



Centro de Estudios
CE-SOP
Sociales y de Opinión Pública

Los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México



Mayo del 2004

Los vehículos de procedencia extranjera ilegales en México

Desde la desaparición del Registro Federal de Vehículos no se cuenta con datos sólidos acerca del parque vehicular que circula en México. La falta de un registro adecuado, entre otras causas, ha generado un incremento en la introducción ilegal de vehículos al país. Aunque no se dispone de información gubernamental al respecto, quizá algunas organizaciones como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz tengan un estimado más aproximado sobre el número de “autos chocolate” que circulan en el país. Esta organización estimaba que en 1992 circulaban entre 600 mil y 700 mil autos, pero para el año 2001 circulaban entre 1.5 y 2.5 millones de vehículos con estas características.¹ Coincidían con estas estimaciones la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)² y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autos (AMDA)³, entre otras. Esta cifra podría incrementarse hasta 5 millones según Miguel Gómez, entonces administrador general jurídico de ingresos del SAT.⁴ La revista Autotransporte2000 publicó que en el país circulaban alrededor de 300,000 vehículos destinados al autotransporte de carga y de pasajeros, de los cuales cerca de 90,000 eran ilegales, provocando pérdidas a la industria cercanas a los cinco mil millones de dólares.⁵

Cabe señalar que la compleja situación del agro mexicano es una de las razones que empuja a cientos de miles de campesinos de escasos recursos a dotarse de unidades extranjeras en situación irregular. Por ejemplo, una camioneta usada en México para uso rural en el año 2000 costaba alrededor de 60 mil pesos. Una unidad similar podía adquirirse en los Estados Unidos con alrededor de 10 mil pesos.⁶

Según Roberto Aguilar, responsable del proyecto “Control de autos chocolates del Banco del Ejército”, cada año ingresan a México alrededor de 725 mil vehículos

¹ David Zúñiga, “*Mal hecha la ley para regularizar autos chocolate*”, artículo publicado en La Jornada, 8 de enero de 2001

² Alberto Aguilar, “*En pie de guerra la industria automotriz contra la ley de autos chocolate*”, artículo publicado en el periódico Reforma, 24 de noviembre de 2000

³ Jaime Martínez, “*Golpean autos chocolate*”, artículo publicado en el periódico Reforma, 26 de mayo de 2003

⁴ Marco Antonio Martínez, “*Vehículos chocolates: autos, votos y corrupción*”, artículo publicado en el periódico Reforma, 7 de mayo de 2000

⁵ Revista autotransporte 2000 disponible en http://www.autotransporte.com.mx/one_news.asp?IDNews=250

⁶ Marco Antonio Martínez, Loc. Cit.

procedentes de Estados Unidos, de los cuales un 25 por ciento ya no regresa a su lugar de origen.⁷ Para el presente año esta cifra ha disminuido según José Guzmán Montalvo, Director General de Aduanas, cuando afirma que al año están ingresando al país alrededor de 700 mil vehículos, de los cuales sólo una parte se queda en México de forma ilegal.⁸

Las entidades de la zona fronteriza y las entidades donde existe una mayor migración a los Estados Unidos son las entidades donde se encuentra la mayor parte de vehículos extranjeros ilegales. Aunque no se tienen datos sobre la cantidad de vehículos de estas características circulando en ellas, en el siguiente cuadro se pueden distinguir los lugares donde se concentra la mayor parte de estos vehículos.

Cuadro 1 “ Entidades federativas y localidades con mayor cantidad de autos irregulares de procedencia extranjera ”	
Estado	Localidades
Aguascalientes	
Baja California	<i>Tijuana, Tecate, Mexicali.</i>
Chihuahua	<i>Ojinaga, Ciudad Juárez.</i>
Coahuila	<i>Ciudad Acuña, Piedras Negras.</i>
Distrito Federal	
Guanajuato	
Hidalgo	
Jalisco	
Michoacán	
Nuevo León	
Querétaro	
San Luis Potosí	
Sonora	<i>San Luis Río Colorado, Nogales, Naco, Sonoíta, Aguaprieta.</i>
Tamaulipas	<i>Matamoros, Reynosa, Miguel Alemán, Camargo.</i>
Zacatecas	

Fuente: Elaboración con datos del Periódico Reforma. Véase: Martínez Marco Antonio, “ Vehículos chocolates: autos, votos y corrupción ” , publicado en Periódico Reforma, 7 de mayo de 2000.

