

2.2.- MARCO DEL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO

2.2.1. DECLARACION UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS

Este documento proclamado en fecha 10 de diciembre de 1948 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, sostiene en relación al tránsito de peatones y de vehículos dos derechos fundamentales que debemos considerar.

El primero como derecho individual, se refleja en el artículo 13 de la citada declaración, que textualmente cita lo siguiente:

“Artículo 13

- 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.**
- 2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.”³⁸⁹**

Aún a nivel internacional, las diversas naciones han proclamado el derecho de las personas para circular libremente, y es precisamente en este documento donde podemos constatar que el bien que jurídicamente se protege es el tránsito de las personas en lo individual, y no el tránsito de ellas sobre un medio de locomoción determinado. La restricción a la circulación de vehículos es por tanto justificada en los términos citados, mientras no sea la circulación de las personas la que se restrinja y con la consideración de que su circulación sobre determinadas superficies no afecta su derecho mientras su movilidad se encuentre garantizada.

³⁸⁹ - Modesto Seara Vázquez. Derecho Internacional Público. Ed. Porrúa. 13 ed. México, 1991. p. 476

El otro derecho que debemos citar, es el que a la sociedad corresponde para que cada uno de sus individuos respete a la comunidad en que se desarrolle de manera que permita satisfacer la justas exigencias de la moral, del orden público y del bienestar general. Este derecho se consagra en el artículo 29 de la citada declaración, y reza al tenor siguiente:

"Artículo 29

1. Toda persona tiene deberes respecto a la comunidad, puesto que sólo en ella puede desarrollar libre y plenamente su personalidad.

2. En el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de sus libertades, toda persona estará solamente sujeta a las limitaciones establecidas por la ley con el único fin de asegurar el reconocimiento y el respeto de los derechos y libertades de los demás, y de satisfacer las justas exigencias de la moral, del orden público y del bienestar general en una sociedad democrática.

3. Estos derechos y libertades no podrán en ningún caso ser ejercidos en oposición a los propósitos y principios de las Naciones Unidas.³⁹⁰

México debe entender de una vez por todas que el disfrute de los derechos individuales no es absoluto y que se encuentra supeditado al interés general, México debe comprender que la protección de los individuos es una garantía a la convivencia armónica de los integrantes de una sociedad, pero que la protección excesiva y con abuso de tales sujetos en lo individual puede desarmonizar y destruir todo un Estado, toda una sociedad, toda una gran familia que nació para buscar su bien común, su desarrollo y su merecida superación mediante el sacrificio de ciertas libertades y la entrega de cierto poder a un gobierno que debe sancionar y castigar a quienes impidan alcanzar el bienestar general deseado.

³⁹⁰ - Op. Cit. p. 479

2.2.2. CONVENCION SOBRE LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO AUTOMOTOR CELEBRADA EN WASHINGTON, D.C. EL 6 DE OCTUBRE DE 1930

En materia de Derecho Internacional Público, es difícil conocer la exacta vigencia de un tratado celebrado por el gobierno mexicano, pues a diferencia de lo que ocurre en una nueva ley que expresamente deroga la anterior, por lo general en los pactos internacionales ello no ocurre, y sin preverse fecha o cláusula de conclusión en ellos, la evolución histórica de las naciones hace que éstos sean olvidados y no respetados en la vida práctica, siendo que su vigencia aún existe.

Tal es el caso de la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor, celebrada en Washington, D.C el día 6 de octubre de 1930. En ella, los países signantes establecieron serias reglas para en ese tiempo ordenar el tránsito internacional sobre las carreteras.

En México, la citada convención fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de abril de 1932, y por su trascendencia histórica, a continuación me permito transcribir su texto íntegro:

**"CONVENCION SOBRE LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO AUTOMOTOR
-CELEBRADA EN WASHINGTON, D.C. EL 6 DE OCTUBRE DE 1930**

PASCUAL ORTIZ RUBIO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el día seis de octubre de mil novecientos treinta, se concluyó y firmó en la Ciudad de Washington, D.C., Estados Unidos de América, por medio de Plenipotenciarios debidamente autorizados al efecto, una Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor, entre México y varias naciones, siendo el texto y la forma de la mencionada Convención, los siguientes:

CONVENCION SOBRE LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO AUTOMOTOR

Los Gobiernos de las Repúblicas Americanas deseando establecer entre sí reglas uniformes para el control y reglamentación del tráfico automotor en sus carreteras;

Han resuelto celebrar una convención con este objeto, y para ello han conferido los Poderes necesarios a sus respectivos Representantes;

Quienes habiéndose reunido en el Palacio de la Unión Panamericana en Washington, el cuatro de octubre de mil novecientos treinta, han convenido en las siguientes estipulaciones:

ARTICULO I

Se reconoce que cada República tiene jurisdicción exclusiva sobre el uso de sus carreteras, pero conviene en el uso internacional de las mismas en la forma especificada en la presente Convención.

ARTICULO II

Todo vehículo, antes de ser admitido al tráfico internacional, deberá registrarse en la forma prescrita por la nación de su origen. Además de la placa de registro de la nación de su origen, deberá llevar una marca de registro internacional, claramente visible, y de la forma y tipo de las placas estipuladas en la Convención Internacional para la circulación de automóviles, suscrita en 1909 y modificada en 1926, como sigue:

El signo distintivo consiste en una placa ovalada, de **30 centímetros de ancho por 18 centímetros de alto**, que lleva desde una hasta tres letras negras pintadas sobre un fondo blanco. **Dichas letras deberán ser latinas, mayúsculas, y tendrán, por lo menos, 10 centímetros de alto y un perfil de 15 milímetros.** En lo que se refiere a las motocicletas, el signo distintivo medirá solamente 18 centímetros de ancho y 12 centímetros de alto. Las letras distintivas para los diferentes países, son las siguientes:

Argentina: R.A.; Bolivia: R.B.; Brasil: BR.; Colombia: CO.; Costa Rica: C.R.; Cuba: C; Chile: R. CH.; Ecuador: EC.; El Salvador: E.S.; Estados Unidos de América: U.S.A.; Guatemala: GU.; Haití: HA.; Honduras: HS.; México: MEX.; Nicaragua: NIC.; Panamá: R.P.; Paraguay: PY.; Perú: PE.; República Dominicana: R.D.; Uruguay: R.O.U.; Venezuela: V.

ARTICULO III

El debido comprobante de registro en cualquiera de los Estados Contratantes dará a todo vehículo el **derecho a la reciprocidad internacional**.

ARTICULO IV

Todo conductor de un vehículo automotor deberá tener los certificados o licencias para manejar, que requieran las leyes de su país. Para que sea admitido al tráfico internacional deberá además, tener un **pase especial de circulación internacional** expedido en la forma y con la información prescrita por la Convención Internacional para la Circulación de Automóviles, suscrita en 1909 y modificada en 1926.

El certificado internacional para automóviles, extendido en cualquiera de los Estados Contratantes, deberá expedirse en el idioma prescrito por la legislación de dicho Estado.

La Traducción definitiva de los certificados a los idiomas oficiales de los Estados Contratantes, será confirmada a la Unión Panamericana por cada uno de los Gobiernos, Partes de esta Convención.

ARTICULO V

Cada nación o sus subdivisiones políticas, contará con oficinas centrales de registro, con el objeto de cambiar informes con otras naciones sobre el registro de vehículos y conductores.

ARTICULO VI

La regla de tránsito en el camino, será conservar la derecha cuando se encuentre a otro vehículo que venga en dirección contraria, y tomar la izquierda, cuando se pase a otro vehículo que vaya en la misma dirección.

ARTICULO VII

Todo vehículo que se aproxime a una intersección, **cederá el derecho de paso a los vehículos que ya hayan entrado en tal intersección. Cuando dos vehículos entren a la intersección al mismo tiempo, el vehículo de la izquierda cederá el derecho de paso al vehículo de la derecha.**

ARTICULO VIII

Todo vehículo admitido al tráfico internacional, deberá estar provisto de los siguientes dispositivos:

1.- **Frenos** capaces de controlar el movimiento del vehículo y de pararlo y mantenerlo inmóvil, que puedan ser aplicados por dos sistemas, cada uno de los cuales deberá aplicar con efectividad los frenos por lo menos a dos ruedas, y contruidos de tal modo que ninguna parte susceptible de fallar, sea común a ambos sistemas. Las motocicletas estarán equipadas con un freno, cuando menos.

2.- **Bocina** u otro aparato aceptado por las autoridades correspondientes, destinado a llamar la atención y que no produzca ruido excesivo.

3-a.- Todo vehículo automotor, a excepción de las motocicletas, máquinas aplanadoras, maquinaria de caminos y tractores agrícolas, deberá tener **dos luces**, una en cada lado de la parte delantera del vehículo, las cuales deberán, en cualquier tiempo, en condiciones atmosféricas normales y en un camino a nivel, proyectar un haz suficiente para distinguir a una persona hasta una distancia de 60 metros; **pero que no deslumbré o encandile a las personas que se encuentren frente a dichas luces.**

3-b.- Todo vehículo automotor y todo remolque o semiremolque que ocupe el último lugar en un tren de vehículos, deberá llevar en la parte trasera **una lámpara que proyecte una luz roja**, claramente visible, en condiciones atmosféricas normales, desde una distancia de 150 metros, y construida y colocada de tal manera **que la placa posterior de registro sea iluminada por una luz blanca, de modo que puedan leerse sus caracteres desde una distancia de 15 metros.**

4.- **Queda prohibido manejar en la vía pública cualquier vehículo automotor que no esté provisto de un dispositivo en buenas condiciones de funcionamiento y en uso constante, para evitar los ruidos excesivos o estridentes.**

ARTICULO IX

Todo vehículo que entre a otra nación, deberá registrarse en el punto de entrada, pero **no se le exigirá depósito de fianza, sino cuando transcurra un plazo de 90 días desde la última fecha de entrada a la nación.**

ARTICULO X

Todo vehículo y todo conductor en el tráfico internacional, están sujetos a los reglamentos de la nación en la cual transiten, en todo lo que no se oponga a las estipulaciones de esta Convención.

ARTICULO XI

Las señales de peligro, restricción y dirección, serán uniformes en todas las naciones.

ARTICULO XII

Los límites del tamaño de los vehículos y de las cargas que lleven, serán los siguientes:

1.- Ningún vehículo excederá una anchura exterior total de 2 metros 404 milímetros, inclusive la carga que lleve, con excepción de los tractores agrícolas, cuya anchura no excederá de 2 metros 704 milímetros; entendiéndose, además, que las limitaciones sobre el tamaño de los vehículos que se especifican en este artículo, no se aplicarán a los implementos o máquinas de labranza que transiten o sean remolcados temporalmente en la vía pública.

2.- Ningún vehículo, con o sin carga, deberá exceder una altura de 3 metros 65 centímetros.

3.- Ningún vehículo excederá una longitud de 9 metros 916 milímetros, y ningún tren o combinación de vehículos enganchados, deberá exceder una longitud total de 25 metros 542 milímetros.

4.- Ningún vehículo o tren de vehículos deberá llevar una carga que se extienda más de 901 milímetros fuera del frente de dicho vehículo o tren.

5.- Ningún vehículo de pasajeros deberá llevar una carga que se extienda más afuera de la línea exterior de los guardabarros del lado izquierdo, ni que se extienda más de 20 centímetros fuera de la línea exterior de los guardabarros del lado derecho.

6.- Las autoridades competentes podrán expedir permisos especiales para vehículos o combinaciones de vehículos que excedan los límites que acaban de estipularse.

ARTICULO XIII

La presente convención será depositada en la Unión Panamericana, la cual remitirá una copia certificada de la misma a cada Estado miembro de la Unión.

La convención será ratificada por los Estados Contratantes y los instrumentos de ratificación serán depositados en la Unión Panamericana, la cual dará aviso de cada depósito a todos los Estados Contratantes.

La convención entrará en vigor en cada Estado Contratante, en la fecha en que deposite su ratificación en la Unión Panamericana.

Las Repúblicas Americanas que no hayan suscrito esta Convención, podrán adherirse a ella depositando en la Unión Americana el respectivo instrumento de adhesión. La Unión Panamericana remitirá una copia certificada de este instrumento a todos los Estados miembros de la Unión.

Esta convención podrá ser denunciada por cualquiera de los Estados Contratantes, y la denuncia entrará en vigor 12 meses después del recibo del respectivo instrumento en la Unión Panamericana, la cual comunicará aviso de esta denuncia a los otros Estados Contratantes. Esta denuncia no afectará la validez de la Convención, por lo que respecta a los demás Estados Contratantes.

En fe de lo cual, los suscritos Delegados firman esta Convención, en español, inglés y portugués, estampando en ella sus respectivos sellos.

Hecha en la ciudad de Washington, a los seis días del mes de octubre de mil novecientos treinta.

Por la República Argentina: J.A. Valle, (Sello), José I. Girado, (sello); por Bolivia: Geo de la Barra, (Sello); por los Estados Unidos del Brasil: S. Gurgel de Amaral, Presidente da Delegação brasileira, ad referendum do Governo Brasileiro (Sello), G.M. de Menezes, (Sello), S. Arnaldo A. da Motta, (Sello); por Chile: Alberto Fernández R. (Sello), O. Tenhamm V. (Sello); por Colombia: Carlos de Narváez, (Sello), Enrique Coronado Suárez, (Sello); por Costa Rica: J.P. Arango, (Sello); por la República Dominicana: Persio C. Franco, ad referendum, (Sello); por El Ecuador: Homero Viteri L. (Sello); por Guatemala: Adrián Recinos, (Sello); Ramiro Fernández, (Sello), Ed. Jeancau, (Sello); por Honduras: Félix Canales Salazar, (Sello); por los Estados Unidos de México: A. Becerra Colín, (Sello), Leopoldo Farias, (Sello); por Nicaragua: Juan B. Sacasa, (Sello); por Panamá: J.R. Guizado, (Sello); por El Paraguay: Pablo M. Yusfran, (Sello); por El Perú: Eduardo Dibos D. (Sello); por El Salvador: Julio E. Mejía, (Sello), F.A. Reyes. h. (Sello); por la República Oriental del Uruguay: Mario Coppeti (Sello), Juan P. Molfino, (Sello), Carlos A. Rabasa, (Sello); por Venezuela: Feo. J. Sucre, (Sello); por los Estados Unidos de América: J. Walter Drake, (Sello).

Que la preinserta Convención fué aprobada por la Cámara de Senadores de los Estados Unidos Mexicanos, el día veintisiete de noviembre de mil novecientos treinta y uno, y ratificada por mí el veintidós de enero de mil novecientos treinta y dos;

Y que con fecha veintitrés de febrero de este mismo año, fué depositado en los Archivos de la Unión Panamericana, en Washington, D.C., el instrumento de ratificación para que surta los efectos del canje de estilo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, el día primero de abril de mil novecientos treinta y dos.

P. ORTIZ RUBIO

El Secretario de Relaciones Exteriores

MANUEL C. TELLEZ³⁹¹

Desde 1930 se establecían ya reglas claras para las medidas de las placas de circulación que cada vehículo debía portar. En lo particular y si es que en México se pretende introducir un sistema europeo de fotografía de automóviles infractores, lo conveniente será incrementar las medidas que actualmente se utilizan para tales medios de identificación, puesto que su reducido tamaño dificultaría la claridad de la impresión.

Además, para efectos de policía y seguridad, conviene el uso de extensas placas y grandes números que como en Europa, permiten la identificación de vehículos a mayores distancias.

La celebración de tratados internacionales en materia de tránsito automotor, refleja también la necesidad de homologar mediante una legislación federal las diversas legislaciones estatales existentes, de tal forma que a un corto plazo, se puedan estandarizar en toda América y quizá en todo el mundo, las reglas que permitan a la sociedad humana combatir los accidentes viales, la contaminación, los robos y la delincuencia en general.

³⁹¹ - Diario Oficial de la Federación. 22 de abril de 1932.

2.2.3. CONVENCION SOBRE CARRETERA PANAMERICANA CELEBRADA EN BUENOS AIRES, REPUBLICA ARGENTINA EL 23 DE DICIEMBRE DE 1936

Esta convención suscrita por diversos países del continente americano, y dada a conocer por el entonces Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lázaro Cárdenas en el Diario Oficial del 23 de marzo de 1938, tuvo por objeto el compromiso internacional de las partes contratantes para la pronta terminación de una carretera panamericana que permitiere en todo tiempo el tránsito de vehículos de motor.

En la citada convención se dispuso la creación de una comisión coordinadora de los trabajos de construcción necesarios para cumplir el objeto del documento firmado.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 8o. de la Convención, su duración sería indefinida, y sólo podía ser denunciada mediante aviso anticipado de un año a la Unión Panamericana.

2.2.4. CONVENIO RELATIVO AL TRANSPORTE DE CADAVERES CELEBRADO EN BERLIN EL 10 DE FEBRERO DE 1937

En términos del convenio citado y en 17 artículos, se dispusieron reglas de carácter internacional para el transporte de cadáveres, sea cual fuere la vía y las condiciones en que este se hiciera.

Para ello, se estableció el denominado "permiso de tránsito de cadáver", que debía como mínimo ser redactado conforme a un anexo que formaba parte del convenio en comento. En dicho documento constaría el nombre y apellidos completos, así como la edad del finado, el lugar, la fecha y la causa del fallecimiento, debiendo ser expedido por la autoridad competente del lugar de la muerte o de la inhumación si se tratase de exhumación de restos.

Para el traslado, se estableció como indispensable un ataúd metálico cuyo fondo debía estar cubierto de una tapa de unos 5 centímetros de espesor aproximadamente, de alguna materia absorbente (turba, aserrín de madera, carbón vegetal pulverizado, etc.) a la que debería agregarse una substancia antiséptica. En casos de fallecimiento causado por enfermedad contagiosa, el cadáver debía ser envuelto en una mortaja empapada de una solución antiséptica.

Además, se establecía que el ataúd debía ser herméticamente cerrado (soldado) y ajustado posteriormente a una caja de madera de forma que no pudiese moverse dentro de ella. Tal caja tendría un espesor de 3 centímetros cuando menos, e incluso las juntas debían estar herméticamente ensambladas y la tapa asegurada por tornillos colocados, cuando más, a 20 centímetros uno de otro, ajustándose finalmente la caja con cintas metálicas.

En los casos de transporte de cadáveres de personas fallecidas a consecuencia de la peste, del cólera, de viruela, o de tifo exantemático, sólo podría autorizarse cuando más pronto, al año del fallecimiento.

En caso de transporte por ferrocarril las reglas se incrementaban, pues el ataúd debía ser transportado en un vagón cerrado, por vía rápida y sin transbordo.

De ser el transporte en automóvil, el ataúd de preferencia debía ser transportado en un furgón funerario especial, o dentro de un furgón ordinario cerrado, y junto con el ataúd, sólo podrían transportarse objetos como coronas o ramos de flores.

La Secretaría de Relaciones Exteriores de México, reporta el anterior en su listado de tratados vigentes, por lo que en estricto sentido las reglas convenidas en 1937 siguen siendo válidas.

2.2.5. CONVENCION SOBRE LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO AUTOMOTOR INTERAMERICANO FIRMADA EN WASHINGTON EL 15 DE DICIEMBRE DE 1943

Esta convención firmada en la Unión Panamericana en Washington, D.C. el 15 de diciembre de 1943 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de octubre de 1949 por aprobación del Senado según decreto publicado el día 3 de marzo de ese año, establece nuevamente reglas internacionales para el tránsito de vehículos en los países americanos que la signaron.

Cabe destacar que esta convención no hace mención alguna a la celebrada en Washington el 6 de octubre de 1930 sobre la misma materia, a pesar de contar con artículos semejantes e incluso idénticos en algunos casos, citando en su lugar a la llamada Convención Internacional para la Circulación de Automóviles suscrita en 1909 y enmendada en 1926.

Entre los aspectos novedosos de esta convención, destaca la creación de un certificado internacional especial para automóviles exigible además de la matrícula correspondiente, así como la creación del llamado permiso especial internacional para conducir, que podía ser expedido por cada Estado contratante.

En términos del artículo XVII de la convención, las infracciones a la misma serían castigadas de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado en que fueren cometidas.

Por lo que se refiere al equipo de los automóviles, se agregaron a los de la Convención de 1930 ya citada, entre otros los siguientes: limpiaparabrisas, luz roja trasera, silenciador y espejo retrovisor.

Esta convención también aparece registrada como vigente por la Secretaría de Relaciones Exteriores, por lo menos hasta su listado de 1993.³⁹²

³⁹² - México: Relación de Tratados en Vigor, 1993. Secretaria de Relaciones Exteriores. Tlaltemco, México, D.F. 1993.

2.2.6. CONVENIO DE VIENA PARA LA PROTECCION DE LA CAPA DE OZONO

Sin mayor comentario, a continuación me permito incluir algunos párrafos relacionados de tan importante documento publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de diciembre de 1987:

Artículo 1	DEFINICIONES
A los efectos del presente convenio:	
1.- Por "capa de ozono" se entiende la capa de ozono atmosférico por encima de la capa límite del planeta.	
2.- Por "efectos adversos" se entiende los cambios en el medio físico o las biotas, incluidos los cambios en el clima, que tiene efectos deletéreos significativos para la salud humana o para la composición, resistencia y productividad de los ecosistemas tanto naturales como objeto de ordenación o para los materiales útiles al ser humano.	
3.- Por "tecnologías o equipo alternativos" se entiende toda tecnología o equipo cuyo uso permita reducir o eliminar efectivamente emisiones de sustancias que tienen o pueden tener efectos adversos sobre la capa de ozono.	
4.- Por "sustancias alternativas" se entiende las sustancias que reducen, eliminan o evitan los efectos adversos sobre la capa de ozono.	
5.- Por "Partes" se entiende, a menos que el texto indique otra cosa, las Partes en el presente Convenio.	
6.- Por "organización de integración económica regional" se entiende una organización constituida por Estados soberanos de una región determinada que tenga competencia respecto de asuntos regidos por el Convenio y por sus protocolos y que hayan sido debidamente autorizada, según sus procedimientos internos, para firmar, ratificar, aceptar, aprobar o adherirse al respectivo instrumento.	
7.- Por "protocolos" se entienden los protocolos del presente Convenio.	
Artículo 2	OBLIGACIONES GENERALES
1.- Las Partes tomarán las medidas apropiadas, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y de los protocolos en vigor en que sean parte, para proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos adversos resultantes o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono.	
2.- Con tal fin, las Partes, de conformidad con los medios de que dispongan y en la medida de sus posibilidades:	
a) Cooperarán mediante observaciones sistemáticas, investigación e intercambio de información a fin de comprender y evaluar mejor los efectos de las actividades humanas sobre la capa de ozono y los efectos de la modificación de la capa de ozono sobre la salud humana y el medio ambiente;	
b) Adoptarán las medidas legislativas o administrativas adecuadas y cooperarán en la coordinación de las políticas apropiadas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas bajo su jurisdicción o control en el caso de que se compruebe que estas actividades tienen o pueden tener efectos adversos como resultado de la modificación o probable modificación de la capa de ozono;	
c) Cooperarán en la formulación de medidas, procedimientos y normas convenidos para la aplicación de este Convenio, con miras a la adopción de protocolos y anexos;	
d) Cooperarán con los órganos internacionales competentes para la aplicación efectiva de este Convenio y de los protocolos en que sean parte.... ³⁹³	

2.2.7. TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

Este documento contractual de reciente firma, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1993, debe ser considerado para los efectos de nuestra investigación como medio regulador del comercio y de la industria automotriz. En el mismo, encontramos medidas referentes al transporte transfronterizo, al comercio de autopartes, de vehículos, etc.

Existen diversas reservas adoptadas por cada Gobierno signante, y únicamente una lectura íntegra del texto del tratado y de los diversos documentos contractuales que éste ha generado, permitirá comprender los efectos y el alcance jurídico de este nuevo orden internacional.

A continuación y únicamente como un muestreo que permita conocer aspectos relevantes del tratado, me permito insertar diversas disposiciones del mismo directamente relacionadas con nuestra materia en estudio.

<p>... Artículo 305. Importación temporal de bienes</p> <p>5. Sujeto a las disposiciones del Capítulo XI, "Inversión", y XII, "Comercio transfronterizo de servicios":</p> <p>(a) cada una de las Partes permitirá que los contenedores y los vehículos utilizados en transporte internacional que hayan entrado en su territorio provenientes de otra Parte, salgan de su territorio por cualquier ruta que tenga relación razonable con la partida pronta y económica de los vehículos o contenedores;</p> <p>(b) ninguna Parte podrá exigir fianza ni imponer ninguna sanción o cargo sólo en razón de que el puerto de entrada del vehículo o del contenedor sea diferente al de salida;</p> <p>(c) ninguna de las Partes condicionará la liberación de ninguna obligación, incluida una fianza que haya aplicado a la entrada de un vehículo o de un contenedor a su territorio, a que su salida se efectúe por un puerto en particular; y</p> <p>(d) ninguna de las Partes exigirá que el vehículo o el transportista que traiga a su territorio un contenedor de territorio de otra Parte, sea el mismo que lo lleve a territorio de otra Parte.</p> <p>6. Para efectos del párrafo 5, "vehículo" significa camión, tractocamión, tractor, remolque o unidad de remolque, locomotora, o vagón u otro equipo ferroviario...</p> <p>... Sección D - Consultas</p> <p>Artículo 316. Consultas y Comité de Comercio de Bienes</p> <p>1. Las Partes establecen un Comité de Comercio de Bienes, integrado por representantes de cada una de ellas.</p> <p>2. El Comité se reunirá a petición de cualquiera de las Partes o de la Comisión para considerar cualquier asunto relacionado con la materia de este capítulo.</p> <p>3. Por lo menos una vez al año, las Partes convocarán una reunión de los funcionarios responsables de aduanas, migración, inspección de productos alimenticios y agrícolas, instalaciones de inspección fronteriza, y reglamentación del transporte, con el propósito de tratar cuestiones relacionadas con el movimiento de bienes a través de los puertos de entrada de las Partes...</p>
--

8716.31.99	Las demás (cisternas que no sean tipo tanques de acero y que no sean tanques térmicos para el transporte de leche)
8716.39.01	Remolques o semirremolques tipo plataforma, con o sin redilas, incluso los reconocibles para el transporte de cajas o rejas de latas o botellas o portacontenedores, o camas bajas, excepto con suspensión hidráulica o neumática y cuello de ganso abatible
8716.39.02	Remolques o semirremolques tipo madrinan o nodrizas, para el transporte de vehículos
8716.39.04	Remolques tipo plataformas modulares con ejes direccionales, incluso con sección de puente transportador, acoplamientos hidráulicos y/o cuello de ganso y/o motor de acondicionamiento hidráulico del equipo
8716.39.05	Semirremolques tipo cama baja, con suspensión hidráulica o neumática y cuello de ganso abatible
8716.39.06	Remolques y semirremolques tipo cajas cerradas, incluso refrigeradas
8716.39.07	Remolques y semirremolques tipo tanques de acero, incluso criogénicos o tolvas
8716.39.99	Los demás (remolques y semirremolques para la transportación de bienes, aparte de los mencionados en las fracciones 8716.39.01, 8716.39.02, 8716.39.04, 8716.39.05, 8716.39.06 y 8716.39.07, y que no sean carruajes para el transporte de mercancías con llantas de hule macizas, ni remolques o semirremolques de dos pisos que se reconozcan como diseñados exclusivamente para transportar ganado bovino)
8716.40.01	Los demás remolques y semirremolques. Que no sean para la transportación de bienes
8716.80.99	Los demás (vehículos no automóviles que no sean remolques o semirremolques, carretillas y carros de mano, ni carretillas de accionamiento hidráulico)
(b)	No obstante el inciso (a), México no prohibirá ni restringirá la importación temporal de bienes usados descritos en las fracciones arancelarias indicadas en el inciso (c), cuando sean importados para proveer servicios transfronterizos de acuerdo al Capítulo XII, "Comercio transfronterizo de servicios", o para cumplir un contrato de acuerdo al Capítulo X, "Compras del sector público", siempre y cuando los bienes importados:
(i)	sean necesarios para la prestación del servicio transfronterizo o para el cumplimiento del contrato otorgado a un proveedor de otra Parte;
(ii)	sean utilizados exclusivamente por el prestador de servicios o por el proveedor que cumple el contrato, o bajo su supervisión;
(iii)	no sean objeto de venta, arrendamiento o préstamo mientras permanezcan en territorio de México;
(iv)	sean importados en cantidades no superiores a lo necesario para la prestación del servicio o el cumplimiento del contrato;
(v)	sean reexportados prontamente a la conclusión de la prestación del servicio o del contrato; y
(vi)	cumplan con los demás requisitos aplicables a la importación de tales bienes en la medida en que tales requisitos no sean incompatibles con este Tratado.
(c)	El inciso (b) se aplicará a bienes usados descritos en las siguientes fracciones arancelarias:
Fracción	Descripción
8413.11.01	Distribuidoras con dispositivo medidor, aun cuando presenten mecanismo totalizador
8413.40.01	Tipo remolque, con capacidad de 36 a 60 m ³ /hr, sin elevador hidráulico de manguera de descarga
8426.12.01	Pórticos móviles sobre neumáticos y carretillas puente
8426.19.01	Los demás (puentes rodantes, grúas de pórtico y carretillas puente)
8426.30.01	Grúas sobre pórticos
8426.41.01	Grúas con brazo (aguilón) rígido de accionamiento hidráulico, autopropulsadas, con capacidad máxima superior a 9.9 toneladas sin exceder de 30 toneladas
8426.41.02	Grúas con brazo de hierro estructural (celosía) de accionamiento mecánico, autopropulsadas, con peso unitario hasta 55 toneladas
8426.41.99	Las demás (máquinas y aparatos, autopropulsados, sobre neumáticos)
8426.49.01	Grúas con brazo de hierro estructural (celosía) de accionamiento mecánico, con peso unitario hasta 55 toneladas
8426.49.02	Grúas con brazo (de aguilón) rígido de accionamiento hidráulico, autopropulsadas, con capacidad de carga superior a 9.9 toneladas sin exceder de 30 toneladas
8426.91.01	Grúas, que no sean las comprendidas en las fracciones 8426.91.02, 8426.91.03 y 8426.91.04
8426.99.01	Grúas, aparte de las comprendidas en la fracción 8426.99.02
8426.99.02	Grúas giratorias.
8426.99.99	Las demás (puentes rodantes, pórticos de descarga o de manipulación y carretillas puente)
8427.10.01	Con capacidad de carga hasta 3,500 Kilogramos, medida a 620 milímetros de la cara frontal de las horquillas, sin batería ni cargador
8428.40.99	Las demás (escaleras mecánicas y pasillos móviles)
8428.90.99	Las demás (máquinas y aparatos de elevación, carga, descarga o manipulación)
8429.11.01	De orugas
...8430.50.01	Excavadoras, cargadores frontales de accionamiento hidráulico, con capacidad igual o inferior a 335 c.p.
...8701.30.01	Fractores de orugas con potencia al volante del motor igual o superior a 105 c.p. sin exceder de 380 c.p. medida a 1900 RPM, incluso con hoja empujadora

... Sección B - Medidas de México

1. Los Artículos 301 y 309 no se aplicarán a los controles de México sobre la exportación de troncos de todas las especies.
2. Los Artículos 301 y 309 no se aplicarán a:
 - (a) medidas adoptadas de conformidad con las disposiciones existentes de los Artículos 192 a 194 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que reservan exclusivamente a embarcaciones mexicanas todos los servicios y operaciones no autorizados a embarcaciones extranjeras y que facultan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a negar a las embarcaciones extranjeras el derecho a prestar servicios autorizados si su país de origen no concede derechos recíprocos a las embarcaciones mexicanas; y
 - (b) medidas sobre permisos de exportación aplicados a bienes para exportación a territorio de otra Parte que estén sujetos a restricciones cuantitativas, o a aranceles-cuota que esa otra Parte adopte o mantenga.
3. Los Artículos 301 y 309 no se aplicarán a:
 - (a) la continuación o pronta renovación de una disposición disconforme de la ley a que se refiere el párrafo 2(a); y
 - (b) la reforma a una disposición disconforme de la ley a que se refiere el párrafo 2(a), en la medida que la reforma no reduzca la conformidad de la disposición con los Artículos 301 y 309.
4. (a) No obstante lo dispuesto en el Artículo 309, durante los 10 años siguientes a la entrada en vigor de este Tratado, México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de bienes usados descritos en las siguientes fracciones vigentes de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación al 12 de agosto de 1992:

Nota: Se proporcionan descripciones junto a la fracción correspondiente, sólo para propósitos de referencia.

