 millones de unidades al año, así como en más de 90 mil empleos directos y 86 mil indirectos. Además, la venta de vehículos nuevos ha ido a la baja en 7.6% en los primeros 11 meses del presente año, mientras que en noviembre el descenso fue de 7% con 124,797 unidades vendidas en todo el país. La misma señal lanza el otorgamiento de créditos automotrices, los cuales disminuyeron 9.8% de enero a noviembre de este año con respecto a 2018. Se estima que la comercialización de automóviles nuevos cerrará 2019 con una disminución anual de entre 7 y 8 por ciento.⁶

Otro de los factores que conforman los retos del sector es el deterioro del parque vehicular, el cual se agudizó como consecuencia de una apertura indiscriminada a casi 8 millones de vehículos “chatarra” provenientes de Estados Unidos. En ese sentido, las distintas asociaciones del sector proponen ordenar la importación de vehículos usados como un reto principal a vencer. Entre los argumentos se destaca el impacto al medio ambiente que genera un parque vehicular de mayor edad. En México, por ejemplo, la edad promedio del parque vehicular ligero es de 13 años; por otra parte, también se tiene impacto en la economía directa e indirecta del sector automotriz, así como en la seguridad en autopistas, carreteras y en la salud pública.

⁵ Diálogo con la industria automotriz 2012-2018. Disponible en: [<https://www.amda.mx/wp-content/uploads/2018/02/Dialogos01-12-16.pdf>] (consulta: 29 de noviembre de 2019).

⁶ Juan Carlos Cruz Vargas, *op. cit.*

En este sentido, el Banco Mundial señala que la principal fuente de contaminación del aire en las zonas urbanas proviene de los vehículos motorizados, esto incluye la clase de vehículo, combustible y la gestión de control sobre este tipo de transporte.⁷ Los efectos de los contaminantes atmosféricos liberados por los vehículos automotores y que afectan a los seres humanos por inhalación, contaminación del agua, alimentos o por la absorción mediante la piel son sólo algunas de las vías por las cuales pueden afectar directamente el sistema respiratorio, nervioso y cardiovascular, provocando deficiencias en los pulmones, lo cual a su vez puede provocar la muerte.

Algunos de los efectos de los contaminantes atmosféricos liberados por los vehículos automotores que impactan directamente en la salud de las personas se simplifican en el Cuadro 1.

Cuadro 1. Tipo de contaminantes y principales efectos en la salud

<i>Contaminante</i>	<i>Efectos</i>
Monóxido de carbono (CO)	<p>Reduce la capacidad sanguínea para transportar el oxígeno disponible a los tejidos.</p> <p>Reduce el nivel de oxígeno en la sangre, esto provoca que el corazón trabaje de más para abastecer a los tejidos de la misma cantidad de oxígeno que requieren.</p> <p>En grandes cantidades afecta la percepción y el pensamiento, desacelera los reflejos y puede causar mareos, angina, inconsciencia o la muerte. También se asocia a una menor productividad de los trabajadores y a un malestar general.</p> <p>En los gestantes se da un bajo peso al nacer y un retraso en el desarrollo posnatal.</p>
Bióxido de Nitrógeno (NO ₂)	<p>La exposición al NO₂ está vinculada a una mayor susceptibilidad a las infecciones respiratorias, una mayor resistencia de las</p>

⁷ Contaminación atmosférica por vehículos automotores. Experiencias recogidas en siete centros urbanos de América Latina, Banco de México, documentos e informes. Disponible en: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/136631468263934974/Contaminacion-atmosferica-por-vehiculos-automotores-experiencias-recogidas-en-siete-centros-urbanos-de-America-Latina> (consulta: 20 de diciembre de 2019).