Ante la magnitud del problema, algunas organizaciones campesinas vieron la oportunidad de abanderar la demanda de miles de personas cuyo patrimonio estaba en riesgo por la posibilidad de decomiso de estos automóviles por parte de las autoridades federales. Así estas organizaciones empezaron a procurar actividades de gestión y a tomar medidas de presión para proteger los intereses de los

⁷ Jaime Martínez, Loc. Cit.

⁸ Revista autotransporte2000, “Fiscalizarán estados autos chocolates”, 5 de abril de 2004, disponible en http://www.autotransporte2000.com.mx/one_news.asp?IDNews=643

propietarios de vehículos. Entre las organizaciones campesinas que se mantuvieron abanderando esta problemática se encuentran la CNC, la UCD y la Unión Nacional de Organizaciones Campesinas. (vease cuadro No. 2)

Cuadro No. 2 “Afiliación de propietarios de autos extranjeros irregulares a organizaciones campesinas”	
Organización	Propietarios afiliados
<i>Confederación Nacional Campesina, CNC</i>	1,000,000
<i>Unión Campesina Democrática, UCD</i>	250,000
<i>Unión Nacional de Organizaciones Sociales (agrupa a 9 organizaciones)</i>	350,000
Total aproximado de “autos chocolate” en México	De 1.5 millones a 3 millones

Fuente: Elaboración con datos del Periódico Reforma. Véase: Martínez Marco Antonio, “*Vehículos chocolates: autos, votos y corrupción*”, publicado en Periódico Reforma, 7 de mayo de 2000

Las regularizaciones de vehículos de procedencia extranjera de 1978 a 2001

En los últimos 25 años ha habido un total de 14 programas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera, donde los primeros acuerdos únicamente permitían la regularización para los propietarios avocados en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se fue ampliando el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de vehículos destinadas a actividades agropecuarias y forestales como pickups y camiones tipo estacas, hasta llegar a la Ley expedida en marzo de 2001. Las características de cada uno de estos programas de regularización pueden verse con más detalle en el anexo 2.

La Ley publicada en 2001

El 27 de diciembre del 2000 fue aprobada en la Cámara de Diputados la “Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera” y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de marzo del 2001. Esta ley contemplaba la posibilidad de regularizar los vehículos modelos 1970 hasta 1993 y que hubieran sido ingresados de manera legal a territorio nacional a más tardar el 31 de octubre del 2000. Los vehículos posibles de ser regularizados eran los automotores, camionetas pickup o vagonetas con capacidad hasta de 12 pasajeros, así como los destinados al servicio público de transporte y carga cuya capacidad fuera menor a

las 3.5 toneladas. Quedaban excluidos los vehículos de lujo, deportivos y los de tipo vivienda.

Los propietarios de los vehículos debían de pagar la tenencia a partir del año 2001 y el importe para la regularización que iba de los \$750.00 a los \$4,800.00 dependiendo del modelo y tipo de vehículo. Con la totalidad de esta recaudación se integraría un fondo estatal especial del cual el 40% se destinaría a los municipios de conformidad con lo establecido en los ordenamientos fiscales estatales.

Los interesados contaban con un plazo de 120 días naturales a partir de la publicación de la Ley para presentar la solicitud de inscripción e iniciar los trámites para la regularización del vehículo. Una vez concluido el plazo, los propietarios de los vehículos que no hubieran efectuado los trámites debían sacarlos del país o donarlos al fisco federal o a las entidades federativas. La Ley establecía también que una misma persona no podía inscribir más de un vehículo.⁹

Entre los motivos que los legisladores manifestaron para aprobar la Ley destacan: la urgente necesidad de proceder a normalizar la situación y estadía en el país de los vehículos usados de procedencia extranjera; la demanda de diversas organizaciones sociales para evitar que se afecte el patrimonio de sus agremiados; y el permitir que las autoridades tengan un mejor control de las unidades inscritas, a fin de combatir la inseguridad, dado el uso de este tipo de unidades en la realización de diversos tipos de ilícitos. Los legisladores consideraron además que la importación ilegal de vehículos causa un daño importante a la planta productiva del país, ya que la industria automotriz generaba alrededor de 500,000 fuentes de empleo y alrededor del 2.3% del PIB nacional, por lo que propusieron un mecanismo de inscripción de los vehículos de procedencia extranjera por única vez¹⁰