Fracción	Descripción
8407.34.99	Motores a gasolina de cilindrada superior a 1,000 cm ³ , excepto para motocicleta
8413.11.01	Distribuidoras con dispositivo medidor, aun cuando presenten mecanismo totalizador
8413.40.01	Tipo remolque, con capacidad de 36 a 60 m ³ /hr; sin elevador hidráulico de manguera de descarga
8426.12.01	Pórticos móviles sobre neumáticos y carretillas puente
8426.19.01	Los demás (puentes rodantes, grúas de pórtico y carretillas puente)
8426.30.01	Grúas sobre pórticos
8426.41.01	Grúas con brazo (aguilón) rígido de accionamiento hidráulico, autopropulsadas, con capacidad máxima superior a 9.9 toneladas sin exceder de 30 toneladas
8426.41.02	Grúas con brazo de hierro estructural (celosía) de accionamiento mecánico, autopropulsadas, con peso unitario hasta 55 toneladas
8426.41.99	Las demás (máquinas y aparatos, autopropulsados, sobre neumáticos)
8426.49.01	Grúas con brazo de hierro estructural (celosía) de accionamiento mecánico, con peso unitario hasta 55 toneladas
8426.49.02	Grúas con brazo (de aguilón) rígido de accionamiento hidráulico, autopropulsadas, con capacidad de carga superior a 9.9 toneladas sin exceder de 30 toneladas
8426.91.01	Grúas, que no sean las comprendidas en las fracciones 8426.91.02, 8426.91.03 y 8426.91.04
8426.91.02	Grúas con accionamiento hidráulico, de brazos articulados o rígidos, con capacidad hasta 9.9 toneladas a un metro de radio
8426.91.03	Grúas elevadoras aisladas, del tipo canastilla, con capacidad de carga igual o inferior a una tonelada y hasta 15 metros de elevación
8426.91.99	Las demás (máquinas y aparatos; proyectados para montarlos en un vehículo de carretera)
8426.99.01	Grúas, aparte de las comprendidas en la fracción 8426.99.02
8426.99.02	Grúas giratorias
8426.99.99	Los demás (puentes rodantes, pórticos de descarga o de manipulación y carretillas puente)
8427.10.01	Con capacidad de carga hasta 3,500 Kilogramos, medida a 620 milímetros de la cara frontal de las horquillas, sin batería ni cargador
8427.20.01	Con motor de explosión o combustión interna, con capacidad de carga hasta 7,000 kilogramos, medida a 620 milímetros de la cara frontal de las horquillas
...8701.30.01	Tractores de orugas con potencia al volante del motor igual o superior a 105 c.p. sin exceder de 380 c.p. medida a 1900 rpm, incluso con hoja empujadora
8701.90.02	Tractores para vías férreas, provistos de aditamento de ruedas con llantas neumáticas accionadas mecánicamente para rodarlos sobre pavimento
8711.10.01	Motocicletas con motor de émbolo o pistón alternativo de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³
8711.20.01	Motocicletas con motor de émbolo o pistón alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³
8711.30.01	Motocicletas con motor de émbolo o pistón alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ , pero inferior o igual a 500 cm ³
8711.40.01	Motocicletas con motor de émbolo o pistón alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior a 550 cm ³
8711.90.99	Los demás (motocicletas, ciclos con motor auxiliar y sidecares que no tengan motor de émbolo o pistón alternativo, y que no sean sidecares para motociclos y velocipedos de cualquier clase presentados aisladamente)
8712.00.02	Bicicletas, excepto las de carreras
8712.00.99	Los demás (ciclos, sin motor, que no sean bicicletas ni triciclos para el reparto de carga)
8716.10.01	Remolques y semirremolques para vivienda o para acampar, del tipo caravana
8716.31.02	Cisternas tipo tanques de acero, incluso criogénicos o tolvas

19. Durante los primeros diez años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, México podrá mantener prohibiciones o restricciones a la importación de los productos automotores nuevos que se establezcan en las fracciones existentes 8407.34.02 (motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, pero menores o iguales a dos mil centímetros cúbicos, excepto motocicletas), 8407.34.99 (motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, excepto para motocicletas) y 8703.10.99 (otros vehículos especiales) de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, excepto que México no podrá prohibir o restringir la importación de los productos automotores establecidos en las fracciones 8407.34.02 y 8407.34.99 a las empresas de la industria terminal que cumplan con las disposiciones del Decreto Automotriz y las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, modificadas de conformidad con este apéndice.

Decreto de Autotransporte y Reglas de Aplicación del Decreto de Autotransporte

20. México derogará el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte (diciembre de 1989) (Decreto de Autotransporte) y el Acuerdo que Establece Reglas de Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte (noviembre de 1990). México podrá adoptar o mantener cualquier medida en relación a los vehículos de autotransporte y autopartes para vehículos de autotransporte, o a fabricantes de vehículos de autotransporte, siempre y cuando tal medida no sea incompatible con este Tratado. Importación de vehículos de autotransporte

21. México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos de autotransporte de cualquiera de las Partes hasta el 1° de enero de 1999, excepto en lo que se refiere a las importaciones de vehículos de autotransporte conforme a lo dispuesto en los párrafos 22 y 23.

22. Para cada uno de los años de 1994 a 1998, México permitirá a cada fabricante de vehículos de autotransporte importar, de cada tipo de vehículo de autotransporte, una cantidad de vehículos de autotransporte originarios no menor al 50 por ciento del número de vehículos de autotransporte de cada tipo fabricado en México en ese año por el fabricante.

23. Para cada uno de los años de 1994 a 1998, México permitirá a las personas que no sean fabricantes de vehículos de autotransporte la importación de vehículos de autotransporte originarios de cada tipo, en una cantidad que será asignada entre ellas, conforme a los siguientes términos:

- (a) para cada uno de los años 1994 y 1995, una cantidad no menor al 15 por ciento del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México;
- (b) en 1996, una cantidad no menor al 20 por ciento del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México; y
- (c) en cada uno de los años de 1997 a 1998, una cantidad no menor al 30 por ciento del número total de vehículos de autotransporte de cada tipo producidos en México.

México asignará dichas cantidades mediante subastas que no sean discriminatorias.

Vehículos usados

24. México podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de otra de las Partes, con excepción de lo siguiente:

- (a) a partir del 1° 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;
- (b) a partir del 1° 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;
- (c) a partir del 1° de enero de 2013, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 6 años de antigüedad;
- (d) a partir del 1° de enero de 2015, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 4 años de antigüedad;
- (e) a partir del 1° de enero de 2017, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos que tengan por lo menos 2 años de antigüedad;
- (f) a partir del 1° de enero de 2019, México no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados, provenientes de territorio de Canadá o de Estados Unidos.

25. (a) El párrafo 24 no se aplicará a la importación en forma temporal de los vehículos usados establecidos en las fracciones 8705.20.01 (camiones automóviles para sondeos o perforaciones), 8705.20.99 (los demás camiones para sondeos o perforaciones) u 8705.90.01 (camiones con equipos especiales para el aso de calles) de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación. Dicha importación estará sujeta a las condiciones establecidas en la Sección B(4)(b) del Anexo 301.3 por el tiempo en que México pueda adoptar o mantener la prohibición o restricción a la importación del vehículo conforme al párrafo 24.

(b) El párrafo 24 no se interpretará de tal manera que permita a México la derogación de sus obligaciones con respecto a servicios de transporte terrestre conforme al Capítulo XII, "Comercio transfronterizo de servicios", incluso la Lista del Anexo I.

Medidas relativas a permisos de importación

26. México podrá adoptar o mantener medidas relativas a permisos de importación en el grado necesario para administrar las restricciones a:

- (a) la importación de vehículos automotores, con base en el Decreto Automotriz y las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, modificados de conformidad con este apéndice;

(b) la importación de los productos automotores nuevos que se establezcan en las fracciones 8407.34.02 (motores a gasolina de más de mil centímetros cúbicos, pero menores o iguales a dos mil centímetros cúbicos, excepto motocicletas) 8407.34.99 (motores a gasolina de más de dos mil centímetros cúbicos, excepto para motocicletas) u 8703.10.99 (otros vehículos especiales) de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, con base en lo dispuesto en el párrafo 19 de este apéndice;

(c) la importación de vehículos de autotransporte, con base en los párrafos 22 y 23 de este apéndice; y

(d) la importación de vehículos usados que sean vehículos automotores o vehículos de autotransporte, o de otros vehículos usados que se establezcan en las fracciones 8702.90.01 (trolebuses), 8705.10.01 (camiones-grúa), 8705.20.99 (los demás camiones para sondeos o perforaciones), 8705.90.01 (camiones con equipos especiales para el aseo de calles) u 8705.90.99 (los demás vehículos automóviles para usos especiales) en la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación, con base en los incisos (a) a (f) del párrafo 24 de este apéndice,

siempre y cuando dichas medidas no tengan efectos comerciales restrictivos en la importación de dichos bienes adicionales a aquéllos que se deriven de las restricciones impuestas de conformidad con este apéndice, y que la licencia sea otorgada a cualquier persona que cumpla con los requisitos legales para la importación de los bienes.

Definiciones

27. Para efectos de este apéndice:

año modelo significa el periodo de doce meses que inicia el 1° de noviembre a que se refiere el Artículo 2, párrafo IX del Decreto Automotriz;

autopartes son las partes y componentes destinados a integrarse en un vehículo automotor a que se refiere el Artículo 2, párrafo X del Decreto Automotriz;

balanza comercial ampliada de una empresa de la industria terminal es igual a $S + T + W + 0.3I + Sft - Y$, donde:

(a) S es el saldo de la balanza comercial de la empresa de la industria terminal;

(b) T son las transferencias de:

(i) superávit de balanza comercial entre la empresa de la industria terminal y otras empresas de la industria terminal; y

(ii) divisas a la empresa de la industria terminal por parte de las empresas de la industria de autopartes por concepto de sus exportaciones de autopartes, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones, y excluyendo las divisas que la empresa haya obtenido por concepto de exportaciones de autopartes promovidas por la empresa de la industria terminal, aplicadas de acuerdo con las disposiciones de la regla 8 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dicha regla;

(c) W significa las transferencias de divisas de las maquiladoras a la empresa de la industria terminal por concepto de sus exportaciones de productos automotores, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones, siempre que tales maquiladoras no sean proveedores nacionales, y que cumplan al menos con una de las siguientes condiciones:

(i) que la empresa de la industria terminal sea, directa o indirectamente, accionista mayoritario de la maquiladora;

(ii) que la empresa de la industria terminal y la maquiladora tenga un accionista mayoritario en común; o

(iii) que la empresa de la industria terminal sea un promotor de exportaciones de productos automotores de dicha maquiladora,

calculado de acuerdo con el Artículo 9 del Decreto Automotriz y las disposiciones establecidas en la regla 8 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dicho artículo o regla;

(d) I significa el valor de las inversiones realizadas por la empresa de la industria terminal en activos fijos de origen mexicano que se destinen a usarse permanentemente en México, excluyendo maquinaria y equipo adquirido en México pero no producido en México, que la empresa de la industria terminal transfiera a su balanza comercial ampliada. I será calculada de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Artículo 11 del Decreto Automotriz y la Regla 8 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dicho artículo o regla;

(e) Sft significa los superávits de balanza comercial de la empresa de la industria terminal no utilizados en años anteriores transferidos al año en curso. Sft será calculado de acuerdo con las disposiciones establecidas en las reglas 17 y 19 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz al 12 de agosto de 1992, modificadas de acuerdo con el párrafo 16 de este apéndice, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dichas reglas; e

(f) Y significa el factor de ajuste calculado de conformidad a lo establecido en el párrafo 15;

empresa de la industria de autopartes es una empresa que opera y produce autopartes en México constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana, a que se refiere el Artículo 2, párrafo V, y los Artículos 6 y 7 del Decreto Automotriz, y que:

(a) su valor de facturación anual por concepto de ventas de autopartes a empresas de la industria terminal, para usarse como equipo original en la fabricación de productos automotores para su venta en México, constituya más de 60 por ciento del valor total de la facturación anual de ventas de la empresa. El cálculo del valor anual por concepto de facturación de ventas de autopartes a empresas de la industria terminal se hará de acuerdo con la Regla 20 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dicha regla;

(b) cumpla con los requisitos de valor agregado nacional según lo dispuesto en los párrafos 2 y 3 de este apéndice;

(c) cumpla con el requisito de estructura de capital establecido en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, del 9 de marzo de 1973, y en el Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, del 16 de mayo de 1989, el cual se aplicará de conformidad con los compromisos de México establecidos en su lista correspondiente del Anexo I, Quinta Parte, "Inversión, Servicios y Materias Afines"; y

(d) previo cumplimiento de los requisitos establecidos en los incisos (a), (b), y (c), se registre ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) como una empresa de la industria de autopartes; SECOFI podrá otorgar registro a una empresa que no cumpla con los requisitos establecidos en el inciso (a) pero cumpla con los incisos (b) y (c).

empresa de la industria terminal es una empresa que opera en México, constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana a que se refieren los Artículos 2, párrafo IV y 3, 4 y 5 del Decreto Automotriz, que:

- (a) esté registrada ante SECOFI; y
- (b) se dedique en México a la producción o ensamble final de vehículos automotores.

fabricante de vehículos de autotransporte es una empresa que opera en México, constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana y:

- (a) que está registrada ante SECOFI;
- (b) que produce vehículos de autotransporte en México; y
- (c) cuyo:
 - (i) valor total de facturación por concepto de ventas de vehículos de autotransporte y partes de autotransporte, que produce en México; menos
 - (ii) el valor total de facturación por concepto de ventas de partes de autotransporte importadas directamente por la empresa, más el valor del contenido importado de partes de autotransporte que adquiere en México, es igual a por lo menos 40 por ciento del valor total de facturación por concepto de ventas de vehículos de autotransporte y partes de autotransporte que la empresa produce en México;

maquiladora independiente significa una empresa que cuenta con registro de industria maquiladora de exportación en los términos del Decreto de Maquiladora existente, y en la cual ninguna empresa de la industria terminal es directa o indirectamente accionista mayoritario ni tiene un accionista mayoritario común con cualquier otra empresa de la industria terminal;

partes de autotransporte son las partes y componentes destinados a integrarse en un vehículo de autotransporte;

perturbación anormal de la producción es una disminución en la capacidad de producción de una empresa de la industria terminal que resulte de un desastre natural, incendio, explosión, u otros eventos imprevistos fuera del control de dicha empresa;

producción en México para la venta en México (VTVD) significa el valor de la facturación total de una empresa de la industria terminal por el concepto de ventas en México de vehículos automotores y autopartes que produce en México, excluyendo sus ventas de vehículos automotores importados;

productos automotores son los vehículos automotores y autopartes a que se refiere la regla 1, párrafo III de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz;

proveedor nacional es una empresa que opera en México, constituida u organizada conforme a la legislación mexicana, a que se refiere el Artículo 2, párrafo VII del Decreto Automotriz, y:

- (a) que abastece a las empresas de la industria terminal de aquellas autopartes clasificadas en las ramas 26, 40, 41, 42, 43 y 57 de la matriz insumo-producto del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), publicada en 1980;
- (b) que está registrada ante SECOFI;
- (c) en la cual ninguna empresa de la industria terminal es, directa o indirectamente, accionista mayoritaria;
- (d) que no tiene accionistas mayoritarios que también sean accionistas mayoritarios de cualquier empresa de la industria terminal; y

(e) cumple con los requisitos de valor agregado nacional de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos 2 y 3;

saldo en balanza comercial (S) para una empresa de la industria terminal, a que se refiere la regla 9 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, es igual a $X + TP - ID - IP$, donde:

(a) X significa el valor de las exportaciones directas de la empresa de la industria terminal de vehículos automotores y autopartes que produce dicha empresa;

(b) TP significa las divisas por concepto de exportaciones de autopartes producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovidas por la empresa de la industria terminal, excluyendo el valor del contenido importado en las exportaciones,

(c) ID es el valor de las importaciones directas de la empresa de la industria terminal, excluyendo aranceles e impuestos internos, ya sea para consumo interno ("definitivas") o para reexportación ("temporales"), que dicha empresa incorpore en su producción de vehículos automotores y autopartes excluyendo las autopartes destinada al mercado de refacciones; e

(d) IP significa el valor del contenido importado en las autopartes adquiridas por la empresa de la industria terminal a una empresa de la industria de autopartes o proveedor nacional que la empresa de la industria terminal incorpore en su producción de vehículos automotores y de autopartes, excluyendo el contenido importado en las autopartes destinadas al mercado de refacciones; que se calculará de acuerdo con las reglas 10, 12, 13, 14 y 15 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dichas reglas; siempre que para los efectos de los incisos (c) y (d), el valor de las importaciones para consumo interno "definitivas" se descontará conforme a lo establecido en el párrafo 12.

valor agregado nacional significa para una empresa de la industria de autopartes o de un proveedor nacional, el valor total de las ventas de dicha empresa o proveedor menos el valor de sus importaciones totales, directas e indirectas, excluyendo aquellas incorporadas en autopartes destinadas al mercado de refacciones, de acuerdo con las modificaciones establecidas en los párrafos 2 y 3;

valor agregado nacional de proveedores (VANp) (referido como VANp en la regla 18 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz) significa, para una empresa de la industria terminal, la suma de:

(a) el valor agregado nacional incorporado en las autopartes que la empresa de la industria terminal adquiere de proveedores nacionales y de empresas de la industria de autopartes, excluyendo las compras de autopartes a dichos proveedores y empresas destinadas al mercado de refacciones, y

(b) las divisas por concepto de exportaciones de autopartes, producidas por proveedores nacionales y empresas de la industria de autopartes, promovidas por una empresa de la industria terminal, excluyendo el valor del contenido importado en dichas exportaciones,

calculada de acuerdo con la fórmula 7 de la regla 18 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz al 12 de agosto de 1992, o cualquier otra medida adoptada por México que no sea más restrictiva que dicha fórmula;

valor agregado nacional total (VANt) de una empresa de la industria terminal a que se refiere la regla 18 de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz significa, ya sea:

- (a) la suma del valor de su producción en México para su venta en México (VTVD) y el saldo de la balanza comercial (S) de la empresa, cuando su saldo de la balanza comercial (S) sea mayor a cero; o
- (b) el valor de su producción en México para su venta en México (VTVD), cuando su saldo de la balanza comercial (S) sea negativo;

valor base es el promedio del valor de la producción en México para su venta en México (VTVD) de una empresa de la industria terminal en los años modelo 1991 y 1992, ajustado anualmente por la inflación acumulada, utilizando el Índice Nacional de Precios al Productor de Vehículos, Refacciones, y otros Materiales de Transporte, u otro índice que lo sustituya, publicado por el Banco de México en los Indicadores Económicos (en adelante INPP). Para ajustar el valor base por la inflación acumulada hasta 1994 o hasta un año posterior, el promedio para los años modelo 1991 y 1992 de la producción VTVD será multiplicado por el cociente de:

- (a) el INPP correspondiente a ese año; entre
- (b) el INPP correspondiente a 1992,

siempre y cuando los índices de precios en los incisos (a) y (b) tengan el mismo año base.

vehículo automotor a que se refiere el Artículo 2, párrafo IV del Decreto Automotriz es un automóvil, un automóvil compacto de uso popular, un camión comercial, un camión ligero, o un camión mediano, de acuerdo con las siguientes definiciones:

(a) **automóvil:** es un vehículo destinado al transporte de hasta diez personas y que se establece en las fracciones de las subpartidas 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

(b) **automóvil compacto de uso popular:** es un vehículo que cumple con las características establecidas en el Decreto que Otorga Exenciones a los Automóviles Compactos de Consumo Popular, 2 de Agosto de 1989, y que se establece en las fracciones 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

(c) **camión comercial:** es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de hasta 2,727 kilogramos, y que se establece en las fracciones 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8703.21 a la 8703.33, 8703.90.99, 8704.21.99, 8704.31.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

(d) **camión ligero:** es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 2,727 kilogramos pero no mayor a 7,272 kilogramos y que se establece en la fracción 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8704.21.99, 8704.22.99, 8704.31.99, 8704.32.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación; y

(e) **camión mediano:** es un vehículo con o sin chasis, destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 7,272 kilogramos pero no mayor a 8,864 kilogramos y que se establece en la fracción 8702.10, 8702.90.02, 8702.90.03, 8702.90.04, 8704.22.99, 8704.32.99, 8705.20.01, 8705.40.01, 8706.00.01, 8706.00.02 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

vehículo de autotransporte es un vehículo de uno de los siguientes tipos:

(a) un vehículo sin chasis, con una carrocería integrada, destinado para el transporte de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 8,864 kilogramos, y que se establece en la fracción 8702.10.02, 8702.10.03, 8702.90.03, 8702.90.04, 8705.20.01 u 8705.40.01 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

(b) un vehículo con chasis destinado para el transporte de mercancías o de más de diez personas, con un peso bruto vehicular de más de 8,864 kilogramos, y que se establece en la fracción 8702.10.01, 8702.10.03, 8702.90.02, 8702.90.04, 8704.22.99, 8704.23.99, 8704.32.99, 8705.20.01, 8705.40.01 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

(c) un vehículo con dos o tres ejes, con equipo integrado o destinado para el transporte de mercancías mediante el arrastre de remolques o semirremolques, y que se establece en la fracción 8701.20.01, 8705.20.01, 8705.40.01 u 8706.00.99 de la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación;

ventas totales significa, para una empresa de la industria de autopartes o proveedor nacional la suma de:

(a) el valor de facturación por concepto de ventas de la empresa o proveedor a una empresa de la industria terminal de autopartes que estén destinadas a ser usadas por ésta como equipo original en su producción de vehículos automotores o autopartes, excluyendo las autopartes destinadas al mercado de refacciones; y

(b) el valor de las exportaciones de autopartes de la empresa o proveedor, ya sea de manera directa o a través de una empresa de la industria terminal, menos el valor del contenido importado de dichas autopartes; y

ventas totales en México de la empresa de la industria terminal es el valor total de facturación por concepto de ventas de vehículos automotores producidos en México para su venta en México, más el valor total de su facturación por concepto de ventas de vehículos automotores importados.

Apéndice 300-A.3

Estados Unidos

Promedio corporativo de rendimiento de combustible

1. De conformidad con el calendario establecido en el párrafo 2, para propósitos de la Energy Policy and Conservation Act of 1975, 42 U.S.C. __ 6201, et seq., la CAFE Act, Estados Unidos considerará un automóvil como de producción nacional en un año modelo, si al menos el 75 por ciento del costo al fabricante de tal automóvil es atribuible al valor agregado en Canadá, México o Estados Unidos, a menos que el ensamblado del automóvil se termine en Canadá o México y tal automóvil no sea importado a Estados Unidos antes de la terminación de los treinta días siguientes al término del año modelo.

2. El párrafo 1 se aplicará a todos los automóviles que fueron producidos por un productor y vendidos en Estados Unidos, independientemente del lugar en que fueron producidos o de la línea de autos o camiones de que se trate, de acuerdo con el siguiente calendario:

(a) para un productor que inició la producción de automóviles en México antes del año modelo 1992, la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la CAFE Act en relación con tales automóviles, podrá elegir por una sola vez entre el 1° de enero de 1997 y el 1° de enero del año 2004, que le sea aplicado lo dispuesto en el párrafo 1 a partir del año modelo siguiente a la fecha en que realice la elección;

(b) para un productor que inicie la producción de automóviles en México después del año modelo 1991, lo dispuesto en el párrafo 1 se aplicará a partir del año modelo que siga o bien al 1° de enero de 1994 o a la fecha en que dicho productor inicie la fabricación de automóviles en México, lo que ocurra más tarde;

(c) para cualquier otro fabricante de automóviles en el territorio de una de las Partes, la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la CAFE Act en relación con tales automóviles, podrá elegir, por una sola vez, entre el 1° de enero de 1997 y el 1° de enero del año 2004, que le sea aplicado lo dispuesto en el párrafo 1 a partir del año modelo siguiente a la fecha en que realice la elección. Si dicho fabricante inicia la fabricación de automóviles en México, estará sujeto a lo dispuesto en el inciso (b) en la fecha en que inicie dicha fabricación;

(d) para todos los fabricantes de automóviles que no fabriquen automóviles en el territorio de una de las partes, lo dispuesto en el párrafo 1 se aplicará a partir del año modelo siguiente al 1° de enero de 1994; y

(e) para un fabricante de automóviles que clasifique en los incisos (a) o (c), se le aplicará lo dispuesto en el párrafo 1 a partir del año modelo siguiente al 1° de enero del año 2004, cuando la empresa sujeta a los requisitos de rendimiento de combustible conforme a la CAFE Act en relación con tales automóviles, no ha realizado la elección conforme a los incisos (a) o (c).

3. Estados Unidos asegurará que cualquier medida que adopte en relación con la definición de producción nacional en la CAFE Act o en sus Reglas de Aplicación, será igualmente aplicada al valor agregado en Canadá o México.

4. Nada en este apéndice se interpretará como un requisito a Estados Unidos de efectuar algún cambio en sus requisitos de rendimiento de combustible para automóviles, o para impedir que realice cualquier cambio en sus requisitos de rendimiento de combustible para automóviles, siempre que tales cambios sean consistentes con este apéndice.

5. Para mayor certidumbre, las diferencias en trato en relación a los párrafos 1 a 3 no se considerarán como incompatibles con el Artículo 1103, "Inversión - Trato de nación más favorecida".

6. Para propósitos de este apéndice:

automóvil es el que se define como "automobile" en la CAFE Act y sus Reglas de Aplicación;

productor es el que se define como "manufacturer" en la CAFE Act y sus Reglas de Aplicación;

año modelo es el que se define como "model year" en la CAFE Act y sus Reglas de Aplicación.

Artículo 403. Bienes de la industria automotriz

1. Para efectos del cálculo del valor de contenido regional de conformidad con el método de costo neto establecido en el Artículo 402(3) para:

(a) bienes que sean vehículos automotores comprendidos en la fracción arancelaria 8702.10.bb u 8702.90.bb (vehículos para el transporte de quince personas o menos), o en la subpartida 8703.21 a la 8703.90, 8704.21 u 8704.31; o

(b) bienes establecidos en las fracciones arancelarias listadas en el Anexo 403.1, cuando estén sujetos a un requisito de valor de contenido regional y estén destinados a utilizarse como equipo original en la producción de los bienes comprendidos en la fracción arancelaria 8702.10.bb u 8702.90.bb (vehículos para el transporte de quince personas o menos), o en la subpartida 8703.21 a la 8703.90, 8704.21 u 8704.31,

el valor de los materiales no originarios utilizados por el productor en la producción del bien será la suma de los valores de los materiales no originarios, determinados de conformidad con el Artículo 402(9) en el momento en que los materiales no originarios son recibidos por la primera persona en el territorio de una de las Partes que adquiera derechos de dominio sobre ellos, importados de países que no sean Parte, conforme a las fracciones arancelarias listadas en el Anexo 403.1 y que se utilicen en la producción del bien o en la producción de cualquier material utilizado en la producción del bien.

2. Para efectos del cálculo del valor de contenido regional de conformidad con el método de costo neto establecido en el Artículo 402(3) para bienes que sean vehículos automotores comprendidos en la partida 87.01, en la fracción arancelaria 8702.10.aa u 8702.90.aa (vehículos para el transporte de 16 personas o más), en la subpartida 8704.10, 8704.22, 8704.23, 8704.32 u 8704.90, o la partida 87.05 u 87.06, o para un componente identificado en el Anexo 403.2 para ser utilizado como equipo original en la producción del vehículo automotor, el valor de los materiales no originarios utilizados por el productor en la producción del bien será la suma de:

(a) para cada material utilizado por el productor y listado en el Anexo 403.2, sea o no producido por el productor, a elección del productor, y determinado de conformidad con el Artículo 402, cualquiera de los dos valores siguientes:

(i) el valor del material no originario; o

(ii) el valor de los materiales no originarios utilizados en la producción de dicho material; y

(b) el valor de cualquier otro material no originario utilizado por el productor, que no esté incluido en el Anexo 403.2, determinado de conformidad con el Artículo 402.

