

# Stratósfera



®

Fiscal y Aduanera

**OPORTUNIDADES PARA MÉXICO EN LA CADENA DE LOS SEMICONDUCTORES**

**CONSTANCIA DE TRANSFERENCIA DE MERCANCÍAS (CTM)**

**GENERALIDADES FISCALES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

**VERIFICACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA**



Visita nuestro sitio web





# Panorama Económico

# Comercio Exterior



# Fiscal

# Compliance



# ÍNDICE

## PANORAMA ECONÓMICO

---

- 09** | El mundo hacia la electromovilidad
- 16** | Impacto de la escasez de chips en la Industria Automotriz
- 18** | Oportunidades para México en la cadena de los Semiconductores
- 22** | Retos y Oportunidades de la Industria automotriz Mexicana

## COMERCIO EXTERIOR

---

- 27** | Cambios en la Secretaría de Economía, su impacto en las consultas del TMEC y sus posibles implicaciones para el sector Automotriz
- 30** | Cancelación de la Verificación físicomecánica de automóviles ¿a favor o en contra?
- 33** | Constancia de Transferencia de Mercancías (CTM)

## FISCAL

---

- 36** | El lavado de dinero y sector automotriz
- 38** | Generalidades Fiscales del Sector Automotriz
- 41** | Régimen de Enajenación de bienes, Régimen General; Consideraciones generales en la Compra-Venta vehículos automotores
- 43** | “Sector Automotriz” sujeto a verificaciones en materia Antilavado

## COMPLIANCE

---

- 46** | Vehículos ilegales, un mal que acompaña a la Industria Automotriz
- 50** | Verificación de vehículos de procedencia extranjera
- 54** | Facilidades administrativas respecto a la “Legalización” de vehículos extranjeros y su impacto en el Sector Automotriz

# COMITÉ EDITORIAL

## **DIRECTOR EDITORIAL**

Eduardo W. Ruíz Ayala

## **PRESIDENTE**

Fabiola Gómez Rochín

## **EDITOR**

Leticia Escalante Mora

## **DIRECTOR DE ARTE**

Litzahayatl Camarillo

## **MARKETING DIGITAL**

Jorge Pérez Morales

Sara Castañón Cervantes

## **COLUMNISTAS**

Dulce M. Orozco León

Jessica Bautista Ramírez

Danae Sánchez Benítez

Guillermina Garibay Onodera

Mitzi Tellez Ponce

Daniel Guerrero Arreola

Israel García Bello

Fabían Valerio Fernández

Damaris Abigail Cerezo Merino

Cynthia Sugely Castro Flores

Daniela Saucedo Soto

Luis Fernando Valdez Castro

Kayra Marleny Orozco Solorio



## Mensaje de Bienvenida

Uno de los pilares de la economía mexicana sin lugar a dudas es el sector automotriz, tanto para la producción nacional y venta nacional, como para las exportaciones nacionales; por lo tanto, se ha consolidado como un protagonista con gran influencia política en la toma de decisiones económicas del país.

Como se podrá visualizar en los artículos generados, es una industria que ha estado pasando por una situación complicada desde el inicio de la pandemia por COVID-19, ya que la demanda nacional e internacional de vehículos no se comportó como se esperaba, e incluso ahora que los demás sectores de la economía empiezan a mostrar una recuperación, esta se encuentra muy limitada por la escasez de chips y micro conductores, lo cual, de acuerdo a las declaraciones oficiales de la principal productora de los mismos, se mantendrá como tendencia al menos por 2 años más, lo que indiscutiblemente limitará demasiado la recuperación y la oferta de los automóviles a nivel mundial.

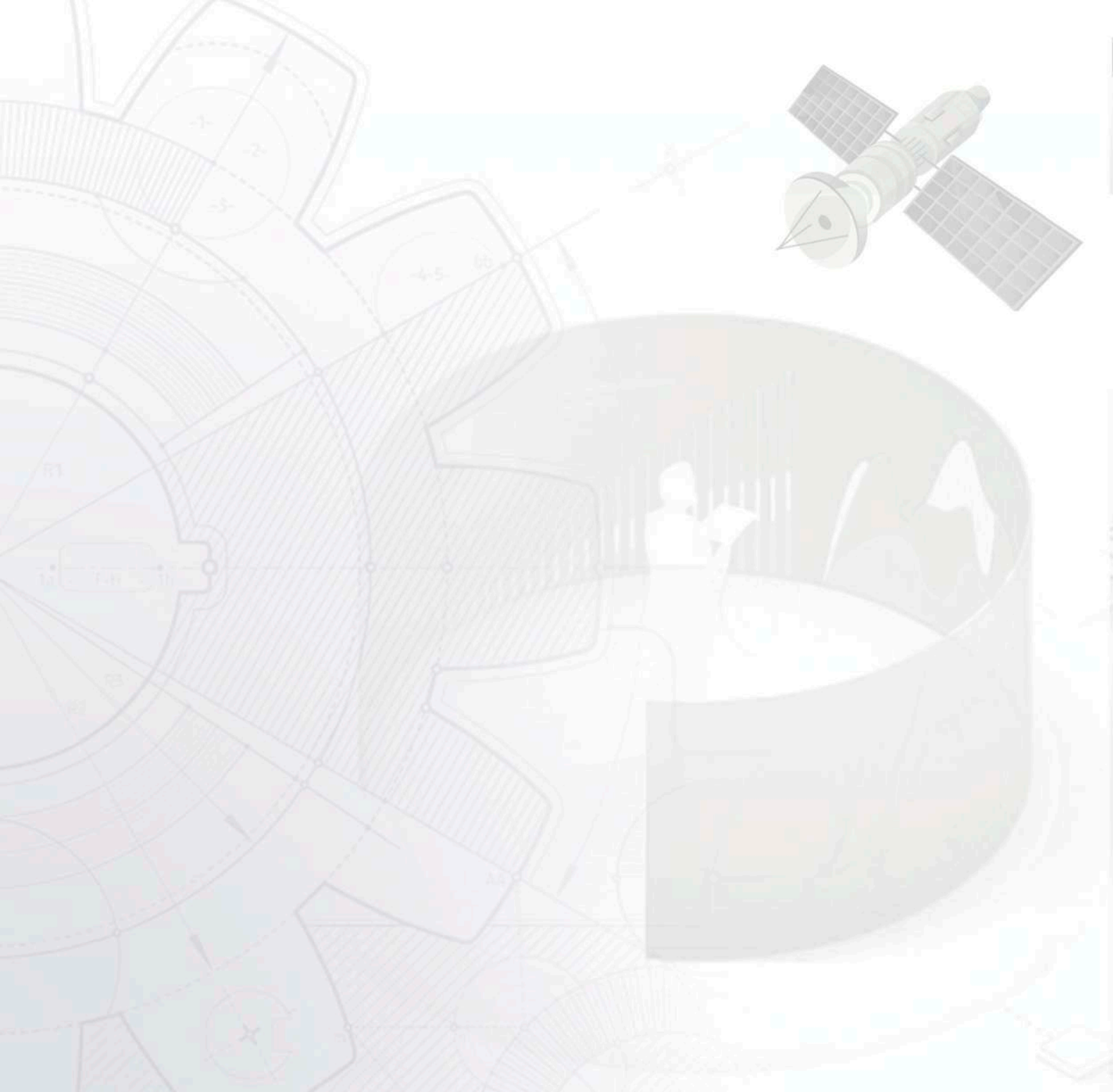
La poca oferta de automóviles, se ha notado en un encarecimiento de los mismos, y no hablo solo de los nuevos, también los usados han incrementado su precio, y en el más conservador de los casos, la tasa de depreciación de los últimos ha disminuido mucho ante los largos tiempos de espera para la entrega de unidades nuevas. Es por esta situación del sector, sumada a otras más, que el gobierno ha recorrido a movimientos audaces y populistas, que no solo tienen por objeto el ganar votos, si no el obtener algunos ingresos adicionales por el tema de los impuestos y el derecho para regularizar los denominados autos “chocolate”, ante la captación tan poco común que está teniendo por este sector, y su perspectiva de no crear nuevos impuestos para las empresas y no realizar aumentos en los ya existentes, salvo los aumentos por tema de la alta inflación que estamos sufriendo a nivel mundial.

Adicionalmente, dando un salto al futuro de la industria, encontrarán en la presente publicación un artículo sobre la tendencia a la movilidad verde, un paso en el camino correcto para el planeta, y una situación que incluso en la Ciudad de México estaremos experimentando en 2050, ante la prohibición de la venta de autos a gasolina, y aunque parece que todavía son muchos años en nuestro país para la transición, es importante denotar que ya existen alrededor del mundo varias naciones europeas que se encuentran realizando la transición o la tienen planificada para las próximas dos décadas, lo cual, nos muestra claramente que la tendencia es global y veremos una gran revolución en el sector, misma que debe ser motivo de atención especial por parte del gobierno nacional.

Desde luego, dedicarle un número al sector nos llenó de satisfacción y esperamos con mucha emoción que disfruten de la lectura y puedan retroalimentarnos sobre nuestra revista.

Saludos  
Eduardo W. Ruiz Ayala

Director Editorial



# **Panorama Económico**



# El mundo hacia la electromovilidad

En 2015, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, determinando las pautas a seguir por los 193 países miembros en sus planes de desarrollo, para lograr alcanzar 17 objetivos en torno a la erradicación de la pobreza, la consecución de igualdad y justicia, y la mejora del medio ambiente, principalmente.

En concreto, la Acción Climática es un eje de la Agenda que urge a los gobiernos mundiales a implementar medidas relativas al cambio climático, lo que conlleva a generar estrategias de reconversión a energías renovables y de cero emisiones de gases de efecto invernadero. Estando a fines del 2022, nos encontramos técnicamente a la mitad del horizonte propuesto por la Agenda para avanzar en estos puntos.

Por lo mismo, **la Unión Europea ya pactó el fin de las ventas de autos de combustión a partir de 2035**, lo que supone un enorme desafío para la industria automotriz del bloque. No obstante, esto también se acordó contemplando el panorama actual del mercado de los combustibles (*afectado por el conflicto ruso-ucraniano*) y en vistas del rumbo de la competencia del sector, dadas las apuestas por la electrificación en Estados Unidos y China.

El año pasado, Joe Biden firmó una orden ejecutiva para que, **en 2030, el 50% de los modelos disponibles en el mercado estadounidense sean vehículos eléctricos, híbridos o de celdas de combustible**. Además, a un mes del anuncio de la Unión Europea, el estado de California también se sumó a la prohibición de la venta de coches de gasolina a partir de 2035, siendo el primero de EUA en tomar la iniciativa.



De acuerdo a la Agencia Internacional de Energía, la venta de vehículos cero emisiones (*eléctricos, híbridos e híbridos conectables*), llegó a la cifra global de **6.6 millones de unidades en 2021**, representando alrededor del **9% de las ventas automovilísticas**. Esta cantidad es el doble de los vehículos comercializados en 2020 y exhibe el gran crecimiento del segmento, ya que en 2012 apenas había 120 mil unidades circulando y al día de hoy se estiman 16.5 millones.

Para este año, las ventas globales en el primer trimestre han sido de 2 millones de autos, siendo 75% superiores a las registradas en el mismo periodo de 2021. Esto se ha dado como resultado de las políticas de fomento, los estímulos y las disposiciones legales recién adoptadas.

Actualmente, **China es el líder de la electromovilidad**, ya que es el mayor productor y comprador de autos eléctricos, adquiriendo aproximadamente la mitad de las unidades a nivel mundial.

## Inversiones Globales para la Electromovilidad

En la carrera por dominar el mercado y por cumplir con las legislaciones que entrarán en vigor en los países, las compañías automotrices han hecho inversiones millonarias para su transición a la electromovilidad. Empresas como Renault, Ford y Volkswagen incluso crearon filiales que sacaron a la bolsa (*o ya existentes, en el caso de VW con Porsche*) para financiar sus proyectos eléctricos.

La Alianza para la Innovación Automotriz, ha referido que la industria estará invirtiendo **más de 330 mil millones de dólares hacia 2025**, en su compromiso con



Autor:

Lic. Daniela Saucedo Soto

Analista Económico



ststratego

CONSEJO REGULADOR DE INVERSIÓN Y FIDUCIARIA

En agosto, Andrés Manuel López Obrador anunció un plan de desarrollo energético para Sonora, que tiene un gran sustento en la explotación de litio.

la electrificación. De igual forma, Reuters difundió a principios de noviembre que los principales fabricantes de autos del mundo proyectan un gasto de **casi 1.2 billones de dólares hasta 2030** para producir vehículos eléctricos y desarrollar su cadena de suministro.

En particular, entre octubre y noviembre se han dado a conocer nuevas inversiones o información sobre el estatus de proyectos centrales para el sector, tales como:

- » **Hyundai:** Construirá una planta de baterías y vehículos eléctricos en Georgia, Estados Unidos, bajo una inversión de 5,500 millones de dólares, como parte del compromiso de **10,000 millones de dólares de inversión para el 2025** para fomentar la movilidad futura en EUA.
- » **Honda:** Anunció la creación de una empresa conjunta con **LG Energy Solution** para producir baterías en Ohio, EUA, bajo una inversión de **3.5 mil millones de dólares**. Además, planea invertir 700 millones de dólares para reacondicionar tres de sus plantas automotrices en Ohio para la producción de vehículos eléctricos. Busca hacer que el 100% de sus ventas provengan de la movilidad sostenible en 2040.
- » **Toyota:** Agregó 2,500 millones de dólares de inversión en su planta en Carolina del Norte, EU. La empresa ha invertido 5,600 millones de dólares de los **70 mil millones prometidos** para estrategias de electrificación.
- » **BMW:** Invertirá **1,700 millones de dólares** para expandir su planta de Carolina del Sur, Estados Unidos, para producir seis modelos BMW X eléctricos y se construirá una planta de baterías de iones de litio de alto voltaje.
- » **Mercedes-Benz:** Planea ser completamente eléctrica para fines de la década, firmó un acuerdo con **Rock Tech Lithium** para el suministro de litio para baterías.
- » **Renault:** Desplegó una nueva filial eléctrica (*Ampere*), que sacará a la bolsa a finales de 2023 para financiar su transición eléctrica y producir 1 millón de vehículos eléctricos hacia 2031.
- » **VinFast:** Aunque este anuncio se conoce desde meses atrás, cabe destacar que la vietnamita invirtió **2,000 millones de dólares** en una planta en Carolina del Norte, EUA, para producir

150 mil vehículos eléctricos al año a partir de 2024.

Gracias al T-MEC, desde noviembre de 2018 hasta marzo de 2022, las automotrices **Ford**, **General Motors** y **Stellantis** han acumulado inversiones por al menos **20,000 millones de dólares en nuevas instalaciones en Estados Unidos** para apoyar la electromovilidad.

## ¿Qué dirección está tomando México?

### Ámbito Internacional

Como miembro de la ONU, México también se adscribe a la Agenda 2030 y tiene el compromiso de coadyuvar a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Al igual que los demás países, su principal línea de acción en el plano medioambiental es reducir su contaminación al aire y a la atmósfera, de modo que se propuso reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en 22% y de carbón negro en 51% para 2030.