La internación ilegal de vehículos se ve motivada por la gran cantidad de este tipo de autos en Estados Unidos (autos usados y con varios años de antigüedad, también llamados autos chatarra) y su bajo costo en relación con el mercado de autos usados

⁹ Gaceta Parlamentaria de la H. Cámara de Diputados, “*Dictamen con proyecto de decreto por el que se crea la Ley para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera*”, 27 de diciembre de 2000

¹⁰ Ibid

en México, ya que en nuestro país la alta demanda de los autos usados provoca un alto valor de adquisición de estos vehículos.¹¹

Según las cifras de funcionarios gubernamentales con la regularización de los vehículos extranjeros, el gobierno captaría alrededor de diez mil millones de pesos, de los cuales el 60% serán para los gobiernos estatales y el 40% para los municipios.¹² Sin embargo en el 2001 la recaudación por este rubro fue del orden de los \$3,198.10 millones y en el 2002 de \$18.8 millones.¹³

Reacciones a la Ley para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera

Según las asociaciones de empresarios del sector automotriz la existencia de “autos chocolates” ha afectado a la industria, y cuando estaba en el debate la posible aprobación de la Ley hubo serios pronunciamientos de parte de sus líderes y representantes que llegaron a solicitar que la Ley no fuera publicada por el Presidente de la República. Por el contrario, estas organizaciones buscaban que se estableciera un registro de vehículos y se llevara a cabo un programa de reemplacamiento de autos del servicio público federal, así como reforzar los controles y acceso en las aduanas para evitar la introducción de vehículos ilegales.¹⁴ La AMIS, la AMIA y otras organizaciones con el apoyo de la Concamin intentaron frenar a los representantes populares para legislar a favor de la regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera. La AMIS afirmaba que los cerca de dos millones de vehículos que iban a regularizarse iban a deprecia el mercado secundario integrado por 14 millones de unidades legales que había en el país. Explicaban además que eran autos chatarra y se corría el riesgo de que el mercado mexicano se convirtiera en el favorito para los mas de 6 millones de automóviles

¹¹ Gaceta parlamentaria del Senado de la República, “*Dictamen con proyecto de decreto por el que se crea la Ley para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera*”, 23 de noviembre de 2000

¹² Revista Automotriz, “*Columna Automotriz*”, marzo 2001,
<http://www.automotriz.net/columna/2001/2001MAR>

¹³ Dirección de Estadística Hacendaria, “*Recaudación Federal Participable correspondiente al periodo enero-diciembre de 2001-2002*” publicadas en <http://www.shcp.gob.mx>

¹⁴ Jaime Martínez, Loc.Cit.

que se desechaban en los EU por cuestiones ecológicas.¹⁵ Así, la Asociación Nacional de Comerciantes de Automóviles y Camiones Nuevos y Usados (ANCA) declaraba que en los últimos tres años las ventas de autos usados habían caído en un 60% por la cantidad de autos chocolate circulando, por lo que cerca de 400 mil empleos vinculados con la industria automotriz nacional estaban en riesgo. La Asociación de Distribuidores de automotores de Nuevo León también manifestó que con la aprobación de esta Ley se podía romper la cadena comercial y todos los distribuidores se quedarían con muchos vehículos debido a que disminuiría la demanda. La AMDA también subrayó que se desestabilizaría al mercado de vehículos usados debido a que la gente iba a preferir gastar menos dinero en un vehículo ilegal que comprar uno nacional en regla.¹⁶ Los dirigentes de la AMIA manifestaron su absoluto rechazo a la aprobación de la Ley y señalaron que los diputados habían cometido un error al aprobar la Ley; subrayaron que los legisladores deberían de cuidar la industria que empezaría a retirar inversiones y a despedir gente. Señalaron que adicionales a los vehículos chocolates circulando, entre diciembre del 2000 y enero del 2001, se preveía la entrada de otros 300 mil vehículos, y que por la aprobación de la Ley seguramente muchos se quedarían en nuestro país.¹⁷