3. Para efectos del cálculo del valor de contenido regional de un vehículo automotor identificado en el párrafo 1 o 2, el productor podrá promediar el cálculo en su año fiscal utilizando cualquiera de las siguientes categorías, ya sea tomando como base todos los vehículos automotores de esa categoría, o sólo los vehículos automotores de esa categoría que se exporten a territorio de una o más de las otras Partes:

(a) la misma línea de modelo en vehículos automotores de la misma clase de vehículos producidos en la misma planta en territorio de una Parte;

- (b) la misma clase de vehículos automotores producidos en la misma planta en territorio de una Parte;
- (c) la misma línea de modelo en vehículos automotores producidos en territorio de una Parte; o
- (d) la base establecida en el Anexo 403.3, cuando corresponda.
4. Para efectos del cálculo del valor de contenido regional de uno o todos los bienes comprendidos en una clasificación arancelaria listada en el Anexo 403.1, o de un componente o material señalado en el Anexo 403.2, que se produzcan en la misma planta, el productor del bien podrá:
- (a) promediar su cálculo:
- (i) en el año fiscal del productor del vehículo automotor a quien se vende el bien;
- (ii) en cualquier periodo trimestral o mensual; o
- (iii) en su propio año fiscal, si el bien se vende como refacción;
- (b) calcular el promedio a que se refiere el inciso (a) por separado para cualquiera o para todos los bienes vendidos a uno o más productores de vehículos automotores; o
- (c) respecto a cualquier cálculo efectuado conforme a este párrafo, calcular por separado el valor de contenido regional de los bienes que se exporten a territorio de una o más de las Partes.
5. No obstante lo establecido en el Anexo 401, y salvo lo dispuesto en el párrafo 6, el requisito de contenido de valor regional será:
- (a) para el año fiscal de un productor que inicie en la fecha más próxima al 1° de enero de 1998 y los años posteriores, 56 por ciento según el método de costo neto, y para el año fiscal de un productor que inicie en la fecha más próxima al 1° de enero de 2002 y los años posteriores, 62.5 por ciento según el método de costo neto, para:
- (i) los bienes que sean vehículos automotores comprendidos en la fracción arancelaria 8702.10.bb u 8702.90.bb (vehículos para el transporte de quince personas o menos), o la subpartida 8703.21 a la 8703.90, 8704.21 u 8704.31, y
- (ii) los bienes comprendidos en las partidas 84.07 u 84.08 o la subpartida 8708.40, y destinados a utilizarse en los vehículos automotores señalados en el inciso (a)(i); y
- (b) para el año fiscal de un productor que inicie en la fecha más próxima al 1° de enero de 1998 y los años posteriores, 55 por ciento según el método de costo neto, y para el año fiscal de un productor de vehículos automotores que inicie en la fecha más próxima al 1° de enero de 2002 y los años posteriores, 60 por ciento según el método de costo neto, para:
- (i) los bienes que sean vehículos automotores comprendidos en la partida 87.01, en la fracción arancelaria 8702.10.aa u 8702.90.aa (vehículos para el transporte de dieciséis personas o más), 8704.10, 8704.22, 8704.23, 8704.32 u 8704.90, o en las partidas 87.05 u 87.06;
- (ii) los bienes comprendidos en las partidas 84.07 u 84.08 o en la subpartida 8708.40, y destinados a utilizarse en vehículos automotores señalados en el inciso (b)(i); y
- (iii) excepto los bienes señalados en el inciso (a)(ii) o comprendidos en la subpartida 8482.10 a la 8482.80, 8483.20 u 8483.30, los bienes señalados en el Anexo 403.1 sujetos al requisito de contenido de valor regional y destinados a utilizarse en los vehículos automotores incluidos en el inciso (a)(i) o (b)(i).
6. El requisito de valor de contenido regional para un vehículo automotor identificado en el Artículo 403 párrafos (1) o (2) será:
- (a) 50 por ciento durante cinco años después de la fecha en que un ensamblador de vehículos automotores produzca en una planta el primer prototipo del vehículo, si:
- (i) se trata de un vehículo automotor de una clase, marca o, excepto vehículos comprendidos en el Artículo 403(2), categoría de tamaño y bastidor que el ensamblador de vehículos automotores no haya producido anteriormente en territorio de ninguna de las Partes;
- (ii) la planta consiste en un edificio nuevo en que se ensambla el vehículo automotor; y
- (iii) sustancialmente toda la maquinaria nueva utilizada en el ensamble del vehículo automotor se encuentra en la planta; o
- (b) 50 por ciento durante dos años después de la fecha en que el primer prototipo de vehículo automotor se produzca en una planta después de que ésta haya sido remodelada, si se trata de un vehículo automotor de una clase, o marca o, excepto vehículos comprendidos en el Artículo 403(2), categoría de tamaño y bastidor diferentes a los que el ensamblador de vehículos automotores haya producido en la planta antes de la remodelación.

Anexo 913.5.a-1

Subcomité de Normas de Transporte Terrestre

1. El Subcomité de Normas de Transporte Terrestre, establecido conforme al Artículo 913(5)(a)(i) estará integrado por representantes de cada una de las Partes.

2. Para hacer compatibles las medidas relativas a normalización relevantes de las Partes, el subcomité emprenderá el siguiente programa de trabajo:

(a) en lo relativo a la operación de autobuses y camiones:

(i) antes de año y medio a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización no médicas referentes a conductores, incluidas las relativas a la edad y al idioma que utilicen los mismos;

(ii) antes de dos años y medio a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado se ocupará de las medidas relativas a normalización en materia médica referentes a los conductores;

(iii) antes de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes a vehículos, incluso las relativas a pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, al aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental no comprendidas en el plan de trabajo del Consejo de Normas Automotrices establecido de conformidad con el Anexo 913.5.a-3;

- (iv) antes de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes a la supervisión del cumplimiento de los requisitos de seguridad para los vehículos de autotransporte, que efectúe cada una de las Partes; y
- (v) **antes de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes al señalamiento en carreteras;**
- (b) **en lo relativo a las operaciones ferroviarias:**
- (i) antes de un año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes al personal operativo pertinente en operaciones transfronterizas; y
- (ii) antes de un año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes a locomotoras y otro equipo ferroviario; y
- (c) antes de seis años a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, se ocupará del transporte de sustancias peligrosas, tomando como fundamento las Recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas para el Transporte de Sustancias Peligrosas u otras normas que las Partes acuerden.
3. El subcomité podrá considerar otras medidas relativas a normalización si lo juzga adecuado.

...Lista de México

Los siguientes contratos de servicios quedan excluidos:

(Con base en la Central Product Classification de Naciones Unidas (CPC))

1. Todos los contratos de servicios de transporte, incluyendo:

CPC	CPC	
GRUPO	CLASE	
71		Servicios de transportación terrestre
72		Servicios de transportación marítima
73		Servicios de transportación aérea
74		Servicios de transporte de apoyo y auxiliar
75		Servicios de telecomunicaciones y postales
	8868	Servicios de reparación de otro equipo de transporte, sobre una cuota o una base contractual

...Anexo 1212

Transporte terrestre

Puntos de enlace

1. Además de lo dispuesto en el Artículo 1801, "Puntos de enlace", para el primero de enero de 1994, cada una de las Partes instalará puntos de enlace que proporcionen la información que publique esa Parte sobre servicios de transporte terrestre en lo tocante a la autorización para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, y para ayudar a los interesados a establecer contacto con los órganos gubernamentales competentes.

Procedimiento de revisión

2. Durante el quinto año a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, y en lo subsecuente durante cada segundo año hasta que haya concluido la liberalización para el transporte por autobús y camión indicado en las listas del Anexo I de cada una de las Partes, la Comisión recibirá y examinará un informe de las Partes que evalúe los avances referentes a la liberalización y que incluya los siguientes aspectos:

- (a) efectividad de la liberalización;
- (b) problemas específicos o efectos no previstos derivados de la liberalización sobre los sectores del transporte en autobús y camión de cada una de las Partes; y
- (c) modificaciones al periodo de liberalización.

La Comisión procurará resolver todo asunto que se derive del examen del informe.

3. Las Partes realizarán consultas, a más tardar siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, para examinar la posibilidad de ulteriores compromisos de liberalización.

...Sector: Transporte

Subsector: Transporte Terrestre

Clasificación Industrial: CMAP 973101 Servicio de Administración de Centrales Camioneras de Pasajeros y Servicios Auxiliares (terminales camioneras y estaciones de camiones y autobuses)

Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículos 1102, 1202)

Presencia Local (Artículo 1205)

Nivel de Gobierno: Federal

Medidas: Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III; Libro II, Título II, Capítulos I, II; Título III, Capítulo Único

Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas, Capítulos II,

IV

Reglamento del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, Capítulos III, IV

Tal como la califica el párrafo I del elemento Descripción

Descripción: Servicios Transfronterizos

1. Se requiere de permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para establecer u operar una estación o terminal de autobuses o camiones. Sólo los nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán obtener tal permiso.

Inversión

2. Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México dedicadas al establecimiento u operación de estaciones o terminales de camiones o autobuses.

Calendario de Reducción: Servicios Transfronterizos

Tres años después de la fecha de la firma este Tratado, tal permiso podrá ser obtenido por nacionales mexicanos y empresas mexicanas.

Inversión

Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México dedicadas al establecimiento u operación de terminales de autobús o camioneras y estaciones de camiones y autobuses, los inversionistas de otra Parte o sus inversiones sólo podrán detentar, directa o indirectamente:

(a) tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, sólo hasta un 49 por ciento en la participación en las empresas;

(b) siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, sólo hasta un 51 por ciento en la participación de las empresas; y

(c) diez años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, hasta un 100 por ciento en la participación de las empresas.

Sector: Transporte.

Subsector: Transporte Terrestre

Clasificación Industrial: CMAP 711101 Servicio de Transporte por Ferrocarril (limitado a la tripulación ferroviaria)

Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1202)

Nivel de Gobierno: Federal

Medidas: Ley Federal del Trabajo, Capítulo I

Descripción: Servicios Transfronterizos

Sólo los nacionales mexicanos podrán ser empleados en las tripulaciones de los ferrocarriles en México.

Calendario de Reducción: Ninguno

...Sector: Transporte

Subsector: Transporte Terrestre

Clasificación Industrial: CMAP 973102 Servicio de Administración de Caminos, Puentes y Servicios Auxiliares

Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1202)

Presencia Local (Artículo 1205)

Nivel de Gobierno: Federal

Medidas: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 32

Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III, Libro II, Título II, Capítulo II, Título Tercero,

Capítulo Único

Ley de Nacionalidad y Naturalización, Capítulo IV

Descripción: Servicios Transfronterizos

Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar los servicios de administración de caminos, puentes y servicios auxiliares. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas.

Calendario de Reducción: Ninguno

Sector: Transporte

Subsector: Transporte Terrestre

Clasificación Industrial: CMAP 711312 Servicio de Transporte Urbano y Suburbano de Pasajeros en Autobús

CMAP 711315 Servicio de Transporte en Automóvil de Ruleteo

CMAP 711316 Servicio de Transporte en Automóvil de Ruta Fija

CMAP 711317 Servicio de Transporte en Automóvil de Sitio

CMAP 711318 Servicio de Transporte Escolar y Turístico (limitado al servicio de transporte escolar)

Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículos 1102, 1202)

Nivel de Gobierno: Federal

Medidas: Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Capítulos I, II, III, V, VI

Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III; Libro II, Título II, Capítulo II

Ley de Nacionalidad y Naturalización, Capítulo IV

Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Título I, Título II, Capítulo I; Título IV; Título V; Título VIII, Capítulos I, II, III, V; Título IX, Capítulo I

Reglamento del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, Capítulo II	
Descripción:	Servicios Transfronterizos e Inversión
Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán proporcionar el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros en autobús, servicios de autobús escolar, de taxi, ruleteo y de otros servicios de transporte colectivo.	
Calendario de Reducción:	Ninguno
Sector:	Transporte
Subsector:	Transporte Terrestre
Clasificación Industrial:	CMAP 711201 Servicio de Autotransporte de Materiales de Construcción
	CMAP 711202 Servicio de Autotransporte de Mudanzas
	CMAP 711203 Otros Servicios de Autotransporte Especializado de Carga
	CMAP 711204 Servicio de Autotransporte de Carga en General
	CMAP 711311 Servicio de Transporte Foráneo de Pasajeros en Autobús
	CMAP 711318 Servicio de Transporte Escolar y Turístico (limitado a servicios de transporte turístico)
Tipo de Reserva:	Trato Nacional (Artículos 1102, 1202)
	Presencia Local (Artículo 1205)
Nivel de Gobierno:	Federal
Medidas:	Memorándum de Entendimiento entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre facilitación de servicios de autobuses de fletamiento/turísticos, del 3 de diciembre de 1990.
	Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III; Libro II, Título II, Capítulo II; Título III, Capítulo Único
	Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Capítulos I, II, III, V, VI
	Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Título I; Título II, Capítulo I; Título IV; Título V; Título VIII, Capítulos I, II, III, V; Título IX, Capítulo I
	Tal como la califican los párrafos 1, 3 y 4 del elemento Descripción
Descripción:	Servicios Transfronterizos
	1. Se requiere de un permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autobús interurbano, servicios de transportación turística y servicios de transporte de carga, desde o hacia el territorio de México.
	2. Sólo los nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán proporcionar tales servicios.
	3. No obstante el párrafo 2, las personas de Canadá o de Estados Unidos podrán recibir un permiso para operar servicios internacionales de fletamento por autobús a o desde el territorio de México.
	4. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros, utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México o legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrán obtener permiso para prestar servicios de camión o autobús para transportar bienes o pasajeros entre dos puntos en el territorio de México.
	Inversión
	5. Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México para prestar los servicios de transporte de camión o autobús indicados en el elemento Clasificación Industrial.
Calendario de Reducción:	Servicios Transfronterizos
Las personas de Canadá o de Estados Unidos estarán autorizadas para prestar:	
(a)	tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas) y a tales personas se les permitirá entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada en tales entidades federativas;
(b)	tres años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado, los servicios transfronterizos de autobús regulares de o hacia el territorio de México; y
(c)	seis años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado, los servicios transfronterizos de carga de o hacia el territorio de México.
Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas, que utilicen conductores nacionales mexicanos y equipo registrado en México, que haya sido construido en México o legalmente importado, podrán proporcionar servicios de transporte de carga internacional o de pasajeros entre dos puntos en el territorio de México. Para carga doméstica, continuará aplicándose el párrafo 4 del elemento Descripción.	
Inversión	
Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México que presten servicios de transporte interurbano de pasajeros, de transporte turístico o de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio de México, los inversionistas de otra Parte o sus inversiones sólo podrán detentar, directa o indirectamente:	
(a)	tres años después de la fecha de la firma de este Tratado, sólo hasta un 49 por ciento de la participación en tales empresas;
(b)	siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, sólo hasta un 51 por ciento de la participación en tales empresas; y
(c)	diez años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, hasta el 100 por ciento de la participación en tales empresas.

Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones, no podrán, directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicios de transporte de carga doméstica.

Sector: Transporte
 Subsector: Transporte Terrestre y Transporte por Agua
 Clasificación Industrial: CMAP 501421 Obras Marítimas y Fluviales
 CMAP 501422 Construcción de Obras Viales y para el Transporte Terrestre
 Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1202)
 Presencia Local (Artículo 1205)
 Nivel de Gobierno: Federal
 Medidas: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 32
 Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III; Libro II, Título II, Capítulo II; Libro III, Capítulos II, XV
 Ley de Nacionalidad y Naturalización, Capítulo IV
 Descripción: Servicios Transfronterizos
Se requiere una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir y operar, o sólo operar, obras en mares o ríos o caminos para el transporte terrestre. Tal concesión sólo podrá ser otorgada a los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas.
 Calendario de Reducción: Ninguno

Sector: Transporte
 Subsector: Ductos Diferentes a los que Transportan Energéticos
 Clasificación Industrial:
 Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1202)
 Presencia Local (Artículo 1205)
 Nivel de Gobierno: Federal
 Medidas: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 32
 Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro I, Capítulos I, II, III
 Ley Federal de Aguas, Título I, Capítulo I
 Ley de Nacionalidad y Naturalización, Capítulo IV
 Descripción: Servicios Transfronterizos
 Se requiere de una concesión, otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para construir, y operar ductos que transporten bienes distintos a los energéticos o a los productos petroquímicos básicos. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.
 Calendario de Reducción: Ninguno

Sector: Servicios Profesionales, Técnicos y Especializados
 Subsector: Personal Especializado
 Clasificación Industrial: CMAP 951012 Agentes Aduanales
 Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1102)
 Nivel de Gobierno: Federal
 Medidas: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 32
 Ley Aduanera, Título II, Capítulo Único
 Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Capítulos I, II, III, V, VI
 Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, Título I; Título II, Capítulo I; Título IV; Título V; Título VIII, Capítulos I, II, III, V; Título IX, Capítulo I
 Descripción: Inversión
 Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en una agencia aduanal.
 Calendario de Reducción: Ninguno

Sector: Transporte
 Subsector: Transporte Terrestre
 Clasificación Industrial: SIC 456 Industria de Transporte de Carga
 SIC 4572 Industria de Sistema de Tránsito Interurbano y Rural
 SIC 4573 Industria de Operaciones de Autobuses Escolares
 SIC 4574 Industria de Servicios Panorámicos y de fletamento
 Tipo de Reserva: Trato Nacional (Artículo 1202)
 Presencia Local (Artículo 1205)
 Nivel de Gobierno: Federal
 Medidas: Motor Vehicle Transport Act, 1987, R.S.C., 1985 c. 29 (3rd Supp.), Parts I and II
 National Transportation Act, 1987, R.S.C., 1985, c. 28 (3rd Supp.) Part IV

Customs Tariff, R.S.C., 1985, c. 41 (3rd. Supp.)	
Descripción:	Servicios Transfronterizos
Solamente personas canadienses que utilicen camiones o autobuses registrados y construidos en Canadá, o con los aranceles aduanales debidamente cubiertos, podrán prestar servicios entre puntos dentro de Canadá.	
Calendario de Reducción:	Ninguno
...Sector: Transporte	
Subsector: Transporte Terrestre	
Clasificación Industrial:	SIC 4213 Transporte de Carga, excepto local
	SIC 4215 Servicios de Mensajería, excepto por Vía Aérea
	SIC 4131 Transporte Interurbano por Autobús y en Zonas Rurales
	SIC 4142 Servicios de Fletamento en Autobús, excepto local
	SIC 4151 Transporte Escolar (limitado a transporte interestatal no relacionado con actividades escolares)
Tipo de Reserva:	Trato Nacional (Artículos 1102, 1202)
	Trato de Nación Más Favorecida (Artículos 1103, 1203)
	Presencia Local (Artículo 1205)
Nivel de Gobierno:	Federal
Medidas:	49 U.S.C. § 10922(1)(1) and (2)
	49 U.S.C. § 10530(3)
	49 U.S.C. §§ 10329, 10330 y 11705
	19 U.S.C. § 1202
	49 C.F.R. § 1044
Memorándum de entendimiento entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre facilitación de servicios de autobuses de fletamiento/turísticos, 3 de diciembre de 1990	
Tal y como la califica el párrafo 2 del elemento Descripción.	
Descripción:	Servicios Transfronterizos
1. Se requiere de autorización para operar de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC) (Interstate Commerce Commission) en la prestación de servicios de alquiler, interestatales o transfronterizos, de transporte en autobús o camión dentro del territorio de Estados Unidos. Se mantiene una moratoria a las nuevas autorizaciones para las personas de México.	
2. La moratoria no se aplica para la prestación de servicios de transporte transfronterizos de fletamento o de autobuses de turismo.	
3. Conforme a la moratoria, las personas de México sin autorización para operar podrán hacerlo sólo dentro de las Zonas Comerciales Fronterizas de la ICC, en la cual la autorización de operación de la ICC no es requerida. Las personas de México que presten servicios de transporte terrestre de carga, incluyendo servicios de alquiler, privado y exentos, sin autorización para operar, requieren obtener un certificado de registro de la ICC para entrar a Estados Unidos y operar a o desde las Zonas Comerciales Fronterizas. Las personas de México que presten servicios de transporte en autobús no requieren obtener un certificado o registro de la ICC para prestar tales servicios a o desde las Zonas Comerciales Fronterizas.	
4. Sólo personas de Estados Unidos que utilicen autobuses o camiones de carga registrados en Estados Unidos, y ya sea construido en Estados Unidos o con los derechos de aduana debidamente cubiertos, podrán prestar servicios de transporte terrestre de carga o de autobús entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.	
Inversión	
5. La moratoria tiene el efecto de ser una restricción a la inversión debido a que las empresas estadounidenses que son controladas por personas de México no tienen la posibilidad de obtener la autorización de la ICC para operar.	
Calendario de Reducción:	Servicios Transfronterizos
Las personas de México podrán obtener una autorización para proporcionar los siguientes servicios:	
(a)	tres años después de la fecha de firma de este Tratado, servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados fronterizos (California, Arizona, Nuevo México y Texas) permitiéndoseles entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada;
(b)	tres años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios transfronterizos de autobuses de ruta fija; y
(c)	seis años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios transfronterizos de transporte de carga.
Inversión	
Las personas de México podrán establecerse en Estados Unidos para proporcionar los siguientes servicios:	
(a)	tres años después de la firma de este Tratado, servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos en el territorio de Estados Unidos;
(b)	siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios de autobús entre puntos de Estados Unidos.
La moratoria continuará aplicándose en al otorgamiento de autorizaciones para operar a personas de México que quieran prestar servicios de transporte de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos.	
...Sector: Comunicaciones y Transportes	
Subsector: Servicios Postales, Servicios de Telecomunicaciones y Servicios Ferroviarios	
Clasificación Industrial:	CMAP 720001 Servicios Postales
	CMAP 720005 Servicios de Telegrafía, Radiotelegrafía y Telegrafía Inalámbrica

CMAP 720006	Otros Servicios de Telecomunicaciones (limitado a las comunicaciones por satélite)
CMAP 711101	Servicio de Transporte por Ferrocarril (limitado a operación, administración y control de tráfico dentro del sistema ferroviario mexicano, supervisión y administración del derecho de vía, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura básica ferroviaria).
Tipo de Reserva:	Trato Nacional (Artículo 1202)
	Trato de Nación Más Favorecida (Artículo 1203)
	Presencia Local (Artículo 1205)
Descripción:	Servicios Transfronterizos
	México se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida con respecto a la prestación de los siguientes servicios: servicio postal (operación, administración y organización de correo de primera clase), telégrafo, radiotelegrafía, comunicaciones por satélite (establecimiento, propiedad y operación de sistemas de satélite y establecimiento, propiedad y operación de estaciones terrenas con enlaces internacionales) y servicios ferroviarios (operación, administración y control de tráfico dentro del sistema ferroviario mexicano, supervisión y control de los derechos de vía, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura básica ferroviaria).
Medidas Vigentes:	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 28
	Ley de Vías Generales de Comunicación
	Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México
	Ley del Servicio Postal Mexicano
...Sector:	Transporte
Subsector:	Transporte Terrestre
Clasificación Industrial:	CMAP 973103 Servicio de Estacionamiento y Pensión para Vehículos
	CMAP 973104 Servicio de Báscula con fines de Transporte
	CMAP 973105 Servicio de Grúa para Vehículos.
	CMAP 973106 Otros Servicios Relacionados con el Transporte Terrestre (no mencionados anteriormente en la CMAP 9731, 7112 y 7113)
Nivel de Gobierno:	Federal
Medidas:	Ley de Vías Generales de Comunicación
Descripción:	Se requiere de un permiso emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios relacionados con el transporte terrestre.
...Sector:	Transporte
Subsector:	Transporte Terrestre
Clasificación	
Industrial: SIC 457	Sistemas Públicos de Tránsito de Pasaje
Nivel de Gobierno:	Federal (administración delegada a las provincias)
Medidas:	National Transportation Act, 1987, R.S.C., 1985, c. 28 (3rd Supp)
Descripción:	Los consejos de transporte provinciales se les ha delegado la autoridad para permitir a las personas prestar servicios de autobús extraprovinciales (interprovincial y transfronterizo) sobre las mismas bases que a los autobuses locales. Todas las provincias y territorios, excepto Nuevo Brunswick y la Isla del Príncipe Eduardo y el territorio de Yukón, permiten la prestación de servicios de autobús local y extraprovincial sobre la base de los requisitos de prueba de necesidad y conveniencia pública.
...Sector:	Recreación
Subsector:	Concesión en Parques Nacionales
Clasificación Industrial:	SIC 7999 Servicios de Recreación y Esparcimiento, No Clasificados en Otra Parte
Nivel de Gobierno:	Federal
Medidas:	16 U.S.C. §§ 20, 20a
Descripción:	Se requiere de una concesión para operar hoteles, restaurantes, tiendas de regalos, cafeterías, alquiler de equipos, servicios de paseo a caballo, servicios de guías, servicios de pesca guiada, servicios de alpinismo, transporte en autobús y otros servicios en los parques nacionales de Estados Unidos. El Servicio de Parques Nacionales regula todos los aspectos de los servicios anteriores, incluyendo las especificaciones de construcción, tarifas de los servicios y horas de operación.
	El Servicio de Parques Nacionales otorga concesiones únicamente cuando determine que sea "necesario y apropiado". En el desarrollo de los planes para la operación de un parque nacional, el Servicio de Parques determina qué operaciones, incluyendo concesiones, son "necesarias y apropiadas". Como resultado de esta determinación, el Servicio de Parques podrá decidir que no es necesario otorgar una concesión.

...Sector: Transporte.
 Subsector: Transporte Terrestre
 Nivel de Gobierno: Federal y Estatal
 Clasificación Industrial: CMAP 711201 Servicio de Autotransporte de Materiales de Construcción
 CMAP 711202 Servicio de Autotransporte de Mudanzas
 CMAP 711203 Otros Servicios de Autotransporte Especializado de Carga
 CMAP 711204 Servicio de Autotransporte de Carga en General
 CMAP 711311 Servicio de Transporte Foráneo de Pasajeros en Autobús.
 CMAP 711318 Servicio de Transporte Escolar y Turístico (limitado a servicios de transporte turístico)

Descripción: **Las empresas autorizadas en México para prestar servicios de transporte por autobús o camión podrán usar equipo de su propiedad, vehículos arrendados con opción a compra (arrendamiento financiero), vehículos arrendados (arrendamiento operacional) o alquiler de vehículos a corto plazo.**

Se establecerán medidas federales en relación con las operaciones de alquiler y arrendamiento.

...Sector: Servicios financieros
 Subsector: Seguros
 Clasificación Industrial: CMAP 813002 Instituciones de seguros
 Tipo de Reserva: Artículos 1404 y 1405, "Comercio transfronterizo" "Trato nacional"
 Nivel de Gobierno: Federal
 Medidas: Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, Artículo 3

Descripción: **México se reserva sus actuales prohibiciones y restricciones al comercio transfronterizo de servicios de seguros, las cuales actualmente no incluyen restricciones al derecho de los individuos para comprar, a través de movilidad física, seguros de vida y salud. México no se reserva sus presentes restricciones con respecto a la facultad de los residentes de México para adquirir de prestadores de seguros transfronterizos, los siguientes tipos de seguros:**

- (a) **seguros de turismo** (inclusive seguros de accidentes de viaje y de vehículos de automotor para turistas no residentes, pero no seguros de riesgos o responsabilidad frente a terceros) para individuos, comprados, sin promoción por parte de los aseguradores, a través de la movilidad física de tales individuos;
- (b) (i) **seguros de carga**, hacia y desde cada Parte, comprados sin promoción, para bienes en tránsito internacional desde el punto de origen al destino final, y
- (ii) seguros comprados sin promoción para vehículos durante el periodo de su utilización en el transporte de carga (diferentes de seguros de riesgos o responsabilidad frente a terceros), siempre que éste tenga licencia y registro fuera de México (inclusive vehículos para transporte marítimo, aviación comercial, lanzamiento y carga espacial (incluso satélites)); y
- (c) servicios de intermediación relativos a los incisos (a) y (b) comprados sin promoción por parte de los aseguradores.

Para mayor certidumbre esta reserva no se aplica al reaseguro.

Eliminación Gradual: Ninguna..."

En un primer nivel la regionalización y en un segundo la globalización mundial, obligan como tendencias contemporáneas a una adecuación y uniformidad de las legislaciones nacionales, de tal forma que en un mediano plazo, sea fácil lograr una interrelación de las mismas con otras legislaciones continentales y/o mundiales que permitan una mejor convivencia humana y una conciencia global que combata efectivamente los accidentes, la contaminación, la agresión y los demás efectos negativos que una mala legislación de tránsito puede provocar.

2.3.- MARCO CIVIL

2.3.1. CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL

Incluso la legislación civil tiene amplia relación con el tránsito de peatones y de vehículos, máxime si consideramos tal tránsito en amplio sentido y con todos o por lo menos con la mayoría de los efectos que éste tiene en la vida diaria de una sociedad.

Inicialmente, me preocupan aquellas disposiciones que permitirán que el Código de Tránsito que será proyectado en esta Tesis de Investigación, pueda tener una entrada en vigor parcial y secuencialmente ordenada.

Conocemos ya la dificultad de lograr la aplicación de una ley en forma uniforme sobre un territorio amplio, y por ello, en algunos casos será necesario crear zonas de alto control vehicular que extendiéndose conforme se logre la efectividad y la difusión de la norma, permitan una verdadera aplicación de la legislación creada.

Los artículos 3o. y 4o. del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, contienen reglas específicas para la entrada en vigor de las leyes.

“Artículo 3. Las leyes, reglamentos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación en el Periódico Oficial.

En los lugares distintos del en que se publique el Periódico Oficial, para que las leyes, reglamentos, etc., se reputen publicados y sean obligatorios, se necesita que además del plazo que fija el párrafo anterior, transcurra un día más por cada cuarenta kilómetros de distancia o fracción que exceda de la mitad.

Artículo 4. Si la ley, reglamento, circular o disposición de observancia general, fija el día en que debe comenzar a regir, obliga desde ese día, con tal de que su publicación haya sido anterior.”

Es sobre todo en términos del artículo 4o. anterior que advertimos la posibilidad para fijar en nuestra legislación una fecha o serie de fechas que expresen el momento específico en que cada norma será obligatoria y en que territorio o zona urbana.

Si de un día al siguiente quisiere darse solución a todos los problemas de tránsito de una urbe con la sola entrada en vigor de una ley, la dificultad para aplicarla y convertirla en un elemento ejemplificador sería retardado, por ello, la selección de colonias y autopistas determinadas puede en principio ser favorable y crear un efecto de concientización que permita un respeto generalizado a la ley porque así se quiere y no sólo porque así deba hacerse.

Desde luego la aplicación inicial de la nueva legislación en pequeños territorios, permitiría la utilización de personal altamente capacitado para el control de tránsito, mismo que sería muy difícil de conseguirse para una aplicación generalizada en digamos todo el territorio del Estado de México.

En tanto que los períodos de entrada en vigor de la norma avanzaren, la capacitación también lo haría y permitiría satisfacer las necesidades de cada área.

Claro esta que la situación política que exista previo al momento en que se publique la ley, será la que determine si debe o no optarse por un sistema progresivo de aplicación de la misma, y en su caso, si los éxitos de la mercadotecnia jurídica lo permiten y se cuenta con tiempo y recursos para una concientización social paralela a la profesionalización policial, considero existe la posibilidad de una entrada simultánea de todos los preceptos en la totalidad del territorio estatal.

Pero los aspectos relacionados al inicio coactivo de una norma no representan mas que una parte de las aportaciones que la legislación civil proporciona a nuestra materia, ya que como observaremos de la lectura del siguiente artículo, los valores sociales son igualmente reconocidos en la misma en forma a como la Declaración Universal de los Derechos Humanos lo hace, y ello a pesar de que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos omite hacerlo claramente.

“Artículo 16. Los habitantes del Distrito Federal tienen obligación de ejercer sus actividades y de usar y disponer de sus bienes en forma que no perjudique a la colectividad, bajo las sanciones establecidas en este código y en las leyes relativas.”

Todo hombre tiene derecho a la propiedad, pero tal derecho considerado como garantía individual no es absoluto, y aquí lo aclara el Código Civil en comento, de tal forma que el interés colectivo es la limitante al ejercicio de la propiedad privada.

“LIBRO PRIMERO De las personas

TITULO OCTAVO De la patria potestad

CAPITULO I De los efectos de la patria potestad respecto de la persona de los hijos.

Artículo 424. El que está sujeto a la patria potestad no puede comparecer en juicio, ni contraer obligación alguna, sin expreso consentimiento del que o de los que ejerzan aquel derecho. En caso de irracional disenso, resolverá el juez.

Artículo 427. La persona que ejerza la patria potestad representará también a los hijos en juicio, pero no podrá celebrar ningún arreglo para terminarlo, si no es con el consentimiento expreso de su consorte, y con la autorización judicial cuando la ley lo requiera expresamente.”