Siendo que el 35% de las emisiones de CO2 en México provienen del sector transporte, y dentro de este, casi la mitad es atribuible a los vehículos ligeros, la electromovilidad



se ha vuelto una de las opciones más atractivas para disminuir los contaminantes atmosféricos, como ha pasado a nivel global.

En este marco, nuestro país se ha valido de sus relaciones internacionales y ha aprovechado los términos de colaboración que se han logrado con los tratados como el **T-MEC**, para encaminar la industria nacional hacia este nuevo enfoque de electrificación y aprovechar las oportunidades para formar parte de las cadenas de suministro mundiales.

A mediados de septiembre, se llevó a cabo la Segunda Reunión Anual del **Diálogo Económico de Alto Nivel México-Estados Unidos (DEAN)**, donde se

abordaron los logros alcanzados en el último año tras la implementación del DEAN, y las propuestas para nuevos objetivos, como la atención de la Agenda 2030 de la ONU para el desarrollo sostenible y el impulso a la electromovilidad, entre otros.

Como resultado del DEAN, la Secretaría de Relaciones Exteriores de México estableció el **Grupo de Trabajo de Transporte Electrificado** para apoyar la transición de las industrias automotrices binacionales. Además, **México se sumó al objetivo estadounidense** para hacer que la mitad de la producción automotriz sean vehículos cero-emisiones en 2030.

### Ámbito Nacional

Aunado a las acciones y cooperación a nivel internacional, el gobierno de México igualmente

La Unión Europea ya pactó el fin de las ventas de autos de combustión a partir de 2035.

trata de explorar las áreas con potencial en el país. En agosto, Andrés Manuel López Obrador anunció un **plan de desarrollo energético para Sonora**, que tiene un gran sustento en la explotación de litio, con el objetivo de proveer a la industria automotriz en la fabricación de baterías y vehículos eléctricos.

En otros estratos de gobierno también se vislumbran los esfuerzos para promover el transporte eléctrico. Recientemente, el Congreso de la Ciudad de México planteó una iniciativa para que solamente se puedan comercializar vehículos 100% eléctricos en 2040, y que en 2050 se prohíba la circulación de los carros de combustión interna.

En el 2030, el 50% de los modelos disponibles en el mercado estadounidense serán vehículos eléctricos, híbridos o de celdas de combustible.

Conjuntamente, el gobernador de Nuevo León firmó un memorándum de entendimiento con el CEO de Hannover Fairs México para realizar la **primera feria de movilidad del futuro** hacia junio de 2023, en Monterrey, para hacer una cumbre sobre electromovilidad, transportación inteligente, vehículos de energía renovable, infraestructura y logística sustentable.

Cabe recalcar que nuestro país no es ajeno a los eventos de transporte sustentable. El mes pasado, Ciudad de México fue una de las sedes del **Latam Mobility Summit 2022**, el congreso de la entidad líder en movilidad sostenible en Latinoamérica. Durante los dos días de paneles, se presentaron diversas empresas del sector automotriz que expusieron sus avances tecnológicos en el ámbito en México, como Nissan, Renault, Porsche, BMW, Vitesco Technologies y LeasePlan.

### Inversiones en Electromovilidad

Bajo este contexto tanto global como nacional, se han dado importantes inversiones en México en torno a la electromovilidad. Biden firmó el plan de electrificación con el respaldo de

los fabricantes estadounidenses, que desde los primeros meses de 2021 estaban haciendo movimientos claves en sus complejos mexicanos para contribuir a los objetivos.

Por ejemplo, **General Motors** anunció la **mega inversión de más de mil millones de dólares** en su planta de Ramos Arizpe, Coahuila, para inaugurar una nueva nave de pintura y convertir al sitio en la **quinta fábrica de vehículos eléctricos de la compañía**, además de producir baterías y componentes eléctricos. A partir de 2023, ensamblará una versión eléctrica de la SUV Blazer, y gracias a esto, nació la marca **LG Magna e-Powertrain** (*joint-venture de la surcoreana y la canadiense*) para proveer componentes, lo que simbolizó otra inversión de **300 millones de dólares** para el estado.



O en el caso de **Ford**, que optó por fabricar el Mustang Mach-e en Cuautitlán desde fines de 2020, y que anunció en julio de 2022 que **triplicará su producción para 2023**, lo que significa que su planta en Estado de México pasará de producir 70,000 vehículos eléctricos a 210,000.

Además, por las mismas fechas, **Stellantis** (*antes Chrysler*) se reunió con el presidente López Obrador para definir los detalles de sus planes a futuro en México para la electromovilidad.

Otros casos recientes de inversión dirigida a la electromovilidad en el país han sido:

- » **Solarever**: El grupo chino invertirá **1,000 millones de dólares** para instalar un parque industrial en Jalisco, donde fabricará paneles solares desde cero, para pasar a producir baterías de autos eléctricos y finalmente llegar a ensamblar autos eléctricos propios dentro de un plazo de 5 años.

- 
- » **Nidec:** El fabricante japonés invertirá **715 millones de dólares** para construir una planta de producción de motores para automóviles eléctricos.
  - » **Evergo:** Invertirá **200 millones de dólares** para desarrollar una red de carga para autos eléctricos, buscando tener 15,000 puntos de carga en el país para 2024.
  - » **Nemak:** La empresa mexicana invertirá **200 millones de dólares** en la construcción de tres plantas productoras de carcasas para baterías para autos eléctricos, una de ellas en Nuevo León, para la que destinará **80 mdd** y generará 375 empleos.
  - » **Pirelli:** Invertirá **100 millones de dólares** para convertir su planta de Silao, Guanajuato, en el hub logístico de Norteamérica y Centroamérica de manufactura de llantas “cibernéticas” para vehículos autónomos y eléctricos. Generará 400 nuevos empleos.
  - » **BRP:** La canadiense inició la construcción de la primera planta de motocicletas eléctricas en Querétaro, la cual tomó una inversión de **70 millones de dólares**, producirá a partir de 2024 y generará 500 nuevos empleos. Adicionalmente, invertirá otros 127 millones de pesos para expandir operaciones y manufacturar baterías para vehículos eléctricos.
  - » **Sanhua:** Originaria de China, se instaló en Coahuila como proveedor de sistemas HVAC para autos eléctricos, bajo una inversión de **35 millones de dólares**, generando 600 empleos.
  - » **Aptiv:** Se inauguró la planta de la firma irlandesa en Nuevo León, para producir arneses para autos eléctricos, con una inversión de **14.9 millones de dólares** que creó 942 nuevos empleos.
  - » **Standard Profil:** El líder de sistemas de sellado para automóviles inauguró su segunda fábrica en Guanajuato, consolidando su posición como planta clave para el mercado de vehículos eléctricos. Creó 300 empleos nuevos, con una inversión de más de **10 millones de euros**.
- Por otra parte, hay otras inversiones que se proyectan a un plazo más largo, o en su defecto, están en proceso de evaluación.

» **Volkswagen** estará invirtiendo **763.5 millones de dólares** entre 2022 y 2025 para expandir su planta de Puebla, a finales de octubre puso la primera piedra de una nave que modernizará la aplicación de pintura a los vehículos con una nueva tecnología. Así mismo, añadirá un nuevo vehículo de combustión interna a sus líneas de manufactura, para apoyar el proceso de transición a la electromovilidad en los próximos años.

» En lo que respecta a **Audi**, se está contemplando el duplicar el tamaño de su planta en San José Chiapa, Puebla, para producir unidades eléctricas, ya que solo producirá este tipo de vehículo a partir de 2033 en todo el mundo, por lo que también sustituirá la producción del modelo Q5 en México por una variante eléctrica desde 2027. El Grupo VW estaría tomando esta decisión a finales de este año o a principios de 2023.

» **Bosch** inyectará **4,500 millones de pesos** en los siguientes 7 años en su planta de Celaya, Guanajuato, para producir componentes para la electromovilidad, con lo que creará 1,500 nuevos empleos.

» **BMW** definirá este mes si San Luis Potosí gana la sede para una nueva planta de fabricación de autos eléctricos, se trataría de una inversión de 1,000 millones de dólares y la creación de 800 empleos.

» La automotriz vietnamita **VinFast** está interesada en nuestro país, ya que busca fortalecer la cadena de suministro para su nueva

planta en Carolina del Norte, y estudiarán a México para integrar la proveeduría.

Inclusive, desde hace meses se ha especulado de posibles inversiones de **Tesla**, que van del interés por el negocio del litio, a la instalación de un complejo en Nuevo León que soporte a su fábrica en Texas.

Por último, aunque la inversión no se llevará a cabo en México, vale la pena mencionar la gran inversión de **850 millones de dólares** que realizará la multinacional mexicana **Orbia** en conjunto con la belga **Solvay**, para la producción de materias primas esenciales para baterías eléctricas en varias plantas en Estados Unidos que pretenden operar en 2026.

### Mercado Mexicano

El mercado de la electromovilidad mexicana alcanzó las **47,079 unidades vendidas en 2021**, el 90.2% de ellas fueron unidades híbridas, 7.4% fueron híbridas plugin (*conectables*), y 2.4% fueron eléctricas. Las principales entidades consumidoras son Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León, Jalisco y Sinaloa, las cuales concentran poco más del 60% de las compras.



De enero a agosto del 2022, las ventas fueron de **31,008**. En especial, el rubro de las unidades eléctricas presenta un crecimiento espectacular, pues en los primeros 8 meses de 2021 solamente se vendieron 462 vehículos y en el mismo lapso de 2022 se vendieron 2,519, de manera que pasaron de conformar el 1.4% de las ventas, al 8.1%. Igualmente, las ventas de híbridos plugin crecieron un 78% interanual.

Contemplando este periodo de ocho meses, la venta de vehículos híbridos y eléctricos representa el **4.5% de la venta total** de vehículos ligeros.

## Carreras Ejecutivas

- Administración de Negocios
- Administración
- Comercio y Negocios Internacionales
- Derecho
- Educación y Desarrollo
- Mercadotecnia y Publicidad
- Psicología Empresarial
- Ing. Computación Administrativa
- Ing. Industrial y de Sistemas

## Masters

- Inteligencia Artificial
- Mercadotecnia Digital
- Capital Humano
- Finanzas Digitales

**¡Contamos con apoyos educativos!**



Rosario Lerma

☎ 81 1600 0535

✉ [rosariolerma@tecmilenio.mx](mailto:rosariolerma@tecmilenio.mx)

## Maestrías

Administración de Negocios en:

- Finanzas
  - Logística
  - Mercadotecnia
  - Recursos Humanos
  - Calidad y Productividad
- 
- Educación
  - Educación Positiva
  - Liderazgo Positivo
  - Gestión de Tecnologías de la Información

## Especialidades

- Finanzas
- Innovación
- Recursos Humanos



# Impacto de la escasez de chips en la Industria Automotriz



Autor:  
Lic. Fabían Valerio

Abogado | Práctica Legal



Parece ser que el Covid-19 ha sido una de las mayores contingencias que ha azotado al mundo entero, pues afectó de tantas formas diferentes más allá de la salud, que nadie hubiera imaginado. Dicha contingencia parece ser un pilar clave en la caída de la producción que tuvo que enfrentar la industria automotriz, pues las medidas tomadas para contenerla, como bien es sabido, forzaron a las empresas a implementar trabajos remotos, lo que derivó un aumento en la demanda de los consumidores para la adquisición de equipos computacionales.

Bajo ese aspecto, las empresas manufactureras de la industria automotriz se vieron seriamente afectadas desde un inicio en la disminución de mano de obra para poder sufragar la demanda en la producción de sus vehículos, y posterior a ello, en el desabasto de Semiconductores (*chips*) para la producción de los mismos, pues la demanda de estos obligó a que los fabricantes de los mismos comenzaran a surtir al sector tecnológico de la computación y las telecomunicaciones.

**Hubo una disminución del 25% en la producción por la escasez de los chips, por lo que se produjeron solo 3 millones de autos.**

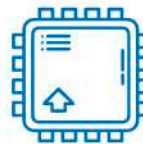
En el año 2020 la producción de vehículos disminuyó considerablemente, por lo que este sector realizó un recorte temporal en los pedidos de los chips. Al reactivarse la producción a finales del mismo año, los mayores proveedores a nivel mundial como lo son Samsung Electronics, SMIC, NXP Semiconductors, ASML y TSMC, no alcanzaban a cubrir la demanda de los chips para todos los sectores.

Cabe destacar que estas empresas fabricantes de los semiconductores en comento se encuentran establecidas en Corea, Japón,

China y Taiwán, por lo que no es de sorprender que la producción de sus componentes fuera encaminada a subsanar la demanda de las industrias tecnológicas por el aumento de las ventas en aparatos electrónicos como lo son las computadoras, teléfonos móviles, memorias, tabletas, entre otras cosas para el confinamiento y la realización de actividades de manera remota.

Es evidente que esto ha generado un problema de productividad para el sector automotriz que no le permitirá mantener una producción como lo espera, ya que el sector tecnológico sigue siendo quien más acapara los chips tras los cambios drásticos que acontecieron por la pandemia.