La industria automotriz en México

A fines del 2001 la AMIA daba a conocer el balance de la industria para ese año. Así, el volumen de ventas al público registró los 918,835 vehículos, un 7.6% más que el año 2000 que fue del orden de las 853,775 unidades y un 0.6% más a lo pronosticado a inicios de año. La venta a la red de distribuidores también sufrió un incremento del 5.2% con respecto al año anterior al registrar los 916,320 autos comercializados Sin embargo la exportación de vehículos, la producción para

¹⁵ Alberto Aguilar, “*En pie de guerra la industria automotriz contra la ley de autos chocolate*”, artículo publicado en el periódico Reforma, 24 de noviembre de 2000

¹⁶ Notimex. “Regularización de vehículos daña mercado de autos usados” disponible en <http://www.Terra.com.mx/noticias/nota/20010317/117071.htm>

¹⁷ Lilia Carrillo, “Rechaza industria los autos chocolate”, artículo publicado en el periódico Reforma, 29 de diciembre de 2000.

mercado interno y para exportación sufrió una disminución con respecto al año anterior del 2.1%, 4.6% y 3.5% respectivamente debido a que fue necesario ajustar estos niveles de acuerdo a la dinámica de la demanda.¹⁸

En los siguientes cuadros se puede apreciar el volumen de producción para exportación y para el mercado interno y el número de ventas al menudeo de 1998 a la fecha.

Cuadro 3. Producción total anual de vehículos por la industria automotriz mexicana			
Año	Para mercado Interno	Para Exportación	Total de Unidades
1998	448,832	978,758	1,427,590
1999	416,449	1,077,217	1,493,666
2000	456,488	1,432,998	1,889,486
2001	435,371	1,382,436	1,817,807
2002	454,994	1,319,376	1,774,370
2003	370,362	1,170,203	1,540,565
2004 ¹	93,663	277,097	370,760

Notas: ¹ Datos del 2004 al mes de marzo

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA: www.amia.com.mx

Cuadro 4. Ventas anuales de vehículos al menudeo por la industria automotriz mexicana	
Año	Total de Unidades
1998	643,360
1999	667,288
2000	853,775
2001	918,835
2002	977,558
2003	977,870

¹⁸ Israel Camargo, "Balance 2001 de la industria automotriz", disponible en <http://www.Terra.com.mx/Automóvil/artículo/085164/>

2004 ¹	266,316
Notas: ¹ Datos del 2004 al mes de marzo	
Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA: www.amia.com.mx	

Los autos ilegales de procedencia extranjera y la comisión de delitos

La PGR puede perseguir a las personas que introducen vehículos extranjeros de manera ilegal al país por el delito de *contrabando presunto*. Según lo dispuesto en el artículo 103, fracción II del Código Fiscal de la Federación, se presume cometido dicho ilícito cuando “se encuentran vehículos extranjeros fuera de la zona de veinte kilómetros en cualquier dirección contados en línea recta a partir de los límites extremos de la zona urbana de las poblaciones fronterizas, sin la documentación”. Esta documentación referida es la que acredita que los vehículos se sometieron a los trámites previstos en la ley aduanera para su introducción al territorio nacional.

Al respecto en el 2001 en al menos 10 estados de la república, entre ellos Sonora y Nuevo León, los delitos patrimoniales, entre los que se incluye el delito de contrabando de autos chuecos representaba el tercer lugar en incidencia delictiva, solo detrás de los delitos contra la salud y los de violación a la ley federal de armas, según el director de control de procesos “A” de la PGR.¹⁹

Aunque no se encontraron datos de registro de delitos cometidos con la participación de autos ilegales, según autoridades de Jalisco, la circulación de autos ilegales de procedencia extranjera representa un riesgo en la medida en que participan en accidentes o actos delictivos, ya que las autoridades están imposibilitadas para identificar o rastrear a sus propietarios. Tan solo en el primer semestre del 2002, en Guadalajara se reportaron 226 accidentes viales en los que participaron vehículos chocolates.²⁰ En este orden de ideas en la última reunión de la CONAGO celebrada el pasado 23 de abril en san Luis Potosí, se planteó la necesidad de que las

¹⁹ Abel barajas “Ocupa tráfico tercer lugar en incidencia ...”, artículo publicado en el periódico Reforma, 16 de julio de 2001

²⁰ Mural, “Circulan chocolates impunemente”, artículo disponible en <http://77www.mural.com/jalisco/articulo/225090/>

autoridades estatales puedan decomisar autos ilegales de procedencia extranjera y que puedan quedar a disposición de las autoridades para donarlos a los municipios.