<i>Contaminante</i>	<i>Efectos</i>
	vías respiratorias en los asmáticos y una disminución de la función pulmonar.
Benceno	Tiene efectos tóxicos y carcinógenos (leucemia) vinculados al sistema nervioso central, así como a los sistemas hematológico e inmunológico. En altos niveles lesiona las vías respiratorias, el tejido pulmonar y la médula ósea.
Hidrocarburos aromáticos policíclicos	En estudios epidemiológicos se ha identificado un riesgo 50% mayor de cáncer de la vejiga en los conductores de camiones y repartidores expuestos a los gases del escape de los motores diésel.
Aldehídos	Los efectos nocivos incluyen la irritación de ojos y nariz, irritación en las membranas mucosas y alteración en la respiración, tos, náusea y disnea.
Ozono	Puede provocar daños graves a los tejidos pulmonares y reducir las defensas contra las bacterias y los virus. También provoca irritación en los ojos, nariz y garganta, tos, sequedad de la garganta, dolores en el pecho, mayor producción mucosa, opresión en el pecho, lasitud, malestar y náusea. Se cree que los niños crónicamente expuestos al ozono podrían tender a desarrollar una tolerancia a este contaminante (Romieu, 1992).
Bióxido de azufre (SO ₂)	Se asocia con una disminución de la función pulmonar y un mayor riesgo de mortalidad y morbilidad. Generan tos, flemas, malestar en el pecho y bronquitis en los seres humanos. En distintos estudios realizados en diferentes partes del mundo se ha demostrado una correlación estadísticamente significativa entre los niveles de concentración de este contaminante en la atmósfera y los efectos agudos sobre la salud en niños, así como en las cifras de mortalidad.
Materia particulada	Los efectos de estas partículas dependen de su tamaño, las más pequeñas pueden incluso evadir el sistema de defensa del

<i>Contaminante</i>	<i>Efectos</i>
	<p>aparato respiratorio humano y llegar al tejido pulmonar, donde pueden permanecer alojadas durante años, o bien pueden ser absorbidas en el torrente sanguíneo. Se vincula a una mayor mortalidad y morbilidad y a una función pulmonar disminuida. El Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer (CIIC) llegó a la conclusión de que las partículas liberadas por los motores diésel tenían posibles efectos carcinógenos en los seres humanos. En estudios de confirmación se señala que el hollín de las emisiones de los motores diésel era el principal responsable del cáncer de pulmón en ratas y a altas concentraciones desempeñarían una función menor, si acaso, en el desarrollo de tumores.</p>
Plomo	<p>Los vehículos automotores son la fuente principal de plomo en el aire ambiente de muchos centros urbanos de América Latina. El plomo absorbido en el organismo se distribuye en los huesos, los dientes, la sangre y los tejidos blandos. Las exposiciones a los niveles de plomo que comúnmente se encuentran en los medios urbanos constituyen un peligro significativo para los niños, sobre todo los menores de 6 años, los cuales presentan un cociente intelectual más bajo, pérdida de la memoria de corta duración, dificultades para leer y deletrear, impedimentos de la función visomotora, integración deficiente de la percepción, indisciplina y alteraciones en el tiempo de reacción. En los adultos, el plomo en la sangre está vinculado a una mayor incidencia de hipertensión arterial. No se han identificado aún umbrales de los efectos adversos del plomo sobre la salud. En un estudio se encontró que la exposición a la contaminación relacionada con el tránsito era el principal factor determinante de la presencia de altos niveles de plomo</p>

<i>Contaminante</i>	<i>Efectos</i>
	en la sangre en una muestra de 90 niños en la Ciudad de México.
Clorofluorocarbonos	Se sospecha que la exposición a una mayor radiación de UV-B eleva el riesgo de cáncer de piel y de enfermedades oculares (especialmente cataratas) y afecta al sistema inmunológico.

Fuente: elaboración propia a partir del documento técnico del Banco Mundial, núm. 3735, “Contaminación atmosférica por vehículos automotores. Experiencias recogidas en siete centros urbanos de América Latina”.

Los efectos ambientales de las emisiones de contaminantes de vehículos automotores se relacionan directamente con el cambio climático a nivel mundial debido a los gases de efecto invernadero, la acidificación del suelo y de las aguas superficiales, efectos nocivos para algunas especies vegetales, incluidas las de cultivos comerciales, así como en los animales y daños a edificios y estructuras.