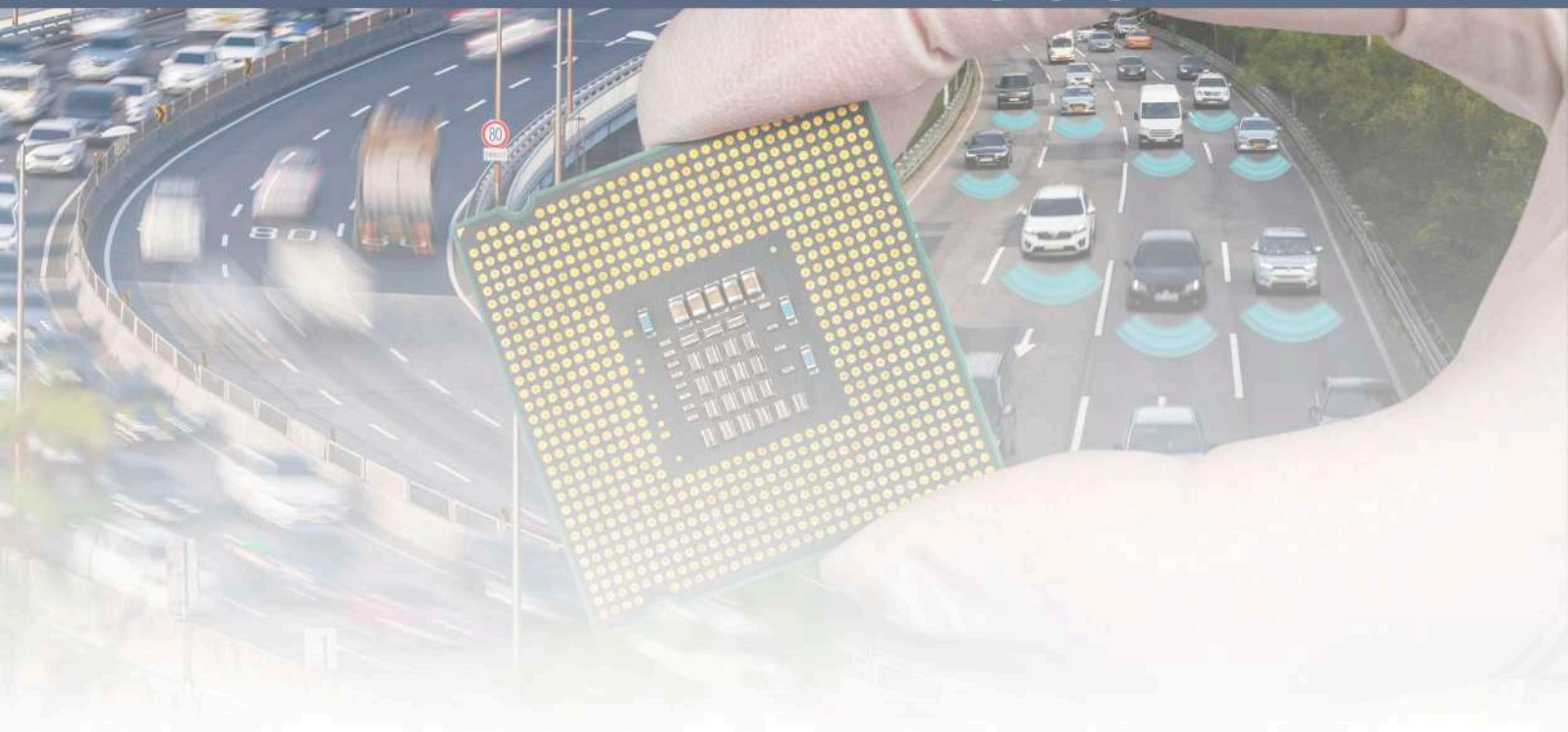
**La Industria Automotriz a nivel mundial sufrió una pérdida de 210,000 millones de dólares durante el 2021, ante la escasez de estos chips.**



En este año 2022 se tenía la esperanza de que pudiera estabilizarse la demanda de estos semiconductores y se permitiera la producción en todos los sectores, sin embargo, el presidente de ASML Holding se ha pronunciado al respecto informando que el acceso a los semiconductores seguirá siendo limitado por lo menos durante los próximos dos años, debido a que la cadena de producción de estos componentes tiene deficiencias para abastecer la enorme demanda del producto.

Lo anterior solo es un indicador de que seguirá existiendo una escasez de este componente, pero no porque no se esté fabricando, sino que parece una tarea sumamente difícil el que las empresas puedan aumentar la capacidad con la que se producen los chips al mismo ritmo





que ha crecido su demanda, pues según estimaciones, la industria de los semiconductores ha aumentado su capacidad de producción en casi 180% tan solo desde el año 2000. A esto debe sumarse que la ASML estima que falta incrementar un 50% la capacidad de producción de los chips para satisfacer el mercado, lo que llevará por lo menos los dos años comentados.

Este problema con los semiconductores ha afectado seriamente al sector automotriz en todo el mundo, pues ha forzado cierres de plantas, retraso de pedidos e incrementos de precios en los insumos. La Asociación Mexicana de La Industria Automotriz (AMIA) ha informado que la industria a nivel mundial sufrió una pérdida de 210,000 millones de dólares durante el 2021 ante la escasez de estos chips.

**ASML Holding ha informado que el acceso a los semiconductores seguirá siendo limitado por lo menos durante los próximos dos años.**

Por otra parte, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha informado que los más afectados fueron los de la región norteamericana, pues se estima que su producción disminuyó al menos por una cantidad de 2 millones 472 mil unidades, seguidos de Europa

con 2 millones 385 mil unidades y China con 1 millón 824 mil unidades.

En cuanto a México, que es proveedor clave para Norteamérica, se ha estado produciendo en menor cantidad las unidades vehiculares a comparación de lo producido antes de la pandemia, pues en el periodo pre pandemia la industria automotriz a nivel nacional generaba un aproximado de 4 millones de coches, y posterior a la contingencia se notó una disminución en la producción del 25% por la escasez de los chips, es decir, se produjeron solo 3 millones de autos.

Solo podemos concluir en que definitivamente los efectos post pandemia siguen y seguirán mostrándose en todos los aspectos a nivel mundial, causando todavía afectaciones a diversos sectores como lo es el automotriz. Esto genera perjuicio no solo a las empresas, sino también a los consumidores, pues es evidente que estos problemas causan una subida de precios en las unidades vehiculares producidas, posiblemente recortes de personal y disminución en la calidad de los vehículos fabricados, por lo menos hasta que se recupere el mercado automotriz ante las secuelas del COVID 19.

# Oportunidades para México en la cadena de los Semiconductores



Como hemos analizado en ediciones pasadas, el sector manufacturero es una de las piezas claves para el comercio nacional e internacional, así como para el crecimiento económico, además funge como un indicador perfecto para determinar el estado económico de la nación, su evolución y comportamiento. México, la segunda economía más grande de América Latina, cuenta con una de las industrias manufactureras más importantes de la región. El sector industrial es de suma importancia para el país, ya que representa casi el 20% de su producto interno bruto (PIB). Gracias a él, México provee materias primas e insumos industriales a muchos mercados a nivel internacional, desde alimentos y bebidas hasta bienes tecnológicamente más sofisticados como los automóviles.

Autor:  
Lic. Damaris Cerezo Merino  
Analista Económico



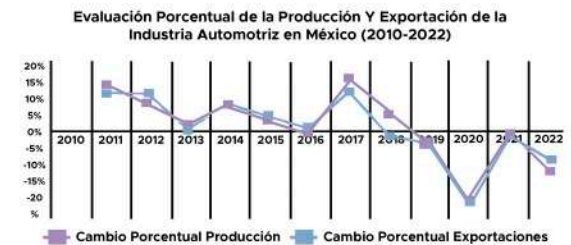
**Agregando también, la falta de materias primas que se agravó por el conflicto entre Rusia - Ucrania, se conoce que Ucrania es el proveedor del 70% de gas neón y Rusia produce el 37 % del paladio**

La industria automotriz es, de hecho, uno de los pilares del sector manufacturero mexicano. Tan es así, que México es el país latinoamericano que produce la mayor cantidad de vehículos a motor y también ostenta la séptima posición entre los mayores

productores automovilísticos a nivel mundial.

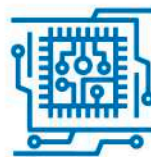
En 2020, la producción de vehículos ligeros en México alcanzó los 3 millones de unidades, arrastrando una tendencia a la baja registrada desde 2017 (3,93 millones). De nuevo en el 2020, se produjo una fuerte caída en las exportaciones de vehículos aproximándose a -21% en comparación al 2019, después de haber experimentado casi una década de crecimiento sostenido luego de la crisis económica global de 2008. En 2021, el crecimiento regresó en ambas variables (producción y exportaciones), pero

estas se encuentran a niveles muy por debajo de años anteriores a la pandemia.



El **confinamiento**, la **emergencia climática**, los **conflictos geopolíticos** (Rusia-Ucrania, China-USA) y otras situaciones externas han traído consigo repercusiones económicas importantes a nivel mundial en los últimos años, y la industria automotriz no ha sido la excepción. La interrupción en sus cadenas de suministro afectó de manera general las operaciones de los negocios, mismos que han tenido que aprender a organizarse, ser resilientes y ser solidarios con sus colaboradores.

Algunas de las consecuencias que pudimos apreciar durante este periodo fueron: la falta de chips-semiconductores (*encargados de conducir la electricidad a través de los circuitos integrados en el panel, tan importante para los sistemas multimedia de cualquier vehículo*), la producción de baterías eléctricas y la transición a la electromovilidad.



La crisis de los semiconductores se pronunció cuando el mundo entero detuvo paulatinamente sus actividades, entre ellas la cadena de logística y de montaje como consecuencia del desabasto de la producción. Cuando la economía y la actividad empezó a reactivarse, los consumidores aumentaron la demanda de

distintos productos, pero entre los más demandados, se encontraron los electrónicos por el aumento del trabajo remoto (*homeworking*).

Dada la situación, los distintos productores se percataron que la producción de semiconductores era muy inferior a la demanda que se estaba presentando, sin embargo, esta escasez no viene directamente por la pandemia, aunque sí influyó en gran parte, sino de una dependencia de un reducido grupo de proveedores de semiconductores asiáticos. Agregando también la falta de materias primas que se agravó por el conflicto entre Rusia - Ucrania, se conoce que Ucrania es el proveedor del 70% de gas neón y Rusia produce el 37 % del paladio,



ambos necesario para la producción de semiconductores, por lo que el conflicto con Rusia prolonga aún más la crisis.

Es así como, en un intento de fortalecer esta industria, distintos países -y en especial el gobierno de los Estados Unidos- han trabajado en recuperar espacios en los eslabones de la cadena global de valor (CGV) de semiconductores que a lo largo de las tres últimas décadas

fueron ocupados por los países asiáticos. En este conflicto que se ha suscitado ya desde el 2018, se están empleando de forma agresiva instrumentos de política industrial que buscan un nuevo equilibrio productivo. México, como uno de los principales socios comerciales de este país, debe fortalecer y reforzar sus acuerdos para favorecer tales políticas.

La Ley de Chips y Ciencias se promulgó el pasado 9 de agosto, y es un paquete que contempla apoyos directos a la industria de semiconductores de Estados Unidos por 52,7 mil millones de dólares e incentivos a la investigación y desarrollo en sectores estratégicos y nuevas tecnologías por más de 200 mil millones de dólares. La ley busca revertir el desbalance que existe en el eslabón de producción de la CGV de semiconductores. Y es que Estados Unidos cuenta hoy con apenas un 12% de la capacidad de producción global, cuando años atrás (1990) mantenía una participación del 37%. Hoy los países asiáticos concentran más de tres cuartas partes de la capacidad productiva y tienen la fabricación de los semiconductores más modernos.

En 2020, la producción de vehículos ligeros en México alcanzó los 3 millones de unidades



Para recuperar posiciones en este eslabón, se otorgarán sumas de dinero muy elevadas en subsidios e incentivos durante los próximos cinco años, distribuyéndose en: 39 mil millones dólares (*mdd*) principalmente para la fabricación de semiconductores de punta, 2 mil mdd para semiconductores de tecnologías maduras (*menos sofisticadas*) útiles para autos, electrodomésticos, y defensa; 13,2 mil mdd para I+D, así como desarrollo de la fuerza de trabajo; y, por último, 500 millones para otras actividades.

La crisis de los semiconductores se pronunció cuando el mundo entero detuvo paulatinamente sus actividades, entre ellas la cadena de logística y de montaje como consecuencia del desabastó de la producción

Además, la ley otorga un crédito impositivo de 25% a las inversiones de capital en semiconductores. Algunas empresas, apoyadas en esta ley, ya han anunciado grandes inversiones: Micron, USD 40 mil millones (*memorias*); Intel, junto al fondo Brookfields, USD 30 mil millones (*procesadores*); y Qualcomm y Global Foundries, USD 4,2 mil millones (*semiconductores*). Con esta colaboración se espera una concentración de proyectos en los estados de Texas y Arizona, fronterizos con México. En efecto, las empresas beneficiarias de la CHIPS Bill tendrán prohibido invertir por un periodo de 10 años en China y otros países que representen una amenaza para Estados Unidos, por lo que se trata de redefinir su

estrategia global, lo que significa mayores oportunidades para México.



Intel, por ejemplo, anunció planes para instalar una planta en Chandler, al sur de Phoenix, Arizona, colindante con el estado mexicano de Sonora. Es importante mencionar que existe una instalación de más de cincuenta años en el estado de Guadalajara, esta empresa y la ley representan así otra oportunidad para la atracción de nuevas empresas que se desplazan del continente asiático. Intel ha mostrado mayor interés pues se ha anunciado una inversión de 8 millones de dólares en el Design Center, en Guadalajara, para su actualización, esta planta es uno de los sitios de validación más importantes para la firma a nivel mundial, es por eso que se busca desarrollar otras áreas como la Inteligencia Artificial y las redes 5G. Intel ve a México como uno de los centros tecnológicos más importantes, considerándolo un protagonista en cuanto al talento de sus ingenieros para la investigación de componentes; el vicepresidente para las Américas de Intel incluso dijo para Expansión (2022) que han visto que en México hay de los mejores ingenieros del mundo. Agregando, el director de Canales y Alianzas de Intel en México, mencionó que la formación de talento es

uno de los beneficios alternativos que traerá tanto la nueva ley de semiconductores estadounidense al país como el acuerdo firmado por la Secretaría de Economía de México e Intel en abril de 2022.

México cuenta con una larga integración económica con Estados Unidos por medio de los distintos tratados comerciales, hoy resumidos en el T-MEC (*Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá*). Los estados del norte de México han sabido empalmar sus economías y alcanzar tasas de crecimiento muy superiores a las de los estados del sur.

Con el impulso de la CHIPS *bill*, como primer efecto, en México, se verá en las inversiones complementarias que recibirán más demanda y se verán impulsadas por las prohibiciones de apuntar a Asia. Así es como México puede aprovechar y pasar a fortalecer su rol estratégico en la cadena global de valor y ocupar eslabones cada vez más complejos, ya que se cuenta con una fuerte demanda de semiconductores de tecnologías menos sofisticadas, en particular por parte del sector automotriz, cuyas empresas están reforzando sus planteles de diseño en el país, reclutando cantidades inéditas de ingenieros y técnicos en sistemas.



Generar entonces un clúster donde se concentre verticalmente la industria de autopartes da lugar a una producción más compacta con menos tiempos de diseño, prototipado y producción. Hoy en día ya se han iniciado inversiones de ese rubro, como la de la norteamericana Vishay Intertechnology, que pretende invertir 45 millones de dólares en Durango, donde producirá semiconductores y componentes para la industria automotriz, aeronáutica y de telecomunicaciones.

Por otro lado, es de suma importancia

rescatar que un logro emblemático y oportunidad que para México derivado del Diálogo Económico de Alto Nivel México - Estados Unidos, establecido en mayo de 2021, acordaron la creación de un Grupo de Trabajo de Cadenas de Suministro, con un enfoque inicial en los ecosistemas de cadenas de suministro de semiconductores y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs) en ambos países.



Aunando la Secretaría de Economía de México firmó un memorándum de entendimiento con empresas de tecnología y manufactura líderes para facilitar tecnologías emergentes y desarrollo de la fuerza laboral en el país. La Secretaría de Economía de México albergó, en la Ciudad de México, un foro con el fin de “Fortalecer las Cadenas de Suministro de Semiconductores y TICs entre México y Estados Unidos”. Dicho Foro proporcionó una perspectiva general del ecosistema de la industria y oportunidades potenciales de inversión en América del Norte. Donde arribó una delegación estadounidense de siete empresas encabezadas por la SIA (*Amkor, Intel, Micron, Infineon, Qualcomm, Skyworks y Texas Instruments*), además de autoridades encargadas de desarrollo económico de varios estados de la República, empresas usuarias como IBM, Foxconn, Flex y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, así como integrantes de la academia y responsables de programas de formación de capital humano en México y Estados Unidos.

En síntesis, los acuerdos y la ley propuesta, además de reforzar la relación comercial de ambos países representa una gran oportunidad y reto para México, quien debe de seguir trabajando en la creación de condiciones e instrumentos para facilitar el nearshoring (*proveniente de Asia*), fomentar e incentivar el talento, la innovación y desarrollo constante de proveedores.