La introducción al país de vehículos usados en el marco del Tratado del Libre Comercio de América del Norte

El mercado de autos usados en México, sin duda tendrá un nuevo giro a partir del 2009, fecha en que se podrán importar vehículos usados provenientes de EU y Canadá, esto dentro del marco del Tratado de Libre Comercio para América del Norte. Las condiciones para que los vehículos usados, dentro del contexto de libre comercio se internen al país son las siguientes:

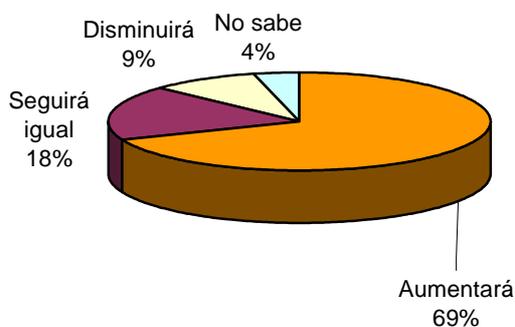
- A partir del 1º de enero de 2009, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 10 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2011, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 8 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2013, México no podrá adoptar ni mantener un prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 6 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2015, México no podrá adoptar ni mantener un prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 4 años de antigüedad;
- A partir del 1º de enero de 2017, México no podrá adoptar ni mantener un prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 2 años de antigüedad;

- A partir del 1º de enero de 2019, México no podrá adoptar ni mantener un prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos”.

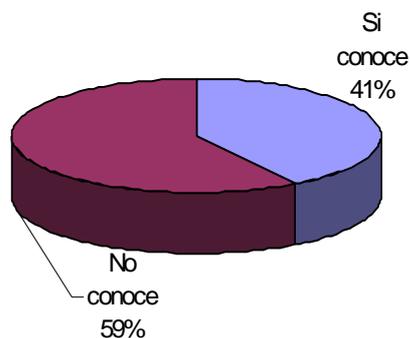
Anexo 1: La regularización de los vehículos y la opinión pública

ENCUESTA DEL PERIODICO REFORMA (12 de enero de 2001)

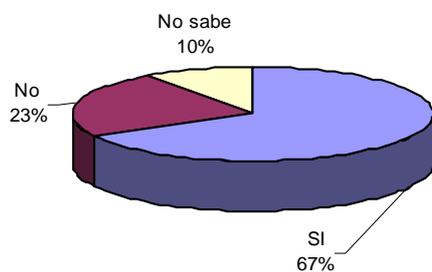
Si se regularizan los automóviles de procedencia extranjera que han entrado al país de forma ilegal, ¿cree usted que la introducción de más automóviles aumentará, disminuirá o seguirá igual?



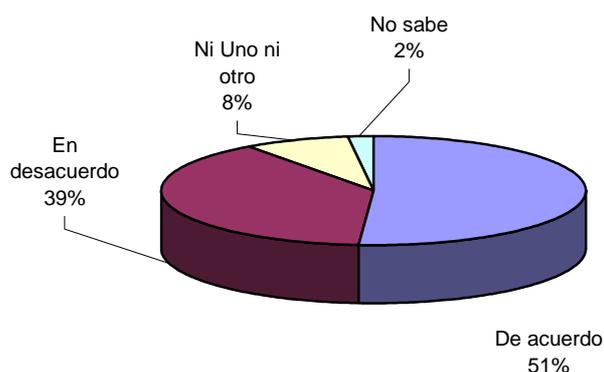
¿Conoce a alguien que posee un auto extranjero ilegal? (Esta cifra es aún mayor en los estados del norte)



¿Cree usted que el Gobierno Federal aprobará o no aprobará la regularización de automóviles de procedencia extranjera que han entrado al país en forma ilegal?



¿Usted estaría de acuerdo o en desacuerdo con la regularización de automóviles de procedencia extranjera que han entrado al país de forma ilegal?