"LIBRO SEGUNDO De los bienes**TITULO SEGUNDO Clasificación de los bienes****CAPITULO IV De los bienes mostrencos**

Artículo 775. El que hallare una cosa perdida o abandonada, deberá entregarla dentro de tres días a la autoridad municipal del lugar o a la más cercana, si el hallazgo se verifica en despoblado.

Artículo 776. La autoridad dispondrá desde luego que la cosa hallada se tase por peritos, y la depositará, exigiendo formal y circunstanciado recibo.

Artículo 777. Cualquiera que sea el valor de la cosa, se fijarán avisos durante un mes, de diez en diez días, en los lugares públicos de la cabecera del municipio, anunciándose que al vencimiento del plazo se rematará la cosa si no se presentare reclamante.

Artículo 778. Si la cosa hallada fuere de las que no pueden conservarse, la autoridad dispondrá desde luego su venta y mandará depositar el precio. Lo mismo se hará cuando la conservación de la cosa pueda ocasionar gastos que no estén en relación con su valor.

Artículo 779. Si durante el plazo designado se presentare alguno reclamando la cosa, la autoridad municipal remitirá todos los datos del caso al juez competente, según el valor de la cosa, ante quien el reclamante probará su acción, interviniendo como parte demandada el Ministerio Público.

Artículo 780. Si el reclamante es declarado dueño, se le entregará la cosa o su precio, en el caso del artículo 778, con deducción de los gastos.

Artículo 781. Si el reclamante no es declarado dueño, o si pasado el plazo de un mes, contado desde la primera publicación de los avisos, nadie reclama la propiedad de la cosa, ésta se venderá, dándose una cuarta parte del precio al que la halló y destinándose las otras tres cuartas partes al establecimiento de beneficencia que designe el gobierno. Los gastos se repartirán entre los adjudicatarios en proporción a la parte que reciban.

Artículo 782. Cuando por alguna circunstancia especial fuere necesario, a juicio de la autoridad, la conservación de la cosa, el que halló ésta recibirá la cuarta parte del precio."

Una autorización a los menores de edad para conducir vehículos puede representar en algunos casos un alto peligro para la sociedad y para el propio conductor autorizado. Por ello, y si es que a los menores se pretende otorgar una autorización para conducir vehículos, será menester considerar la forma en que deberán ser sancionados como menores de edad y sobre todo, será imprescindible analizar su participación en un juicio que penal o administrativo castigue su mal proceder.

Conocemos que en materia penal los menores de edad no pueden ser sujetos a la legislación ordinaria, sin embargo, cuando ellos son los que adquieren por propia voluntad un derecho que originalmente corresponde a los mayores, otra debe ser la conducta que el Estado despliegue hacia ellos.

Por ello, será menester considerar en nuestro proyecto de Código de Tránsito, medidas diversas que obliguen a los menores de edad a comparecer a juicio, por lo menos en el ámbito administrativo, ya que una medida semejante puede oportunamente corregir y evitar futuras conductas criminales.

Si educamos a nuestros hijos a resarcir los daños sociales sólo mediante el pago de multas, se corre el riesgo de que ni la ley penal ni la administrativa los atemorice, mientras que si son ellos educados a asumir responsabilidades incluso mediante su comparecencia a juicio, otra sera la educación y la recapacitación que puedan tener.

En su caso, una autorización escrita de quien ejerza la patria potestad de los menores para que estos acudan a juicio, puede ser requerida previa la expedición de un permiso para conducir, y así no sólo tendremos mayor oportunidad de salvar la vida de ese menor, sino la de quienes frente a él puedan verse amenazados durante la conducción de un vehículo.

Es precisamente en el tránsito que las personas realizan a lo largo de las ciudades, en el que están mayormente expuestas a la pérdida de objetos que en algunos casos tienen un alto valor económico o sentimental.

En otras naciones, es fácil perder algo y luego encontrarlo en una oficina pública horas después, en México, ello no sucede con frecuencia, y son casos aislados en los que las personas pueden volver a tener en sus manos lo que por descuido o accidente perdieron u olvidaron.

La legislación civil se refiere en lo particular a la autoridad municipal como intermediaria para casos semejantes, sin embargo, es difícil en la práctica conocer a que autoridad municipal debe acudir para entregar o reportar un objeto hallado en la vía pública. Tal situación aunada a un domicilio único y distante pueden complicar la conclusión de un ciclo de moralidad.

Ante ello, es necesario pensar en una reforma que permita que todo objeto sea entregado a cualquier cuerpo o agente de policía, de tal forma que en una estricta comunicación entre los cuerpos de seguridad y un oportuno depósito en oficinas o áreas especiales, sea posible reeducar a nuestra sociedad por el camino de la honestidad y las buenas costumbres. Tal reforma podría ser complementada con una obligación de todo centro de trabajo, recreativo o educacional para contar con áreas semejantes.

Debo agregar una reforma que niegue recompensa alguna a quien encuentre el objeto perdido, pues de permanecer tal premio, no se logrará el objetivo buscado de que los ciudadanos cumplan con las normas y con la moral porque así lo desean y no por una recompensa material que no debe existir ante la de carácter moral que pueda reflejarse en el individuo.

"TITULO SEGUNDO De la compraventa

CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 2248. Habrá compraventa cuando uno de los contratantes se obliga a **transferir la propiedad de una cosa** o de un derecho, y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero.

Artículo 2317. Las enajenaciones de bienes inmuebles cuyo valor de avalúo no exceda al equivalente a trescientas sesenta y cinco veces el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal en el momento de la operación y la constitución o transmisión de derechos reales estimados hasta la misma cantidad o que garanticen un crédito no mayor de dicha suma, **podrán otorgarse en documento privado firmado por los contratantes ante dos testigos cuyas firmas se ratifiquen ante notario, juez competente o registro público de la propiedad.**

Los contratos por los que el Departamento del Distrito Federal enajene terrenos o casas para la constitución del patrimonio familiar o para personas de escasos recursos económicos, hasta por el valor máximo a que se refiere el artículo 730, podrán otorgarse en documento privado, sin los requisitos de testigos o de ratificación de firmas.

En los programas de regularización de la tenencia de la tierra que realice el Departamento del Distrito Federal sobre inmuebles de propiedad particular, cuyo valor no rebase el que señala el artículo 730 de este código, los contratos que se celebren entre las partes, podrán otorgarse en las mismas condiciones a que se refiere el párrafo anterior.

Los contratos a que se refiere el párrafo segundo, así como los que se otorguen con motivo de los programas de regularización de la tenencia de la tierra que realice el Departamento del Distrito Federal sobre inmuebles de propiedad particular, podrán también otorgarse en el protocolo abierto especial a cargo de los notarios del Distrito Federal, quienes en esos casos **reducirán en un cincuenta por ciento las cuotas que correspondan conforme al arancel respectivo.**

Artículo 2320. Si el valor de avalúo del inmueble excede de trescientas sesenta y cinco veces el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal en el momento de la operación, **su venta se hará en escritura pública**, salvo lo dispuesto por el artículo 2317;

Artículo 2322. **La venta de bienes raíces no producirá efectos contra tercero sino después de registrada en los términos prescritos en este código.**

Artículo 2999. Las oficinas del Registro Público se establecerán en el Distrito Federal y estarán ubicadas en el lugar que determine el Jefe del Departamento del Distrito Federal.

Artículo 3007. **Los documentos que conforme a este código sean registrables y no se registren, no producirán efectos en perjuicio de tercero."**

Conozco claramente que la transmisión de la propiedad de los automóviles no se realiza únicamente a través de la compraventa, sin embargo, ante la creciente ola de robos y tráfico de autopartes de procedencia ilícita, considero indispensable la creación de normas que homologuen en ciertos casos a bienes muebles, como lo son los automóviles, a los bienes inmuebles que para su transmisión deben sujetarse a reglas estrictas que si bien no combaten totalmente, si disminuyen las operaciones ilegales que respecto a ellos son celebradas.

En lo particular, daría intervención a los notarios públicos para la transmisión formal y válida de automóviles, claro esta que con tarifas accesibles y con una estrecha comunicación entre los mismos y las autoridades de tránsito, y en especial, con el Registro Público de la Propiedad de Automóviles que al efecto se creare o perfeccionare.

No me refiero a un Registro que como el antes denominado "Federal de Automóviles" persiga objetivos predominantemente fiscales, sino a un Registro que sin descartar tal aspecto, permita una regulación clara de la propiedad vehicular con ataque directo al crimen y a operaciones civiles fraudulentas.

En una efectiva estructura estatal, asignaría al actual Registro Público de la Propiedad las funciones correspondientes, pero conociendo la ineficiencia que este tiene en oportunidad y calidad de servicios prefiero no hacerlo y crear exprefeso un registro vehicular óptimo y moderno.

La necesidad de un Registro Federal no puede hacerse esperar, y si así fuere posible, directamente promovería su creación, pero considerando un modelo estatal, debemos pensar inicialmente en un Registro local que rebase las fronteras de los existentes con base en tecnología de punta y personal altamente capacitado.

Por lo pronto y a efecto de considerar los posibles efectos jurídicos que un Registro de la Propiedad Vehicular traería consigo, me permito citar algunos criterios que relacionados nos permitirán considerar lo procedente en la elaboración de nuestro Código de Tránsito.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : XIII-Mayo

Página : 562

RUBRO:

VEHICULOS AUTOMOTORES, EL SOLO INFORME DE SU REGISTRO NO BASTA PARA DEMOSTRAR QUIEN ES EL PROPIETARIO DE LOS.

TEXTO:

La circunstancia de que un vehículo automotor se encuentre registrado a nombre de determinada persona en el Departamento de Tránsito del Estado de Jalisco, no significa, necesariamente, que ella sea la propietaria del mismo, ya que la transmisión de los derechos correspondientes, no se efectúa a consecuencia de dicho registro, sino por virtud del acto jurídico celebrado entre las partes para ese fin. Además, es un hecho frecuentemente practicado y por demás notorio, que algunas personas, al vender automotores, aceptan que éstos continúen figurando a su nombre en el Departamento de Tránsito, con posterioridad a la fecha en que se celebró la operación, ello a cambio de que el adquirente les extienda una simple manifestación por escrito en donde se hace responsable del uso que se dé al bien mueble materia de la compraventa. SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL TERCER CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo H15/94. Soledad Toscano Méndez. 14 de abril de 1994. Unanimidad de votos. Ponente: Rodolfo Moreno Ballinas. Secretario: Ricardo Lepe Lechuga.

Instancia: Cuarta Sala

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 5A.

Tomo : LXXXIII

Página : 512

RUBRO:

VEHICULOS, LOS PERMISOS DE TRANSITO NO PRUEBAN SU PROPIEDAD. (TERCERIAS EN MATERIA DE TRABAJO).

TEXTO:

Según jurisprudencia establecida por la Suprema Corte, la factura, en su carácter de documento privado, sólo prueba en contra de la persona que la expide, pero no hace prueba en contra de extraños que no intervinieron en la operación de compraventa; y los permisos de circulación y de sitio expedidos por la Oficina de Tránsito, son ineficaces para justificar la propiedad de un automóvil, porque estos documentos se expiden teniendo como antecedente la factura que ampara la propiedad del coche, de la que ya se dijo que no hace prueba en relación a extraños.

PRECEDENTES:

TOMO LXXXIII, Pág. 512.- Amparo Directo 3878/1943, Sec. 2a.- Pulido López Tomás.- 10 de enero de 1945.- Unanimidad de cuatro votos.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 115-120

Parte : Sexta

Página : 179

RUBRO:

VEHICULOS, LA PROPIEDAD DE LOS, SE EVIDENCIA CON EL REGISTRO FEDERAL DE AUTOMOVILES.

TEXTO:

En tratándose de vehículos de motor, **el documento idóneo para demostrar la propiedad lo es el certificado expedido por la Dirección Federal de Automóviles**, en favor de quienes acrediten ser los adquirentes de tales unidades, pues esta dependencia tiene encomendado su control, en forma similar a la del Registro Público de la Propiedad Raíz, con los inmuebles, de conformidad con los artículos 1o., 6o., 9o., 16, fracción I, inciso a), de la Ley Federal del Registro Federal de Vehículos, en cuya virtud, cuando sean enfrentados los certificados en cuestión con facturas y otros documentos de esta índole, a fin de evidenciar la propiedad de los vehículos, deben prevalecer aquéllos por ser públicos, al haber sido expedidos por la oficina que controla la titularidad de tales derechos y las facturas son simples documentos privados. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEGUNDO CIRCUITO

PRECEDENTES:

Amparo en revisión 421/78. Empresas Transportes Urbanos y Suburbanos de Pasajeros Héroes de Guerrero, S. A. de C. V. 28 de julio de 1978. Unanimidad de votos. Ponente: Salvador Bravo Gómez.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 181-186

Parte : Sexta

Página : 219

RUBRO:

VEHICULOS, PROPIEDAD DE LOS. SE EVIDENCIA CON EL REGISTRO FEDERAL DE AUTOMOVILES.

TEXTO:

Tratándose de vehículos de motor, **el documento idóneo para demostrar la propiedad lo es el certificado expedido por la Dirección Federal de Automóviles en favor de quienes acrediten ser los adquirentes de tales unidades**, pues esta dependencia tiene encomendado su control, en forma similar a la del Registro Público de la Propiedad raíz, con los inmuebles, de conformidad con los artículos 1§, 6§, 9§ y 16, fracción I, inciso a) de la Ley del Registro Federal de Vehículos, en cuya virtud, cuando sean enfrentados los certificados en cuestión con factura y otros documentos de esta índole, a fin de evidenciar la propiedad de los vehículos, deben prevalecer aquéllos por ser públicos, al haber sido expedidos por la oficina que controla la titularidad de tales derechos y ser las facturas simples documentos privados. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEGUNDO CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo en revisión 179/84. Gabriel Hermenegildo Castillo Sánchez. 30 de marzo de 1984. Unanimidad de votos. Ponente: Gemma de la Llata Valenzuela.

Séptima Época:

Volúmenes 115-120, Sexta Parte, Pág. 179. Amparo directo 421/78. Empresas Transportes Urbanos y Suburbanos de Pasajeros Héroes de Guerrero, S. A. de C. V. 28 de junio de 1978. Unanimidad de votos. Ponente: Salvador Bravo Gómez."

Debo aclarar por último, que nuestro Registro de Vehículos tendría necesariamente que procesar datos no sólo sobre la propiedad general de los vehículos, sino también sobre su posesión, sobre sus partes automotrices fundamentales, sobre sus principales usuarios y sobre su estado mecánico.

TITULO DECIMO Del contrato de prestación de servicios

CAPITULO IV De los portadores y alquiladores

Artículo 2646. El contrato por el cual alguno se obliga a **transportar**, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a **personas**, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, **si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes.**

Artículo 2647. **Los portadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen;** y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado.

Artículo 2648. Responden, igualmente, de la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas.

Artículo 2649. Responden también de las omisiones o equívocación que haya en la remisión de efectos, ya sea que no los envíen en el viaje estipulado, ya sea que los envíen a parte distinta de la convenida.

Artículo 2650. **Responden, igualmente, de los daños causados por retardo en el viaje,** ya sea al comenzarlo o durante su curso, o por mutación de ruta, a menos que prueben que caso fortuito o fuerza mayor los obligó a ello.

Artículo 2651. **Los portadores no son responsables de las cosas que no se les entreguen a ellos, sino a sus cocheros, marineros, remeros o dependientes, que no estén autorizados para recibirlas.**

Artículo 2652. En el caso del artículo anterior, la responsabilidad es exclusiva de la persona a quien se entregó la cosa.

Artículo 2653. La responsabilidad de todas las infracciones que durante el transporte se cometa, de leyes o reglamentos fiscales o de policía, será del conductor y no de los pasajeros ni de los dueños de las cosas conducidas, a no ser que la falta haya sido cometida por estas personas.

Artículo 2654. El porteador no será responsable de las faltas de que trata el artículo que precede, en cuanto a las penas, sino cuando tuviere culpa; pero lo será siempre de la indemnización de los daños y perjuicios, conforme a las prescripciones relativas.

Artículo 2655. Las personas transportadas no tienen derecho para exigir aceleración o retardo en el viaje, ni alteración alguna en la ruta, ni en las detenciones o paradas, cuando estos actos estén marcados por el reglamento respectivo o por el contrato.

Artículo 2656. El porteador de efectos deberá extender al cargador una carta de porte de la que este podrá pedir una copia. En dicha carta se expresarán:

I. El nombre, apellido y domicilio del cargador; II. El nombre, apellido y domicilio del porteador; III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden van dirigidos los efectos, o si han de entregarse al porteador de la misma carta; IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan; V. El precio del transporte; VI. La fecha en que se hace la expedición; VII. El lugar de la entrega al porteador; VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario; IX. La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.

Artículo 2657. Las acciones que nacen del transporte, sean en pro o en contra de los porteadores, no duran más de seis meses, después de concluido el viaje.

Artículo 2658. Si la cosa transportada fuere de naturaleza peligrosa, de mala calidad o no estuviere convenientemente empacada o envasada, y el daño proviniere de alguna de esas circunstancias, la responsabilidad será del dueño del transporte, si tuvo conocimiento de ellas; en caso contrario, la responsabilidad será del que contrató con el porteador, tanto por el daño que se cause en la cosa, como por el que reciban el medio de transporte u otras personas u objetos.

Artículo 2659. El alquilador debe declarar los defectos de la cabalgadura o de cualquier otro medio de transporte, y es responsable de los daños y perjuicios que resulten de la falta de esta declaración.

Artículo 2660. Si la cabalgadura muere o se enferma, o si en general se inutiliza el medio de transporte, la pérdida será de cuenta del alquilador, si no prueba que el daño sobrevino por culpa del otro contratante.

Artículo 2661. A falta de convenio expreso, se observará la costumbre del lugar, ya sobre el importe del precio ó de los gastos, o ya sobre el tiempo en que haya de hacerse el pago.

Artículo 2662. El crédito por fletes que se adeudaren al porteador, serán pagados preferentemente con el precio de los efectos transportados, si se encuentran en poder del acreedor.

Artículo 2663. **El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje,** pagando en el primer caso al porteador la mitad y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliere con esta obligación, o no pagare el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

Artículo 2664. El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo.

Artículo 2665. En el caso previsto en el artículo anterior, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiere hecho si el viaje no se ha verificado, y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional al camino recorrido, y la obligación de presentar los efectos, para su depósito, a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar."

No es fácil distinguir entre un contrato de transporte civil y uno mercantil, sobre todo en una sociedad en la que la especulación comercial forma parte integrante de la mayoría de las actividades en ella desarrolladas.

Por lo general, en materia de transporte predomina la existencia de contratos mercantiles, sin embargo, es preciso conocer los preceptos civiles relacionados a efecto de lograr en un futuro una efectiva codificación de las leyes de la materia a fin de evitar la duplicidad de preceptos y la confusión contractual que puede presentarse.

2.3.2. CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES

LIBRO PRIMERO Disposiciones generales

TITULO CUARTO Prueba

CAPITULO VII **Fotografías**, escritos o notas taquigráficas y, en general, **todos aquellos elementos aportados por los descubrimientos de la ciencia.**

Artículo 188. Para acreditar hechos o circunstancias en relación con el negocio que se ventila, pueden las partes presentar fotografías, escritos o notas taquigráficas y, en general, toda clase de elementos aportados por los descubrimientos de la ciencia."

Por lo general, los conductores antes de proceder a la comisión de una infracción de tránsito, observan cuidadosamente si una patrulla existe alrededor, y aclaro una patrulla, ya que en la actualidad la sola presencia de un oficial de tránsito sin vehículo no altera en absoluto la conducta tendiente a transgredir la ley de tránsito.

Si la patrulla mencionada existe, entonces el infractor se comportará como un ciudadano hasta cierto punto ejemplar, pero si no es así, la mayoría de los conductores no dudan por lo menos en algún momento de su vida en cometer el acto ilícito.

Todo ello debe tener en nuestra legislación dos efectos secundarios, el primero consistente en una eliminación de los medios de identificación de los vehículos oficiales, y el segundo en el establecimiento de cámaras fotográficas y de vídeo que escondidas permitan generar pruebas en contra de los infractores en diversas áreas estratégicas y temporales, de tal forma que los conductores procuren respetar la ley de tránsito en todo sitio, exista o no un vehículo oficial que pueda darles alcance.

Por lo que se refiere a la existencia de vehículos oficiales no identificables a simple vista, pueden existir controversias debido a los abusos que pueden cometerse por falsos agentes, sin embargo, la medida no debe descartarse, y sea que el vehículo no sea identificable a simple vista, los oficiales deberán siempre portar un uniforme adecuado que confirme la autoridad que les corresponde.

Además, es factible hacer uso de la tecnología de manera que vehículos equipados, puedan mediante medios técnicos y electrónicos, convertirse en patrullas plenamente identificables.

2.4. MARCO PENAL

2.4.1. CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE FUERO COMUN, Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA DE FUERO FEDERAL

“Artículo 6o. Cuando se cometa un delito no previsto en este código, pero sí en una ley especial o en un tratado internacional de observancia obligatoria en México, se aplicarán éstos, tomando en cuenta las disposiciones del Libro Primero del presente Código y, en su caso, las conducentes del Libro Segundo.

Quando una misma materia aparezca regulada por diversas disposiciones, la especial prevalecerá sobre la general.”

El precepto anterior es de gran interés para nuestra investigación, toda vez que de crearse a futuro un Código de Tránsito Federal, sería viable contemplar en el mismo como ley especial, los delitos que en su caso procedieren conforme al interés público, a tal grado, que en dicho ordenamiento podrían legalmente incluirse disposiciones específicas que aún en contra de lo establecido en el Código Penal en estudio, serían formalmente válidas con preferencia sobre las reglas establecidas en la legislación general.

Sin embargo, lo sostenido en el párrafo anterior difiere de lo que algunos Tribunales Federales opinan, pues éstos sostienen que ciertas reglas de la ley general deben respetarse en la ley especial de tal forma que ésta en su redacción no puede omitirlas.

Al efecto, cito un criterio que relacionado en lo personal no comparto:

“Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : XII-Julio

Página : 249

RUBRO:

MULTA. EL MONTO PREVISTO EN LOS DELITOS DE UNA LEY ESPECIAL, NO DEBE EXCEDER DEL MAXIMO DE QUINIENTOS DIAS MULTA QUE ESTABLECE EL CODIGO PENAL FEDERAL.

TEXTO:

Cuando un delito esté previsto en una ley especial, la multa que se imponga por el mismo, no debe exceder de quinientos días de salario, regla genérica que dispone el artículo 29 del Código Penal Federal, no obstante que el artículo 6o. del mismo ordenamiento legal establece, la supremacía de la ley especial sobre la general, precisando que para la aplicación de tal supuesto, siempre se tomarán en cuenta las disposiciones de los libros primero y en su caso las conducentes del libro segundo de la legislación penal federal, por lo que si se imponen dos mil días multa, tal condena viola garantías por inobservancia de lo que disponen los aludidos preceptos legales. TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA PENAL DEL PRIMER CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo 1069/92. Alberto León Ramírez. 31 de marzo de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Manuel Morales Cruz.

Secretaría: Miriam Sonia Saucedo Estrella.³³

Criterios como el anterior dificultan nuestra labor constructiva y limitan sin razón la actividad legislativa, de tal forma que a mi juicio, se cae en el absurdo de que el poder legislativo debe limitarse a si mismo, siendo que éste debe representar los intereses máximos de una sociedad y en su caso, mientras se trate de leyes de la misma jerarquía, no concibo problema alguno para que unas difieran de otras si se prevé como en el artículo 6o. analizado, la supremacía de una sobre otra en ciertos casos que el mismo poder legislativo determine.

No obstante, el criterio transcrito es acertado pero en cuanto a una estricta técnica legal que recomienda la modificación de la legislación general para la inclusión de una medida no prevista en la ley especial, pero en cuanto al fondo de la medida y su origen, no encuentro impedimento para que la ley especial exceda en casos determinados la ley general, máxime cuando ésta expresamente lo autoriza.

“Artículo 7o. Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales.

En los delitos de resultado material también será atribuible el resultado típico producido al que omite impedirlo, si éste tenía el deber jurídico de evitarlo.

En estos casos se considerará que el resultado es consecuencia de una conducta omisiva, cuando se determine que el que omite impedirlo tenía el deber de actuar para ello, derivado de una ley, de un contrato o de su propio actuar precedente.

El delito es:

I. Instantáneo, cuando la consumación se agota en el mismo momento en que se han realizado todos sus elementos constitutivos,

II. Permanente o continuo, cuando la consumación se prolonga en el tiempo; y

III. Continuado, cuando con unidad de propósito delictivo, pluralidad de conductas y unidad de sujeto pasivo, se viola el mismo precepto legal.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no proporciona una definición exacta de lo que por delito debe entenderse, y a razón de ello es necesario recurrir a la ley penal general, en lo particular al artículo antes transcrito que debemos considerar en nuestro proyecto de Código de Tránsito, sobre todo considerando que éste puede representar una legislación de naturaleza mixta, que penal, civil, administrativa y quizá fiscal, agrupe disposiciones diversas sobre una materia común.

“Artículo 24. Las penas y medidas de seguridad son:

1. Prisión.
2. Tratamiento en libertad, semilibertad y **trabajo en favor de la comunidad**.
3. Internamiento o tratamiento en libertad de inimputables y de quienes tengan el hábito o la necesidad de consumir estupefacientes o psicotrópicos.
4. Confinamiento.
5. Prohibición de ir a lugar determinado.
6. Sanción pecuniaria.
7. (Se deroga)
8. Decomiso de instrumentos, objetos y productos del delito
9. Amonestación.
10. Apercebimiento.
11. Caución de no ofender.

- 12. Suspensión o privación de derechos.
- 13. Inhabilitación, destitución o suspensión de funciones o empleos.
- 14. Publicación especial de sentencia.
- 15. Vigilancia de la autoridad.
- 16. Suspensión o disolución de sociedades.
- 17. Medidas tutelares para menores.
- 18. Decomiso de bienes correspondientes al enriquecimiento ilícito.”

Las relación anterior de penas y medidas de seguridad, nos permite observar la posibilidad que penalmente existe para imponer como pena el trabajo a favor de la comunidad, y la imposibilidad derivada que en la legislación general existe para la imposición de la pena de muerte, sin embargo, respecto a esta última y conforme a nuestro criterio personal podemos considerar que no existe impedimento legal para en una ley especial contemplar dicha pena.

CAPITULO III Tratamiento en libertad, semilibertad y trabajo en favor de la comunidad

Artículo 27. El tratamiento en libertad de imputables consiste en la aplicación de las medidas laborales, educativas y curativas, en su caso, autorizadas por la ley y conducentes a la readaptación social del sentenciado, bajo la orientación y cuidado de la autoridad ejecutora. Su duración no podrá exceder de la correspondiente a la pena de prisión sustituida.

La semilibertad implica alternación de periodos de privación de la libertad y de tratamiento en libertad. Se aplicará, según las circunstancias del caso, del siguiente modo: externación durante la semana de trabajo o educativa, con reclusión de fin de semana, salida de fin de semana, con reclusión durante el resto de ésta; o salida diurna, con reclusión nocturna. La duración de la semilibertad no podrá exceder de la correspondiente a la pena de prisión sustituida.

El trabajo en favor de la comunidad consiste en la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas educativas o de asistencia social o en instituciones privadas asistenciales. Este trabajo se llevará a cabo en jornadas dentro de periodos distintos al horario de las labores que representen la fuente de ingreso para la subsistencia del sujeto y de su familia, sin que pueda exceder de la jornada extraordinaria que determine la ley laboral y bajo la orientación y vigilancia de la autoridad ejecutora.

El trabajo en favor de la comunidad puede ser pena autónoma o sustitutivo de la prisión o de la multa.

Cada día de prisión será sustituido por una jornada de trabajo en favor de la comunidad.

La extensión de la jornada de trabajo será fijada por el juez tomando en cuenta las circunstancias del caso.

Por ningún concepto se desarrollará este trabajo en forma que resulte degradante o humillante para el condenado.”

Considero indebida la orientación que la ley penal general da a la pena denominada “tratamiento en libertad”, puesto que la misma legalmente se encuentra orientada y limitada sólo en combinación a la pena de prisión, siendo que en ocasiones la aplicación de medidas laborales, educativas o curativas debe ser autónoma y no dependiente de la existencia de una pena privativa de la libertad corporal.

Por lo que se refiere a la pena denominada “trabajo a favor de la comunidad”, encuentro nuevamente una crítica fundada, puesto que la ley general limita tal actividad a la desarrollada en instituciones públicas educativas, de asistencia social o en instituciones privadas asistenciales, siendo que la sociedad tiene tantas necesidades, especialmente las relacionadas al tránsito de peatones y de vehículos, que pueden ser satisfechas mediante el trabajo realizado en cualquiera de las dependencias gubernamentales o incluso en empresas privadas que no tengan fines asistenciales.

“Artículo 30 Bis. Tienen derecho a la reparación del daño en el siguiente orden: 1o. El ofendido; 2o. En caso de fallecimiento del ofendido, el cónyuge supérstite o el concubinario o concubina, y los hijos menores de edad; a falta de éstos los demás descendientes y ascendientes que dependieran económicamente de él al momento del fallecimiento.

Una de las consecuencias económicas más vitales que se derivan de un accidente de tránsito, lo es la oportuna o inoportuna reparación del daño causado. Generalmente, en un accidente es difícil que una de las partes involucradas asuma la culpa del mismo, y el largo tiempo que implica la solución de un proceso penal en sus diversas instancias que determine la responsabilidad, hace que cuando llegue el momento de reparar el daño si este llega, la parte afectada reciba en forma desproporcionada el pago que por el daño que le fue ocasionado debía corresponderle.

Por ello, es vital la introducción de seguros obligatorios que garanticen el pago inmediato derivado de la responsabilidad civil, y que exclusivamente en lo económico, permitan la sustitución procesal de los sujetos activos por las empresas aseguradoras correspondientes.

“Artículo 60. En los casos de delitos culposos se impondrá hasta la **cuarta parte de las penas y medidas de seguridad asignadas por la ley al tipo básico del delito doloso**, con excepción de aquellos para los que la ley señale una pena específica. Además, se impondrá, en su caso, suspensión hasta de diez años, o privación definitiva de derechos para ejercer profesión, oficio, autorización, licencia o permiso.

Las sanciones por delito culposo sólo se impondrán con relación a los delitos previstos en los siguientes artículos: 150, 167 fracción VI, 169, 199 bis, 289 parte segunda, 290, 291, 292, 293, 302, 307, 323, 397 y 399 de este código.

Cuando a consecuencia de actos u omisiones culposos, calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de servicio público federal o local, se causen homicidios de dos o más personas, **la pena será de cinco a veinte años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza**. Igual pena se impondrá cuando se trate de transporte de servicio escolar.

La calificación de la gravedad de la culpa queda al prudente arbitrio del juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52, y las especiales siguientes:

- I. La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resultó;
- II. El deber del cuidado del inculpaado que le es exigible por las circunstancias y condiciones personales que el oficio o actividad que desempeñe le impongan;
- III. Si el inculpaado ha delinuido anteriormente en circunstancias semejantes;
- IV. Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidado necesarios;
- V. El estado del equipo, vias y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadoras, y en general, por conductores de vehículos; y
- VI. (Se deroga)

La mayoría de las conductas que ilícitamente se realizan por actividades relacionadas a la conducción de vehículos, pueden catalogarse como culposas y no como dolosas, por lo que es importante considerar el artículo supratranscrito para los efectos de las penas que pueden aplicarse en casos de culpa normal y en casos de culpa grave.