# Retos y Oportunidades de la Industria automotriz Mexicana



Autor:  
C.P. Israel García Bello  
Auditor | Práctica Fiscal



Es bien sabido, que la pandemia causada por el COVID-19 ha tenido múltiples efectos en muchos aspectos, no solo en la salud. El sector económico ha sido afectado, derivado de la disminución de la producción en distintos sectores “no indispensables”, lo que ha provocado un “efecto dominó” en términos económicos a nivel global.

Esto provoca desabasto en los insumos, con el consecuente incremento en los precios, y con estos, incertidumbre en las inversiones, por lo que se disminuye el crecimiento económico. Tal es el caso de la escasez en la producción y abasto de semiconductores, lo que ha afectado en la producción industrial: como el sector automotriz, electrónica, etc.

Debido a lo anterior, la producción y exportación de vehículos disminuyó a niveles nunca antes vistos, sobre todo en el ejercicio 2020. Cabe señalar que el 27% del PIB proviene de manufactura avanzada, 90% de la industria manufacturera representa valor exportable, y genera 4.3 millones de empleos.

Aún así, con todo este panorama, México se está reponiendo en este sector, ya que mostró un crecimiento de 16.3% en 2021, y sigue posicionándose como el 7mo. productor a nivel mundial de vehículos automotores.

Entre algunas de las ventajas con las que cuenta la industria en México son: la cercanía con EEUU y Canadá, costos de producción y una mano de obra muy competitiva; además, de sólidos tratados de libre comercio con distintos países.

Por otro lado, encontramos áreas de riesgo, algunas inherentes a lo expuesto anteriormente, tales como la gran dependencia de las exportaciones hacia los Estados Unidos, la disminución en la demanda interna, la inflación elevada de los últimos ejercicios, las altas tasas de interés, así como cambios en las preferencias de los consumidores (*vehículos híbridos y eléctricos*) y la incertidumbre política; las cuales conllevan a que se ralentice el crecimiento económico mexicano.

## RETOS A MEDIANO Y LARGO PLAZO

A mediano plazo, se debe buscar un mayor acercamiento a las industrias metalúrgicas (*del acero, aluminio y demás materias primas para la producción de vehículos*). Se deben fomentar iniciativas que equilibren la oferta y la demanda, ya que estas, así como la situación geopolítica, son factores de riesgo para las inversiones. Asimismo, y debido a un aumento cada vez mayor en la preferencia por vehículos eléctricos, se debe fomentar el comercio de Litio, siendo este un mineral utilizado principalmente en la producción de baterías. Otro factor a considerar es la des-urbanización: es decir, debido al teletrabajo, inevitablemente cada vez menos personas requieren trasladarse de las zonas periféricas a los centros de las ciudades.

Otro factor a considerar es el socio-económico, ya que el sector de la población de 55 años o más, con una situación económica positiva, muestran una mayor intención de compra de vehículos para uso privado, a fin de reducir su riesgo

Se deben fomentar iniciativas que equilibren la oferta y la demanda, ya que son un factor de riesgo para las inversiones, junto con la situación geopolítica

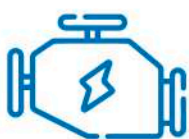
se comienza a ver un patrón entre los compradores jóvenes, quienes se inclinan primordialmente a la experiencia “digital”

de contagio y cuidar su salud. Caso contrario, las personas que se han visto afectadas en términos de remuneración, se preocupan primordialmente por temas de salud y no por la compra de un vehículo. Asimismo, se comienza a ver un patrón entre los compradores jóvenes, quienes se inclinan primordialmente a la experiencia “digital”, por lo cual los productores de vehículos deben considerar esto para vigilar y adaptarse a los nuevos hábitos de consumo.

A largo plazo, se deben buscar fuentes alternas para el suministro de semiconductores. Esto porque, durante la pandemia, los proveedores de estos disminuyeron drásticamente su producción, obstaculizando otros sectores, en otras palabras: se debe reevaluar la cadena de suministro.

### OPORTUNIDADES EN EL CRECIENTE MERCADO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

De acuerdo con el “Reporte de venta de vehículos híbridos y eléctricos (a diciembre de 2021, 4 de marzo de 2022)”, las ventas de estos, alcanzaron un 2.4% del total de unidades vendidas, mientras que al cierre de 2021 llegaron al 4.6% del total.



Aunque este sector aún tiene una baja participación y representa mucho trabajo por hacer, la preferencia por este tipo de vehículos está al alza, en comparación con los últimos años. Pero si se está observando esta inclinación por dichos vehículos, ¿por qué este sector no ha logrado siquiera acercarse a su potencial?

Principalmente son tres causas:

- » **Costo.** Aproximadamente un 60% de los vehículos ligeros en circulación, pertenecen a la categoría de compactos y subcompactos, de los cuales

solamente hay disponibles con unidades de combustión interna, mientras que un vehículo híbrido o eléctrico tiene un costo desde los 500 mil hasta más de 3 millones de pesos.

- » **Falta de incentivos.** Aunque el ahorro en combustible y pago de verificación ya son buenos motivos para voltear a mirar hacia las nuevas tecnologías en la industria automotriz, aún no hay buenos programas de financiamiento (*leasing*) y beneficios fiscales que incrementen el atractivo de estos.

- » **Infraestructura.** Aún falta mucho para que existan centrales de carga para vehículos eléctricos, en comparación con las estaciones de combustibles fósiles. Las soluciones actuales son insuficientes y costosas.

### EXPECTATIVAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Si bien hay un crecimiento importante en este año con respecto a los dos anteriores, aún falta mucho para lograr el beneficio económico que se había alcanzado hasta 2019, y requiere de la participación tanto de la iniciativa privada como del gobierno para lograr establecer un equilibrio entre los distintos sectores, consolidar las cadenas de producción, lograr una planeación eficiente y promover políticas que faciliten la expansión de la industria y a la vez den certidumbre e incentiven al consumidor. De esta forma, este sector, que es tan importante en el país, llegará a niveles mayores, en términos económicos y de calidad.

México está reponiéndose en este sector, ya que mostró un crecimiento de 16.3% en 2021, y sigue posicionándose como el 7mo. productor a nivel mundial de vehículos

# ESTADÍSTICAS

# INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

## VEHÍCULOS LIGEROS

Octubre de 2022

**278,506 UNIDADES**

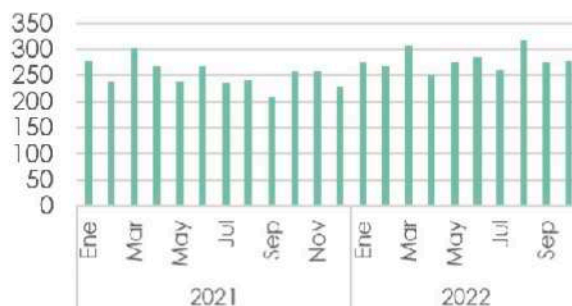
+8.0% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**2,789,988 UNIDADES**

+9.8% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Producción**  
(miles de Unidades)



Octubre de 2022

**267,910 UNIDADES**

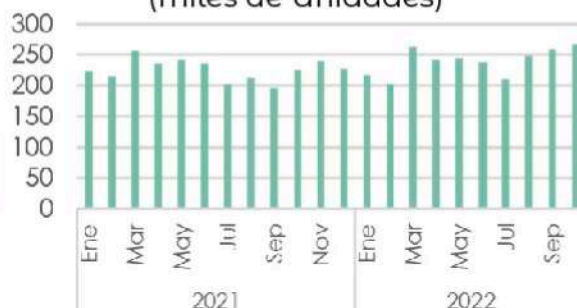
+19.3% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**2,391,171 UNIDADES**

+6.8% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Exportación**  
(miles de Unidades)



Octubre de 2022

**91,101 UNIDADES**

+18.9% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**869,628 UNIDADES**

+4.2% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Ventas**  
(miles de Unidades)





## VEHÍCULOS PESADOS

Octubre de 2022

**17,281 UNIDADES**

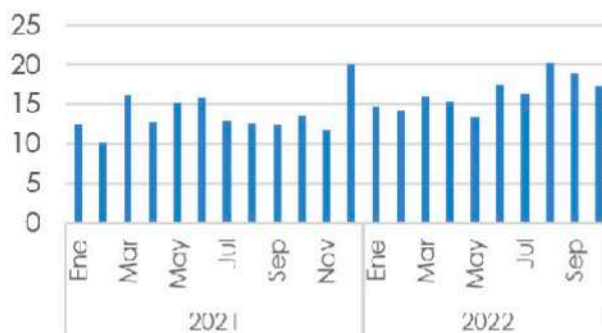
+26.5% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**164,034 UNIDADES**

+22.1% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Producción**  
(miles de Unidades)



Octubre de 2022

**14,209 UNIDADES**

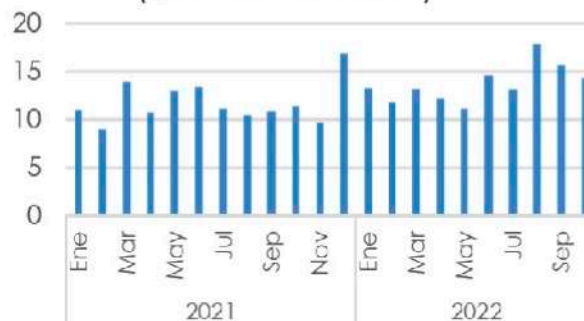
+25.1% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**136,637 UNIDADES**

+19.4% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Exportación**  
(miles de Unidades)



Octubre de 2022

**6,852 UNIDADES**

+26.3% Vs. Oct. de 2021

Enero - octubre de 2022

**64,774 UNIDADES**

+26.8% Vs. Ene-Oct. de 2021

**Ventas**  
(miles de Unidades)





# Comercio Exterior

# Cambios en la Secretaría de Economía, su impacto en las consultas del TMEC y sus posibles implicaciones para el sector Automotriz



Posterior a que nuestro país suscribió el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, mejor conocido por sus siglas TMEC, y tras las medidas impulsadas por el actual gobierno (de *Andrés Manuel López Obrador*) que han ocasionado una solicitud de rondas de consulta en el marco del TMEC, por el Gobierno de los Estados Unidos.

Contrario al marco del TMEC, el Ejecutivo Federal impulsó una serie de medidas que impactan al sector energético entre las cuales destacan la reforma a la **Ley de la Industria Eléctrica del 2021**, así como la postura rígida para establecer y operar energías renovables.

Mediante la reforma a la Ley antes mencionada, la cual fue aprobada por el senado, se estipuló que **se daría prioridad al suministro eléctrico** por parte de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), a su vez **se contempló hacer una inyección de capital a la CFE**.

El gobierno estadounidense consideró que las medidas antes mencionadas impiden una libre competencia económica, ya que es una situación desfavorable a las inversiones extranjeras, violando diversos artículos y capítulos del TMEC, como lo son el capítulo 14 sobre inversión y el 22 el cual hace alusión a las Empresas Paraestatales. Motivo por el cual se solicitaron consultas al Gobierno Mexicano, como mecanismo de Solución de Controversias; a efecto de mediar las posturas de ambos gobiernos en apego a dicho tratado.

La importancia de dichas negociaciones radica en que al ser un mecanismo de solución de controversias; en caso de no lograr un consenso entre ambas partes en apego al TMEC. La parte demandante, es decir el Gobierno de los Estados Unidos, puede solicitar que se establezca un panel de especialistas independiente para analizar el tema.

Esta serie de negociaciones o consultas comenzaron en agosto del presente año, el cual se designó por parte del Gobierno Mexicano como dependencia encargada de atender dichas consultas a la Secretaría de Economía encabezada por la entonces titular, Lic. Tatiana Clouthier Carrillo, mientras que el Gobierno Estadounidense designó Jayme White, representante adjunto de la Oficina Comercial de Estados Unidos.

Ahora bien, transcurrido el tiempo, sin que se llegara a un acuerdo o un punto medio en la ronda de consultas del TMEC. El pasado 06 de octubre de 2022, durante la conferencia mañanera del presidente, la ahora "Ex - Secretaria" de Economía Tatiana Clouthier, presentó su renuncia al cargo que desempeñaba, dejando ver un aparente distanciamiento entre la exfuncionaria y la postura del gobierno frente a las consultas.

Dicha circunstancia preocupó a diversos sectores económicos así como a los funcionarios del gobierno estadounidense, quienes dejaron ver su preocupación, en virtud del tiempo que había transcurrido sin



Autor:

Lic. Daniel Gerrero Arreola

Auditor | Comercio Exterior



el sector automotriz logró un crecimiento anual sostenido del 8.0%, de igual forma, se dio un incremento en las exportaciones de vehículos automotores al 19.3%

lograr un consenso. Sin embargo, un día después en el mismo espacio, el presidente nombraría a Raquel Buenrostro Sánchez como nueva Secretaria de Economía.

**El gobierno estadounidense consideró que las medidas antes mencionadas impiden una libre competencia económica**

Raquel Buenrostro, quien fungía como titular del Servicio de Administración Tributaria, cargo que desempeñó desde el

2020, es reconocida por el gobierno mexicano como la mano dura del Fisco Federal, ya que su estricta política recaudatoria, logró alcanzar niveles óptimos de recaudación durante la emergencia sanitaria que atravesó el mundo a raíz del virus SARS -COV2.

Buenrostro, matemática de vocación por parte de la Universidad de México, es una funcionaria que cuenta con más de 20 años de experiencia en la Administración Pública Federal, se ha caracterizado por poner en marcha con políticas estrictas, tal como la estrategia recaudatoria que implementó en el SAT.

**algunos analistas a nivel internacional, así como el gobierno de los Estados Unidos, mostraron su preocupación por el nombramiento, ya que es el tercer cambio que se da en esta dependencia**

El nombramiento de la nueva Secretaria, provocó reacciones favorables y adversas entre diversos sectores en el caso de nuestro país, el Consejo Coordinador Empresarial felicitó a la funcionaria expresando

su confianza en su capacidad para desarrollar políticas económicas, encaminadas a una reactivación total de la economía mexicana para recuperar niveles previos a la pandemia de COVID - 19.

Sin embargo, algunos analistas a nivel internacional, así como el gobierno de los Estados Unidos, mostraron su preocupación por el nombramiento, ya que es el tercer cambio que se da en esta dependencia durante la Administración del presidente Andrés Manuel, lo cual genera expectativas, ya que puede interpretarse como que no

habrá continuidad en las políticas económicas.

Este cambio se da en un punto crítico, ya que se da en plena controversia y ronda de consultas entre México, Estados Unidos y Canadá, en el marco de solución de controversias del TMEC, el cual es de suma importancia para diversos sectores, principalmente para el Sector Energético y Automotriz.

Ambos sectores son los más interesados en que esta ronda de consultas rinda frutos, de ser así, se logre la política energética mexicana en busca de comenzar un desarrollo de energías renovables que permitan al sector automotriz desarrollar vehículos de energías limpias.