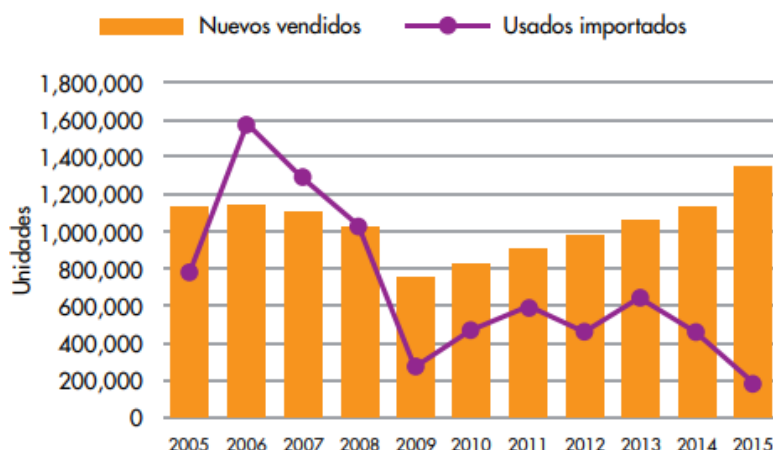
En el aspecto económico, según un estudio realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, la contaminación del aire podría costarle al mundo 2.6 billones de dólares al año o 1% del PIB mundial.⁸ Estos costos son el resultado de los días de enfermedad, gastos médicos y la reducción de la producción agrícola. Es decir, estamos frente a un problema que repercute en distintos ámbitos y que fácilmente se puede adherir a otros como al de la crisis en los hospitales con el desabasto de medicamentos, los recortes presupuestales a programas de salud y cancelación de algunos otros.

Con base en todos los impactos que ya se mencionaron, hay que señalar que el número de unidades de vehículos ligeros usados que han sido importados entre 2005 y 2014 es de poco más de 7.5 millones, en tanto que la venta de vehículos nuevos en el mismo periodo ha sido de poco más de 10 millones de unidades (Gráfica 3); esto significa que el mercado de vehículos no se ha detenido, sino todo lo contrario.

⁸ “Esto es lo que le cuesta la contaminación a la economía global”, CNN español, 10 de junio de 2016. Disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2016/06/10/esto-es-lo-que-le-cuesta-la-contaminacion-a-la-economia-global/> (consulta: 20 de diciembre de 2019).

Gráfica 3

Mercado de vehículos ligeros nuevos vs. usados importados



Periodo	Ligeros 2005-2015
Importación de vehículos usados	7,751,673
Venta vehículos nuevos	11,416,249
Importados como % de vehículos nuevos	67.9%

Fuente: tomado de Diálogo con la industria automotriz 2012-2018, *op. cit.*

A partir de este escenario, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) resalta la importancia de contar con un control de la importación de vehículos usados, tanto con el decreto que regula la importación definitiva de vehículos usados desde 2011 debido al impacto positivo en la disminución de la importación de vehículos usados, hasta las Reglas Generales de Comercio Exterior.⁹ Si bien por el momento no se cuenta con un desglose a nivel entidad federativa de cuántos vehículos usados importados podrían circular en nuestro país, lo que sí se sabe es que en Chihuahua, Baja California, Tlaxcala, Jalisco y Durango fueron entidades en donde el principal factor que provocó una disminución en la venta de vehículos usados provenientes de Estados Unidos fue el freno

⁹ *Idem.*

a dicha importación mediante la popularización del servicio de aplicaciones digitales de transporte y la flexibilización para obtener créditos.¹⁰

En la actualidad sigue siendo completamente posible adquirir un auto usado proveniente del extranjero, incluso en los primeros nueve meses de este año aumentó 11.5%, según información de la AMDA.

Medio ambiente y consumo de combustibles

La AMDA señala que entre las normas que obstaculizaron la importación de autos chocolate se encuentra la exigencia de un certificado ambiental donde se compruebe que el vehículo que se pretende importar no tiene algún pendiente con el gobierno estadounidense, que cumple con los precios estimados y con los correspondientes pagos de derechos. Además, del fallo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en donde “al no modificar el decreto (desde julio 2011), se reduce sustancialmente la posibilidad de obtener amparos de quienes tenían por negocio la importación masiva de autos usados”, puesto que, entre otras cosas, existe jurisprudencia definida y obligatoria indicando que es acorde con el otrora Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y no es violatorio de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM).