“Artículo 62. Cuando por culpa se ocasione un **daño en propiedad ajena** que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo se sancionará con **multa hasta por el valor del daño causado**, más la reparación de ésta. **La misma sanción se aplicará cuando el delito culposo se ocasione con motivo del tránsito de vehículos cualquiera que sea el valor del daño.**

Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupeficientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima.”

El precepto anterior va totalmente en contra de lo que esta investigación sostiene, puesto que se minimiza la responsabilidad derivada de la conducción de vehículos, siendo que como hemos observado, la conducta humana realizada en tal actividad puede influir en una conducta social generalizada de desconocimiento de la ley o falta de temeridad a ella.

En su caso, un proyecto de Código de Tránsito Federal semejante al Estatal que propondremos, debería modificar seriamente este artículo en la legislación penal federal, al igual que otros preceptos que tanto constitucionales como legales merecen también una exhaustiva revisión.

“Artículo 131. Se aplicará la pena de seis meses a siete años de prisión y multa hasta de cinco mil pesos, a quienes para hacer uso de un derecho o pretextando su ejercicio o para evitar el cumplimiento de una ley, se reúnan tumultuariamente y perturben el orden público con empleo de violencia en las personas o sobre las cosas, o amenacen a la autoridad para intimidarla u obligarla a tomar alguna determinación.

A quienes dirijan, organicen, inciten, compelan o patrocinen económicamente a otros para cometer el delito de motín, se les aplicará la pena de dos a diez años de prisión y multa hasta de quince mil pesos.”

Al analizar el artículo 9o. de la Constitución Política de los Estados Unidos, observamos como existe una limitación a la garantía de reunión de los individuos, consistente en la posibilidad de declarar ilegal y disolver una asamblea o reunión que tenga por objeto hacer una petición o presentar una protesta por algún acto a una autoridad si se profieren injurias contra ésta, o si se hace uso de violencia o amenazas para intimidarla u obligarla en el sentido que se desee.

El precepto anterior va totalmente en contra de lo que esta investigación sostiene, puesto que se minimiza la responsabilidad derivada de la conducción de vehículos, siendo que como hemos observado, la conducta humana realizada en tal actividad puede influir en una conducta social generalizada de desconocimiento de la ley o falta de temeridad a ella.

En su caso, un proyecto de Código de Tránsito Federal semejante al Estatal que propondremos, debería modificar seriamente este artículo en la legislación penal federal, al igual que otros preceptos que tanto constitucionales como legales merecen también una exhaustiva revisión.

“Artículo 131. Se aplicará la pena de seis meses a siete años de prisión y multa hasta de cinco mil pesos, a quienes para hacer uso de un derecho o pretextando su ejercicio o para evitar el cumplimiento de una ley, se reúnan tumultuariamente y perturben el orden público con empleo de violencia en las personas o sobre las cosas, o amenacen a la autoridad para intimidarla u obligarla a tomar alguna determinación.

A quienes dirijan, organicen, inciten, compelan o patrocinen económicamente a otros para cometer el delito de motín, se les aplicará la pena de dos a diez años de prisión y multa hasta de quince mil pesos.”

Al analizar el artículo 9o. de la Constitución Política de los Estados Unidos, observamos como existe una limitación a la garantía de reunión de los individuos, consistente en la posibilidad de declarar ilegal y disolver una asamblea o reunión que tenga por objeto hacer una petición o presentar una protesta por algún acto a una autoridad si se profieren injurias contra ésta, o si se hace uso de violencia o amenazas para intimidarla u obligarla en el sentido que se desee.

Pues bien, tal limitación no sólo es constitucional, y en materia penal recibe el nombre de motín, que como observamos puede ser sancionado con pena corporal y pecuniaria, agravándose la pena para quienes lo dirijan, y como se advierte del siguiente artículo, para cuando quienes siendo empleados del gobierno federal o funcionarios en lo general, participen en su comisión.

“Artículo 145. Se aplicará pena de cinco a cuarenta años de prisión y multa de cinco mil a cincuenta mil pesos al **funcionario o empleado de los Gobiernos Federal o Estatales**, o de los Municipios, de organismos públicos descentralizados, de empresas de participación estatal o de servicios públicos, federales o locales, que incurran en alguno de los delitos previstos por este Título.”

No deseo con mis manifestaciones un Estado que actúe arbitrariamente, pero si una estructura social que utilice su fuerza y que paralelamente, no olvide sus innumerables funciones y la forma en que debe realizarlas. Un Estado debe ser firme y justo, y si bien quienes ilícitamente actúan contra el Estado y su gobierno con daños al interés general merecen una sanción penal, por otra parte quienes dentro del mismo no hagan de la función pública un verdadero servicio social, también deben ser castigados,

“LIBRO SEGUNDO

TITULO QUINTO Delitos en materia de vías de comunicación y correspondencia

CAPITULO I Ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia

Artículo 165. **Se llaman caminos públicos las vías de tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuere el propietario, y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita** y las dimensiones que tuviere; excluyendo los tramos que se hallen dentro de los límites de las poblaciones.

Artículo 167. Se impondrá de uno a cinco años de prisión y multa de quinientos a cincuenta mil pesos:

I. Por el solo hecho de quitar o modificar sin la debida autorización: uno o más durmientes, rieles, clavos, tornillos, planchas y demás objetos similares que los sujeten, o un cambiavías de ferrocarril de uso público;

II. Por el simple hecho de romper o separar alambre, alguna de las piezas de máquinas, aparatos transformadores, postes o aisladores empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz;

III. Al que, para detener los vehículos en un camino público, o impedir el paso de una locomotora, o hacer descarrilar ésta o los vagones, quite o destruya los objetos que menciona la fracción I, ponga algún estorbo, o cualquier obstáculo adecuado;

IV. Por el incendio de un vagón, o de cualquier otro vehículo destinado al transporte de carga y que no forme parte de un tren en que se halle alguna persona;

V. Al que inundare en todo o en parte, un camino público o echare sobre él las aguas de modo que causen daño;

VI. Al que interrumpiere la comunicación telegráfica o telefónica, alámbrica o inalámbrica, o el servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas o energía eléctrica, destruyendo o deteriorando uno o más postes o aisladores, el alambre, una máquina o aparato de un telégrafo, de un teléfono, de una instalación de producción, o de una línea de transmisión de energía eléctrica;

VII. Al que destruya en todo o en parte o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía;

VIII. Al que con objeto de perjudicar o dificultar las comunicaciones, modifique o altere el mecanismo de un vehículo haciendo que pierda potencia, velocidad o seguridad; y

IX. Al que dolosa e indebidamente intervenga la comunicación telefónica de terceras personas.

Artículo 168. Al que, para la ejecución de los hechos de que hablan los artículos anteriores, se valga de explosivos, se le aplicará prisión de quince a veinte años.

Artículo 169. Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o, de cualquier otro modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño, se le impondrá de uno a seis años de prisión.

Artículo 170. Al que empleando explosivos o materias incendiarias, o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente una nave, aeronave, u otro vehículo de servicio público federal o local, o que proporcione servicios al público, si se encontraren ocupados por una o más personas, se le aplicarán de veinte a treinta años de prisión.

Si en el vehículo de que se trate no se hallare persona alguna se aplicará prisión de cinco a veinte años.

Asimismo se impondrán de tres a veinte años de prisión y de cien a cuatrocientos días multa, sin perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa, al que mediante violencia física, amenazas o engaño, **se apodere de una nave, aeronave, máquina o tren ferroviarios, autobuses o cualquier otro medio de transporte público colectivo, interestatal o internacional, o los haga desviar de su ruta o destino.**

Cuando se cometiere por servidor público de alguna corporación policial, cualquiera de los delitos que contemplan este artículo y el 168, se le impondrán, además de las penas señaladas en estos artículos, la destitución del empleo y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos. Si quien cometiere los delitos mencionados fuere miembro de las Fuerzas Armadas Mexicanas en situación de retiro, de reserva o en activo, se le impondrá además, la baja definitiva de la Fuerza Armada a que pertenezca y se le inhabilitará de uno a diez años para desempeñar cargo o comisión públicos.

Artículo 171. Se impondrán prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y **suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:**

I. (Se deroga).

II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.

Artículo 171. Se impondrán prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho a usar la licencia de manejador:

I. (Se deroga).

II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas.”

Los anteriores, parte de los que muchos llaman delitos de tránsito, tendrían en su mayoría que ser reconsiderados para la integración de un Código de Tránsito Federal, puesto que no en cuanto al espíritu de la sanción sino a su forma, encontramos factores que impedirían la efectividad de nuestro proyecto.

No debemos olvidar que por el momento sólo proyectare un Código de Tránsito local y no uno federal, sin embargo, consideraciones semejantes pueden tenerse respecto de la legislación que del Estado de México más tarde agregaré a esta base de datos.

Un ejemplo de los problemas que puede representar la conservación de la actual estructura de los preceptos citados, se localiza en la sanción que a quienes conducen automóviles en estado de ebriedad se tiene prevista, ya que conforme a nuestro estudio, una modificación al precepto sería notoria para permitir además de las actuales penas, el trabajo a favor de la comunidad y las restricciones que para el caso de suspensión o cancelación de una licencia afecten el otorgamiento de una nueva o las condiciones de conducción una vez vencida la suspensión, como lo podría ser la limitante para exceder ciertos límites de velocidad y quizá para conducir durante la noche durante ciertos períodos.

Lo anterior sin perder de vista la dependencia que se hace de la comisión de una infracción a los "reglamentos de tránsito y circulación", pues aún y cuando ésta no existiere, el delito de peligro que la conducción de un vehículo de ebriedad representa debiere tipificarse por sí mismo.

Por último, la distinción entre el estado de ebriedad y el estado de alcoholemia deben precisarse, y en su caso, delimitarse con los grados (porcentaje) de alcohol que en la sangre o en aire expirado pueden o no permitirse.

“Artículo 185. Cuando varias personas de común acuerdo procuren, con actos materiales, **impedir la ejecución de una obra o trabajos públicos** mandados a hacer con los requisitos legales por autoridad competente, o con su autorización, serán castigadas con tres meses a un año de prisión, si sólo se hiciera una simple oposición material sin violencia a las personas. Habiéndola, podrá extenderse la pena hasta dos años de prisión.”

La necesidad de estacionamientos, vías y medios de transporte, justifican el empleo de esta sanción cuando como en la Ciudad de México, intereses particulares se oponen al interés general sin causa fundada.

Claro está que antes de dar lugar a conductas semejantes, el Estado debe tener la prudencia de explicar a la sociedad los actos y las obras públicas que realiza, ordena o permite, difundiendo todos sus efectos y sobre todo los beneficios que pueden generarse, no después de que surja la oposición, sino antes de que ésta nazca.

“Artículo 222. Cometén el delito de cohecho:

I. El servidor público que por sí, o por interpósita persona **solicite o reciba indebidamente para sí o para otro, dinero o cualquiera otra dádiva, o acepte una promesa, para hacer o dejar de hacer algo justo o injusto relacionado con sus funciones; y**

II. El que de manera espontánea dé u ofrezca dinero o cualquier otra dádiva a alguna de las personas que se mencionan en la fracción anterior, para que cualquier servidor público haga u omita un acto justo o injusto relacionado con sus funciones.

Al que comete el delito de cohecho se le impondrán las siguiente sanciones:

Cuando la cantidad o el valor de la dádiva o promesa no exceda del equivalente de quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, o no sea valuable, se impondrán de tres meses a dos años de prisión, multa de treinta a trescientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de tres meses a dos años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Cuando la cantidad o el valor de la dádiva, promesa o prestación exceda de quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito, se impondrán de dos a catorce años de prisión, multa de trescientas a quinientas veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en el momento de cometerse el delito y destitución e inhabilitación de dos a catorce años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

En ningún caso se devolverá a los responsables del delito de cohecho, el dinero o dádivas entregadas, las mismas se aplicarán en beneficio del Estado.”

Una de las principales críticas que a los agentes de tránsito se dirigen constantemente, se hace consistir en los actos de corrupción que ligados a las llamadas “mordidas”, generan en la población una imagen deteriorada de los cuerpos policiacos; sin embargo, en más de un caso es la imagen de los ciudadanos la que se deteriora pues en la mayoría de los casos son éstos quienes obligados por la ignorancia, temor o quizá solo irresponsabilidad, impulsan la recepción de dádivas por parte de los oficiales.

Existen en efecto otros casos, y en lo particular, a lo largo de los “retenes” que independientemente de su legalidad, establece la Procuraduría General de la República a lo largo de las carreteras mexicanas; en ellos, supuestos o quizá verdaderos policías judiciales, detienen momentáneamente a quienes transitan requiriéndoles información en la mayoría de los casos en forma de interrogatorio judicial, exhibiendo ostentosamente las armas que hacen de ellos inquisidores voraces de cualquier ciudadano.

De una u otra forma, existen siempre dos partes ligadas con actos de corrupción policiaca, y sea que ésta se genere por propuesta del agente de policía o del ciudadano, debe el Estado considerar medidas legales y administrativas que permitan detectar y probar los mismos de forma que una sentencia común se dicte con efectividad al respecto, generando mediante actos de mercadotecnia jurídica la temeridad que en toda persona pública o privada debe existir hacia la ley.

Los actos de señuelaje deben ser considerados y tipificados procurando en todo momento su ejecución con inducción no coactiva al acto de corrupción, de forma que el implicado pueda mostrar su rectitud aceptando o negando su comisión.

LIBRO SEGUNDO

TITULO DECIMOTERCERO Falsedad

CAPITULO VIII Disposiciones comunes a los capitulos precedentes

Artículo 252. Las disposiciones contenidas en este título no se aplicarán sino en lo que no estuviere previsto en las leyes especiales o no se opusiere a lo establecido en ellas."

Si observamos en una licencia de conducir el medio principal de control de todo conductor, será indispensable contar con medios idóneos que eviten su reproducción y que sancionen ampliamente su alteración. Afortunadamente, preceptos como el anterior permiten que en una ley especial se legisle con libertad al respecto.

"Artículo 286. Al que en despoblado o en paraje solitario haga uso de violencia sobre una persona con el propósito de causar un mal, obtener un lucro o de exigir su asentimiento para cualquier fin y cualesquiera que sean los medios y el grado de violencia que se emplee, e independientemente de cualquier hecho delictuoso que resulte cometido, se le castigará con prisión de uno a cinco años.

La pena será de diez a treinta años de prisión para el que en caminos o carreteras haga uso de la violencia en contra de los ocupantes de un vehículo, ya sea de transporte público o particular."

De la pena de muerte que constitucionalmente se prevé como posibilidad para el salteador de caminos, a una pena de prisión que de diez a treinta años se estipula en el precepto anterior encontramos una notable diferencia.

No pasa desapercibido que la pena corporal citada debe aplicarse independientemente de la sanción que corresponda a los diversos delitos cometidos, pero en todo caso, y aún y cuando no se optare por la pena de muerte, deben imponerse adicionalmente a la prisión, el trabajo a favor de la comunidad, el tratamiento médico, la multa y todas aquellas penas convenientes que junto con un esquema de mercadotecnia jurídica permitan la difusión y la temeridad que la ley penal amerita.

“Artículo 341. Al que habiendo atropellado a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no solicite la asistencia que requiere, pudiendo hacerlo se le impondrá de quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad, independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa.”

En lo personal, creo toda persona autorizada para conducir un vehículo de motor, debe previamente tomar y acreditar un curso de primeros auxilios que le permita en ciertas incidencias proteger la vida propia o la de los demás.

De existir tal supuesto, debe presumirse en lo general que todo conductor se encuentra en condiciones para prestar auxilio y saber adoptar las medidas de protección de la víctima que permitan cuando sea posible su recuperación. Para ello, un maletín con medicamentos y equipo médico elemental debe portarse obligatoriamente en todo vehículo, puesto que no sólo la vida de la víctima se encuentra en juego, sino también la libertad temporal de quien imprudencialmente o sin culpa atropelle a una persona.

A efecto de ilustrar casos concretos que actualizan la existencia o no del “atropellamiento” que puede ocasionar desde lesiones a la muerte, me permito citar a continuación diversos criterios relacionados:

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : XIV-Julio Primera Parte

Página : 485

RUBRO:

CAUSALIDAD Y PROBABLE RESPONSABILIDAD PENAL. LESIONES.

TEXTO:

Si de los datos arrojados por la averiguación previa se desprende que el inculpado, al ir conduciendo su vehículo, intentó dar vuelta en "U" sin hacer ningún señalamiento, dando así causa inmediata, suficiente y directa para que el coimculpado, a fin de no impactarse con dicho vehículo, girara el volante hacia la izquierda, atropellando con esto a la ofendida, causándole lesiones, debe estimarse **que dichos actos son bastantes para hacer probable la responsabilidad penal del primero de los nombrados**, por lo que el auto de formal prisión que pronuncie en su contra la autoridad responsable no es violatorio de lo dispuesto por el artículo 19 de la Constitución General de la República. SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEXTO CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo en revisión 21/88. Diego Sosa Larios. 24 de febrero de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Arnoldo Nájera Virgen. Secretario: José Alejandro Esponda Rincón.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : VI Segunda Parte-2

Página : 551

RUBRO:

IMPRUDENCIA, CONDUCCION DE VEHICULOS. INDEBIDA VARIACION DE LOS HECHOS EN QUE SE HICIERON CONSISTIR, EN LAS CONCLUSIONES Y EN LA SENTENCIA.

TEXTO:

Si en el auto de formal prisión la imprudencia se hizo consistir en que el reo conducía un automóvil a excesiva velocidad, por lo que al atravesársele un peatón no pudo evitar el atropellamiento, es técnicamente inaceptable que en las conclusiones y en la sentencia se haga consistir la conducta imprudencial en que el acusado no frenó, habiendo tenido oportunidad de hacerlo, pues con eso se deja indefenso a dicho acusado y se viola el principio según el cual todo proceso debe seguirse forzosamente por el delito o delitos señalados en el auto de formal prisión. TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA PENAL DEL TERCER CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo 12/90. Carlos Alberto Larios Solorio. 4 de mayo de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: J. Guadalupe Torres Morales. Secretaria: Bertha Edith Quiles Arias.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : IV Segunda Parte-1

Página : 344

RUBRO:

OMISION DE AUXILIO A ATROPELLADOS, DELITO DE.

TEXTO:

Para la integración del delito de omisión de auxilio a atropellados, previsto por el artículo 136 del Código Penal para el Estado de Veracruz, **no se requiere la deliberada intención de dejar a la víctima en circunstancias tales que no sea posible que se le preste auxilio oportuno, sino que basta que culposa o fortuitamente se atropelle a una persona y que no se le preste asistencia de manera inmediata**, de acuerdo con el texto de dicho precepto. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEPTIMO CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo 2017/88. Cornelio Ballados Tiburcio. 9 de agosto de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretaria: Josefina del Carmen Mora Dorantes.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : IV Segunda Parte-1

Página : 345

RUBRO:

OMISION DE AUXILIO A ATROPELLADOS, DELITO DE. NO SE SUBSUME EN EL ILICITO DE HOMICIDIO.

TEXTO:

El delito de omisión de auxilio a atropellados no se subsume en el de homicidio, puesto que aquel ilícito surge independientemente de los otros delitos que resulten cometidos a virtud del atropellamiento. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEPTIMO CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo 2017/88. Cornelio Ballados Tiburcio. 9 de agosto de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Antonio Uribe García. Secretaria: Josefina del Carmen Mora Dorantes.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : II Segunda Parte-1

Página : 35

RUBRO:

ABANDONO DE PERSONAS. INTERPRETACION DEL ARTICULO 341 DEL CODIGO PENAL FEDERAL.

TEXTO:

Conforme con la descripción del tipo que establece el artículo 341 del Código Penal para el Distrito Federal en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, **los elementos del delito de abandono de personas atropelladas son: a) la acción de un automovilista, motorista o conductor de cualquier clase de vehículo, ciclista o jinete, que atropelle por imprudencia a una persona, y b) la omisión de auxilio o asistencia a dicha persona abandonándola**. Así, si a consecuencia de una colisión vehicular, se causan lesiones a los ocupantes de los vehículos intervinientes y un conductor abandona a las víctimas, no es responsable del delito de abandono de personas, al no haber

producido las alteraciones a la salud con motivo de un atropellamiento, sin que a ese hecho se le pueda dar una interpretación del concepto atropellar, pues de hacerlo así se contravendría la garantía de seguridad jurídica establecida en el artículo 14 constitucional, en el sentido de que en los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata. PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEGUNDO CIRCUITO.

PRECEDENTES:

Amparo directo 1227/88. Ignacio Bertín López Salas. 14 de octubre de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Ceja Villaseñor. Secretario: José Luis Flores González.

Instancia: Primera Sala

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 163-168

Parte : Segunda

Página : 80

RUBRO:

PIEDAD SOCIAL, TENTATIVA NO CONFIGURABLE EN EL DELITO DE (LEGISLACION DEL ESTADO DE CHIAPAS).

TEXTO:

El delito contra la piedad social previsto en el artículo 228 del Código Penal del Estado de Chiapas, exige entre sus elementos típicos que el conductor de un vehículo deje en estado de abandono, en lugar donde no pueda ser auxiliada oportunamente, sin prestarle o facilitarse asistencia, a la persona a quien atropelló; de modo que **aunque el inculpado haya pretendido huir, si las personas atropelladas no quedaron carentes de auxilio, sino que por el contrario, se les prestó atención médica de inmediato, ello impide la integración del ilícito.** Sin que pueda por otra parte estimarse que el delito se configuró en grado de tentativa, en virtud de que los delitos de omisión simple, como es el del caso, no admiten la comisión en grado de tentativa.

PRECEDENTES:

Amparo directo 1675/82. Manuel Pérez Jiménez. 22 de octubre de 1982. 5 votos. Ponente: Manuel Rivera Silva.

Instancia: Primera Sala

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 97-102

Parte : Segunda

Página : 9

RUBRO: ABANDONO DE PERSONA ES DELITO DOLOSO Y NO IMPRUDENCIAL.

TEXTO: Si al inculpado de abandono de personas como delito imprudencial se le atribuye el que después de haber atropellado a las personas que resultaron lesionadas se dio a la fuga y quedaron privadas de auxilio inmediato, debe decirse que este ilícito sólo puede ser consecuencia de una conducta dolosa; es decir que se requiere en el sujeto activo la intención de dejar abandonadas a las personas atropelladas en lugar y hora determinados en que no puedan recibir el auxilio necesario. Lo anterior se expresa, no para señalar que el inculpado no haya incurrido en el delito, sino para hacer notar que la condena al respecto, como consecuencia de delito imprudencial, es ilegal; y otra parte, porque el Ministerio Público no formuló acusación por el delito a estudio como figura autónoma, o sea, cometido en forma intencional.

PRECEDENTES:

Amparo directo 6391/76. José Castellanos Palacios. 2 de junio de 1977. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Manuel Rivera Silva. Secretario: Ismael Ruiz Martínez.

NOTA (2):

Esta tesis también aparece en:

Informe de 1977, Segunda Parte, Primera Sala, Tesis 1, página 21, con el rubro "ABANDONO DE PERSONA. NO PUEDE SER CONSECUENCIA DE DELITO IMPRUDENCIAL".

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 145-150

Parte : Sexta

Página : 135

RUBRO:

IMPRUDENCIA, NO BASTA QUE SE DEMUESTRE QUE EL ACUSADO FUE EL CAUSANTE DE UN ATROPELLAMIENTO PARA QUE SE CONSIDERE QUE ACTUO CON.

TEXTO:

Si el Ministerio Público se concretó a acusar al inculpado por estimar que éste fue el causante de un atropellamiento, y la sala responsable con la acusación en esos términos condenó al acusado como responsable de un delito imprudencial, sin que la representación social haya precisado los hechos en que pudo haber consistido la imprevisión, la negligencia, la impericia o la falta de reflexión o de cuidado, es claro que violó garantías en perjuicio del acusado, porque **no basta que se demuestre que alguien atropelló para que se concluya que obró imprudencialmente, ya que el obrar imprudencial debe ser probado con plenitud, dado que por cuanto a él la ley no consigna ninguna presunción juris tantum, como sucede en tratándose de delitos intencionales.** SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL TERCER CIRCUITO

PRECEDENTES:

Amparo directo 450/80. Rafael Villanueva Villalobos. 30 de enero de 1981. Unanimidad de votos. Ponente: J. Guadalupe Torres Morales.

***Artículo 366. Se impondrá pena de seis a cuarenta años de prisión y de doscientos a quinientos días multa, cuando la privación ilegal de la libertad tenga el carácter de plagio o secuestro en alguna de las formas siguientes:**

I. Para obtener rescate o causar daño o perjuicio a la persona privada de la libertad o a otra persona relacionada con aquélla;

II. Si se hace uso de amenazas graves, de maltrato o de tormento;

III. Si se detiene en calidad de rehén a una persona y se amenaza con privarla de la vida o con causarle un daño, sea a aquélla o a terceros, si la autoridad no realiza o deja de realizar un acto de cualquier naturaleza;

IV. Si la detención se hace en camino público o en paraje solitario;

V. Si quienes cometen el delito obran en grupo; y

VI. Si el robo de infante se comete en menor de doce años, por quien sea extraño a su familia, y no ejerza la tutela sobre el menor.

Cuando el delito lo comete un familiar del menor que no ejerza sobre él la patria potestad ni la tutela, la pena será de seis meses a cinco años de prisión.

Si espontáneamente se pone en libertad a la persona antes de tres días y sin causar ningún perjuicio, sólo se aplicará la sanción correspondiente a la privación ilegal de la libertad de acuerdo con el artículo 364.

En caso de que el secuestrado sea privado de la vida, por su o sus secuestradores, la pena será hasta de cincuenta años de prisión."

Relevante para los cuerpos policiacos es esta figura de privación ilegal de la libertad, que actualizada en los caminos públicos, también tiene lugar cuando la privación se ejecuta dentro de un vehículo de motor, como lo podemos observar en los siguientes criterios:

"Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 8A

Tomo : XV-2, Febrero

Tesis : VI I.o.199 P

Página : 454

Clave : IC061199 PEN

RUBRO: PLAGIO O SECUESTRO. EL LUGAR DE LA PRIVACION DE LA LIBERTAD EN ESE DELITO ES IRRELEVANTE.

TEXTO: Para la integración del delito de plagio o secuestro en términos de la fracción I del artículo 366 del Código Penal Federal, no obsta que la privación de la libertad no se efectúe en una cárcel privada o lugar cerrado, **sino dentro de un automóvil** y por breve lapso, si la finalidad del sujeto activo del delito es la de golpear y amenazar al ofendido.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEXTO CIRCUITO.

PRECEDENTES: Amparo en revisión 192/90. Julio César Muñoz Herrera. 28 de junio de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Eric Roberto Santos Partido. Secretario: Martín Amador Ibarra.

Instancia: Primera Sala

Fuente : Semanario Judicial de la Federación

Epoca : 7A

Volumen : 145-150

Parte : Segunda

Página : 127

RUBRO:

PLAGIO O SECUESTRO, LUGAR DE LA PRIVACION DE LA LIBERTAD EN EL DELITO DE.

TEXTO:

Para la integración del delito de plagio o secuestro en términos de la fracción I del artículo 366 del Código Penal Federal, no obsta que la privación de la libertad no se efectúe en una cárcel privada o lugar cerrado, sino dentro de un automóvil y por breve lapso, si la finalidad del sujeto activo del delito es la de golpear y amenazar al ofendido.

PRECEDENTES:

Amparo directo 5266/79. Enrique Carlos Romero Romero. 20 de febrero de 1981. 5 votos. Ponente: Mario G. Rebolledo F.

Séptima Época, Segunda Parte:

Volumen 42, Pág. 44. Amparo directo 2818/11. Roberto Villarán Villegas. 16 de junio de 1972. 5 votos. Ponente:

Manuel Rivera Silva.

Es necesario aclarar que en términos de un Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 13 de mayo de 1996, la figura del secuestro fue reformada de tal forma que la pena mínima de seis años antes estipulada en el mismo precepto, se incrementa a diez años para algunos casos y quince para otros, quedando incluido en esta segunda hipótesis la figura de la privación de la libertad en camino público o en lugar desprotegido o solitario.

Al efecto, me permito transcribir la actual redacción del artículo 366 citado:

"...Artículo 366.- Al que prive de la libertad a otro se le aplicará:

I. De diez a cuarenta años de prisión y de cien a quinientos días multa, si la privación de la libertad se efectúa con el propósito de:

- a) Obtener rescate;
- b) Detener en calidad de rehén a una persona y amenazar con privarla de la vida o con causarle daño, para que la autoridad o un particular realice o deje de realizar un acto cualquiera, o
- c) Causar daño o perjuicio a la persona privada de la libertad o cualquier otra.

II.- De quince a cuarenta años de prisión y de doscientos a setecientos cincuenta días multa, si en la privación de la libertad a que se hace referencia en la fracción anterior concurre alguna o algunas de las circunstancias siguientes:

- a) Que se realice en camino público o en lugar desprotegido o solitario;
- b) Que el autor sea o haya sido integrante de alguna institución de seguridad pública, o se ostente como tal sin serlo;
- c) Que quienes lo lleven a cabo obren en grupo de dos o más personas;
- d) Que se realice con violencia, o
- e) Que la víctima sea menor de dieciséis o mayor de sesenta años de edad, o que por cualquier otra circunstancia se encuentre en inferioridad física o mental respecto de quien ejecuta la privación de la libertad.

Si espontáneamente se libera al secuestrado dentro de los tres días siguientes al de la privación de la libertad, sin lograr alguno de los propósitos a que se refiere la fracción I de este artículo y sin que se haya presentado alguna de las circunstancias previstas en la fracción II, la pena será de uno a cuatro años y de cincuenta a ciento cincuenta días multa.

En los demás casos en que espontáneamente se libere al secuestrado, sin lograr alguno de los propósitos a que se refiere la fracción I anterior, las penas de prisión aplicables serán hasta de tres a diez años y de doscientos cincuenta hasta quinientos días multa."

Independientemente de la severidad de la penas puestas en vigor, resulta de gran interés la inclusión de la figura de privación de la libertad por integrante o ex-integrante de instituciones de seguridad pública, y si bien en algo se ve favorecida nuestra estrategia jurídica en contra del crimen, no dejo de destacar y lo haré una y otra vez cada que la oportunidad se me presente, el hecho de que no basta incrementar o agravar las penas y las medidas de seguridad previstas en una ley, sino que es indispensable la puesta en marcha de una seria mercadotecnia jurídica a la que no baste el anuncio público por un sólo día de las reformas emprendidas, esto es, requerimos una estrategia legal publicitaria constante que día a día penetre en la vida cotidiana de cada ciudadano de tal forma que éste, no tenga que sujetarse a un juicio para conocer la pena que puede o no aplicársele por

una conducta ilícita, de tal forma que ante el primer sentimiento de cometer algún delito, reaccione y lo evite sea por su persona o por cualquier otra, de tal forma que conozca las leyes impuestas por la sociedad a la que pertenece y de que como nuevo ciudadano contribuya al orden que debe prevalecer en todo ente colectivo.