Esto en el marco del constante crecimiento que se ha venido dando en el sector automotriz, el cual, si bien no se compara a niveles prepandemia, es un crecimiento constante que muestra la reactivación económica, así como las adversidades que atravesó este sector como la llamada; "Crisis de los Chips", como se hizo mención anteriormente.

La industria automotriz, de acuerdo a los datos económicos más recientes del INEGI, ha logrado un crecimiento anual sostenido del 8.0%, acompañado de un incremento en las exportaciones de vehículos automotores al 19.3%; donde se mantiene como principal socios comercial y destino de exportaciones a Estados Unidos, y ventas en el mercado nacional de incrementadas en un 18.9%.

Durante los próximos meses, veremos el papel que desempeña Raquel Buenrostro al frente de la Secretaría de Economía, esperando que la ronda de consultas al marco del TMEC den resultados favorables para ambas partes y de esta forma, el crecimiento que hasta hoy vemos en la Industria Automotriz sea constante.



**Optimizamos recursos  
Tiempos y procesos.**

### **Nuestros Servicios de Almacenaje:**

- Paletizado
- Transbordos
- Administración y Control de Mercancía
- Integración de Servicios
- Certeza, transparencia y en tiempo



Av. de Todos los Santos  
23951-A, Parque Industrial  
Pacífico III, sección, 22643  
Tijuana, B.C.

# Cancelación de la Verificación físico-mecánica de automóviles ¿a favor o en contra?



Autor:

Lic. Sugey Castro Flores

Abogado | Práctica Legal



El pasado 3 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación La Norma Oficial Mexicana NOM-236-SE-2021 **“Vehículos automotores- Condiciones físico-mecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg”**.

La norma en comento establece medularmente que los vehículos de uso particular deben ser sometidos a una revisión físico-mecánica, con el objetivo de garantizar condiciones de seguridad óptimas durante la circulación de los conductores.

La creación de la NOM 236 tuvo como fin erradicar la tasa de accidentes vehiculares asociados con fallas mecánicas; este tipo de medidas se han implementado en toda Europa, algunos países de América Latina, Asia y África, con resultados que han sido positivos.

**las opiniones están divididas, pues por una parte la ciudadanía está a favor de su cancelación**

Actualmente en México se han registrado 3 mil 155 accidentes por fallas vehiculares, lo que genera consecuencias económicas y sociales significativas; a nivel global un costo aproximado del 3 por ciento en el PIB de cada país y la pérdida de 1.3 millones de vidas, según lo reportado por la Organización Mundial de la Salud, es por ello que se consideró necesario implementar una inspección en los automóviles de uso particular para asegurar que se encuentran en óptimas condiciones para circular.

Para la verificación de los vehículos nacionales y extranjeros de servicio particular, se estableció en qué momento deben hacerla, a saber:

✔ Todos los vehículos de

uso particular: a los 4 años posteriores a la fecha de su comercialización como vehículo nuevo, y a partir de entonces, cada 2 años hasta el noveno año.

✔ Los vehículos de transporte particular de 10 o más años posteriores a la fecha de su comercialización como vehículo nuevo cada año.

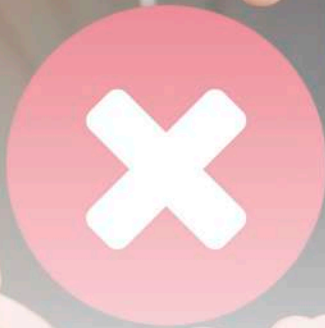
✔ Y los vehículos de uso intensivo: 1 año después la fecha de su comercialización como vehículo nuevo y a partir de entonces, cada año.



La verificación físico-mecánica de los vehículos, se encuentra relacionada con criterios externos e internos de estos, por ejemplo: carrocería y chasis, puertas y cofre, parabrisas y ventanas, limpiaparabrisas y lavaparabrisas, soporte de llanta auxiliar, asientos, anclajes, cinturones de seguridad, velocímetro y claxon.

También incluye la verificación de la iluminación, sistemas de frenos, dirección y de suspensión, motor y transmisión. *Los propietarios que pasarán la revisión, recibirán un aval para circular.*


Se estipula que los automóviles con un peso menor a 400 kg, así como los que utilicen los empleados en labores agrícolas y los utilizados en terreno montañoso o desértico, así como en playas y vías férreas, los matriculados como autos antiguos, los asociados a maquinaria dedicada para las industrias de la construcción y la minería, así como los destinados a circular en vías



confinadas como pistas de carreras, aeropuertos, pistas de go-karts u otro campo de transporte similar, quedarían exentos de la verificación físico-mecánica.

Cabemencionar que en la publicación de la NOM no se estableció el costo que tendría dicha verificación; sin embargo, en diversos medios de comunicación se mencionó que se tenía presupuestado que tuviera un costo de 900 pesos.

**La NOM 236, entraría en vigor el 1° de diciembre de 2022**, conforme a lo establecido en el “ACUERDO por el que se modifica el Transitorio Primero de la Norma Oficial Mexicana NOM-236-SE-2021, Vehículos automotores- Condiciones físico-mecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg”, publicado en el DOF el 28 de octubre de 2022.

 Sin embargo, la Secretaría de Economía informó que la Norma Oficial Mexicana 236, fue cancelada, ya que con su implementación se podía afectar negativamente el ingreso de las familias mexicanas que utilizan sus vehículos como herramientas de trabajo, ya que esta revisión involucra los gastos no previstos para aprobar las inspecciones, el propio pago de verificación y en su caso la reparación de los vehículos.

Así, el **15 de noviembre de 2022, se publicó en el DOF el “AVISO de cancelación de la Norma Oficial Mexicana NOM-236-SE-2021, Vehículos automotores Condiciones físico-mecánicas de los vehículos con peso bruto vehicular que no exceda 3,857 kg.**

Ahora, en relación con la cancelación de la NOM, las opiniones están divididas; pues por una parte la ciudadanía está a favor de su cancelación, ya que la economía de

la mayoría de los mexicanos no permitiría solventar un gasto tan gravoso derivado de la medida que se pretende implementar, así maximizando la responsabilidad de cada ciudadano de tener su vehículo en las mejores condiciones e incluso hacerse responsables por los daños que en su caso, pudiera generar alguna falla mecánica en este; por otra parte, existen posturas en contra como la del Diputado Salomón Chertorivski Woldenberg, del partido Movimiento Ciudadano el cual pidió a la Secretaría reconsiderar la cancelación en aras de la seguridad vial, y exhortó a la dependencia a instalar una mesa de trabajo con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para implementar de forma obligatoria las revisiones físico-mecánicas de vehículos ligeros, a nivel nacional.

La creación de la NOM 236 tuvo como fin erradicar la tasa de accidentes vehiculares asociados con fallas mecánicas

Asimismo, la Alianza Nacional por la Seguridad Vial (*Anasevi*) opina que la cancelación de la NOM 236 generará incertidumbre en la forma en que las autoridades federales, estatales y municipales cumplirían con el artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que, en su último párrafo, se mandata verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación.

en la publicación de la NOM no se estableció el costo que tendría dicha verificación

Por otra parte, el presidente ejecutivo de la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores (*AMDA*), Guillermo Rosales Zárate opinó que cancelar la citada norma atenta contra el derecho constitucional a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, Fausto Cuevas, director de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (*AMIA*) lamentó la cancelación de la NOM 236, ya que la considera contradictoria cuando se pretende tener autos más seguros.



Lo anterior, ha dado como consecuencia que la industria automotriz considere la posibilidad de interponer un juicio de amparo indirecto en contra de la cancelación de la NOM 236, bajo el argumento de que la decisión del presidente Andrés Manuel López Obrador corresponde a una cuestión de índole política más que a cuestiones relacionadas con su regulación, además, de que para llevar a cabo la cancelación se debe seguir el procedimiento establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, lo que a su consideración, no sucedió, por lo que no puede quedar al arbitrio del presidente dicha decisión.

Al respecto, se considera que el amparo resultaría improcedente en contra del Aviso de la cancelación de la NOM en comento, ya que de resultar fundado algún concepto de

violación ello provocaría que quedara vigente la Norma Oficial, dando efectos generales a la sentencia de amparo, contraviniendo el principio de relatividad de las sentencias.

*No obstante, lo anterior, en un supuesto hipotético en el cual no se cancele la NOM 236 y deba entrar en vigor, los gobernados también tienen a su alcance el juicio de amparo indirecto, a través del cual se pueden hacer valer las violaciones a los derechos fundamentales que provoque la aplicación de dicha norma y controvertir si esta es una medida válida y proporcional con el fin que se busca.*

Hasta en tanto, podremos estar seguros de que no tenemos la obligación de cumplir con dicha NOM 236, pues esta no nació a la vida jurídica, ya que incluso se canceló antes de que entrara en vigor.





# Constancia de Transferencia de Mercancías (CTM)

Para aquellas que cuenten con un Programa IMMEX, podrán considerar como exportadas las partes y componentes que hayan sido producidos exclusivamente a partir de insumos nacionales

Las Constancias de Transferencias de Mercancías se encuentran reguladas por las Reglas Generales de Comercio Exterior y son un documento utilizado por las empresas de

la industria automotriz; es decir, aquellas empresas que realizan un proceso productivo de autopartes y que someterán su producto terminado a transferencias de mercancías a aquellas empresas de la industria automotriz terminal; en este sentido, aquellas empresas que cuentan con un Programa IMMEX (*empresas de la industria de autopartes*), podrán **enajenar partes y componentes bajo el régimen de importación temporal**, siempre y cuando retornen al extranjero, posterior al haber sometido dichas mercancías a un proceso de ensamble y fabricación de vehículos.

Ahora bien, las Constancias de Transferencias de Mercancías pueden considerarse como un gran beneficio para las empresas de la industria automotriz; sin omitir que, esta operación conlleva diversas obligaciones y características para poder ser aplicadas, puntualizando cada una de ellas a continuación:

- 1.- Deberán **trasladar el IVA por la enajenación realizada**, incorporando en el complemento de leyes fiscales del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) expedido, señalando que dicha operación se realiza en los términos de lo dispuesto en la regla 4.3.11., de las Reglas generales de Comercio Exterior.
- 2.- A partir de la fecha en que se realice la recepción de la Constancia de Transferencia de Mercancías, contarán con un **plazo no mayor a 15 días, para realizar el cambio de régimen** de aquellas partes, componentes y/o insumos que fueron importados bajo el régimen de importación temporal al amparo de su Programa IMMEX; y que los mismos sean destinados a la industria automotriz terminal y/o manufacturera de vehículos de autotransporte, mismos que hayan sido destinados al mercado nacional o incorporado a los vehículos o componentes que se destinen al mercado nacional.
- 3.- Deberán **tramitar un pedimento que ampare el retorno** de las partes y componentes o de los insumos, importados temporalmente al amparo de su Programa IMMEX, en un plazo no mayor a 60 días naturales, contado a partir de la recepción de la Constancia de Transferencia de Mercancías correspondiente por la operación realizada.
- 4.- Dentro de las principales obligaciones para aquellas empresas de la industria de autopartes, es que estas deberán efectuar a más tardar en el mes de mayo de cada ejercicio fiscal, un **ajuste de la enajenación de partes y componentes** realizadas durante el ejercicio fiscal inmediato anterior, a las empresas de la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte;



Autor:

Lic. Danae Sánchez Benítez

Coordinador | Comercio Exterior



ststratego

CONSEJO REGULADOR DE COMERCIO EXTERIOR

para lo cual, deberán señalar la cantidad total de partes enajenadas; la cantidad total de partes y componentes amparados por las Constancias de Transferencias de Mercancías; manifestar el informe de cierre proporcionado por las empresas adquirientes.

Las Constancias de Transferencias de Mercancías pueden considerarse como un gran beneficio para las empresas de la industria automotriz

Una vez considerados los puntos anteriores, debemos puntualizar en el **beneficio de devolución de aranceles**; es decir, las empresas de la industria de autopartes, podrán solicitar ante la Secretaría

Economía la devolución del Impuesto General de Importación pagado por la importación definitiva de las partes, componentes y/o insumos que se hayan exportado o incorporado en los vehículos de la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte, siempre que cumplan con lo dispuesto en el "Decreto que Establece la Devolución de Impuestos de Importación a los Exportadores" (*Drawback*).



Relacionado al punto anterior, únicamente procederá la devolución del Impuesto General de Importación, cuando las partes y componentes o los insumos sean originarios de los Estados Unidos de América o Canadá conforme al T-MEC, de los Estados Miembros de la Comunidad, del Principado de Andorra o de la República de San Marino conforme a la Decisión, de los Estados Miembros de la AELC conforme al TLCAELC o del Reino Unido conforme al ACC, según corresponda.

Para aquellas que cuenten con un Programa IMMEX, podrán considerar como exportadas las partes y componentes que hayan sido producidos exclusivamente a partir de insumos nacionales, únicamente para efectos del cumplimiento del

requisito de exportación que se establece en su programa; es decir, cumplir con el ciclo respectivo de una importación temporal.

Las Constancias de Transferencias de Mercancías deberán ser expedidas y entregadas por las empresas de la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte, a aquellas empresas de la industria de autopartes que le haya enajenado partes y componentes para la realización de sus productos. Estas tienen que ser emitidas a más tardar el último día hábil de cada mes, posterior a la exportación o destino al mercado nacional, dado el caso; asimismo, están sujetas a entregar un informe anual sobre la existencia de inventarios en contabilidad al cierre de cada ejercicio fiscal, de las partes y componentes adquiridos de dicha empresa.

Una de las principales obligaciones para aquellas empresas de la industria de autopartes, es que deberán efectuar a más tardar en el mes de mayo de cada ejercicio fiscal, un ajuste de la enajenación de partes y componentes

Finalmente se precisa que aquellas empresas de la industria de autopartes y aquellas empresas de la industria automotriz o manufacturera de vehículos, están obligadas a contar con sistemas de control de inventarios, esto con la finalidad de tener un correcto cumplimiento ante la normatividad aplicable, misma que se encuentra señalada en las reglas 4.3.16., y 4.3.19., de las Reglas Generales de Comercio Exterior; respectivamente, lo anterior con la finalidad de que las empresas lleven un registro por cada una de las operaciones realizadas con Constancia de Transferencias de Mercancías.

Sign up



# Fiscal

# El lavado de dinero y sector automotriz



Autor:  
C.P. Jessica Bautista

Líder | Práctica Fiscal



Un tema relevante para el sector automotriz es el relacionado con el lavado de dinero, ya que dicho sector es considerado de conformidad a la **Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita**, como susceptible de realizar actos u operaciones que involucren recursos de procedencia ilícita.

Comencemos conociendo a que el lavado de dinero es tipificado como un delito, que consiste en ocultar el origen ilícito de bienes y recursos obtenidos a través de actividades ilegales como son, venta de piratería, tráfico de drogas, delincuencia organizada, entre otros, e integrar dichos recursos al sistema financiero o en adquisición de activos.

## El lavado de dinero en el sector automotriz consiste en tres fases:

- 1. Colocación:** El lavador introduce los recursos provenientes de procedencia ilícita en el sistema financiero, en esta etapa se dispone de manera física del dinero en efectivo.
- 2. Estratificación:** Los recursos y bienes ilícitos son separados de su fuente de origen a través de sofisticadas transacciones financieras.
- 3. Integración:** Los recursos de procedencia ilícita son reintegrados al sistema financiero a través de transacciones personales o comerciales como compra de automóviles, cuya compra en ocasiones inclusive se realizan o pretenden realizarse en efectivo.