Adicionalmente, el Sistema de Administración Tributaria (SAT), la Procuraduría de la Defensa del Contribuyente (Prodecon) y la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (Caaarem) trabajan conjuntamente para informar y orientar a las personas sobre el tema de la importación de vehículos. Algunos expertos señalan que el momento más difícil fue en enero de 2014, cuando por cada 10 vehículos nuevos, entraban 11 usados de Estados Unidos; sin embargo, en septiembre de 2015, por cada 10 unidades nuevas vendidas, entraron dos usadas. Las medidas que se ajustaron no

¹⁰ Axel Sánchez, “5 estados que aceleran la venta de autos de México en el mundo”, *El Financiero*, 21 de julio de 2017. Disponible en: [<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/estados-que-aceleran-a-mexico-en-venta-de-autos-a-nivel-mundial.html>] (consulta: 20 de diciembre de 2019).

prohibieron la importación, pero sí ajustaron ciertas medidas que permitieron que los vehículos que entraran fueran menos y más recientes con la tecnología EPA 04.

Como resultado directo del uso de combustibles fósiles, la edad del vehículo, el motor, el mantenimiento, así como el uso del mismo, los vehículos son una de las principales fuentes de contaminación atmosférica mediante las emisiones de monóxido de carbono, principalmente.

En 2008, cuando se presenta la primera modificación al decreto que permitía el ingreso de vehículos de hasta 15 años de antigüedad, se estableció una edad máxima de los vehículos de hasta 10 años; no obstante, aunque se logró que ingresaran menos unidades, el comercio vehicular siguió dominado por los autos usados.

La edad mínima de los vehículos susceptibles de ser importados fue disminuyendo, pasó de ser de 10 años en 2009 a dos años en 2017; cada par de años disminuyó el mismo número.

En el decreto de 2011 se adiciona la prohibición definitiva a todos los vehículos usados “cuya circulación esté restringida o prohibida en su país de procedencia, debido a sus características o por cuestiones técnicas; cuando no cumplan las condiciones físico-mecánicas o de protección al medio ambiente o cuando el vehículo haya sido reportado robado”.¹¹

Con base en estimaciones hechas por la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), a solicitud del Instituto Nacional de Ecología, “muestran, en promedio, que las emisiones de los vehículos de 10 años o más de antigüedad son más altas que las de los vehículos más recientes: monóxido de carbono (CO), entre tres y cuatro veces más”.¹² Por otro lado, se estimó que “69% de vehículos importados de octubre de 2005 a julio de 2008 corresponde a vehículos más contaminantes y que emiten más dióxido

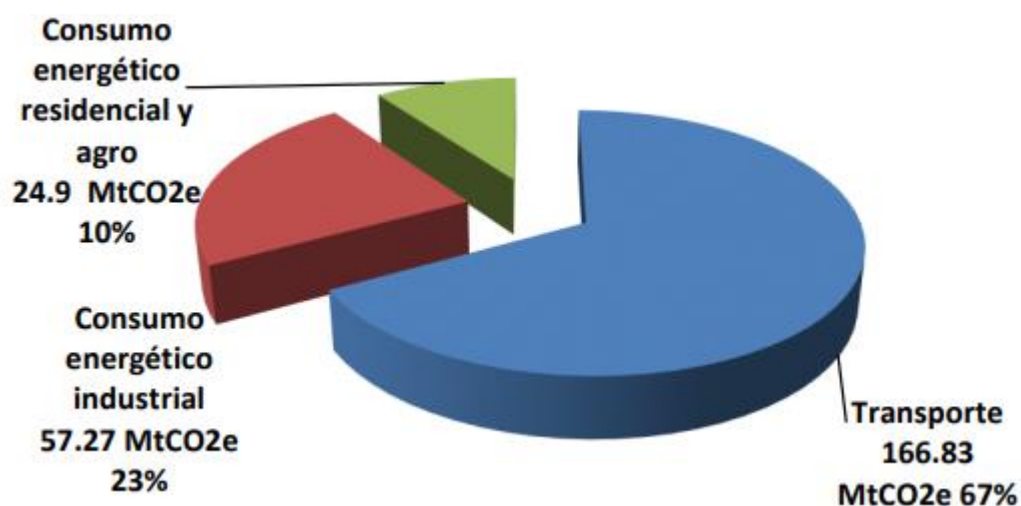
¹¹ María Hortensia Lacayo y Jorge Armando Juárez, “La importación de automóviles usados y su repercusión en el parque vehicular y en las emisiones de dióxido de carbono en México”, XXI Congreso internacional de contaduría administración e informática. Disponible en: [<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xxi/docs/9.12.pdf>] (consulta: 9 de diciembre de 2019).