“Artículo 367. **Comete el delito de robo:** el que se apodera de una cosa ajena mueble, sin derecho y sin consentimiento de la persona que puede disponer de ella con arreglo a la ley.”

El robo en general, y en lo particular el de vehículos y autopartes, son temas que deben exhaustivamente analizarse no sólo en un ensayo escrito, sino sobre todo en uno mental.

Reconozco mi incapacidad temporal para dedicar por escrito al robo el estudio correspondiente, sin embargo, no dejo de estimar el gran valor que en mi investigación este tema conlleva, ni menos aún el estudio mental que sobre el tema he elaborado mediante criterios de derecho comparado que me permiten concluir que las actuales medidas en contra de este ilícito, son insuficientes y quizá benévolas en la teoría pero ineficaces en la práctica por la dificultad procedimental que puede presentarse para la integración de una estructura de pruebas activa y altamente efectiva en juicio.

Mi proyecto legal contemplará las propuestas correspondientes que tendrán sobre todo su base en situaciones de control registral y de estrategia policial, de manera que pueda conocerse efectivamente cuando se entiende que una persona comercializa, adquiere, utiliza, traslada, desmantela, trafica o detenta “a sabiendas” un vehículo o una autoparte robada.

Observemos en los siguientes artículos consecuencia de la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 13 de mayo de 1996, las hipótesis legales introducidas respecto al tema que nos atañe y la imprecisión existente respecto a la expresión "a sabiendas".

Artículo 368 bis.- Se sancionará con pena de tres a diez años de prisión y hasta mil días multa al que después de la ejecución del robo y sin haber participado en éste, posea, enajene o trafique de cualquier manera, adquiera o reciba, los instrumentos, objetos o productos del robo, **a sabiendas** de esta circunstancia y el valor intrínseco de éstos sea superior a quinientas veces el salario.

Artículo 368 ter.- Al que comercialice en forma habitual objetos robados, **a sabiendas** de esta circunstancia y el valor intrínseco de aquéllos sea superior a quinientas veces el salario, se le sancionará con una pena de prisión de seis a trece años y de cien a mil días multa.

Artículo 377.- Se sancionará con pena de cinco a quince años de prisión y hasta mil días multa, al que **a sabiendas** y con independencia de las penas que le correspondan por la comisión de otros delitos:

I.- Desmantele algún o algunos vehículos robados o comerciales conjunta o separadamente sus partes.

II.- Enajene o trafique de cualquier manera con vehículo o vehículos robados.

III.- Detente, posea, custodie, altere o modifique de cualquier manera la documentación que acredite la propiedad o identificación de un vehículo robado.

IV.- Traslade el o los vehículos robados a otra entidad federativa o al extranjero, y

V.- Utilice el o los vehículos robados en la comisión de otro u otros delitos.

A quien aporte recursos económicos o de cualquier índole, para la ejecución de las actividades descritas en las fracciones anteriores, se le considerará copartícipe en los términos del artículo 13 de este Código.

Si en los actos mencionados participa algún servidor público que tenga a su cargo funciones de prevención, persecución o sanción del delito o de ejecución de penas, además de las sanciones a que se refiere este artículo, se le aumentará pena de prisión hasta en una mitad más y se le inhabilitará para desempeñar cualquier empleo, cargo o comisión públicos por un período igual a la pena de prisión impuesta."

Mientras se deje amplia pero imprecisa la hipótesis legal, será difícil controlar el robo de vehículos y autopartes, puesto que para cualquier abogado postulante será fácil probar, aún falsamente, que su cliente adquirió un vehículo o una autoparte robada creyendo que ésta era de legal procedencia.

Nuevamente debemos sin dejar de combatir la venta, atacar con mayor atención el consumo y orientar a la comunidad de tal forma que ésta conozca que se presumirá la adquisición ilícita cuando las operaciones comerciales relacionadas no se realicen con las formalidades que la ley fije para ello, como lo serán en nuestro proyecto el registro y en ciertos casos la fe pública.

“Artículo 381. Además de la pena que le corresponda conforme a los artículos 370 y 371, se aplicarán al delincuente hasta cinco años de prisión, en los casos siguientes:

I. Cuando se cometa el delito en un lugar cerrado;

II. Cuando lo cometa un dependiente o un doméstico contra su patrón o alguno de la familia de éste, en cualquier parte que lo cometa.

Por doméstico se entiende, el individuo que por un salario, por la sola comida u otro estipendio o servicio, gajes o emolumentos sirva a otro, aun cuando no viva en la casa de éste;

III. Cuando un huésped o comensal o alguno de su familia o de los criados que lo acompañen, lo cometa en la casa donde reciben hospitalidad, obsequio o agasajo;

IV. Cuando lo cometa el dueño o alguno de su familia en la casa del primero, contra sus dependientes o domésticos o contra cualquiera otra persona;

V. Cuando lo cometan los dueños, dependientes, encargados o criados de empresas o establecimientos comerciales, en los lugares en que presten sus servicios al público, y en los bienes de los huéspedes o clientes;

VI. Cuando se cometa por los obreros, artesanos, aprendices o discípulos, en la casa, taller o escuela en que habitualmente trabajen o aprendan o en la habitación, oficina, bodega u otro lugar al que tenga libre entrada por el carácter indicado;

VII. Cuando se cometa estando la víctima en un vehículo particular o de transporte público;

VIII. Cuando se cometa aprovechando las condiciones de confusión que se produzcan por catástrofe o desorden público.

IX. Cuando se cometa por una o varias personas armadas, o que utilicen o porten otros objetos peligrosos.

X. Cuando se cometa en contra de una oficina bancaria, recaudatoria u otra en que se conserven caudales, contra personas que las custodien o transporten aquellos.

XI. Cuando se trate de partes de vehículos estacionados en la vía pública o en otro lugar destinado a su guarda o reparación.

XII. Cuando se realicen sobre embarcaciones o cosas que se encuentren en ellas.

XIII. Cuando se comete sobre equipaje o valores de viajeros en cualquier lugar durante el transcurso del viaje.

XIV. Cuando se trata de expedientes o documentos de protocolo, oficina o archivos públicos, de documentos que contengan obligación, liberación o transmisión de deberes que obren en expediente judicial, con afectación de alguna función pública. Si el delito lo comete el servidor público de la oficina en que se encuentre el expediente o documento, se le impondrá además, destitución e inhabilitación para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos, de seis meses a tres años; y

XV. Cuando el agente se valga de identificaciones falsas o supuestas órdenes de alguna autoridad.”

Son dos la agravantes que del artículo antes transcrito nos interesan, y en esencia se trata de dos aportaciones jurídicas de gran valor para el combate a los ilícitos que relacionados al tránsito de peatones y de vehículos nos interesan, creo que algunos juristas los conocen, sin embargo, me pregunto si de igual forma los delincuentes saben de ello, y en su caso, si de llegar a saberlo desistirían de sus acciones.

Uno de los factores que trascienden para desalentar el uso del transporte público es la inseguridad que en ellos priva, y sólo un combate eficaz a estas acciones podrá detener su desprestigio.

Por lo general, un asaltante lo que busca obtener con su acción es dinero en efectivo o en su defecto bienes de valor comercial y fácil venta como lo son relojes, alajas, e incluso en algunos casos prendas de vestir.

Al respecto, existen varias acciones que tanto coactiva como voluntariamente pueden impulsar nuestros gobiernos.

En primer lugar, debe buscarse que los pasajeros o usuarios del transporte público no porten dinero en efectivo, utilizando en su lugar boletos específicos y en su defecto, tarjetas de débito o de crédito que por sus características tecnológicas no permitan falsificación y establezcan una clara indentificación de su legítimo usuario. A éstos, podría proporcionarse no sólo un NIP (Número de Identificación Personal), sino dos de dígitos similares, uno para disposición de efectivo y otro como clave de seguridad que automáticamente indique un saldo menor por un lado, y por otro, active una alarma de protección que permita a los cuerpos de policía auxiliados por las instituciones de crédito, establecer la pronta identificación y localización de la presunta víctima, tanto en el lugar en que se realice el atraco, como en su o sus domicilios. La tecnología lo permite y sólo falta un esfuerzo adicional por parte del gobierno para financiar o estimular tales proyectos.

Por otro lado, conviene tratándose de artículos susceptibles de venta, como relojes, alajas, etc., tomar medidas semejantes a las que pueden regir el comercio de autopartes y vehículos. En este caso, se sancionaría gravemente a quien adquiriere algún producto sin solicitar los documentos que establezcan su autenticidad y procedencia lícita. Tal medida, auxiliada con mercadotecnia jurídica y con operaciones encubiertas de señuelaje en mucho contribuirían a nuestra creciente inseguridad.

“Artículo 385. Se considera como abuso de confianza y se sancionará con seis meses a seis años de prisión y multa hasta de cien veces el salario a **quien disponga indebidamente o se niegue sin justificación a entregar un vehículo recibido en depósito de autoridad competente**, relacionado con delitos por tránsito de vehículos, habiendo sido requerido por la autoridad que conozca o siga conociendo del caso.”

Este precepto no merece mayor comentario y debe sólo ser considerado como marco legal general de nuestro proyecto.

2.4.2. LEY FEDERAL CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA

Esta ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de noviembre de 1996, deberá considerarse al contemplarse en ella como miembros de la delincuencia organizada a los grupos de tres o más personas que se organicen o acuerden organizarse para realizar en forma permanente o reiterada, conductas que por sí o unidas a otras, tengan como fin cometer entre otros delitos, los de asalto (art. 286 y 287), secuestro (art. 366) y robo de vehículos (art. 381 bis), todos ellos del Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común, y para toda la República en Materia de Fuero Federal, o en las disposiciones correspondientes de las legislaciones penales estatales.

2.4.3. LEY FEDERAL DE ARMAS DE FUEGO Y EXPLOSIVOS

De esta ley, únicamente transcribo a continuación algunos preceptos relacionados:

ARTICULO	CONTENIDO
13	<p>“No se considerarán como armas prohibidas los utensilios, herramientas o instrumentos para labores de campo o de cualquier oficio, arte, profesión o deporte que tengan aplicación conocida como tales, pero su uso se limitará al local o sitio en que se trabaje o practique el deporte.</p> <p>Cuando esos instrumentos sean portados por necesidades de trabajo o para el ejercicio de un deporte, se deberá demostrar, en su caso, esas circunstancias.”</p>
24	<p>“Para portar armas se requiere la licencia respectiva.</p> <p>Los miembros del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, así como los de los Cuerpos de Policía, Estatales o Municipales, quedan exceptuados de esta disposición, por estar sujetos a leyes y reglamentos específicos.”</p>
34	<p>“En las licencias de portación de armas se harán constar los límites territoriales en que tengan validez. En el caso de que éstas sean para vigilantes de recintos o determinadas zonas, se precisarán en ellas las áreas en que sean válidas.”</p>
36	<p>“Queda prohibido a los particulares asistir armados a manifestaciones y celebraciones públicas, a asambleas deliberativas, a juntas en que se controvertan intereses, a cualquier reunión que, por sus fines, haga previsible la aparición de tendencias opuestas y, en general, a cualquier acto cuyos resultados puedan ser obtenidos por la amenaza o el uso de las armas; se exceptúan los desfiles y las reuniones con fines deportivos de charrería, tiro o cacería.”</p>
60	<p>“Los permisos generales para cualesquiera de las actividades reguladas en este título, incluyen la autorización para el transporte dentro del territorio nacional, de las armas, objetos y materiales que amparen, pero sus tenedores deberán sujetarse a las leyes, reglamentos y disposiciones relativos.”</p>
61	<p>“La transportación que se derive de permisos concedidos por la Secretaría de la Defensa Nacional a personas o negociaciones, para realizar alguna o algunas de las actividades señaladas en este título, deberá ajustarse a las medidas de seguridad que se precisen en los permisos.”</p>
62	<p>“Las personas o negociaciones que cuenten con permiso general para el transporte especializado de las armas, objetos y materiales comprendidos en este título, deberán exigir de los remitentes, copia autorizada del permiso que se les haya concedido.”</p>
63	<p>“Las personas que se internen al país en tránsito, no podrán llevar consigo ni adquirir las armas, objetos y materiales mencionados en este título, sin la licencia o permiso correspondiente.”</p>

72	<p>“La Secretaría de la Defensa Nacional, cuando lo estime necesario, inspeccionará las condiciones de seguridad de las instalaciones en fábricas, plantas industriales, talleres, almacenes, polvorines y vehículos destinados a las actividades a que se refiere este título.”</p>
77	<p>“Serán sancionados con pena de uno a diez días multa, o por falta de pago con el arresto correspondiente, que en ningún caso excederá de 36 horas.</p> <p>I.- Quienes posean armas en lugar no autorizado o que no sea su domicilio, salvo las reservadas para él uso exclusivo del Ejército, Armada o Fuerza Aérea;</p> <p>II.- Quienes posean armas en su domicilio sin haber hecho la manifestación de las mismas a la Secretaría de la Defensa Nacional, o en su caso, sin tener la autorización correspondiente;</p> <p>III.- Quienes posean armas prohibidas, salvo las excepciones señaladas en esta Ley;</p> <p>IV.- Quienes infrinjan lo dispuesto en el Artículo 36 de esta Ley. En este caso, además de la sanción, se recogerá el arma.</p> <p>Para los efectos de la imposición de las sanciones a que se refiere este artículo, se turnará el caso al conocimiento de la autoridad administrativa local a la que compete el castigo de las infracciones de policía.</p> <p>En el caso de posesión de armas reservadas para el uso exclusivo del Ejército, Armada o Fuerza Aérea, se estará a lo dispuesto en el artículo 83 de la presente ley.”</p>
78	<p>“La Secretaría de la Defensa Nacional y las demás autoridades facultadas para ello, recogerán las armas, previa expedición obligatoria del recibo correspondiente, a todas aquellas personas que las porten sin licencia o sin llevar ésta consigo y a quienes teniéndola hayan hecho mal uso de las armas.</p> <p>Las armas recogidas quedarán depositadas donde designe la propia Secretaría a disposición de la autoridad competente.</p> <p>El arma recogida por no llevar el interesado la licencia, será devuelta previo pago de cuatro días multa y la exhibición de la licencia. El plazo para exhibir la licencia fenecerá en quince días.</p> <p>Para los efectos del pago de la multa antes mencionada, se turnará la infracción a la brevedad razonable, a la autoridad fiscal federal correspondiente.”</p>
79	<p>“Las autoridades federales, estatales o municipales que desempeñen funciones de seguridad, tendrán la misma facultad y obligación a que se refiere el artículo anterior, debiendo proceder en los mismos términos.</p> <p>Para los efectos del pago de la multa, turnarán la infracción a la autoridad fiscal federal correspondiente.”</p>

81	"Se sancionará con pena de seis meses a tres años de prisión y de dos a quince días multa, a quien porte armas sin tener expedida la licencia correspondiente."
83	<p>"Al que sin el permiso correspondiente porte o posea un arma de uso exclusivo del Ejército, Armada o Fuerza Aérea, se le sancionará:</p> <p>I.- Con prisión de tres meses a un año y de uno a diez días multa, cuando se trate de las armas comprendidas en el inciso i) del artículo 11 de esta Ley,</p> <p>II.- Con prisión de uno a cinco años y de cinco a veinte días multa cuando se trate de las armas comprendidas en los incisos a) y b) del artículo 11 de esta Ley, y</p> <p>III.- Con prisión de dos a doce años y de diez a cincuenta días de multa, cuando se trate de cualquiera de las otras armas comprendidas en el artículo 11 de esta Ley.</p> <p>Si la portación de las armas de fuego a que se refiere la fracción III del presente artículo se realizare por un grupo de tres o más personas, la pena correspondiente se aumentará al doble."</p>
86	<p>"Se impondrá de tres meses a tres años de prisión y de dos a doscientos días multa, a quienes sin el permiso respectivo:</p> <p>I.- Compren explosivos, y</p> <p>II.- Transporten, organicen, reparen, transformen o almacenen los objetos aludidos en esta Ley.</p> <p>La pena de prisión prevista por este artículo se aumentará al doble cuando el transporte a que se refiere la fracción II sea de las armas señaladas en los incisos a) o b) del artículo 11 de esta Ley.</p> <p>Si el transporte es de las armas comprendidas en el artículo 11 de esta Ley, excepto las mencionadas en los incisos a), b) e i), la pena será de cinco a treinta años de prisión y de veinte a quinientos días multa."</p>
87	<p>"Se impondrá de un mes a dos años de prisión y de dos a cien días multa, a quienes:</p> <p>I.- Manejen fábricas, plantas industriales, talleres, almacenes y demás establecimientos que se dediquen a las actividades reguladas por esta Ley, sin ajustarse a las condiciones de seguridad a que estén obligados;</p> <p>II.- Remitan los objetos materia de esta Ley, si el transporte se efectúa por conducto de empresas no autorizadas;</p> <p>III.- Realicen el transporte a que se refiere la fracción anterior, y</p> <p>IV.- Enajenen explosivos, artificios y substancias químicas relacionadas con explosivos, a negociaciones o personas que no tengan el permiso correspondiente de la Secretaría de la Defensa Nacional."</p>

2.4.4. LEY PARA PREVENIR Y SANCIONAR LA TORTURA

Esta ley que tiene por objeto prevenir y sancionar la tortura. Es un nuevo ejemplo de la cultura de la desconfianza existente en nuestro país, y con ella, se desconoce toda honestidad en los cuerpos policiacos y en lugar de robustecer y eficientizar su labor, la degenera desconociendo lo por ellos realizado.

Existiendo tantos métodos de control disponibles, no me explico porque se optó por el menos conveniente; bastaba la presencia de un actuario o secretario judicial para que se evitara la tortura y se diera mayor credibilidad a los procedimientos penales previos, y no como se hizo, la creación de toda una ley cuando la emisión de un sólo artículo en los códigos respectivos en su caso, era suficiente para evitar actos de tortura.

Entre los preceptos de la ley citada, existe uno que en particular llama mi atención por desconocer al derecho y a las instituciones encargadas de la procuración de justicia.

Mis criterios son estrictos, pero es suficiente dar lectura al siguiente precepto para sostener su valor:

"ARTICULO 9o.- No tendrá valor probatorio alguno la confesión rendida ante una autoridad policiaca; ni la rendida ante el Ministerio Público o autoridad judicial, sin la presencia del defensor o persona de confianza del inculpado y, en su caso, del traductor."

Si no es posible tener confianza en el Ministerio Público, me pregunto como podremos tener confianza en todo un sistema de justicia.

2.4.5. LEY PARA EL TRATAMIENTO DE MENORES INFRACTORES, PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL

Como referencia, se citan enseguida diversos preceptos relacionados a nuestra materia directa o indirectamente:

ARTICULO	CONTENIDO
1o.	“La presente Ley tiene por objeto reglamentar la función del Estado en la protección de los derechos de los menores, así como en la adaptación social de aquéllos cuya conducta se encuentra tipificada en las leyes penales federales y del Distrito Federal y tendrá aplicación en el Distrito Federal en materia común, y en toda la República en materia federal.”
3o.	“El menor a quien se atribuya la comisión de una infracción, recibirá un trato justo y humano, quedando prohibidos, en consecuencia, el maltrato, la incomunicación, la coacción psicológica, o cualquier otra acción que atente contra su dignidad o su integridad física o mental.”
6o.	<p>“El Consejo de Menores es competente para conocer de la conducta de las personas mayores de 11 y menores de 18 años de edad, tipificada por las leyes penales señaladas en el artículo 1o. de esta Ley. Los menores de 11 años, serán sujetos de asistencia social por parte de las instituciones de los sectores público, social y privado que se ocupen de esta materia, las cuales se constituirán, en este aspecto, como auxiliares del Consejo.</p> <p>La competencia del Consejo se surtirá atendiendo a la edad que hayan tenido los sujetos infractores, en la fecha de comisión de la infracción que se les atribuya; pudiendo, en consecuencia, conocer de las infracciones y ordenar las medidas de orientación, protección y tratamiento que correspondan, aun cuando aquéllos hayan alcanzado la mayoría de edad.</p> <p>En el ejercicio de sus funciones el Consejo instruirá el procedimiento, resolverá sobre la situación jurídica de los menores y ordenará y evaluará las medidas de orientación, protección y tratamiento que juzgue necesarias para su adaptación social.”</p>

2.4.6. LEY QUE ESTABLECE LAS NORMAS MINIMAS SOBRE READAPTACION SOCIAL DE SENTENCIADOS

ARTICULO	CONTENIDO
1o.	“Las presentes Normas tienen como finalidad organizar el sistema penitenciario en la República, conforme a lo establecido en los artículos siguientes.”
2o.	“El sistema penal se organizará sobre la base del trabajo, la capacitación para el mismo y la educación como medios para la readaptación social del delincuente.”
6o.	<p>“El tratamiento será individualizado, con aportación de las diversas ciencias y disciplinas pertinentes para la reincorporación social del sujeto, consideradas sus circunstancias personales.</p> <p>Para la mejor individualización del tratamiento y tomando en cuenta las condiciones de cada medio y las posibilidades presupuestales, se clasificará a los reos en instituciones especializadas, entre las que podrán figurar establecimientos de seguridad máxima, media y mínima, colonias y campamentos penales, hospitales psiquiátricos y para infecciosos e instituciones abiertas.</p> <p>El sitio en que se desarrolle la prisión preventiva será distinto del que se destine para la extinción de las penas y estarán completamente separados. Las mujeres quedarán recluidas en lugares separados de los destinados a los hombres. Los menores infractores serán internados, en su caso, en instituciones diversas de las asignadas a los adultos.</p> <p>En la construcción de nuevos establecimientos de custodia y ejecución de sanciones y en el remozamiento o la adaptación de los existentes, la Dirección General de Servicios Coordinados de Prevención y Readaptación Social tendrá las funciones de orientación técnica y las facultades de aprobación de proyectos a que se refieren los convenios.”</p>
10	<p>“La asignación de los internos al trabajo se hará tomando en cuenta los deseos, la vocación, las aptitudes, la capacitación laboral para el trabajo en libertad y el tratamiento de aquéllos, así como las posibilidades del reclusorio. El trabajo en los reclusorios se organizará previo estudio de las características de la economía local, especialmente del mercado oficial, a fin de favorecer la correspondencia entre las demandas de éste y la producción penitenciaria, con vistas a la autosuficiencia económica del establecimiento. Para este último efecto, se trazará un plan de trabajo y producción que será sometido a aprobación del Gobierno del Estado y, en los términos del convenio respectivo, de la Dirección General de Servicios Coordinados.</p> <p>Los reos pagarán su sostenimiento en el reclusorio con cargo a la percepción que en éste tengan como resultado del trabajo que desempeñen. Dicho pago se establecerá a base de descuentos correspondientes a una proporción adecuada de la remuneración, proporción que deberá ser uniforme para todos los internos de un mismo establecimiento.</p>

	<p>El resto del producto del trabajo se distribuirá del modo siguiente: treinta por ciento para el pago de la reparación del daño, treinta por ciento para el sostenimiento de los dependientes económicos del reo, treinta por ciento para la constitución del fondo de ahorros de éste, y diez por ciento para los gastos menores del reo. Si no hubiese condena a reparación del daño o éste ya hubiera sido cubierto, o si los dependientes del reo no están necesitados, las cuotas respectivas se aplicarán por partes iguales a los fines señalados, con excepción del indicado en último término.</p> <p>Ningún interno podrá desempeñar funciones de autoridad o ejercer dentro del establecimiento empleo o cargo alguno, salvo cuando se trate de instituciones basadas, para fines de tratamiento, en el régimen de autogobierno.”</p>
11	<p>“La educación que se imparta a los internos no tendrá sólo carácter académico sino también cívico, social, higiénico, artístico, físico y ético. Será, en todo caso, orientada por las técnicas de la pedagogía correctiva y quedará a cargo, preferentemente, de maestros especializados.”</p>
16	<p>“Por cada dos días de trabajo se hará remisión de uno de prisión, siempre que el recluso observe buena conducta, participe regularmente en las actividades educativas que se organicen en el establecimiento y revele por otros datos efectiva readaptación social. Esta última será, en todo caso, el factor determinante para la concesión o negativa de la remisión parcial de la pena, que no podrá fundarse exclusivamente en los días de trabajo, en la participación en actividades educativas y en el buen comportamiento del sentenciado.</p> <p>La Remisión funcionará independientemente de la libertad preparatoria. Para este efecto, el cómputo de plazos se hará en el orden que beneficie al reo. El Ejecutivo regulará el sistema de cómputos para la aplicación de este precepto, que en ningún caso quedará sujeto a normas reglamentarias de los establecimientos de reclusión o a disposiciones de las autoridades encargadas de la custodia y de la readaptación social.</p> <p>El otorgamiento de la remisión se condicionará, además de lo previsto en el primer párrafo de este artículo, a que el reo repare los daños y perjuicios causados o garantice su reparación, sujetándose a la forma, medidas y términos que se le fijen para dicho objeto, si no puede cubrirla desde luego.</p> <p>Al disponer la remisión, la autoridad que la conceda establecerá las condiciones que deba observar el reo, conforme a lo estipulado en los inciso a) a d) de la segunda parte del artículo 84 del Código Penal.</p> <p>La remisión es revocable por la autoridad que la otorga, en los casos y conforme al procedimiento dispuestos para la revocación de la libertad preparatoria.</p> <p>No se concederá la remisión parcial de la pena a los sentenciados por los delitos contra la salud en materia de estupefacientes o psicotrópicos previstos por las fracciones I a IV del artículo 197, salvo que se trate de individuos en los que concurren evidente atraso cultural, aislamiento social y extrema necesidad económica; por el delito de violación previsto en el primero y segundo párrafos del artículo 265, en relación al 266 bis fracción I; el delito de plagio o secuestro previsto por el artículo 366 con excepción a lo previsto por la fracción VI de dicho artículo en relación con su antepenúltimo párrafo y lo dispuesto en el penúltimo párrafo; por el delito de robo en un inmueble habitado o destinado para habitación con violencia en las personas, conforme a lo previsto en el artículo 367, en relación con los artículos 372 y 381 bis, del Código Penal para el Distrito Federal en materia de Fuero Común y para toda la República en materia de Fuero Federal.”</p>

2.5.- MARCO FISCAL

La materia fiscal evoluciona continuamente, y año con año observamos con interés los factores de modificación o reforma que pueden favorecer o desfavorecer el transporte y el tránsito de vehículos que nos interesa.

Una correcta apreciación de la actividad fiscal de un Estado puede contribuir en mucho a su desarrollo, sobre todo si se ve a la misma no como fin último, sino como medio para el bienestar general.

Me duele decirlo, pero la mayor parte de las autoridades fiscales que conozco, ven a los impuestos y al cobro de ellos como una meta única que será alcanzada entre más recursos entren a las arcas públicas.

A mi juicio ello es un error, y los impuestos deben ser apreciados no por lo mucho o poco que a través de ellos se puede recabar, sino a través del beneficio mayor o menor que su introducción permitiría generar.

Fiscalmente podrían escribirse tomos y tomos acerca de lo que actualmente prevalece en relación al tránsito de peatones y de vehículos, sin embargo, tal no es mi objetivo, y me limito a mencionar que año con año, la autoridad fiscal en turno debe velar cuidadosamente por cada precepto incorporado o reformado, y no por sí sola, sino con auxilio de todos y cada uno de los funcionarios involucrados de las dependencias competentes.

Por la extensión de la legislación fiscal, a continuación me permito incluir una serie de cuadros que citan sin ser siempre transcritos aquellos preceptos que debemos considerar para nuestro estudio, en algunos casos incluiré breves leyes, pero todo ello en el entendido de que es el estado financiero, social y político el que en cada reforma de impulso al tránsito y al transporte determinará su contenido y flexibilidad.