Ante tal escenario, y derivado de que el sector de la comercialización o distribución de vehículos, nuevos o

usados tiene una relevancia muy importante en la economía del país y al ser uno de los sectores de más alto riesgo se encuentra regulado dentro de la Ley Federal para la Prevención e Identificación

de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita es necesario conocer **los puntos claves para no incurrir en alguna falta en la normatividad vigente** como sigue:

Es importante llevar un estricto control de la normatividad vigente y conservar la documentación por 5 años respecto al expediente de los clientes que hayan rebasado el Umbral y los avisos presentados

- ✔ Se deberá dar de Alta y registro ante el Servicio de Administración Tributaria, con la obligación y en caso de ser personal moral, deberá designarse un representante para el cumplimiento.
- ✔ De conformidad a la Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita de la se debe de tener presente que existen 3 umbrales:
  - a) Umbral de identificación.** Es necesario identificar las actividades por la comercialización o distribución habitual profesional de vehículos, nuevos o usados, ya sean aéreos, marítimos o terrestres con un valor igual o superior al equivalente a 3,210 Unidades de Medida y se deberán de integrar los expedientes de Identificación de clientes o usuarios de conformidad a las Reglas de Carácter General.
  - b) Umbral de aviso.** Es necesario presentar

un aviso mensual por las actividades por la comercialización o distribución habitual profesional de vehículos, nuevos o usados, ya sean aéreos, marítimos o terrestres con un valor igual o superior al equivalente a 6,240 Unidades de Medida y en caso de que en dicho mes no se hubiesen tenido operaciones que superaran el umbral se deberá presentar un aviso en ceros.

- c) Umbral del uso de efectivo y metales.** Existe la restricción de liquidar o pagar, así como de aceptar la liquidación o el pago de actos u operaciones mediante el uso de monedas y billetes en moneda nacional o cualquier otra divisa y Metales Preciosos para la distribución o comercialización de vehículos nuevos o usados con un valor igual o superior al equivalente a 3,210 Unidades de Medida.

**El lavado de dinero en el sector automotriz consiste en tres fases; Colocación, Estratificación e Integración**

Es importante llevar un estricto control de la normatividad vigente y conservar la documentación por 5 años respecto al expediente de

los clientes que hayan rebasado el Umbral y los avisos presentados, ya que el Estado tipifica el delito penal, el Lavado de dinero en el artículo 400 Bis del Código Penal Federal, por ende, en un esfuerzo en conjunto entre diversas Autoridades se busca prevenir, investigar, perseguir y castigar dicha conducta delictiva de la siguiente manera:

- ✓ La Unidad de Inteligencia Financiera (UIF), es la Dependencia encargada de detectar actividades, operaciones, situaciones patrimoniales o negocios

sospechosos donde se puedan desarrollar operaciones que involucren recursos de procedencia ilícita; así mismo, se encarga de vigilar el destino de los recursos que se presumen sean de procedencia ilícita.

- ✓ El Servicio de Administración Tributaria (SAT), es la Autoridad supervisora, que se encarga de realizar las visitas a los contribuyentes que realizan actividades consideradas como vulnerables.

- ✓ Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), le corresponde atender los requerimientos de las Autoridades respecto a información Bancaria de las personas físicas y morales que se sospeche recaen en el supuesto de realizar alguna actividad vulnerable o se persigan por realizarla.

- ✓ La Secretaría de Seguridad Pública y Procuraduría General de la República, es la encargada de constatar las actividades ilícitas que justifican los recursos detectados y determinar vínculos con conductas criminales.

- ✓ La Procuraduría General de la República, es la encargada de dictar las sentencias condenatorias pertinentes.

Es de suma importancia que se cumplan con las especificaciones marcadas en la Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita, así como en las Reglas de Carácter General para evitar algún tipo de sanción administrativa contemplada en la citada Ley comúnmente conocida como Ley Antilavado y que se resguarde la información para evitar obstaculizar la identificación de algún acto de lavado de dinero.

Es necesario identificar las actividades por la comercialización o distribución habitual profesional de vehículos, nuevos o usados, ya sean aéreos, marítimos o terrestres con un valor igual o superior al equivalente a 3,210 Unidades de Medida

# Generalidades Fiscales del Sector Automotriz



Autor:  
Lic. Kayra Marleny Orozco  
Solorio  
Auditor | Práctica Fiscal



La industria automotriz es el **sector encargado de todo el proceso de producción y comercialización de automóviles**, desde su diseño, desarrollo, ensamblaje, exportación, importación y venta. Numerosas compañías componen la industria automotriz, es una actividad económica que genera ingresos millonarios a nivel mundial. Cabe resaltar que el sector no contempla a aquellas compañías que prestan servicios a los automóviles una vez que ya están en manos de sus compradores, como las estaciones de servicio o gasolineras, los lavaderos o centros de lavado, y los talleres mecánicos.

## LOS FABRICANTES MÁS IMPORTANTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Actualmente existen varios grupos que, sumadas todas sus marcas y subsidiarias, suelen producir más de un millón de automóviles al año. **China, Japón, Corea del Sur, India, Estados Unidos, Alemania, Francia e Italia** son algunos de los países de origen de estas compañías.

En el mundo, con la industria automotriz, se firman acuerdos para resolver el pago de impuestos y en los acuerdos internacionales no está México

Volkswagen Group (*con marcas y subsidiarias como Volkswagen, Audi, Porsche y Lamborghini*); Toyota Motor Corporation (*Toyota, Daihatsu, Lexus*); General Motors (*Chevrolet, Cadillac, Buick*); Ford Motor Company (*Ford, Lincoln*); Hyundai Motor Company (*Hyundai, Kia*); Fiat Chrysler Automobiles (*Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Jeep*); Renault (*Renault, Dacia*); Grupo PSA (*Peugeot, Citroën*); BMW AG (*BMW, Rolls-Royce, MINI*); Daimler AG (*Mercedes-Benz, Smart*); y Tata Motors Limited (*Tata, Land Rover, Jaguar*) están entre los grandes productores de la industria automotriz.

El tratamiento fiscal que se le da a

la industria automotriz paga tasas de impuestos cercanas al 0%, el SAT, considera que la industria automotriz tiene varios beneficios fiscales que deben evaluarse e informó que empezará una serie de revisiones de la tasa efectiva del Impuesto Sobre la Renta (*ISR*) a grandes contribuyentes.



El SAT invita a los contribuyentes a consultar la tasa efectiva de ISR correspondiente a la actividad económica a la que pertenecen y compararla con su propia tasa efectiva de ISR, respecto a cada ejercicio fiscal para medir sus riesgos impositivos.

## Estímulos fiscales a la industria automotriz

En el caso de la industria automotriz, las tasas efectivas son las siguientes:

- ✓ 1.39% por fabricación de automóviles y camionetas.
- ✓ De 2.17% a 4.93% por autopartes.

Desde la presentación de las tasas efectivas, el SAT considera que este sector ha sido muy beneficiado. La tasa de ISR para empresas es de 30%; sin embargo, las deducciones, planeaciones fiscales y el fraude hacen que las tasas queden en cerca de 2%.

Además, el SAT consideró que, si se toman en cuenta las devoluciones, en muchos casos las empresas tienen tasas negativas:

Por ejemplo; la tasa efectiva de todos los grandes contribuyentes de 2016 a 2020 no llega ni siquiera al 2%, y eso que esa tasa no incluye las devoluciones del IVA.



Si incluimos el IVA en algunas industrias como la automotriz las tasas serían negativas.



Debido a la baja tasa efectiva, el SAT revisará los beneficios fiscales de esta industria. Por lo que este sector automotriz recibe muchas más ventajas del fisco que en otros países:

la tasa efectiva de todos los grandes contribuyentes de 2016 a 2020 no llega ni siquiera al 2 por ciento, y eso que esa tasa no incluye las devoluciones de IVA

La industria automotriz tiene en México muchos beneficios fiscales, comparados con los que tiene en otros países. Esto significa que termina pagando una tasa cercana a cero o en algunos casos negativa, ya que se les devuelve los impuestos en proporción.

En el ámbito global, la industria automotriz, se han firmado distintos acuerdos internacionales para resolver el pago de impuestos, a los que México aún no pertenece; a pesar de ser uno de los 10 mayores productores y exportadores de

automóviles y autopartes. Entre los países con los que México tiene gran comercio automotriz, se encuentran: Estados Unidos, Canadá, Japón y los Países Europeos más importantes, como: Alemania, Francia, Italia y España.

Dichos acuerdos son muy importantes para evitar que haya doble tributación, pero también para que la empresa pague en cada país lo que es justo.

Aunque los estímulos se establecieron para atraer inversión, al final, han hecho que en México, la industria pague tasas cercanas a cero. En la década de los 90, se otorgaron muchos incentivos, para las automotrices vinieran a instalarse a México. Gracias a dichos incentivos, se realizaron grandes inversiones. Fue una medida que funcionó, pero no fue revisada, pues, aunque las empresas ya recuperaron el capital que invirtieron, a la fecha siguen recibiendo los incentivos.

El tratamiento fiscal que se le da a la industria automotriz, paga tasas de impuestos cercanas al 0%



**RODRÍGUEZ**  
GRUPO LOGÍSTICO

 [www.aar.com.mx](http://www.aar.com.mx)

# Tus socios en comercio exterior

Brindamos servicio y solución de logística integral, adaptándonos a las necesidades de nuestros clientes.

 [negocios@aar.com.mx](mailto:negocios@aar.com.mx)  
 (664) 683-1022  
 Blvd. 3ra Oeste 17500-C Fracc.  
Garita de Otay, Tijuana, B.C.  
 [www.aar.com.mx](http://www.aar.com.mx)

## SERVICIO

Grupo Logístico Rodríguez ha servido a la comunidad industrial y comercial desde 1940.

## PROFESIONALISMO

Nos distinguimos entre los mejores proveedores de este servicio por el alto nivel de profesionalismo y seguridad jurídica que brindamos a nuestros clientes.

## EXPERIENCIA Y ESPECIALIZACIÓN

Personal de amplia experiencia, especializado en materia aduanal y logística, logrando una satisfacción al cliente.

Durante mas de 80 años, hemos acumulado experiencia, prestigio y fiabilidad ante la comunidad a la cual hemos servido; ofreciendo soluciones integrales, prácticas y personalizadas pero sobre todo, hemos cumplido con la orientación total a la satisfacción de nuestros clientes, basándonos en el contexto que somos:

**Tus socios en comercio exterior.**

## COBERTURA US/México





## Régimen de Enajenación de bienes, Régimen General; Consideraciones generales en la Compra-Venta vehículos automotores



El régimen fiscal del que hablaremos en este artículo engloba a todas las personas físicas que obtuvieron ingresos por la enajenación o transmisión de la propiedad de un bien, ya sea inmueble o mueble, no obstante, ahondaremos en el caso específico de los automóviles.

Para dar mayor claridad a lo anterior, se tiene la definición que nos otorga el artículo 14, fracción I, del Código Fiscal de la Federación, respecto a la enajenación de bienes, estableciéndola como toda transmisión de propiedad, incluyendo aquellas por las cuales el enajenante se reserva el dominio del bien enajenado.

Ahora bien, en el número de este mes abordaremos algunas implicaciones fiscales relacionadas a la compra venta de vehículos automotores entre particulares.

En primer término, se tiene como requisitos que el particular se encuentre inscrito en el RFC, de no ser así, deberá inscribirse, con la finalidad de dar cumplimiento a sus obligaciones fiscales adquiridas por la venta del vehículo automotor.

Es de precisar, que mediante el “DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, **del Código Fiscal de la Federación** y otros ordenamientos.”, que entró en vigor el 1 de enero de 2022, se adiciona al artículo 27 del Código Fiscal de la Federación, el párrafo quinto que

en resumen señala la obligación que nace al momento de cumplir la mayoría de edad de solicitar la inscripción al RFC. Por tanto, en la actualidad, toda persona física con los 18 años cumplidos, debe contar con su inscripción al RFC, aunque esta inscripción sea sin actividad económica.

Por ende, en el supuesto de que el enajenante se encuentre dado de alta sin actividad económica, deberá presentarse en la Administración Desconcentrada que le corresponda de acuerdo a su domicilio fiscal, a fin de dar de alta la actividad económica adecuada a la venta del vehículo automotor por la que está percibiendo un ingreso.

Ahora bien, no debemos perder de vista que en la práctica, la compraventa de automóviles usados se llevaba a cabo con el endoso de la factura original emitida por la concesionaria del vehículo, sin embargo, esta factura no puede ser utilizada en beneficio del adquirente para fines fiscales, debido al hecho de que no se encuentra expedida a favor del enajenado, por lo tanto, la erogación llevada a cabo por la adquisición de un vehículo no puede ser deducido.

En relación a lo anterior, se recomienda que si vas a adquirir un automóvil usado lo hagas en las agencias automotrices con lotes de autos usados (si ese es tu target), con la finalidad de que la factura que ampare la compra sea emitida a tu nombre y por tanto, de ser el caso sea posible deducir dicho gasto; obviamente en este supuesto hablamos que el costo de venta de



Autor:

Lic. Guillermina Garibay  
Onodera

Auditor | Práctica Fiscal



el automóvil debe considerarse como un mueble que por la influencia de un externo puede desplazarse





los vehículos es mayor comparado al precio de un vehículo que en su momento ofrezca un particular; sin embargo, el gasto llevado a cabo con un particular es una erogación que no sería posible deducir por no contar, como lo mencionamos anteriormente, con la factura a tu nombre y únicamente contar con el endoso a tu favor.

La Ley del Impuesto al Valor Agregado, en su artículo 9, señala que no se pagará el impuesto de la materia por la enajenación de bienes muebles usados, obviamente exceptuando las enajenaciones de muebles realizadas por personas morales.

**el endoso de la factura original emitida por la concesionaria del vehículo no puede ser utilizada en beneficio del adquirente para fines fiscales**

A fin de entender de mejor manera, lo anterior, el Código Civil de la Federación en su artículo 773, define al bien mueble como los cuerpos que pueden trasladarse ya sea por sí mismo o por la aplicación de una fuerza externa. En tal virtud, el automóvil al ser un vehículo automotor guiado por una persona tiene la capacidad de generar su fuerza motriz, con la finalidad de desplazarse de un punto a otro.

Por lo tanto, el automóvil debe considerarse como un mueble que por la influencia de un externo puede desplazarse, y en ese orden de ideas, se tiene que, por la compra venta de un automóvil

usado no se pagará el impuesto al valor agregado.



La ley del Impuesto Sobre la Renta en su artículo 93, fracción XIX, inciso b), señala que las personas físicas que no tengan actividad empresarial, y que consideren el automóvil como una inversión, no pagarán el impuesto por la obtención de los ingresos que devienen de la enajenación de bienes muebles distintos a las acciones, únicamente en cuanto a que la enajenación y el costo comprobado de adquisición no exceda 3 veces el salario mínimo general vigente del área geográfica donde se lleve a cabo la compra venta del vehículo, siendo el caso que por el excedente pagará el impuesto correspondiente.