¹² *Idem*.

de carbono (CO₂)". Se supone también que aquellos vehículos que fueron ingresados bajo el decreto de 2005 contaminarían todavía más, puesto que no fueron verificados y no se tiene registro detallado de esas unidades.

En cuanto a las emisiones por consumo de combustible, 67% proviene del transporte según la Semarnat. Dentro de ese porcentaje, la distribución queda de la siguiente manera: 94.5% por automotor, 2.9% es aéreo, 1.4% es marítimo y 1.2% es ferroviario. Por consumo de combustible, la gasolina lo hace con 69.2% de las emisiones; el diésel con 26.1%, los querosenos con 2.9%, el gas LP con 1.6% y el combustóleo y el gas natural con el 0.2% restante (Gráfica 4).¹³

Gráfica 4. Emisiones por consumo de combustible, 2010



Fuente: tomada de María Hortensia Lacayo y Jorge Armando Juárez. Disponible en [<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xxi/docs/9.12.pdf>].

En cuanto a las emisiones de dióxido de carbono, el sector de transporte carretero es el más importante, pues representa 35.3%, le sigue la producción de electricidad con 29.6% y el uso propio de la industria energética con 13.3 por ciento.

El impacto en la salud de los mexicanos y su contribución al cambio climático son sólo algunas de las consecuencias que traen consigo el incremento de las emisiones de CO₂,

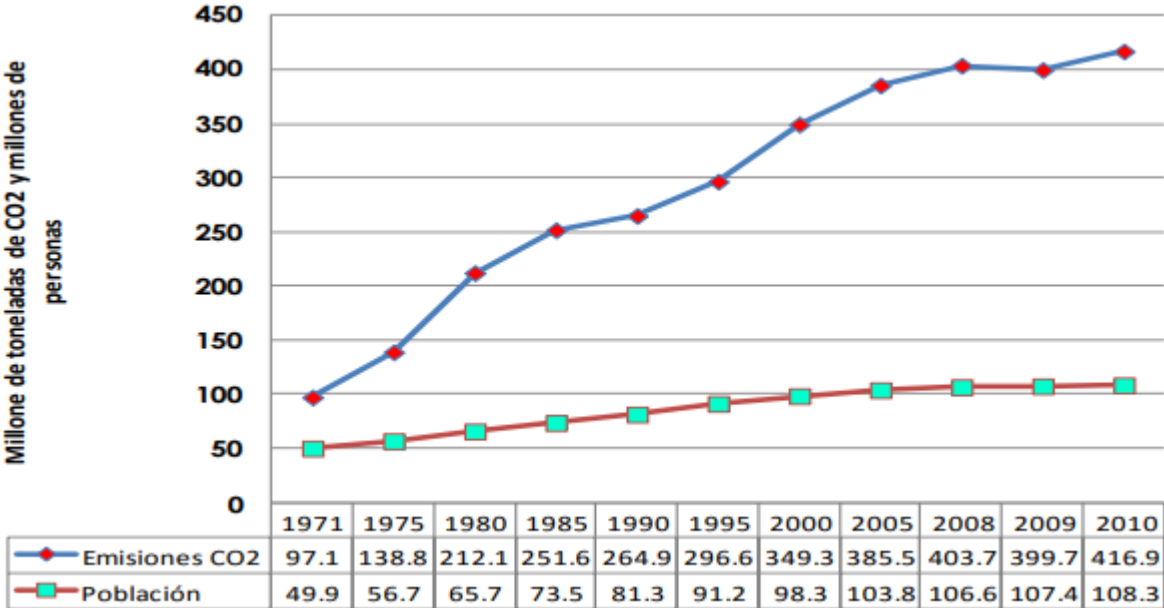
¹³ María Hortensia Lacayo y Jorge Armando Juárez, *op. cit.*

de ahí que la atención que se brinde a este tema es crucial y de la mayor importancia porque la importación de vehículos usados en nuestro país ha continuado y esto a la vez impacta en la edad promedio del parque vehicular, en el mantenimiento y uso, así como en la emisión de contaminantes atmosféricos.

El sector transporte se está constituyendo en uno de los factores de mayor impacto con las emisiones de gases de efecto invernadero en México y es tiempo de actuar al respecto.