2.5.1. CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION

ARTICULO	CONTENIDO (y comentarios en su caso)
1o.	<p>Se establece que sólo mediante ley puede destinarse una contribución a un gasto público específico.</p> <p><i>Por tanto, si se desea aplicar los recursos provenientes de funciones relacionadas al tránsito y transporte, al propio desarrollo y perfeccionamiento de las mismas, deberá ser una ley la que así lo establezca.</i></p>
2o.	<p>Se establecen entre otras contribuciones las denominadas "de mejoras" que deben pagar las personas físicas y morales que se beneficien directamente de una obra pública.</p>
13o	<p>Se indica que para la verificación de bienes y mercancías en transporte, se considerarán hábiles todos los días del año y las 24 horas de cada día.</p>
14o	<p>Se mencionan ciertas operaciones que se consideran enajenación de bienes, entre ellas, se incluye toda transmisión de propiedad, aún y cuando se realice con reserva de dominio.</p> <p><i>Este precepto es importante sobre todo si lo interrelacionamos a la compraventa de vehículos, pues en términos del mismo y de un programa de control implantado al efecto, podrían no sólo captarse mayores recursos mediante la formalización obligatoria y penalizada de las operaciones de compraventa, sino que además se combatiría con mayor eficacia el creciente aumento en el robo y comercio ilegal de automóviles.</i></p>
20 bis	<p>En este artículo, se menciona al transporte como ponderador para cada rubro del consumo familiar reflejado en el Índice Nacional de Precios al Consumidor.</p>
29-B	<p>Este artículo que enseguida se transcribe, establece ciertas reglas aplicables al transporte de mercancías en territorio nacional:</p> <p><i>"Artículo 29-B. En el transporte de mercancías por el territorio nacional, sus propietarios o poseedores, deberán acompañarlas, según sea el caso, con el pedimento de importación; la nota de remisión; de envío; de embarque o despacho, además de la carta de porte. Dicha documentación deberá contener los requisitos a que se refiere el artículo 29-A.</i></p> <p><i>Los propietarios de las mercancías deberán proporcionar, a quienes las transporten, la documentación con que deberán acompañarlas conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior.</i></p> <p><i>No se tendrá tal obligación en los casos de mercancías o bienes para uso personal, o menaje de casa.</i></p> <p><i>La verificación del cumplimiento de la obligación a que se refiere este artículo, sólo podrá efectuarse por las autoridades competentes, de conformidad con las Leyes Fiscales Federales."</i></p>

42	<p>“La Secretaría de Hacienda y Crédito Público a fin de comprobar que los contribuyentes o responsables solidarios han cumplido con las disposiciones fiscales y, en su caso, determinar las contribuciones omitidas o los créditos fiscales, así como para comprobar la comisión de delitos fiscales y para proporcionar información a otras autoridades fiscales, estará facultada para:</p> <p>...V. Practicar u ordenar se practique avalúo o verificación física de toda clase de bienes, incluso durante su transporte.”</p>
81	<p>Como infracciones relacionadas con la obligación de pago de las contribuciones, así como de presentación de declaraciones, solicitudes, avisos, informaciones, se contemplan en este precepto las siguientes:</p> <p><i>“VIII. No presentar la información a que se refieren los artículos 13 de la Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, 17 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos o 19, fracciones VIII y IX de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, dentro del plazo previsto en dichos preceptos, o no presentarla conforme lo establecen los mismos.”</i></p>
83	<p>“Son infracciones relacionadas con la obligación de llevar contabilidad, siempre que sean descubiertas en el ejercicio de las facultades de comprobación, las siguientes:</p> <p>XII. No expedir o acompañar la documentación que ampare mercancías en transporte en territorio nacional.”</p>
103	<p>En este artículo, se presume cometido el delito de contrabando, cuando:</p> <p>I. Se descubran mercancías extranjeras dentro de los lugares y zonas de inspección y vigilancia permanente, sin los documentos que acrediten su legal tenencia, transporte, manejo o estancia en el país.</p> <p>II. Se encuentren vehículos extranjeros fuera de una 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 a que se refiere la fracción anterior.</p> <p>III. No se justifiquen los faltantes o sobrantes de mercancías que resulten al efectuarse la descarga de los medios de transporte, respecto de las consignaciones en los manifiestos o guías de carga.</p> <p>IV. Se descarguen subrepticamente mercancías extranjeras de los medios de transporte, aun cuando sean de rancho, abastecimiento o uso económico.”</p>
105	<p>Este precepto ubicado dentro de los llamados delitos fiscales, sanciona con las mismas penas que el contrabando, a quien entre otros supuestos, realice las siguientes conductas:</p> <p><i>“... V. En su carácter de funcionario o empleado público de la Federación, de los Estados, del Distrito Federal o de Municipios, autorice la internación de algún vehículo, proporcione documentos o placas para su circulación, otorgue matrícula o abanderamiento, cuando la importación del propio vehículo se haya efectuado sin el permiso previo de la autoridad federal competente.</i></p>

	<p>VI. Tenga en su poder algún vehículo de procedencia extranjera sin comprobar su legal importación o estancia en el país, o sin previa autorización legal, en el caso de automóviles y camiones, cuando se trate de modelos correspondientes a los últimos cinco años.</p> <p>VII. Enajene o adquiera por cualquier título sin autorización legal, vehículos importados temporalmente.</p> <p>VIII. Enajene o adquiera por cualquier título, vehículos importados definitivamente para transitar en zonas libres o franjas fronterizas, o provisionalmente para circular en las citadas franjas fronterizas, si el adquirente no reside en dichas zonas o franjas.”</p>
106	<p>“Para los efectos del artículo anterior: ...II. La estancia legal en el país de las mercancías extranjeras se comprueba, con:</p> <p>a) La documentación aduanal exigida por la Ley.</p> <p>b) Nota de venta expedida por la autoridad fiscal federal.</p> <p>c) Factura extendida por persona inscrita en el registro federal de contribuyentes.</p> <p>d) La carta de porte en que consten los datos del remitente, del destinatario y de los efectos que ampare, si se trata de porteadores legalmente autorizados para efectuar el servicio público de transporte, fuera de la zona de inspección y vigilancia permanente.”</p>
114	<p>“Se impondrá sanción de tres meses a seis años de prisión a los servidores públicos que ordenen o practiquen visitas domiciliarias o embargos sin mandamiento escrito de autoridad fiscal competente. Las mismas penas se impondrán a los servidores públicos que realicen la revisión física de mercancías en transporte en lugar distinto a los recintos fiscales.”</p>
157	<p>En relación al procedimiento administrativo de ejecución, se exceptúan como bienes susceptibles de embargo, los siguientes:</p> <p>“V. Las armas, vehículos y caballos que los militares en servicio deban usar conforme a las leyes.”</p> <p>Respecto a la circulación en vías públicas de los vehículos militares, debemos considerar prudentemente su actual circulación sin placas de identificación, pues si bien es de interés público su control exclusivo por las fuerzas armadas, también lo es el riesgo de su falsificación para fines delictivos.</p>

2.5.2. LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACION PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 1996

ARTICULO	CONTENIDO (y comentarios en su caso)
1o.	<p>“En el ejercicio fiscal de 1996, la Federación percibirá los ingresos provenientes de los conceptos y en las cantidades estimadas que a continuación se enumeran:</p> <p>Millones de pesos</p> <p>I. Impuestos: 236,300.7</p> <p>...5. Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos 4,089.9</p> <p>...IV. Aprovechamientos 32,136.0</p> <p>...11. Participaciones a cargo de los concesionarios de vías generales de comunicación y de empresas de abastecimiento de energía eléctrica 781.0”</p>

En el caso de esta Ley, deberán considerarse las diversas actualizaciones anuales, y por el momento, la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 1997.

2.5.3. LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

ARTICULO	CONTENIDO (y comentarios en su caso)
23	<p>“TITULO II De las personas morales</p> <p>CAPITULO II De las deducciones Sección Primera De las deducciones en general</p> <p>Artículo 23. Tratándose de personas morales residentes en el extranjero que tengan uno o varios establecimientos permanentes en el país, podrán efectuar las deducciones que correspondan a las actividades del establecimiento permanente, ya sea las erogadas en México o en cualquier otra parte, aun cuando se prorrateen con la oficina central o sus establecimientos y alguno de ellos se encuentre en el extranjero, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento.</p> <p>No serán deducibles las remesas que efectúe el establecimiento permanente ubicado en México a la oficina central de la sociedad o a otro establecimiento de ésta en el extranjero, aun cuando dichas remesas se hagan a título de regalías, honorarios, o pagos similares a cambio del derecho de utilizar patentes u otros derechos, o a título de comisiones por servicios concretos o por gestiones hechas o por intereses por dinero enviado al establecimiento permanente.</p> <p>Los establecimientos permanentes de empresas residentes en el extranjero que se dediquen al <u>transporte internacional aéreo o terrestre</u>, en lugar de las deducciones establecidas en el artículo 22 de esta Ley, efectuarán la deducción de la parte proporcional del gasto promedio que por sus operaciones haya tenido en el mismo ejercicio dicha empresa, considerando la oficina central y todos sus establecimientos. Cuando el ejercicio fiscal de dichas empresas residentes en el extranjero no coincida con el año de calendario, efectuarán la deducción antes citada, considerando el último ejercicio terminado de la empresa.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior el gasto promedio se determinará dividiendo la utilidad obtenida en el ejercicio por la empresa en todos sus establecimientos antes del pago del impuesto sobre la renta, entre el total de ingresos percibidos en el mismo ejercicio; el cociente se restará de la unidad y el resultado será el factor de gasto aplicable a los ingresos atribuibles al establecimiento en México.”</p>
25	<p>“Artículo 25. No serán deducibles:</p> <p>VI. Los viáticos o gastos de viaje, en el país, o en el extranjero, cuando no se destinen al hospedaje, alimentación, <u>transporte, uso o goce temporal de automóviles y pago de kilometraje</u>, de la persona beneficiaria del viático o cuando se apliquen dentro de una faja de 50 kilómetros que circunde el establecimiento del contribuyente. Las personas a favor de las cuales se realice la erogación, deben tener relación de trabajo con el contribuyente en los términos del Capítulo I del Título IV de esta Ley o deben estar prestando servicios profesionales.</p>

Tratándose de gastos de viaje destinados a la alimentación, sólo serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$233.00 diarios por cada beneficiario, cuando los mismos se eroguen en territorio nacional, y N\$466.00 diarios, cuando se eroguen en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al hospedaje o transporte. Cuando a la documentación que ampare el gasto de alimentación el contribuyente acompañe la relativa al transporte, deberá además cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.

Los gastos de viaje destinados al uso o goce temporal de automóviles y gastos relacionados, serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$262.00 diarios, cuando se eroguen en territorio nacional o en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al hospedaje o transporte, debiendo cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.

Los gastos de viaje destinados al hospedaje, sólo serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$1,178.00 diarios, cuando se eroguen en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al transporte, debiendo además cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.

Cuando el total o una parte de los viáticos o gastos de viaje con motivo de seminarios o convenciones, efectuados en el país o en el extranjero, formen parte de la cuota de recuperación que se establezca para tal efecto y en la documentación que los ampare no se desglose el importe correspondiente a tales erogaciones, sólo será deducible de dicha cuota, una cantidad que no exceda el límite de gastos de viaje por día destinado a la alimentación a que se refiere esta fracción.

La diferencia que resulte conforme a este párrafo no será deducible en ningún caso.

...Tratándose de automóviles, sólo serán deducibles los pagos efectuados por automóviles utilitarios y en la proporción a que se refiere la fracción II de este artículo, siempre que en este caso se cumpla con los requisitos para la deducción que establece la fracción II del artículo 46 y sean estrictamente indispensables para la actividad del contribuyente. En ningún caso serán deducibles los pagos por uso o goce temporal de automóviles comprendidos dentro de las categorías "B" y "C" a que se refiere el artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos salvo en el caso de arrendadoras, siempre que los destinen exclusivamente al arrendamiento.

XV. Las pérdidas derivadas de la enajenación, así como por caso fortuito o fuerza mayor, de los activos cuya inversión no es deducible conforme a lo dispuesto por esta Ley.

...Tratándose de automóviles y aviones, las pérdidas derivadas de su enajenación, así como por caso fortuito o fuerza mayor, sólo serán deducibles en la parte proporcional en que se haya podido deducir el monto original de la inversión. La pérdida se determinará conforme a lo dispuesto por el artículo 20 de esta Ley..."

45	<p>“CAPITULO II De las deducciones Sección Primera De las deducciones en general</p> <p>Artículo 45. Los porcentos máximos autorizados para maquinaria y equipo distintos de los señalados en el artículo anterior, son los siguientes:</p> <p>I. 10% para producción de energía eléctrica y su distribución, y para transportes eléctricos.</p> <p>V. 8% para fabricación de vehículos de motor y sus partes; construcción de ferrocarriles y navios; fabricación de productos de metal, de maquinaria y de instrumentos profesionales y científicos; producción de alimentos y bebidas, excepto granos, azúcar, aceites comestibles y derivados.</p> <p>VIII. 12% para construcción de aeronaves, compañías de transporte terrestre de carga y de pasajeros.</p> <p>X. 25% para la industria de la construcción, incluyendo automóviles, camiones de carga, tractocamiones y remolques.”</p>
46	<p>“Artículo 46. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>... Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de N\$78,510.00, siempre que sean automóviles utilitarios.</p> <p>Para efectos de esta fracción son automóviles utilitarios aquellos vehículos que se destinen exclusivamente al transporte de bienes o prestación de servicios relacionados con la actividad del contribuyente, que no se encuentren asignados a una persona en particular, que permanezca fuera del horario de labores en un lugar específicamente designado para tal efecto, debiendo tener todas las unidades un mismo color distintivo y ostentar en ambas puertas delanteras el emblema o logotipo del contribuyente, y en caso de que el contribuyente no cuente con un emblema o logotipo, el total del espacio asignado al mismo, se deberá ocupar con la leyenda automóvil utilitario. El emblema, logotipo o leyenda que lo sustituya deberá ocupar un espacio mínimo de cuarenta centímetros de largo por cuarenta centímetros de ancho y abajo de dicho espacio deberá inscribirse la leyenda propiedad de: seguido del nombre, denominación o razón social del contribuyente que lo deduzca, con las letras cuya altura mínima sea de diez centímetros. El emblema, logotipo o leyendas deberán ser de un color distinto y contrastante al del color del automóvil.</p> <p>En ningún caso serán deducibles las inversiones en automóviles comprendidos dentro de las categorías "B" y "C" a que se refiere el artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.</p> <p><i>Lo dispuesto en esta fracción no será aplicable tratándose de contribuyentes cuya actividad preponderante consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de automóviles, siempre y cuando los destinen exclusivamente a dicha actividad.</i></p>

	<p>...Tratándose de contribuyentes cuya actividad preponderante consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de aviones o automóviles, podrán efectuar la deducción total del monto original de la inversión del avión o del automóvil de que se trate, excepto cuando dichos contribuyentes otorguen el uso o goce temporal de aviones o automóviles a otro contribuyente, cuando alguno de ellos, o sus socios o accionistas, sean a su vez socios o accionistas del otro, o exista una relación que de hecho le permita a uno de ellos ejercer una influencia preponderante en las operaciones del otro, en cuyo caso la deducción se determinará en los términos del primer párrafo de esta fracción, para el caso de aviones y en los términos de la fracción II de este artículo para el caso de automóviles.”</p>
51	<p>“Artículo 51. Los contribuyentes de este Título, podrán optar por efectuar la deducción inmediata de la inversión de bienes nuevos de activo fijo, en lugar de las previstas en los artículos 41 y 47 de la Ley, deduciendo en el ejercicio en que se efectúe la inversión de los mismos, en el que se inicie su utilización o en el ejercicio siguiente, la cantidad que resulte de aplicar, al monto original de la inversión, únicamente los porcentos que se establecen en este artículo.</p> <p>La parte de dicho monto que exceda de la cantidad que resulte de aplicar al mismo el porcentaje que se autoriza en este artículo, no será deducible en ningún caso.</p> <p>Los porcentos que se podrán aplicar para deducir las inversiones a que se refiere este artículo, son los que a continuación se señalan:</p> <p>I. Los porcentos por tipo de bien serán:</p> <p>a) Tratándose de construcciones:</p> <p>...b) 66% para ferrocarriles, carros de ferrocarril, locomotoras y embarcaciones.</p> <p>a) 77% para producción de energía eléctrica y su distribución, y para transportes eléctricos.</p> <p>e) 72% para fabricación de vehículos de motor y sus partes; construcción de ferrocarriles y navíos; fabricación de productos de metal, de maquinaria y de instrumentos profesionales y científicos; producción de alimentos y bebidas; excepto granos, azúcar, aceites comestibles y derivados.</p> <p>La opción a que se refiere este artículo no podrá ejercerse cuando se trate de mobiliario y equipo de oficina, automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, remolques o aviones.”</p>
67-I	<p>“Artículo 67-I. Las personas físicas integrantes de personas morales que realicen actividades de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, en camiones o autobuses, podrán cumplir con las obligaciones establecidas en esta Ley en forma individual, siempre que administren directamente los vehículos que les correspondan o hubieran aportado a la persona moral de que se trate.</p> <p>Cuando opten por pagar el impuesto en forma individual deberán dar aviso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y comunicarlo por escrito a la persona moral respectiva, dentro de los tres primeros meses del ejercicio de que se trate.</p>

	<p>Las personas físicas que hayan optado por pagar el impuesto individualmente, podrán deducir los gastos realizados durante el ejercicio que correspondan al vehículo que administren, incluso cuando la documentación comprobatoria de los mismos se encuentre a nombre de la persona moral, siempre que dicha documentación reúna los requisitos que señalen las disposiciones fiscales e identifique al vehículo al que corresponda.</p> <p>Las personas morales no acumularán a sus demás ingresos aquéllos que correspondan a sus integrantes que hubieran optado por pagar en forma individual, ni tampoco efectuarán las deducciones que a ellos corresponda, debiendo entregar a la persona física que opte por pagar el impuesto individualmente, los comprobantes de los gastos realizados en el ejercicio relativos al vehículo administrado por dicha persona. Quienes hubieran efectuado la opción a que se refiere esta fracción, podrán deducir la parte que proporcionalmente les corresponda de los gastos comunes efectuados por las personas morales, siempre que cumplan con los requisitos que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante disposiciones de carácter general.”</p>
80-A	<p>“TITULO IV De las personas físicas Disposiciones generales</p> <p>CAPITULO I De los ingresos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado</p> <p>Artículo 80-A. Los contribuyentes a que se refiere este capítulo gozarán de un subsidio contra el impuesto que resulte a su cargo en los términos del artículo anterior.</p> <p>El subsidio se calculará considerando el ingreso y el impuesto determinado conforme a la tarifa contenida en el artículo 80 de esta Ley, a los que se les aplicará la siguiente:</p> <p>TABLA ...</p> <p>...Para determinar el monto del subsidio acreditable contra el impuesto que se deriva de los ingresos por los conceptos a que se refiere este Capítulo, se tomará el subsidio que resulte conforme a la tabla, disminuido en el monto que se obtenga de multiplicar dicho subsidio por el doble de la diferencia que exista entre la unidad y la proporción que determinen las personas que hagan los pagos por dichos conceptos. La proporción mencionada se calculará para todos los trabajadores del empleador dividiendo el monto total de los pagos efectuados en el ejercicio inmediato anterior que sirva de base para determinar el impuesto en los términos de este Capítulo, entre el total de las erogaciones efectuadas en el mismo por cualquier concepto relacionado con la prestación de servicios personales subordinados, incluyendo, entre otras, a las inversiones y gastos efectuados en relación con previsión social, servicios de comedor, comida y transporte proporcionados a los trabajadores, aún cuando no sean deducibles para el empleador, ni el trabajador esté sujeto al pago del impuesto por el ingreso derivado de las mismas sin incluir los útiles, instrumentos y materiales necesarios para la ejecución del trabajo a que se refiere la Ley Federal del Trabajo. Cuando la proporción determinada sea inferior al 50% no se tendrá derecho al subsidio....”</p>
99	<p>“CAPITULO IV De los ingresos por enajenación de bienes</p> <p>Artículo 99. Para actualizar el costo comprobado de adquisición y en su caso el importe de las inversiones deducibles, tratándose de inmuebles y certificados de participación inmobiliaria no amortizables, se procederá como sigue:</p>

	<p>I. Se restará del costo comprobado de adquisición, la parte correspondiente al terreno y el resultado será el costo de construcción. Cuando no se pueda efectuar esta separación se considerará como costo del terreno el 20% del total.</p> <p>II. El costo de construcción deberá disminuirse a razón del 3% anual por cada año transcurrido entre la fecha de adquisición y la de enajenación, en ningún caso dicho costo será inferior al 20% del costo inicial. El costo resultante se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en que se realizó la adquisición hasta el mes inmediato anterior a aquél en que se efectúe la enajenación. Las mejoras o adaptaciones que implican inversiones deducibles deberán sujetarse al mismo tratamiento.</p> <p>Tratándose de bienes muebles distintos de títulos valor y partes sociales, el costo se disminuirá a razón del 10% anual o del 20% en vehículos de transporte por cada año transcurrido entre la fecha de adquisición y la de enajenación. El costo resultante se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en que se realizó la adquisición hasta el mes inmediato anterior a aquél en que se efectúe la enajenación. Cuando los años transcurridos sean más de 10, o de 5 en el caso de vehículos de transporte, se considerará que no hay costo de adquisición.</p> <p>El contribuyente podrá, siempre que cumpla con los requisitos que señale el Reglamento de esta Ley, no disminuir el costo de adquisición en función de los años transcurridos, tratándose de bienes muebles que no pierdan valor con el transcurso del tiempo y sin perjuicio de actualizar dicho costo en los términos del párrafo anterior....”</p>
137	<p>“TITULO IV De las personas físicas Disposiciones generales</p> <p>CAPITULO XI De los requisitos de las deducciones</p> <p>Artículo 137. No serán deducibles:</p> <p>...Tratándose de contribuyentes cuya actividad preponderante consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de aviones o automóviles, podrán efectuar la deducción total del monto original de la inversión del avión o del automóvil de que se trate, excepto cuando dichos contribuyentes otorguen el uso o goce temporal de aviones o automóviles a otro contribuyente, cuando alguno de ellos, sea a su vez socio o accionista del otro o exista una relación que de hecho le permita a uno de ellos ejercer una influencia preponderante en las operaciones del otro, en cuyo caso la deducción se determinará en los términos del primer párrafo de esta fracción, para el caso de aviones y en los términos en la fracción III de este artículo para el caso de automóviles.</p> <p>III. Las inversiones o pagos por el uso o goce temporal de automóviles sólo serán deducibles tratándose de contribuyentes que obtengan ingresos provenientes del capítulo II y VI de este Título, que sean estrictamente indispensables para su actividad y cuando dichos vehículos sean automóviles utilitarios que cumplan con los requisitos para la deducción que establece la fracción II del artículo 46.</p> <p>En ningún caso serán deducibles las inversiones o pagos por el uso o goce temporal de automóviles comprendidos dentro de las categorías "B" y "C" a que se refiere el artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.</p> <p>Lo dispuesto en esta fracción no será aplicable tratándose de contribuyentes cuya actividad preponderante consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de automóviles siempre y cuando los destinen exclusivamente a dicha actividad....</p>

	<p>...IX. Los viáticos o gastos de viaje, en el país o en el extranjero, cuando no se destinen al hospedaje, alimentación, transporte, uso o goce temporal de automóviles y pago de kilometraje de la persona beneficiaria del viático o cuando se apliquen dentro de una faja de 50 kilómetros que circunde al domicilio del contribuyente. Las personas a favor de las cuales se realice la erogación, cuando no sea el propio contribuyente, deben tener relación de trabajo con éste, en los términos del capítulo I de este Título, o deben estar prestando servicios profesionales.</p> <p>Tratándose de gastos de viaje destinados a la alimentación, sólo serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$233.00 diarios por cada beneficiario, cuando los mismos se eroguen en territorio nacional, y N\$466.00 diarios, cuando se eroguen en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al hospedaje o transporte. Cuando a la documentación que ampare el gasto de alimentación el contribuyente acompañe la relativa al transporte, deberá además cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.</p> <p>Los gastos de viaje destinados al uso o goce temporal de automóviles y gastos relacionados, serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$262.00 diarios, cuando se eroguen en territorio nacional o en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al hospedaje o transporte, debiendo cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.</p> <p>Los gastos de viaje destinados al hospedaje, sólo serán deducibles hasta por un monto que no exceda de N\$1,178.00 diarios, cuando se eroguen en el extranjero, y el contribuyente acompañe a la documentación que los ampare la relativa al transporte, debiendo además cumplir con los requisitos que al efecto establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general.</p> <p>Cuando el total o una parte de los viáticos de viaje con motivo de seminarios o convenciones, efectuados en el país o en el extranjero, formen parte de la cuota de recuperación que se establezca para tal efecto y en la documentación que los ampare no se desglose el importe correspondiente a tales erogaciones, sólo será deducible de dicha cuota, una cantidad que no exceda el límite de gastos de viaje por día destinado a la alimentación a que se refiere esta fracción. La diferencia que resulte conforme a este párrafo no será deducible en ningún caso.</p> <p>...XII. Las pérdidas derivadas de la enajenación, así como por caso fortuito o fuerza mayor, de los activos cuya inversión no es deducible conforme a lo dispuesto por esta Ley. Tratándose de automóviles, las pérdidas derivadas de su enajenación, así como por caso fortuito o fuerza mayor, sólo serán deducibles en la parte proporcional en que se haya podido deducir el monto original de la inversión....</p> <p>XIII. Los gastos que se realicen en relación con las inversiones que no sean deducibles conforme a este Título. En el caso de automóviles, se podrán deducir en la proporción que represente el monto original de la inversión deducible a que se refiere la fracción III de este artículo, respecto del valor de adquisición de los mismos...”</p>
138	<p>“Artículo 138. Las inversiones cuya deducción autoriza este Título, excepto las reguladas por el capítulo VI, únicamente podrán deducirse mediante la aplicación anual sobre el monto de las mismas y hasta llegar a este límite, de los siguientes porcentos:</p> <p>III. 25% para automóviles, autobuses y otros equipos de transporte....”</p>

2.5.4. LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

Aún y cuando la versión inicial de esta Ley ha sido derogada, conviene conocer su contenido original publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de diciembre de 1979, y por ello la incluiré en el entendido de que a partir del día 1o. de enero de 1997, quedó abrogada según Artículo Décimo Sexto, fracción II del "Decreto por el que se expiden nuevas leyes fiscales y se modifican otras", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995.

"LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

LEY del Impuesto sobre Automóviles Nuevos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-Presidencia de la República.
JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dirigirme el siguiente
DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

ARTICULO 1o.- Están obligadas al pago del impuesto sobre automóviles nuevos establecido en esta Ley, las personas físicas y las morales que realicen los actos siguientes:

I.- Enajenen automóviles nuevos de producción nacional. Se entiende por automóvil nuevo el que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante o por el distribuidor.

II.- Importen en definitiva al país automóviles. Los automóviles a que se refiere esta fracción son los que corresponden al año modelo en que se efectúe la importación, o a los 10 años modelos, inmediato anteriores. Para los efectos de esta Ley, son aplicables las definiciones relativas a año modelo, marca y línea contenidas en la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Para los efectos de este impuesto se entenderá por modelo, las distintas versiones que con una misma presentación comercial tiene una línea. En todo caso, los automóviles distintos a dos o cuatro puertas serán modelos diferentes, así como los denominados "Modelos Austeros".

Por modelo austero se entenderá el automóvil que no incluye equipo opcional común o de lujo.

ARTICULO 2o.- El impuesto se calculará aplicando la tarifa establecida en esta Ley, al precio de enajenación del automóvil al consumidor por el fabricante o sus distribuidores autorizados, incluyendo el equipo opcional común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones. No formará parte de dicho precio el impuesto al valor agregado que se cause por tal enajenación. En el caso de automóviles de importación, el precio de enajenación mencionado también incluirá el impuesto general de importación, adicionado con el monto de las contribuciones que se tengan que pagar con motivo de la importación, a excepción del impuesto al valor agregado.

Tratándose de automóviles importados por personas distintas al fabricante o sus distribuidores autorizados, el impuesto se calculará sobre el valor que se considere para efectos del impuesto general de importación, adicionado con el monto de este último impuesto y de los demás gravámenes que se tengan que pagar con motivo de la importación, a excepción del impuesto al valor agregado.

En el caso de vehículos a que se refiere la fracción III del artículo 3o. de esta Ley, el impuesto se calculará aplicando la tasas señaladas en esa fracción al precio de enajenación del fabricante al distribuidor o la consumidor de la unidad básica, la cual se compondrá de motor, chasis, cabina y caja de mayor venta en el año inmediato anterior o plataforma cuando se trate de estacas o panel."

Tratándose de automóviles por cuya importación se pague el impuesto general de importación a una tasa menor a la general vigente, el impuesto a que se refiere esta Ley será el que se determine conforme a lo previsto en el primer párrafo de este artículo, considerando el impuesto general de importación que se hubiere tenido que pagar de haberse aplicado la tasa general referida.

En el caso de vehículos a que se refiere la fracción II del artículo 3o. de esta Ley, el impuesto se calculará aplicando la tasa señalada en esa fracción al precio de enajenación al consumidor por el fabricante o distribuidor.

ARTICULO 3o.- Para los efectos del artículo 2o. de esta Ley, se estará a lo siguiente:

I.- Tratándose de automóviles y camiones con capacidad hasta de diez pasajeros, así como remolques y semiremolques tipo vivienda, al precio de enajenación del automóvil de que se trate, se le aplicará la siguiente:

TARIFA

LIMITE INFERIOR M \$ N	LIMITE SUPERIOR M \$ N	CUOTA FIJA M \$ N	% PARA APLICARSE SOBRE EL EXCEDENTE DEL LIMITE INFERIOR
0.01	25350,000.00	0.00	2
25350,000.01	30420,000.00	507,000.00	5
30420,000.01	35490,000.00	760,500.00	10
35490,000.01	45630,000.00	1'267,500.00	15
45630,000.01	en adelante	2'788,500.00	17

Si el precio del automóvil es superior a \$70'000,000.00, se reducirá del monto del impuesto determinado, la cantidad que resulte de aplicar el 7% sobre la diferencia entre el precio de la unidad y \$70'000,000.00.

Las cantidades que forman los tramos de la tarifa de este artículo, así como la contenida en el párrafo anterior, se actualizarán en el mes de enero de cada año, con el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el mes de diciembre del penúltimo año hasta el mes de diciembre inmediato anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público realizará las operaciones aritméticas previstas en esta fracción y publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación a más tardar el día 10. de enero del año al que corresponda.

II.- Tratándose de camiones con capacidad de carga hasta de 3,100 kilogramos, incluyendo los tipos panel con capacidad máxima de tres pasajeros, al precio de enajenación del vehículo de que se trate se le aplicará la tasa del 5%.

III.- (Se deroga).

ARTICULO 4o.- El impuesto se calculará por ejercicios fiscales, excepto en el caso de importaciones en el que se estará a lo dispuesto en el artículo 10 de esta Ley.

Los contribuyentes efectuarán pagos provisionales a más tardar el día 17 de cada uno de los meses del ejercicio, mediante declaración que presentarán en las oficinas autorizadas, respecto de las enajenaciones realizadas en el mes inmediato anterior.

El impuesto del ejercicio, deducidos los pagos provisionales se pagará mediante declaración que se presentará ante las oficinas autorizadas, dentro de los tres meses siguientes al cierre del mismo ejercicio.

Si un contribuyente tuviera varios establecimientos, presentará por todos ellos una sola declaración mensual o del ejercicio, según se trate, en las oficinas autorizadas correspondientes al domicilio fiscal del contribuyente.

ARTICULO 5o.- (Se deroga).

ARTICULO 6o.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por enajenación, además de lo señalado en el Código Fiscal de la Federación, la incorporación del vehículo al activo fijo de las empresas fabricantes o ensambladoras e inclusive las distribuidoras autorizadas, o los que tengan para su venta por más de un año, excepto cuando se trate de automóviles por los que ya se hubiera pagado el impuesto a que esta Ley se refiere. En estos casos, el impuesto se calculará en los términos del artículo 2o. de esta Ley, según proceda.

Se entiende que los vehículos se incorporan al activo fijo de las empresas cuando se utilicen para el desarrollo de las actividades del contribuyente.

ARTICULO 7o.- Para los efectos de esta Ley se considera importación la que tenga el carácter de definitiva o de especial en los términos de la legislación aduanera, salvo en los casos en que ya se hubiera pagado el impuesto establecido en esta Ley.

ARTICULO 8o.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:

I.- En la exportación de automóviles con carácter definitivo, en los términos de la legislación aduanera.

II.- En la enajenación o importación de automóviles en la región fronteriza, siempre que el adquirente no cambie de residencia o enajene el vehículo a una persona no residente en dicha región, dentro de los dos años siguientes contados a partir de la fecha de adquisición.

Los automóviles a que se refiere esta fracción, quedarán sujetos a los requisitos que mediante reglas de carácter general establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para su internación al resto del país. Tendrán responsabilidad solidaria en el pago de este impuesto y de las demás contribuciones y aprovechamientos que hubieren dejado de pagar, el tenedor o propietario del vehículo, así como las autoridades que lo den de alta en localidad distinta a la región fronteriza, sin cerciorarse de que se pagaron las contribuciones correspondientes.

Se considera enajenación en la región fronteriza cuando en ella se hace la entrega material del automóvil y el enajenante y el adquirente residen en dicha región fronteriza; e importación a la citada región cuando el importador reside en ella y el automóvil sea utilizado o enajenado en la misma.

Para los efectos de esta fracción, se considera como región fronteriza a los Estados de Baja California y parcial de Sonora, Baja California Sur, Quintana Roo, el municipio de Salina Cruz, Oaxaca, la franja fronteriza sur colindante con Guatemala, la franja fronteriza norte del país y el municipio de Cananea, Sonora.

La región parcial del Estado de Sonora comprendida en los siguientes límites: al norte, la línea divisoria internacional desde el cauce del río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros al oeste de Sonóia; de ese punto, una línea recta hasta llegar a la costa, a un punto situado a 10 kilómetros al este de Puerto Peñasco; de allí, siguiendo el cauce de ese río, hacia el norte hasta encontrar la línea divisoria internacional.

ARTICULO 9o.- Se considera que se enajena un automóvil en el momento en que se realice cualquiera de los supuestos siguientes:

I.- Se envíe al adquirente. A falta de envío, al entregarse materialmente el automóvil.

II.- Se pague parcial o totalmente el precio.

III.- Se expida el comprobante de la enajenación.