Metodología: Encuesta a nivel nacional realizada el 10 de enero de 2001 a 400 entrevistados adultos por vía telefónica. Margen de error de +/-4.9 por ciento. Nivel de confianza del 95 por ciento.

Realización: Departamento de Investigaciones del Grupo Reforma.

Coordinación: María Antonia Mancillas, Alejandro Moreno y Roberto Gutiérrez.

Anexo 2: Los programas de regularización de vehículos de procedencia extranjera

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2001			
Fecha	Tipo de Legislación	Disposiciones	Beneficiarios
30 de junio de 1978	Decreto	<p>Objeto: Establece que las personas físicas o morales residentes en la franja fronteriza norte del país, comprendida en una faja de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional, en las zonas libres del Estado de Baja California Sur y parcial de Sonora y del Estado de Baja California Sur, gozarán de las facilidades para importar automóviles y camiones, e inscribirlos en el Registro Nacional de Vehículos.</p> <p>Tipo de vehículos: todo automóvil y camión</p> <p>Requisitos: N.D.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.
25 de septiembre de 1985	Decreto	<p>Objeto: Autoriza la inscripción definitiva de automóviles y camiones que fueron importados nuevos y en franquicia, a la franja fronteriza del norte o a las zonas libres del país.</p> <p>Tipo de vehículos: todo automóvil y camión</p> <p>Requisitos: previo pago de impuestos y recargos</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.
3 de agosto de 1983	Acuerdo	<p>Objeto: Regularizar vehículos de procedencia extranjera que se emplean como instrumento de trabajo para la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominados pick-up</p> <p>Requisitos: N.D.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.
25 de septiembre de 1985	Acuerdo	<p>Objeto: Autoriza la inscripción definitiva de vehículos de procedencia extranjera, empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias o forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: N.D.</p> <p>Requisitos: previo pago de impuestos y el cumplimiento de requisitos.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2001			
Fecha	Tipo de Legislación	Disposiciones	Beneficiarios
8 de enero de 1988	Decreto	<p>Objeto: Regularizar la estancia en el país de vehículos extranjeros empleados en la realización habitual de actividades agropecuarias y forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominación pick-up y camiones tipo estacas .</p> <p>Requisitos: previo pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.
8 de abril de 1988	Acuerdo	<p>Objeto: Regularizar la estancia en el país de vehículos extranjeros empleados en la realización de actividades agropecuarias y forestales.</p> <p>Tipo de vehículos: denominación pick-up y camiones tipo estacas.</p> <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modelos 1981, 1982 y 1983. • Previo pago de los impuestos de importación y cumplimiento de obligaciones. <p>Documentación que acredita la estancia legal: N.D.</p>	N.D.
4 de julio de 1988	Acuerdo	<p>Objeto: Exime del requisito de permiso previo, por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), la importación de equipos usados, incluyendo la que se realice a las zonas libres del país.</p> <p>Tipo de vehículos: Pick-up's (4000 KG.) y Estacas (8000 kg.) y camiones tipo estacas. Ford, Chevrolet, Dodge, Nissan modelos 1983 y anteriores. Quedaron excluidos los vehículos: Bronco, Blazer, Jimmy, Ram Charger, El Camino, Ranchero, Automóviles Y Van's.</p> <p>Requisitos: Modelos 1983 y anteriores</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: Expedida por el extinto Registro Federal de Automóviles y la Dirección de Registro.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificado de registro definitivo o provisional – tarjetón - ,(1988-1989). 2. Placa y calcomanía de registro. 	N.D.