Aunado a lo anterior, es necesario revisar el uso fiscal que se le ha dado al vehículo automotor, esto es, si el mismo ha sido o no utilizado para actividades empresariales, así como conocer si la persona que realiza la venta dentro de sus obligaciones fiscales, puede emitir factura por la venta del automóvil.

**las personas físicas que no tengan actividad empresarial, y que consideren el automóvil como una inversión, no pagarán el impuesto por la obtención de los ingresos que devienen de la enajenación de bienes muebles**

## “Sector Automotriz” sujeto a verificaciones en materia Antilavado

La Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita (LFPIORPI), mejor conocida como “Ley Antilavado”, tiene como finalidad prevenir y detectar aquellas operaciones involucradas en la obtención de recursos de procedencia ilícita.



De entre las actividades reconocidas como “vulnerables” reguladas por dicha Ley, se encuentra la relacionada con la **comercialización o distribución habitual y profesional de vehículos nuevos o usados**, ya sean aéreos, marítimos o terrestres con un valor igual o superior a tres mil doscientas diez veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

Así, se dice que el sector automotriz forma parte de las “Actividades Vulnerables” reconocidas en la ley por el Congreso Federal, por lo que se encuentra obligado al cumplimiento de las obligaciones previstas en dicha Ley. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, tiene la facultad para comprobar en cualquier tiempo, el cumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley.

La forma más habitual de la autoridad administrativa para verificar el cumplimiento de las obligaciones previstas en la Ley Antilavado, es a través de visitas de verificación en donde los contribuyentes auditados tienen la obligación de proporcionar la información y documentación soporte con la que se acredite el debido cumplimiento de las obligaciones en materia antilavado.

Las verificaciones que realice la Secretaría, solamente podrán abarcar aquellos actos u

operaciones consideradas como Actividades Vulnerables y realizadas dentro de los cinco años inmediatos anteriores a la fecha de inicio de la visita. El desarrollo de las visitas de verificación, así como la imposición de las sanciones administrativas se sujetarán a lo dispuesto por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Las verificaciones que se realicen, podrán ser ordinarias y extraordinarias, las primeras se realizan en días y horas hábiles, mientras que las segundas se realizan en cualquier tiempo. Los verificadores para poder realizar las verificaciones deben tener una orden escrita en la que deberá precisarse el lugar o zona que ha de verificarse, el objeto de la visita, el alcance que deba tener y las disposiciones legales en que la fundamenten.



Al iniciarse la visita, el verificador debe exhibir credencial vigente, debiéndose levantar el acta circunstanciada en presencia de dos testigos propuestos por la persona con quien se entienda la diligencia o por quien la practique si aquella se hubiere negado a proponerlos. Los visitados a quienes se haya levantado acta de verificación podrán formular observaciones en el acto de la diligencia y ofrecer pruebas en relación a los hechos contenidos en ella, o bien, por escrito, dentro del término de cinco días siguientes a la fecha en que se hubiere levantado el acta.

Una vez que el visitado haya presentado su escrito de pruebas, el órgano administrativo competente podrá decidir sobre las mismas, poniéndolas previamente en



Autor:  
Lic. Dulce M. Orozco  
León

Coordinador | Práctica  
Legal



**En las visitas de verificación se admitirán toda clase de pruebas, excepto la confesional de las autoridades**

conocimiento de los interesados, para que, en un plazo no superior de diez días, el contribuyente presente los alegatos que considere pertinente.

La autoridad administrativa deberá emitir la resolución de conclusión de visita de verificación, en la cual se debe valorar todas las pruebas ofertadas por el visitado y, en su caso, determinar las observaciones detectadas. En las visitas de verificación se admitirán toda clase de pruebas, excepto la confesional de las autoridades. No se considerará comprendida en esta prohibición la petición de informes a las autoridades administrativas, respecto de hechos que consten en sus expedientes o de documentos agregados a ellos.

La autoridad deberá notificar el inicio del procedimiento administrativo sancionador, otorgándole al contribuyente su derecho de audiencia para efecto de que formule alegatos y ofrezca las pruebas que considere pertinentes para desvirtuar las observaciones detectadas en la visita de verificación. Posteriormente, la autoridad deberá emitir y notificar la resolución en la cual determine las multas por no cumplir con

las obligaciones en materia “antilavado” o en su caso, absolver al contribuyente de las irregularidades detectadas en la verificación.

Es decir, la autoridad administrativa para imponer las multas derivadas de la Ley Antilavado, la autoridad administrativa tiene a su alcance un proceso bifurcado que comienza con la visita de verificación, la cual termina con la resolución de conclusión de visita y el procedimiento sancionador.



Es importante que los contribuyentes que realicen actividades reconocidas en ley como “vulnerables”, tengan auditorías preventivas con la finalidad de tener integrada la documentación con la cual se demuestra el cumplimiento de las obligaciones legales en materia “antilavado”, ello a fin de evitar el inicio de un procedimiento sancionador.

Las verificaciones que se realicen, podrán ser ordinarias y extraordinarias, las primeras se realizan en días y horas hábiles, mientras que las segundas se realizan en cualquier tiempo

La forma más habitual de la autoridad administrativa para verificar el cumplimiento de las obligaciones previstas en la Ley Antilavado, es a través de visitas de verificación





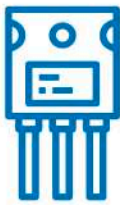
# Compliance

# Vehículos ilegales, un mal que acompaña a la Industria Automotriz

Autor:  
Editorial

La industria automotriz o sector automotriz como también se le nombra, continuamente enfrenta diversos factores que la afectan y en la última década han sido aún mayores.

## Factores que afectan a la industria



La desaceleración por su consumo, los aumentos de precios, la pandemia y los recortes de producción que se dieron en los años 2020 y 2021, y que continuaron con la generación de los altos costos de transporte y la escasez de materias primas -entre las que encontramos inicialmente a los microcomponentes electrónicos (*principalmente a los semiconductores*), después a las resinas y los cortes en el suministro de gas-, son temas que recientemente son cada vez más escuchados y que reiteran los grupos representantes de este sector; como lo son la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (*AMIA*), la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (*AMDA*) o la Industrial Nacional de Autopartes (*INA*).

Sin embargo, los vehículos usados de procedencia extranjera que ingresan y permanecen en nuestro país de manera ilegal, también son un mal que no debemos dejar de lado y que es importante tomar en cuenta.

## Vehículos ilegales

En el año 2019, se publicó en la página de la Cámara de Diputados un estudio realizado por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (*CESOP*) escrito por Natalia Hernández, denominado “Apuntes acerca de los vehículos de procedencia extranjera ilegal en México”, en el que nos indica

que algunas asociaciones que se encuentran 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.

Un primer tema que aborda el estudio anteriormente citado, es que nos reitera que una de las Asociaciones que más ha levantado la mano ante las autoridades es la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (*AMIA*), quien informó que desde 1992 los autos ilegales también conocidos como “Autos Chocolate”. Se estima que se encontraban entre 600 y 700 mil unidades en nuestro país, cifra que en 2001 aumentó y se estimó entre los 1.5 y 2.5 millones, llegando a 2012 a un cálculo de alrededor de 6 millones de unidades y que en la actualidad se cree que puede llegar a ser 18 millones de unidades en nuestro territorio nacional.

Atendiendo a lo establecido en nuestra legislación nacional, para que un vehículo usado pueda ingresar a nuestro país de manera legal es necesario que se haga por lugar autorizado, es decir, una Aduana y ahí se cumpla con una serie de actos y formalidades señaladas en la Ley Aduanera.

Se ha estimado que de los vehículos ilegales que se localizan en México, 95% provienen de Estados Unidos y el resto, de Centro y Sudamérica

Algunos de los vehículos que encontramos circulando en territorio nacional son **unidades que ingresaron de manera formal al país por mexicanos con residencia en el extranjero o que acreditaron estar laborando en el extranjero** por un año o más, mediante documentación oficial en la que se demuestra su calidad migratoria que

los autoriza para tal fin, utilizando la figura de permisos de importación temporal otorgados por autoridades competentes, pero que no cumplen a futuro con la finalidad específica que esta documentación aduanera establece; y es que, deberían ser retornados al extranjero una vez que cumplieron con el tiempo de estadía que les fue otorgado, que para este caso en particular es de 6 meses, estadía que puede ser utilizada de manera continua o en periodos de entradas y salidas múltiples dentro de la vigencia del permiso que es de doce meses y que comienza a

contar a partir de la primera entrada.

Pero no podemos decir que esta es la única causa por la que tenemos

circulando vehículos ilegales en nuestro territorio nacional. Históricamente, esto se ha dado desde la década de 1930, debido a que existía mayor demanda que oferta local de vehículos, lo que impulsaba a traerlos, debido a que existía mayor demanda que oferta local de vehículos que impulsaba a **traerlos de los Estados Unidos bajo los beneficios que daban las zonas francas y fronteras** tomando en

cuenta factores como variedad de marcas, modelos y mejores precios.

Estas introducciones de vehículos a la frontera se realizaban primero con la denominada operación hormiga, puesto que no existía tanta restricción ni supervisión de las autoridades aduaneras y tenían como mercado meta a personas de bajos recursos, quienes al no encontrar otra opción para adquirir un vehículo mas que de esta forma, la cual, era más fácil y sencilla, debido a los altos valores de los vehículos nacionales y las complicaciones para obtener créditos que les permitieran tener estos bienes. Sin embargo, fue tal su crecimiento, que se comenzó a expandir hacia el interior del territorio nacional, hecho que a opinión de expertos en la materia, dio lugar a la participación del crimen organizado en este negocio tan atractivo, situación que orilló a la generación del robo de autos en EUA para su destino a nuestro país. Se ha estimado que de los vehículos ilegales que se localizan

Desde 1992, se estimaban entre 600 y 700 mil autos ilegales o "Autos Chocolate" en nuestro país

Históricamente, esto se ha dado desde la década de 1930, debido a que existía mayor demanda que oferta local de vehículos, lo que impulsaba a traerlos de los Estados Unidos bajo los beneficios que daban las zonas francas.



en México, el 95% provienen de Estados Unidos y el resto del Centro y Sudamérica, cuyo valor de comercialización es de entre un 30 y 50% menos que los autos nacionales que se ofertan bajo la figura de segunda mano.

Otro factor, está relacionado con la **migración de mexicanos al país del Norte**, quienes a su regreso a México, traían automóviles no comercializados con regularidad y sin realizar los correspondientes trámites de importación legal y utilizando medios distintos a los regulados en las leyes aplicables.

Por último, podemos mencionar otros factores, que si bien no serían

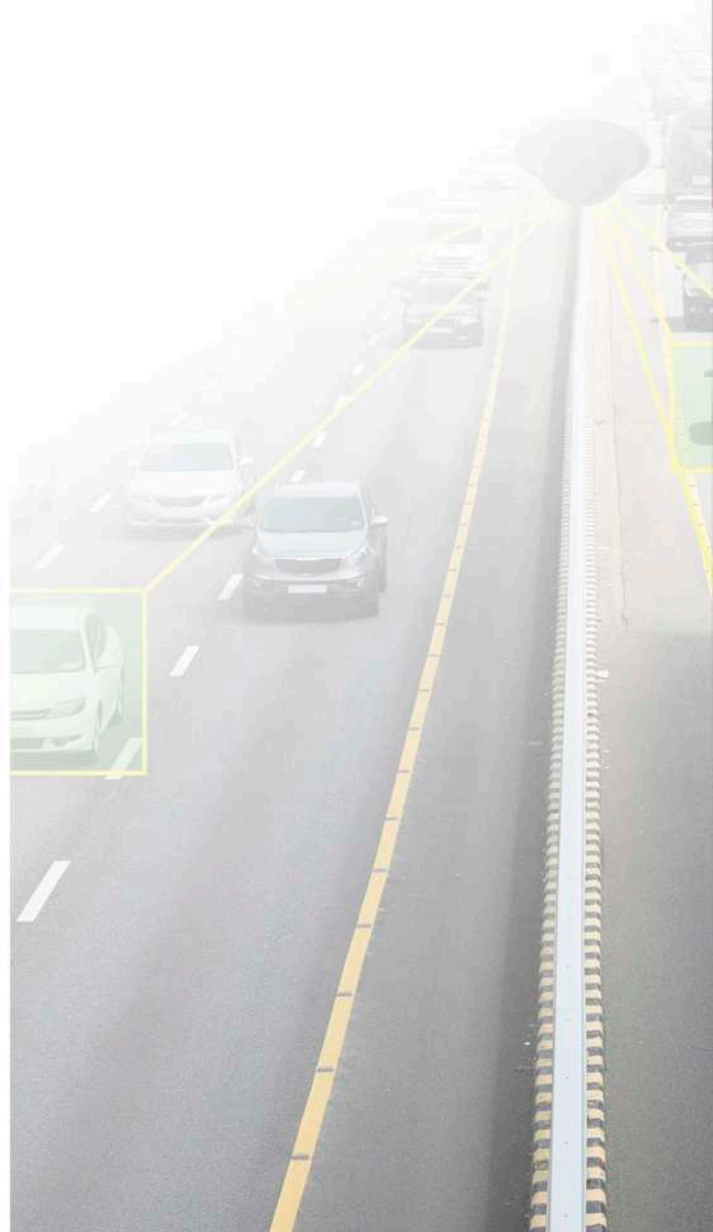


los faltantes en la lista de motivos que originan este mal que afecta al sector automotriz, si son situaciones que se tienen plenamente reconocidas, como la flexibilidad de revisión de las autoridades hacia los vehículos conducidos por ciudadanos norteamericanos en calidad de visitantes que solo cruzan la frontera y entregan el vehículo para su posterior comercialización en nuestro país, la colocación de placas falsas, el remarcado de números de identificación vehicular, la falsificación de documentación aduanera, la participación de empleados federales, así como la falta de aplicación de revisión por la alta demanda de operaciones de cruce.

### **Programas especiales de Regularización de Vehículos**

Aunque no se cuenta con un registro específico que nos de la información exacta de cuántos vehículos de procedencia extranjera se encuentran ilegalmente en nuestro país, sí podemos señalar que a nivel Federal se han establecido estrategias para tratar de controlar o sacar beneficio de este mal, y dentro de esas estrategias encontramos a la aprobación de Decretos que permiten un proceso de legalización de estos autos.

Siendo que estos fueron aplicables en diversos gobiernos, podemos encontrar que el más reciente fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 2022, mismo que cuenta con su fe de erratas de 21 de enero de 2022, y ha sido modificado en fechas 27 de febrero, 20 de junio y 19 de septiembre de 2022, considerando que a esta última fecha, ya se contaba con más de medio millón de vehículos que se habían acogido a este beneficio y que abarca a los estados de Baja California, Baja California Sur, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza, Durango, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Nayarit, Nuevo León, Puebla, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas.