En la Gráfica 5 se presenta de una manera muy clara la relación entre las emisiones de dióxido de carbono y la población total, y con los registros que ya fueron descritos se puede señalar que en 2009 los niveles de dióxido de carbono se estabilizaron ligeramente ante una tendencia creciente.

Gráfica 5. Emisiones de dióxido de carbono y población total, 2010



Fuente: tomada de María Hortensia Lacayo y Jorge Armando Juárez. Disponible en [\[http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xxi/docs/9.12.pdf\]](http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xxi/docs/9.12.pdf).

Normas oficiales mexicanas en el sector automotriz

Las dependencias con atribuciones en materia de NOM's en el sector automotriz, según un informe de la Secretaría de Economía son:

Ambientales Semarnat: el artículo 32Bis de La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece que a esta dependencia le corresponde promover el ordenamiento ecológico del territorio nacional; diseñar y promover los instrumentos de fomento y normatividad ambiental para proteger el medio ambiente y planear y organizar el seguimiento y evaluación de los avances en el abatimiento de emisiones de contaminantes a la atmósfera.

Seguridad SCT: el artículo 36 de La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que a esta dependencia corresponde regular los servicios del autotransporte federal, internacional, transporte privado, elaborar normas oficiales mexicanas e intervenir en la autorización de los vehículos de carga que deben transitar por carreteras federales.

Información al consumidor SE y Profeco: el artículo 34 La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece que a esta dependencia corresponde promover y vigilar la comercialización, distribución y consumo de bienes y servicios al conducir las políticas generales de la industria, el comercio, el abasto y los precios. La Ley Federal de Protección al Consumidor establece que corresponde a la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) vigilar que se cumpla con lo dispuesto en la propia Ley y sancionar su incumplimiento, verificar por medio de visitas, requerimientos de información o documentación, monitoreo o por cualquier otro conducto el cumplimiento de este mandato.¹⁴

En cuanto al medio ambiente y los vehículos usados, las NOM's relacionadas son:

¹⁴ Secretaría de Economía, "Industria Automotriz, Monografía", dirección general de industrias pesadas y de alta tecnología, marzo de 2012. Disponible en: [\[https://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf\]](https://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf).

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-041-SEMARNAT-2015: establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono, oxígeno y óxido de nitrógeno, así como el nivel mínimo y máximo de la suma de monóxido y bióxido de carbono y el Factor Lambda. Es de observancia obligatoria para el propietario o legal poseedor de los vehículos automotores que circulan en el país, o sean importados definitivamente al mismo, que usan gasolina como combustible, así como para los responsables de los Centros de Verificación, y en su caso Unidades de Verificación Vehicular, a excepción de vehículos con peso bruto vehicular menor de 400 kg, motocicletas, tractores agrícolas, maquinaria dedicada a las industrias de la construcción y de la minería.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-050-SEMARNAT-2018: insta los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno, así como el límite mínimo y máximo de la suma de monóxido y bióxido de carbono y el Factor Lambda para vehículos en circulación que utilizan gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos.

NOM-080 ruido: ordena los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación y su método de medición.

Desde hace varios años, el sector automotriz, por medio de sus múltiples asociaciones, se ha convertido en un actor principal y activo en las arenas de discusión que le competen de manera directa e indirecta. El tema de la importación de los vehículos usados y específicamente de aquellos que ingresan de manera ilegal a nuestro país ha sido uno de los ejes con mayor prioridad y atención para el sector debido al impacto económico y financiero que le genera, de tal manera que las medidas de regulación para el ingreso de vehículos extranjeros se orientan tanto al cuidado del medio ambiente como al económico, principalmente.

A nivel internacional, la Organización Mundial de la Salud ha elaborado una serie de guías publicadas desde 1987, las cuales tiene la función de “facilitar información a las autoridades sobre los efectos sanitarios de los contaminantes atmosféricos y les sugieren objetivos

apropiados de calidad del aire que es segura para la salud. Entre una amplia variedad de opciones normativas, los países pueden elegir las más adecuadas para mejorar la calidad del aire y proteger en mayor medida la salud de la población”.¹⁵ Se estima que la implantación de las normas sobre la calidad del aire ha tenido repercusiones positivas no sólo en la salud de las personas, sino en la disminución de muertes y el aumento en la esperanza de vida de las personas, la cual se incrementó en 15% en los Estados Unidos entre 1980 y 2000.¹⁶

Consideraciones finales

Las cifras oficiales acerca de cuántos son los vehículos importados que circulan de manera ilegal en nuestro país son difíciles de obtener debido a esta última característica; no obstante, mediante diversos instrumentos, es posible tener ciertas estimaciones del número de unidades que circulan bajo esta condición, así como el total de unidades que continúan ingresando mediante los registros que llevan a cabo las aduanas bajo las normas que establece la autoridad, pero que al final no regresan a su país de origen. Aun así, los registros suelen ser incompletos o difusos tanto en las aduanas fronterizas del norte como del sur.