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2001			
Fecha	Tipo de Legislación	Disposiciones	Beneficiarios
1 de marzo de 1990	Decreto	<p>Objeto: Otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros usados del Estado de Chihuahua.</p> <p>Tipo de vehículos: a) Automóviles similares a los nacionales. b) Camiones hasta 11,000 kg. (peso bruto).</p> <p>Requisitos: Modelos 1985 y anteriores.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: 1. Oficio de autorización de legalización expedido por la A.F.F. de Chihuahua. 2. Pedimento de importación expedido exclusivamente por la aduana de Ciudad Juárez.</p>	N.D.
31 de enero de 1991	Decreto Anexos al Decreto: <ul style="list-style-type: none"> • S.H.CP. 7 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la A a la J) • S.H.CP. 8 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la J a la M) • S.H.CP. 11 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la N a la S) • S.H.CP. 12 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la S a la Z) • S.H.CP. 13 de febrero de 1991. Decreto del 31-01-91. (de la Z y relación adicional) • S.H.CP. 25 de abril de 1991. Decreto del 31-01-91. 	<p>Objeto: Otorga facilidades administrativas a los propietarios de vehículos extranjeros.</p> <p>Tipo de vehículos: Diversos vehículos relacionados en los anexos al Decreto.</p> <p>Requisitos: N.D.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: 1. Constancia de regularización emitida por la A.F., A.L.J.I. o Administración Centra de Operación.</p>	60,039 unidades regularizadas
13 de enero de 1992	Decreto	<p>Objeto: Permite la regularización de automóviles usados de procedencia extranjera que circulan en el país.</p> <p>Tipo de vehículos: a. Automóviles de hasta 10 pasajeros b. Camiones de hasta 3,100 kg. (peso bruto)</p> <p>Requisitos: Modelos 1984 y anteriores.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal: 1. Holograma</p>	962,128 unidades regularizadas.

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2001			
Fecha	Tipo de Legislación	Disposiciones	Beneficiarios
12 de abril de 1994.	Convocatoria	<p>Objeto: Convocatoria para la regularización de vehículos a las personas físicas que antes del 9 de octubre (de 1993) hayan internado legalmente al país vehículos de procedencia extranjera.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incluidos en el listado de vehículos publicado en la convocatoria. <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Modelos 1986 o anteriores Mediante el otorgamiento de permisos de importación para su internación definitiva. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pedimento de importación definitiva. Copia simple de permiso de importación proporcionado por SECOFI. 	89,000 unidades regularizadas.
13 de marzo y 9 de mayo de 2000	Decimotercera Resolución Miscelánea para Comercio Exterior 13/03/00.	<p>Objeto: Permite la regularización de automóviles de procedencia extranjera que circulan en el país.</p> <p>Tipo de vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Denominados Pick-up con un peso total de carga máxima, inferior o igual a 3,200 kg., <p>Requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuyo número de serie o año-modelo sea inferior a 10 años anterior al vigente, Que no sea de doble rodada, y cuya fracción arancelaria sea 8704.31.04. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pedimento de importación definitiva Holograma de identificación. 	N.D.
20 de octubre de 2000	Acuerdo	<p>Objeto: Determina las características esenciales de vehículos de autotransporte, a los cuales se les han incorporado partes y componentes importados legalmente.</p> <p>Tipo de vehículos: Vehículos de autotransporte federal de cualquier modelo.</p> <p>Requisitos: Que conservan sus características esenciales cuando por lo menos, su chasis es fabricado en México o importado legalmente.</p> <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> Factura o documento que acredite el carácter nacional o nacionalizado del chasis. Pedimento de importación que acredite la legal importación de las partes. 	26 unidades beneficiadas

PROGRAMAS DE REGULARIZACIÓN DE VEHICULOS DE 1978 A 2001			
Fecha	Tipo de Legislación	Disposiciones	Beneficiarios
12 de marzo de 2001	Ley y Reglamento para la inscripción de vehículos de procedencia extranjera	<p>Objeto: Normalizar la situación ilegal y estadía en el país de los vehículos usados de procedencia extranjera, buscando a la vez conciliar la necesidad de procurar la transparencia y legalidad en la posesión de dichos bienes con la demanda de diversos grupos sociales para evitar que se afecte parte d su patrimonio.</p> <p>Tipo de vehículos y requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos de automotores, pick-up, vagonetas con capacidad de carga de hasta 12 pasajeros. • Los señalados en el anexo único de la Ley. • Los destinados al servicio público de transporte y carga, cuya capacidad no exceda de 3,500 kg y anteriores hasta 1970 inclusive.o. <p>Documentación que acredita la estancia legal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Holograma de inscripción 2. Constancia de inscripción. 	1,700,000 unidades regularizadas
Fuente: Elaboración con datos proporcionados por la Comisión de Economía de la H. Cámara de Diputados de la LIX Legislatura.			