# CURSOS DE POSTGRADO EN DERECHO TOLEDO | DEL 9 - 26 DE ENERO DEL 2023



ASESORES STRATEGO S.C. y la Universidad de Castilla-La Mancha, (UCLM) firmaron convenio de colaboración académica. El referido convenio de colaboración interinstitucional tiene por fin el acercar a los profesionistas mexicanos las herramientas intelectuales, de educación y alto conocimiento que se imparten en una de las más prestigiosas Universidades de Europa. En esta primera colaboración, se invita a nuestros clientes e interesados a considerar los diferentes cursos de **POSTGRADO EN DERECHO**, que de manera presencial se impartirán del 10 al 26 de enero del 2022 en la ciudad de TOLEDO, España.

## | CURSOS DE POSTGRADOS:



**Retos Actuales de la contratación pública.**



**Responsabilidad civil: Nuevos Horizontes.**



**Gestión tributaria y nuevos modelos de negocio.**



**Derecho Público Global: Principios, actores, procesos y escenarios.**



**Derecho probatorio penal.**



**Resolución de conflictos: Negociación y Mediación.**



**Derechos Humanos y gobernanza económica.**



**10% de descuento para clientes Asesores Stratego.**

### Mayores Informes:

✉ [info@asesores-stratego.com](mailto:info@asesores-stratego.com)

☎ 800 626 0155

f in @ Stratego Asesores

# Verificación de vehículos de procedencia extranjera



Ahora bien, un tema muy importante y relacionado a los temas “*El impacto que tienen los vehículos ilegales en la Industria Automotriz*” y “*Facilidades administrativas respecto a la “legalización” de vehículos extranjeros y su impacto en el Sector Automotriz*”, abordados en la presente edición, es el de **VERIFICACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA**.

Para abordar este tema es importante preguntarnos, ¿Por qué la autoridad del Servicio de Administración Tributaria, específicamente la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior realiza este tipo de Verificaciones?

Si hablamos del sector automotriz mexicano, tenemos que mencionar que las autoridades del país buscan fortalecer y proteger a este gran sector. Pues a nivel mundial, México es uno de los principales productores de vehículos, posicionándose como el proveedor principal de Estados Unidos, hasta el momento, ya que China también se disputa ese lugar.

Para la devolución del vehículo, la autoridad mediante oficio asignará fecha, lugar y hora es necesario que la autoridad levante el acta de entrega



En ese sentido, la autoridad se ha visto en la necesidad de verificar que todos los vehículos de procedencia extranjera cumplan con las normas y disposiciones legales en materia de comercio exterior y/o fiscales a las que son afectos dentro del territorio nacional.

En virtud de lo anterior, la autoridad esta aplicando las verificaciones de vehículos de procedencia extranjera, dentro del territorio, haciendo mayor hincapié en la frontera norte, ya que esta zona es más común su entrada. Cabe mencionar que nos referimos

a toda clase de vehículos terrestres, los cuales, son conducidos por una persona que debe acreditar la legal estancia y/o tenencia del mismo en territorio nacional.

Ahora sí, nos preguntamos ¿cómo funcionan estas verificaciones?

- 1.- La autoridad realiza en todo territorio nacional puntos de **verificaciones en este caso** enfocados a los vehículos de procedencia extranjera.
  - ✓ Regla 3.4.8 de las RGCE.
- 2.- Detienen a todos los vehículos que están circulando y que traigan placas extranjeras.
  - 🔍 Dirigida al C. Propietario, poseedor y/o tenedor, ...
  - 🔍 Marca.
  - 🔍 Modelo.
  - 🔍 Número de serie.
  - 🔍 Placas de circulación.
  - 🔍 De donde son las placas.
  - 🔍 Color.

- 4.- En ese momento, se le requiere al conductor, propietario y/o tenedor del vehículo la documentación con la que se acredite la legal estancia y/o tenencia del vehículo en territorio nacional, es su caso al tratarse de vehículos como se menciona en el tema “*El impacto que tienen*

los vehículos ilegales en la Industria Automotriz”, tienen un permiso para poder entrar a territorio nacional durante 6 meses.

- 5.- Si acredita con esa documentación en ese momento se levanta el acta sin irregularidades, pero si no acredita la autoridad tiene que llevar el vehículo al recinto fiscal o almacén, y el respectivo levantamiento vehicular se tiene que levantar una acta de traslado.

» En el acta de traslado la autoridad deberá señalar lo siguiente:

- ⦿ La notificación de la orden.
- ⦿ El lugar de notificación de la misma.
- ⦿ Fecha y hora de los hechos.
- ⦿ Descripción del vehículo.
- ⦿ Datos del propietario, poseedor y/o conductor del vehículo.
- ⦿ Testigos.
- ⦿ Secuencia de los hechos.

- 6.- Una vez en el recinto, la autoridad deberá realizar la revisión física y documental del vehículo y de procedencia extranjera.

- ☑ Si en ese momento se acredita, realiza una acta sin irregularidades.
- ☑ Si no se acredita se inicia el PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO EN

MATERIA ADUANERA (PAMA).

- 7.- Por lo anterior, para el levantamiento del PAMA, la autoridad levanta el acta correspondiente en la cual, se debe señalar de forma cronológica los hechos, es decir desde la notificación de la orden y el levantamiento del acta de traslado; de igual forma en este caso se realizará el inventario de del vehículo señalando sus características.

- 8.- Inmediatamente la autoridad embargue el vehículo, deberá contactar a la embajada a efecto de corroborar que el vehículo embargado no tenga reporte de robo.

- 9.- Si la persona a la que se le embargó el vehículo, no es la propietaria del mismo, y es otra se deberá notificar el Traslado de PAMA, mismo en que se relacionarán todos los hechos sucedidos, teniendo 10 días, para presentar lo que a su derecho convenga para acreditar la legal estancia y/o tenencia del mismo.

- 10.- Asimismo, emitirá un dictamen de clasificación arancelaria y de reidentificación.

- 11.- Si el propietario del vehículo desvirtúa las irregularidades y acredita la legal estancia y/o tenencia de la misma la autoridad emitirá resolución absoluta, devolviendo el vehículo.

\*Para la devolución del vehículo, la autoridad

es necesario proteger a este gran sector, por lo que, la autoridad se ve en la necesidad de verificar que todos los vehículos de procedencia extranjera cumplan a su entrada a territorio nacional con las normas y disposiciones legales

mediante oficio asignará fecha, lugar y hora, es necesario que la autoridad levante el acta de entrega, en la cual constan todos los hechos, asimismo indica la devolución del vehículo y la forma en la que acreditó.

- 12.-** Por otra parte, si no se acredita la legal estancia, la autoridad acompañada del dictamen de clasificación arancelaria y de valor, emitirá la resolución condenatoria, en la cual, determinará el crédito correspondiente por ingresar un **vehículo de procedencia extranjera, sin cumplir con las formalidades señaladas en las leyes mexicanas.**

De los puntos antes descritos, tenemos que las verificaciones de vehículos de procedencia extranjera, ayuda a proteger al sector automotriz, ya que buscan que todos los autos en territorio nacional ingresen regulados, de acuerdo a las disposiciones legales

aplicables, permitiendo que el sector se impulse y fomente la relación comercial de México con otros países, lo cual, ayuda a fomentar la economía mexicana.

**la frontera norte es el principal foco para ellos, ya que de ese lado es muy común la entrada de vehículos de procedencia extranjera**

**Somos especialistas en la materia Fiscal y Aduanera;** gracias a nuestra amplia experiencia en el sector público y privado, garantizamos la efectividad en los siguientes:

## SERVICIOS



**Defensa  
Legal**



**Auditoría  
Preventiva**



**Certificación  
OEA**



**Asesoría**



**RFE**



**IMMEX**



**Certificación  
IVA e IEPS**



**Validación  
CTPAT**

**Estrategias inteligentes que dan resultados.**

# Facilidades administrativas respecto a la “Legalización” de vehículos extranjeros y su impacto en el Sector Automotriz



Autor:  
Lic. Luis Fernando  
Valdez Castro  
Coordinador de Auditoría  
Comercio Exterior



La introducción ilegal de vehículos extranjeros (*mejor conocidos como vehículos chocolate*) en territorio nacional es problema que impacta en diversas ramas de la economía en el país, siendo el sector de la industria automotriz el más afectado, con motivo de considerarse como una competencia desleal, por lo que afecta a la comercialización de estos vehículos en el país, considerando a aquellos que no fueron sometidos a las formalidades del despacho aduanero y por ende, no cubrieron el pago de las contribuciones y aprovechamientos exigibles para su formal introducción al país.



En ese tenor, el Poder ejecutivo federal se ha visto en la necesidad de regular la internación en el país de vehículos de procedencia extranjera y, a su vez, otorgar facilidades para aquellas personas que son propietarias de este tipo de unidades que se encuentren dentro del territorio nacional, por lo que las Secretarías de Economía, Hacienda y Crédito Público, Seguridad y Protección Ciudadana, así como la Secretaría de Gobernación y la recientemente creada Agencia Nacional de Aduanas de México se han dado a la tarea de crear, de manera conjunta, una serie de mecanismos que tengan como finalidad la regulación de los vehículos extranjeros en el país, mediante la creación de sistemas informáticos para el registro y control de vehículos como lo es el REPUVE (*Registro Público Vehicular*), así como la emisión de diversos Programas contenidos en Decretos y Acuerdos encaminados a la resolución de esta problemática.

ordenó a los titulares de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Economía y de Seguridad y Protección Ciudadana, para elaborar un programa que incentivara a la población que habita la región fronteriza norte del país

Por lo anterior, comentaremos brevemente los más recientes instrumentos emitidos por entes del ejecutivo federal y publicados en el Diario Oficial de la Federación, que incluyen programas para fomentar la regularización de vehículos extranjeros que se encuentren en territorio nacional de manera ilegal, enfocándonos en las publicaciones efectuadas los días 24 de diciembre de 2020, 18 de octubre de 2021 y 19 de enero de 2022, sin dejar de lado el Decreto publicado el 01 de julio de 2011, los cuales conforman actualmente los programas federales para la atención de la presente problemática:

- 1.- El “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2011, se considera el programa base en esta rama, ya que este vino a unificar diversos programas y procedimientos en un solo instrumento, el cual contempló las obligaciones suscritas por el Estado Mexicano en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (*TLCAN*) respecto a la condición dispuesta en el Anexo 300-A, Apéndice 300-A.2, párrafo 24, que establece que México no podrá prohibir la importación de vehículos usados originarios de Estados Unidos de América o Canadá hasta el año 2019, situación que motivó al ejecutivo federal para reducir el impacto que tendría el sector automotriz nacional con el ingreso de

vehículos extranjeros al país, por lo que el Decreto en cuestión, fijó los requisitos y características que debían contar aquellas unidades para su formal importación a territorio nacional, entre las que destacan la obligación para el importador de presentar el certificado de origen emitido por el productor del vehículo o expedido por el exportador con base en información proporcionada directamente por el productor; la obligación para el importador de tramitar un permiso previo de importación autorizado por la Secretaría de Economía; la obligación de registrar dicho vehículo ante el Registro Público Vehicular, entre otras.

- 2.- El “Decreto por el que se modifica y proroga el diverso por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 24 de diciembre de 2020, el cual compiló una serie de 10 Decretos y Acuerdos que contemplan modificaciones efectuadas al Decreto que mencionamos en el párrafo que antecede, con motivo de la introducción masiva de vehículos usados de procedencia extranjera en el país, causando un impacto desfavorable al sector automotriz nacional. De esta manera, se dio origen a la creación de diversas organizaciones del sector civil que mediante la obtención de una medida cautelar otorgada por el Poder Judicial, específicamente hablando del conocido “Amparo vehicular”, promueven y comercializan la “tenencia temporal” de vehículos extranjeros que no se sometieron a las

formalidades del despacho aduanero, esto se refiere, a que diversas organizaciones civiles ofrecen al público en general (*siempre y cuando cuenten con la posesión de vehículos extranjeros que se encuentren de manera ilegal en el país*) el adherirse a la protección de un Amparo a cambio del pago mensual de una cuota, situación que desestabiliza a la rama automotriz nacional con motivo de competir, en cuestión de la comercialización de vehículos, con un nuevo Sector que no se encuentra regulado por la legislación nacional.

Además, el Decreto en cuestión contempló la abrogación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y la entrada en vigor del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC) el día 01 de julio de 2020, así como la implementación de los Números de Identificación Comercial (NICO) derivados de la “Sexta enmienda al Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”, misma que fue aprobada por el Consejo de Cooperación Aduanera de la OMA (*Organización Mundial de Aduanas*), señalando que dicho Decreto estará vigente hasta el 30 de septiembre de 2024.

- 3.- El “Acuerdo por el que se instruyen diversas acciones a las dependencias que se indican, en relación a la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 18 de octubre de 2021, consistió en una directriz que emitió el titular del ejecutivo

El “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2011, se considera el programa base en esta rama

el Anexo 300-A, Apéndice 300-A.2, párrafo 24 del TLCAN, establece que México no podrá prohibir la importación de vehículos usados originarios de Estados Unidos de América o Canadá hasta el año 2019

federal, por medio del cual ordenó a los titulares de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Economía y de Seguridad y Protección Ciudadana, elaborar un programa que incentivará a la población que habita la región fronteriza norte del país (*comprende los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas*), a llevar a cabo la regularización de vehículos automotores usados de procedencia extranjera que se encuentren ilegales en el país.

- 4.- El “Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 2022, responde a la solicitud formulada por el titular del ejecutivo federal mediante el Acuerdo descrito en el párrafo que antecede, y contempla un plan que otorga mayores facilidades y estímulos fiscales a aquellas personas que se encuentren en posesión de vehículos extranjeros usados y que no cuenten con una documentación que acredite su legal estancia en el país. Por ende, se contempló eliminar ciertas restricciones y obligaciones que estipulaba el “Decreto por el que se regula la importación definitiva de vehículos usados”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 01 de julio de 2011, siendo las de mayor relevancia, ya que gracias a esto se otorgó la facilidad de regularizar dichos vehículos mediante el trámite de pedimentos de importación definitiva sin la necesidad de presentar el certificado de origen, sin inscribirse al

Padrón de Importadores y sin la obligación de tramitar un permiso previo de importación ante la Secretaría de Economía; además, se amplió la gama de Estados de la República contemplados originalmente en el Acuerdo descrito en el párrafo anterior, incluyendo como beneficiarios a la población de los Estados de Durango, Michoacán y Nayarit.

Visto lo anterior, podemos observar algunas de las acciones que ha implementado el Ejecutivo Federal para enfrentar la problemática que resultan los vehículos de procedencia extranjera que se encuentran de manera ilegal en territorio nacional, como los que genera su introducción mediante permisos temporales, ya que los autos no son retornados al país de origen al cumplir el plazo asignado y posteriormente son comercializados a un precio muy por debajo del establecido en el mercado local, con motivo de que su estancia/permanencia en el país se encuentra irregular y constituyen una competencia desleal con el mercado automotriz nacional. Por supuesto, es una situación que origina molestia y frustración para el sector automotriz que se encuentra establecido de manera formal, cumpliendo con las disposiciones legales y contribuyendo con el pago de impuestos y aprovechamientos hacia el Estado mexicano, quien hasta la fecha, no ha podido resolver el inconveniente que representan los “vehículos chocolate”.





# Stratósfera

®



Fiscal y Aduanera