Con todo lo anterior, desde 2013 la tendencia de importación de autos usados en México ha ido a la baja, al menos hasta 2017. Como ya se expuso, en 2009 también hubo una disminución significativa, pero respondió al momento de crisis internacional que se vivió en aquel tiempo.

Ante dicha tendencia a la baja de la importación de vehículos usados, cabe señalar que las asociaciones de este sector han dejado claro que no se oponen a la entrada de vehículos del extranjero, sino a la legalización de los autos chocolate o vehículos chatarra, tal y como lo había propuesto el Poder Ejecutivo y aprobado por la Cámara de Diputados en su artículo

¹⁵ Organización Mundial de la Salud, “Las guías sobre la calidad del aire de la OMS y otras fuentes de información”, Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales de la Salud. Disponible en: [https://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/air_quality/es/] (consulta: 20 de diciembre de 2019).

¹⁶ *Idem.*

décimo quinto transitorio de la Ley de Ingresos 2020 que proponía establecer las adecuaciones correspondientes a fin de solucionar la problemática de la posesión de vehículos importados usados localizados en el territorio nacional que no hayan cumplido con las obligaciones de la Ley Aduanera; es decir, establecía la legalización de unos 18 millones de automóviles de importación.

Las asociaciones involucradas en este sector expusieron que estas unidades son las que más daño le hacen al mercado interno automotor, el cual poco a poco va ganando presencia con relación al mercado de vehículos usados, pese a que de enero a septiembre de este año se importaron poco más de 114 mil unidades; es decir, la compra legal de autos usados en nuestro país es posible sin que se requieran más cambios en las leyes. Por esta razón, finalmente el Senado frenó dicha legalización.

Por otra parte, otro de los propósitos es lograr que la edad de los vehículos continúe reduciéndose para que al mismo tiempo se procure y se tengan en cuenta los impactos que estos vehículos generan al medio ambiente para evitarlos o, en su caso, remediarlos. Las políticas dirigidas a desincentivar tanto el uso del automóvil, por un lado, como de la adquisición de vehículos más viejos, por el otro, contribuyen de manera directa en el cuidado de la capa de ozono.

Entre las prioridades del sector automotriz nacional se encuentran ordenar y regular la importación de vehículos usados para no debilitar el mercado interno, también fortalecer mediante financiamientos, adecuaciones fiscales e incentivos, vehículos más eficientes y amigables con el medio ambiente. Otras prioridades tienen que ver con la estabilidad en el entorno comercial, inversión nacional y extranjera, así como con la promoción y apoyo en la investigación e innovación tecnológica.

Como se ha mencionado, desde 2005 el número de vehículos usados importados de Estados Unidos fue en aumento y constantemente fue mayor el número de ellos con relación al número de vehículos nuevos que se adquirían; por tanto, los efectos en el mercado y en el medio ambiente no fueron los mejores. Posteriormente, desde 2009, debido a la recesión económica, y a partir de 2010 y 2011, la relación entre autos nuevos y

de importación invirtió esa tendencia y entonces la venta de vehículos nuevos fue al alza, incluso rebasando en 2013 el millón de unidades vendidas.

La tendencia en nuestro país y en otras partes del mundo sigue siendo hacia el uso del autotransporte y, particularmente en México, la disponibilidad de vehículos usados a bajo costo sigue siendo tema de debate, puesto que, como ya se expuso, es la única forma en la que algunas familias pueden contar con este medio de transporte para uso personal como patrimonio o para uso comercial. No obstante, hay que subrayar que el impacto en el medio ambiente y la falta de regulación tiene efectos directos en las finanzas públicas, especialmente en aquellas relacionadas con la salud de los seres humanos, debido a las consecuencias que generan en nuestro organismo los contaminantes emitidos por los vehículos automotores.