IV.- Al incorporarse al activo fijo o al transcurrir el plazo de un año a que se refiere el penúltimo párrafo del artículo 6o. de esta Ley.

ARTICULO 10.- Tratándose de automóviles importados por personas distintas al fabricante o sus distribuidores autorizados, el impuesto a que esta Ley se refiere deberá pagarse en la aduana mediante declaración, conjuntamente con el impuesto general de importación, inclusive cuando el pago del segundo se difiera en virtud de encontrarse los automóviles en depósito fiscal en almacenes generales de depósito. No podrán retirarse los automóviles de la aduana, recinto fiscal o fiscalizado, sin que previamente se haya realizado el pago que corresponda conforme a esta Ley.

Tratándose de la importación de automóviles realizada por distribuidores autorizados por las fábricas o ensambladoras establecidas en el país, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar que el pago del impuesto establecido en este artículo se difiera hasta que se realice la enajenación al consumidor.

ARTICULO 11.- No procederá la devolución ni compensación del impuesto establecido en esta Ley, aun cuando el automóvil se devuelva al enajenante.

Para los efectos de esta Ley, no se considerarán automóviles nuevos, aquellos por los que ya se hubiera pagado el impuesto establecido en esta Ley y que se devuelvan al enajenante.

ARTICULO 12.- Cuando los contribuyentes tengan establecimientos en dos o más entidades federativas, deberán llevar los registros contables necesarios para informar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la declaración del ejercicio, de las ventas realizadas en cada entidad federativa.

ARTICULO 13.- Los fabricantes, ensambladores o distribuidores autorizados deberán proporcionar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a más tardar el día 17 de cada mes, el precio de enajenación al consumidor de cada unidad vendida en el mes inmediato anterior, através de dispositivos electromagnéticos procesados en los términos que señale dicha Secretaría mediante disposiciones de carácter general. Los contribuyentes que tengan más de un establecimiento, deberán presentar la información a que se refiere este artículo, distinguiéndola por cada uno de ellos.

Las empresas fabricantes, ensambladoras o distribuidoras de automóviles o camiones, en el documento que ampare la enajenación al consumidor, no harán la separación expresa del monto de este impuesto.

ARTICULO 14.- Los fabricantes, ensambladores o distribuidores de automóviles o camiones nuevos deberán incluir en el documento que ampare la enajenación correspondiente, la clave vehicular que corresponda a la versión enajenada. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá la forma en que deberá integrarse la citada clave, mediante reglas de carácter general.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- Esta Ley entrará en vigor a partir del 1o. de enero de 1980.

ARTICULO SEGUNDO.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, cuando por la operación ya se hubiera causado el impuesto federal sobre ingresos mercantiles.

ARTICULO TERCERO.- Los automóviles que se encuentren en trámite de importación a la fecha de vigencia de esta Ley, deberán pagar el impuesto establecido en la misma en los términos del artículo 10.

ARTICULO CUARTO.- Los automóviles nuevos de fabricación nacional de años modelo 1979 y anteriores que se enajenen por primera vez al consumidor dentro de la vigencia de esta Ley, causarán el impuesto conforme a las tasas que se determinen considerando su factor y precio de fábrica de la unidad anstera, así como el monto diario del salario mínimo general de la zona económica correspondiente al Distrito Federal del año anterior al año modelo de que se trate. Esas tasas se aplicarán al precio de fabricación de la unidad anstera.

México, D. F., a 22 de diciembre de 1979.-Ignacio Vázquez Torres, D. P.-Humberto A. Lugo Gil, S. P.-Javier Aponte Robles Arenas, D. S.-Rafael A. Tristán López, S. S.-Rúbricas.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y nueve.-José López Portillo.-Rúbrica.-El Secretario de Hacienda y Crédito Público, David Ibarra Muñoz.-Rúbrica.-El Secretario de Gobernación, Enrique Olivares Santana.-Rúbrica.

DISPOSICION TRANSITORIA

ARTICULO DECIMO NOVENO.- Las reformas, adiciones y derogaciones a los artículos 1o., 2o., 3o., 4o., y 5o. de la Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos les serán aplicable a las enajenaciones de automóviles de producción nacional a partir del año modelo 1987 y a las importaciones de automóviles de año modelo 1984 a 1987 que se realicen a partir del 1o. septiembre de 1986.

Para los efectos del artículo 3o. de la Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, la tasa aplicable a los actos por los que se esté obligado al pago de este impuesto que se realicen a partir del 1o. de marzo hasta el 31 de agosto de 1986, será la vigente al último día del mes de febrero de dicho año a excepción de que resulte mayor la tasa que se obtenga de acuerdo con el procedimiento de la Ley, caso en el cual se pagará ésta última..."

"ARTICULO VIGESIMOCUARTO.-Durante el año de 1988, para calcular el impuesto sobre automóviles nuevos por las enajenaciones e importaciones que se realicen en dicho año, se aplicarán las tasas del 8%, 12% y 16%, en lugar de las tasas del 10%, 15% y 20%, respectivamente, a que se refieren las fracciones I y II del artículo 3o. de la ley de la materia.

Asimismo, para calcular el impuesto sobre automóviles nuevos a que se refiere la fracción IV del citado artículo 3o., durante el año de 1988 será aplicable únicamente la tasa del 5% para todos los vehículos..."

"ARTICULO VIGESIMO PRIMERO.- Los distribuidores que enajenen automóviles nuevos a partir del 1o. de enero de 1989 que fueron adquiridos de los fabricantes o ensambladores antes de dicha fecha y que hubieran ejercido la opción señalada en el artículo 5o. en vigor hasta el 31 de diciembre de 1988, pagarán por cuenta de los fabricantes o ensambladores el impuesto sobre automóviles nuevos, conforme a las disposiciones vigentes en 1988."

La ley anterior fue sustituida por la siguiente publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de diciembre de 1996:

"LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

Artículo 1.- Están obligados al pago del impuesto sobre automóviles nuevos establecido en esta Ley, las personas físicas y las morales que realicen los actos siguientes:

I. Enajenen automóviles nuevos de producción nacional. Se entiende por automóvil nuevo el que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante, ensamblador o por el distribuidor autorizado.

II. Importen en definitiva al país automóviles. Los automóviles a que se refiere esta fracción son los que corresponden al año modelo posterior al de aplicación de la Ley, al año modelo en que se efectúe la importación, o a los 10 años modelo inmediato anteriores.

Artículo 2.- El impuesto para automóviles nuevos se calculará aplicando la tarifa establecida en esta Ley, al precio de enajenación del automóvil al consumidor por el fabricante, ensamblador o sus distribuidores autorizados, incluyendo el equipo opcional común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones. No formará parte de dicho precio el impuesto al valor agregado que se cause por tal enajenación.

En el caso de automóviles de importación definitiva, incluyendo los destinados a permanecer definitivamente en la franja fronteriza norte del país y en los Estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora y el Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, el impuesto se calculará aplicando la tarifa establecida en esta Ley, al precio de enajenación a que se refiere el párrafo anterior, adicionado con el impuesto general de importación y con el monto de las contribuciones que se tengan que pagar con motivo de la importación, a excepción del impuesto al valor agregado.

El valor a que se refiere el párrafo anterior, se aplicará aun en el caso de que por el automóvil de que se trate no se deba pagar el citado impuesto general de importación.

Tratándose de automóviles por cuya importación se pague el impuesto general de importación a una tasa menor a la general vigente, el impuesto a que se refiere esta Ley será el que se determine conforme a lo previsto en el segundo párrafo de este artículo, considerando el impuesto general de importación que se hubiere tenido que pagar de haberse aplicado la tasa general referida.

En el caso de vehículos a que se refiere la fracción II del artículo 3 de esta Ley, el impuesto se calculará aplicando la tasa señalada en esa fracción al precio de enajenación al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o importador.

Artículo 3.- Para los efectos del artículo 2 de esta Ley, se estará a lo siguiente:

I. Tratándose de automóviles y camiones con capacidad hasta de diez pasajeros, al precio de enajenación del automóvil de que se trate, se le aplicará la siguiente:

Límite Inferior	TARIFA Límite Superior		
		Cuota fija para aplicarse sobre el excedente del Límite inferior	Por ciento
\$	\$	\$	%
0.01	75,098.87	0.00	2
75,098.88	90,118.61	1,501.96	5
90,118.62	105,138.43	2,252.97	10
105,138.44	135,177.89	3,754.94	15
135,177.90	EN ADELANTE	8,260.86	17

Si el precio del automóvil es superior a \$207,373.49, se reducirá del monto del impuesto determinado, la cantidad que resulte de aplicar el 7% sobre la diferencia entre el precio de la unidad y \$207,373.49.

Las cantidades que correspondan a cada uno de los tramos de la tarifa de este artículo, así como las contenidas en el párrafo que antecede, se actualizarán en los meses de enero, mayo y septiembre de cada año, con el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el quinto mes inmediato anterior hasta el último mes inmediato anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero, mayo y septiembre de cada año.

II. Tratándose de camiones con capacidad de carga hasta de 3,100 kilogramos, incluyendo los tipos panel con capacidad máxima de tres pasajeros y remolques y semirremolques tipo vivienda, al precio de enajenación del vehículo de que se trate se le aplicará la tasa del 5%.

Artículo 4.- El impuesto se calculará por ejercicios fiscales, excepto en el caso de las importaciones a que se refiere el artículo 10 de esta Ley.

Los contribuyentes efectuarán pagos provisionales a más tardar el día 17 de cada uno de los meses del ejercicio, mediante declaración que presentarán en las oficinas autorizadas, respecto de las enajenaciones realizadas en el mes inmediato anterior.

El impuesto del ejercicio, deducidos los pagos provisionales se pagará mediante declaración que se presentará ante las oficinas autorizadas, dentro de los tres meses siguientes al cierre del mismo ejercicio.

Si un contribuyente tuviera uno o varios establecimientos ubicados en entidad federativa diferente a la del domicilio fiscal del establecimiento matriz o principal, deberá presentar en cada una de las entidades federativas en la que se ubiquen los referidos establecimientos, declaración mensual de pago provisional y declaración del ejercicio, por las operaciones que correspondan a dichos establecimientos, las cuales se deberán presentar en las oficinas autorizadas por la autoridad fiscal competente. Asimismo, la oficina matriz o principal deberá presentar su declaración de pago provisional y declaración del ejercicio, por las operaciones que realice en la entidad en que se ubique.

Artículo 5.- Para efectos de esta Ley, se entiende por:

a) Automóviles, los de transporte hasta de diez pasajeros, los camiones con capacidad de carga hasta de 3,100 kilogramos incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda.

b) Franja fronteriza norte del país, a la comprendida entre la línea divisoria internacional con los Estados Unidos de América y la línea paralela a una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país, en el tramo comprendido entre el límite de la región parcial del Estado de Sonora y el Golfo de México, así como el Municipio Fronterizo de Cananea, en el Estado de Sonora.

c) Región parcial del Estado de Sonora, a la comprendida en los siguientes límites: al norte, la línea divisoria internacional desde el cauce del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros al oeste de Sonoita, de ese punto, un a línea recta hasta llegar al este de Puerto Peñasco; de ahí, siguiendo el cauce de ese Río, hacia el norte hasta encontrar la línea divisoria internacional.

Artículo 6.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por enajenación, además de lo señalado en el Código Fiscal de la Federación, la incorporación del vehículo al activo fijo de las empresas fabricantes, ensambladoras o importadoras de automóviles e inclusive al de los distribuidores autorizados, o los que tengan para su venta por más de un año, excepto cuando se trate de automóviles por los que ya se hubiera pagado el impuesto a que esta Ley se refiere. En estos casos, el impuesto se calculará en los términos del artículo 2 de esta Ley, según proceda.

Se entiende que los vehículos se incorporan al activo fijo de las empresas cuando se utilicen para el desarrollo de las actividades del contribuyente.

Artículo 7.- Para los efectos de esta Ley se considera importación la que tenga el carácter de definitiva en los términos de la legislación aduanera, salvo en los casos en que ya se hubiera pagado el impuesto establecido en esta Ley.

Artículo 8.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:

I. En la exportación de automóviles con carácter definitivo, en los términos de la legislación aduanera.

II. En la enajenación al público en general de automóviles compactos de consumo popular.

Se consideran automóviles compactos de consumo popular, aquellos cuyo precio de enajenación, incluyendo el impuesto al valor agregado, no exceda de la cantidad de \$65,000.00, que su motor sea de fabricación nacional y que posca una capacidad para transportar hasta 5 pasajeros.

El precio a que se refiere el párrafo anterior, se actualizará en el mes de enero de cada año, aplicando el factor correspondiente al periodo comprendido desde el mes de diciembre del penúltimo año hasta el mes de diciembre inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

Artículo 9.- Se considera que se enajena un automóvil en el momento en que se realice cualquiera de los supuestos siguientes:

I. Se envíe al adquirente. A falta de envío, al entregarse materialmente el automóvil.

II. Se pague parcial o totalmente el precio.

III. Se expida el comprobante de la enajenación.

IV. Al incorporarse al activo fijo o al transcurrir el plazo de un año a que se refiere el primer párrafo del artículo 6 de esta Ley.

Artículo 10.- Tratándose de automóviles importados en definitiva por personas distintas al fabricante, al ensamblador, a sus distribuidores autorizados o a importadores de automóviles que cuenten con registro ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial como empresa comercial para importar autos usados, el impuesto a que se refiere esta Ley, deberá pagarse en la aduana mediante declaración, conjuntamente con el impuesto general de importación, inclusive cuando el pago del segundo se difiera en virtud de encontrarse los automóviles en depósito fiscal en almacenes generales de depósito. No podrán retirarse los automóviles de la aduana, recinto fiscal o fiscalizado, sin que previamente se haya realizado el pago que corresponda conforme a esta Ley.

Artículo 11.- No procederá la devolución ni compensación del impuesto establecido en esta Ley, aun cuando el automóvil se devuelva al enajenante.

Para los efectos de esta Ley, no se considerarán automóviles nuevos, aquéllos por los que ya se hubiera pagado el impuesto establecido en esta Ley y que se devuelvan al enajenante.

Artículo 12.- Cuando los contribuyentes tengan establecimientos en dos o más Entidades Federativas, deberán llevar los registros contables necesarios para informar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la declaración del ejercicio, de las ventas realizadas en cada entidad federativa.

Artículo 13.- Los fabricantes, ensambladores o distribuidores autorizados de automóviles o camiones nuevos, así como aquellos que importen automóviles para permanecer en forma definitiva en la franja fronteriza norte del país y en los Estados de Baja California, Baja California Sur, la región parcial del Estado de Sonora y el Municipio Fronterizo de Cananea, Estado de Sonora, deberán incluir en el documento que ampare la enajenación correspondiente, la clave vehicular que corresponda a la versión enajenada. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá la forma en que deberá integrarse la citada clave, mediante reglas de carácter general.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- Esta Ley entrará en vigor a partir del 1 de enero de 1997.

ARTICULO SEGUNDO.- Los automóviles que se encuentren en trámite de importación a la fecha de entrada en vigor de esta Ley, deberán pagar el impuesto establecido en la misma en los términos del artículo 10 de esta Ley.

ARTICULO TERCERO.- Los automóviles nuevos de fabricación nacional de años modelo 1996 y anteriores, así como los vehículos importados por empresas comerciales que cuenten con registro ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial como empresa comercial para importar autos usados, que se enajenen por primera vez al consumidor a partir de la entrada en vigor de esta Ley, causarán el impuesto conforme a la tarifa o tasa que le corresponda de conformidad con la misma.

ARTICULO CUARTO.- Las entidades federativas que celebren convenio de colaboración administrativa con la Federación en materia del impuesto sobre automóviles nuevos, podrán recibir de la Federación la recaudación que ésta obtenga en términos del artículo 10 de esta Ley, siempre que la entidad federativa de que se trate acredite que en su entidad se autorizó el registro del automóvil importado en definitiva a que se refiere el citado precepto y en ella se hayan expedido por primera vez placas de circulación para dicho vehículo.

La recaudación a que se refiere el párrafo anterior, se asignará de conformidad con las reglas que para tal efecto establezcan la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y las entidades federativas.

ARTICULO QUINTO.- Para los efectos de lo dispuesto en esta Ley, durante el año de 1997, los contribuyentes multiplicarán por el factor de 0.4 el monto del impuesto sobre automóviles nuevos que resulte de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3 de esta Ley. El resultado que se obtenga será el impuesto a pagar.

ARTICULO SEXTO.- Para los efectos de lo dispuesto en esta Ley, durante el año de 1998, los contribuyentes multiplicarán por el factor de 0.7 el monto del impuesto sobre automóviles nuevos que resulte de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3 de esta Ley. El resultado que se obtenga será el impuesto a pagar.

ARTICULO SEPTIMO.- A partir de que entre en vigor esta Ley quedan sin efectos las disposiciones que se opongan a la presente Ley.³⁹⁴

2.5.5. LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS

"LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Están obligadas al pago del impuesto establecido en esta Ley, las personas físicas y las morales tenedoras o usuarias de los vehículos a que se refiere la misma.

Para los efectos de esta Ley, se presume que el propietario es tenedor o usuario del vehículo.

Los contribuyentes pagarán el impuesto por año de calendario durante los tres primeros meses ante las oficinas autorizadas, no estando obligados a presentar por este impuesto la solicitud de inscripción ni los avisos del registro federal de contribuyentes.

Los importadores ocasionales efectuarán el pago del impuesto a que se refiera esta Ley, correspondiente al primer año de calendario en la aduana respectiva en el momento en que los vehículos queden a su disposición en la aduana, recinto fiscal o fiscalizado o en el caso de importancia temporal al convertirse en definitiva. Por el segundo y siguientes años de calendario se estará a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Las personas físicas o morales que adquieran vehículos nuevos o importados después de los tres primeros meses del año de calendario, calcularán y enterarán el impuesto en las oficinas autorizadas a más tardar dentro de los 15 días siguientes a aquel en que se adquirió el vehículo. Para estos efectos se considerará que la adquisición se realiza en el momento en que se entregue el bien al adquirente. En el caso de que las personas físicas o morales que enajenan vehículos nuevos o importados al público, los asignen a su servicio o al de sus funcionarios o empleados, el impuesto se pagará a más tardar dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que esto se realice.

En la enajenación o importación de vehículos nuevos de año modelo posterior al de aplicación de la Ley, se pagará el impuesto correspondiente al año de calendario en que se enajene.

Para los efectos de esta Ley, también se consideran automóviles, a los omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda.

En caso de que no puedan comprobarse los años de antigüedad del vehículo, el impuesto a que se refiere esta Ley, se pagará como si éste fuese nuevo.

Cuando la enajenación o importación de vehículos nuevos se efectúe después del primer trimestre del año de calendario, el impuesto causado por dicho año se pagará en las siguientes proporciones:

- I. El 75%, si la enajenación o importación se efectúa dentro del segundo trimestre del año.
- II. El 50%, si la enajenación o importación se efectúa dentro del tercer trimestre del año.
- III. El 25%, si la enajenación o importación se efectúa dentro del cuarto trimestre del año.

Tratándose de los vehículos de más de diez años de fabricación anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará conforme a lo previsto en los artículos 5 y 14-A de esta Ley.

Artículo 1-A.- Para efectos de esta Ley, se entiende por:

I. Vehículo nuevo:

- a) El que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante, ensamblador o distribuidor.
- b) El importado definitivamente al país que corresponda al año modelo posterior al de aplicación de la Ley, al año modelo en que se efectúe la importación, o a los diez años modelos inmediatos anteriores al año de la importación definitiva, y

II. Valor total del vehículo, el precio de enajenación del fabricante, ensamblador o distribuidor al consumidor, incluyendo el equipo opcional común o de lujo, el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones que se deban cubrir por la enajenación o importación, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones.

Artículo 2.- La Federación, el Distrito Federal, los Estados, los Municipios, los organismos descentralizados o cualquier otra persona, deberán pagar el impuesto que establece esta Ley, con las excepciones que en la misma se señalan, aun cuando de conformidad con otras Leyes o decretos no estén obligados a pagar impuestos federales o estén exentos de ellos.

Artículo 3.- Son solidariamente responsables del pago del impuesto establecido en esta Ley:

I. Quienes por cualquier título, adquieran la propiedad, tenencia o uso del vehículo, por el adeudo del impuesto que en su caso existiera, aun cuando se trate de personas que no están obligadas al pago de este impuesto.

II. Quienes reciban en consignación o comisión para su enajenación vehículos, por el adeudo del impuesto que en su caso existiera.

III. Las autoridades federales, estatales o municipales competentes, que autoricen el registro de vehículos, matrículas, altas, cambios o bajas de placas o efectúen la renovación de los mismos, sin haberse cerciorado que se haya pagado el impuesto.

Artículo 4.- Los contribuyentes comprobarán el pago del impuesto con la copia de la forma por medio de la cual lo hayan efectuado.

CAPITULO II
AUTOMOVILES

Artículo 5.- Tratándose de automóviles, omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, el impuesto se calculará como a continuación se indica:

I. En el caso de automóviles nuevos destinados al transporte hasta de diez pasajeros, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo, la tasa que corresponda conforme a la siguiente:

TABLA		
CATEGORIA	VALOR TOTAL EN MILES DE NUEVOS PESOS	TASA
"A"	HASTA DE 149	2.60 %
"B"	DE MAS DE 149 A 225	6.50 %
"C"	DE MAS DE 225 EN ADELANTE	10.40 %

Los montos de las cantidades establecidas en la tabla a que se refiere esta fracción, se actualizarán en los meses de enero y julio con el factor correspondiente al periodo comprendido desde el séptimo mes inmediato anterior hasta el último mes inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los tres primeros días de enero y julio de cada año.

II. Derogada.

III. Derogada.

IV. Para automóviles nuevos destinados al transporte de más de 10 pasajeros o efectos cuyo peso vehicular sea menor a 15 toneladas, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 0.49% al valor total del vehículo. Cuando el peso vehicular sea de 15 a 35 toneladas, el impuesto se calculará multiplicando la cantidad que resulte de aplicar el 1% al valor total del vehículo, por el factor fiscal que resulte de dividir el peso bruto máximo vehicular expresado en toneladas, entre 30. En el caso de que el peso sea mayor de 35 toneladas se tomará como peso bruto máximo vehicular esta cantidad.

Para los efectos de esta fracción, peso bruto vehicular es el peso del vehículo totalmente equipado incluyendo chasis, cabina, carrocería, equipo y carga útil transportable.

V. Tratándose de vehículos de más de diez años de fabricación anteriores a la aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará a la tasa del 0%, para efectos de esta fracción se considerará también a las motocicletas.

Para los efectos de este artículo, se entiende por vehículos destinados al transporte de más de diez pasajeros o para el transporte de efectos, los camiones, vehículos Pick Up sin importar el peso vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, así como minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo, peso y capacidad de carga.

Artículo 6.- Derogado.

Artículo 7.- Para los efectos de este Capítulo se considera como:

I. Marca, las denominaciones y distintivos que los fabricantes de automóviles y camiones dan a sus vehículos para diferenciarlos de los demás.

II. Año modelo, el año de fabricación o ejercicio automotriz comprendido, por el periodo entre el 1 de octubre del año anterior y el 30 de septiembre del año que transcurra.

III. Modelo, todas aquellas versiones de la carrocería básica con dos, tres, cuatro o cinco puertas que se deriven de una misma línea. Por carrocería básica se entenderá, el conjunto de piezas metálicas o de plástico, que configuran externamente a un vehículo y de la que derivan los diversos modelos.

IV. Versión, cada una de las distintas presentaciones comerciales que tiene un modelo.

V. Línea.

a) Automóviles con motor de gasolina o gas hasta de 4 cilindros;

b) Automóviles con motor de gasolina o gas de 6 u 8 cilindros;

c) Automóviles con motor diesel;

d) Camiones con motor de gasolina, gas o diesel;

e) Tractores no agrícolas tipo quinta rueda.

f) Autobuses integrales;

g) Automóviles eléctricos.

Artículo 8.- No se pagará el impuesto, en los términos de este Capítulo, por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:

- I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas.
- II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera.
- III. Los que sean de propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas.
- IV. Derogada.
- V. Los vehículos de la Federación, Estados, Municipios y Distrito Federal que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos.
- VI. Los automóviles, exclusivamente, que estén al servicio de los Cuerpos Diplomáticos y Consulares extranjeros acreditados ante nuestro país.
- VII. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, siempre que carezcan de placas de circulación.

Cuando por cualquier motivo un vehículo deje de estar comprendido en los supuestos a que se refieren las fracciones anteriores, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los 15 días siguientes a aquel en que tenga lugar el hecho de que se trate.

Artículo 9.- Los tenedores o usuarios de los vehículos a que se refieren las fracciones II, III y V del artículo anterior, para gozar del beneficio que el mismo establece, deberán comprobar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que se encuentran comprendidos en dichos supuestos.

Artículo 10.- Las autoridades federales, estatales o municipales competentes no autorizarán registros de vehículos, matrículas, altas, bajas o cambio de placas o efectuarán la renovación de los mismos, si el tenedor o usuario del vehículo no comprueba el pago del impuesto o, en su caso, acredita que se encuentra liberado de esta obligación. De no comprobarse que se ha pagado el impuesto, dichas autoridades lo harán del conocimiento de las autoridades fiscales competentes.

CAPITULO III OTROS VEHICULOS

Artículo 11.- En este capítulo se establecen las disposiciones aplicables a las aeronaves, embarcaciones, veleros, esquí acuático motorizado, motocicleta acuática, tabla de oleaje con motor, automóviles eléctricos y motocicletas.

Artículo 12.- Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso de la aeronave adicionado con la carga máxima de despegue a nivel del mar, expresado en toneladas, por la cantidad de \$7,313.00, para aeronaves de pistón y por la cantidad de \$7,877.00, para aeronaves de reacción.

Artículo 13.- Tratándose de embarcaciones nuevas, el impuesto se calculará conforme a lo siguiente:

- I. Veleros.
 - a) A la longitud de eslora expresada en metros se le restarán cuatro metros; el resultado se multiplicará por sí mismo.
 - b) La cantidad obtenida conforme al inciso anterior se multiplicará por la cantidad de \$230.00; el producto será el impuesto a pagar.
- II. Esquí acuático motorizado, motocicletas acuáticas y tablas de oleaje con motor, el impuesto será la cantidad de \$520.00.
- III. Embarcaciones distintas a las anteriores.
 - a) La cantidad que se obtenga de restar en 0.2 el factor que corresponda. El resultado se multiplicará por sí mismo. El factor a que se refiere este inciso, se calculará multiplicando la longitud de la eslora en metros, por el cociente obtenido de dividir los caballos de fuerza entre mil.
 - b) La cantidad obtenida conforme al inciso anterior se multiplicará por la cantidad \$1,039.00; el producto será el impuesto a pagar.

Tratándose de las embarcaciones a que se refieren las fracciones I y III de este artículo, el impuesto que resulte no podrá ser inferior a \$66.00, ni superior a \$66,000.00, salvo que tratándose de la fracción III el factor sea igual o mayor a 0.2. Las cantidades a que se refiere este párrafo se incrementarán aplicando el factor de actualización a que se refiere el artículo 14-C de esta Ley.

Artículo 14.- Tratándose de motocicletas nuevas, el impuesto se calculará conforme a lo siguiente:

- I. La cantidad que se obtenga de dividir la cilindrada en centímetros cúbicos entre mil y el cociente obtenido se multiplicará por sí mismo.
- II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se multiplicará por la cantidad de \$1,806.00; el producto será el impuesto a pagar.

Artículo 14-A.- Tratándose de vehículos de más de diez años de fabricación anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará conforme a la siguiente:

TABLA

TIPO DE VEHICULOS	CUOTA
AERONAVES:	
Hélice	N\$ 448.00
Turbohélice	2,480.00
Reacción	3,583.00
HELICOPTEROS	551.00
VELEROS	69.00
EMBARCACIONES:	
Con factor fiscal de hasta 0.5000	14.00
De 0.5001 A 1.0000	42.00
De 1.0001 A 2.0000	84.00
De 2.0001 A 3.0000	123.00
De 3.0001 A 5.0000	165.00
De 5.0001 A 10.0000	276.00
De 10.0001 A 20.0000	414.00
De 20.0001 A 30.0000	827.00
De 30.0001 A 40.0000	1,241.00
De 40.0001 A 60.0000	1,653.00
De 60.0001 A 100.0000	2,204.00
De 100.0001 A En Adelante	3,032.00

El monto de las cuotas establecidas en este artículo se actualizarán con el factor a que se refiere el artículo 14-C de esta Ley.

Artículo 14-B.- Tratándose de automóviles eléctricos nuevos el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el valor total del automóvil por 0.16%.

Para los efectos de este artículo, el impuesto para automóviles eléctricos únicamente será aplicable a aquellas unidades que para su circulación requieren de placas y tarjeta de circulación expedidas por las autoridades estatales o del Distrito Federal.

Artículo 14-C.- Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 12, 13, 14, y 14-A, de esta Ley, las cantidades que en los mismos se señalan se actualizarán en el mes de enero de cada año aplicando el factor correspondiente al periodo comprendido desde el mes de noviembre del penúltimo año hasta el mes de noviembre inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

Artículo 15.- No se pagará el impuesto en los términos de este Capítulo por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:

I. Derogada.

II. Los importados temporalmente en los términos de la Ley Aduanera, salvo las aeronaves y embarcaciones que presten servicios turísticos con fines comerciales, conforme se establezca en dicha Ley.

III. Derogada.

IV. Los vehículos de la Federación, Estados, Municipios y Distrito Federal que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, y las ambulancias dependientes de cualquiera de estas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos.

V. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, distribuidoras y los comerciantes del ramo de vehículos.

VI. Las embarcaciones dedicadas al transporte mercante o a la pesca comercial.

Cuando por cualquier motivo un vehículo deje de estar comprendido en los supuestos a que se refieren las fracciones anteriores, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los quince días siguientes a aquel en que tenga lugar el hecho de que se trate.

VII. Las aeronaves monomotoras de una pieza, fabricadas o adaptadas para fumigar, rociar o espaciar líquidos o sólidos, con toiva de carga.

VIII. Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros, destinadas al aerotransporte al público en general.

Artículo 15-A.- Las autoridades competentes para expedir los certificados de aeronavegabilidad o de inspección de seguridad a embarcaciones y los certificados de matrícula para las aeronaves, se abstendrán de expedirlos cuando el tenedor o usuario del vehículo no compruebe el pago del impuesto a que se refiere esta Ley, a excepción de los casos en que se encuentre liberado de este pago. De no comprobarse que se ha cumplido con la obligación de pago, dichas oficinas lo harán del conocimiento de las autoridades fiscales.

CAPITULO III-A
VEHICULOS USADOS

Artículo 15-B.- Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor de ajuste. Dicho factor será el que resulte de multiplicar el factor de actualización por el factor que le corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo a la siguiente

TABLA

Años de antigüedad	Factor
1	0.900
2	0.889
3	0.875
4	0.857
5	0.833
6	0.800
7	0.750
8	0.667
9	0.500

El factor de actualización a que se refiere este artículo, será el correspondiente al periodo comprendido desde el mes de noviembre del penúltimo año hasta el mes de noviembre inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de ajuste en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

CAPITULO IV

PARTICIPACIONES A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS

Artículo 16.- Las entidades federativas podrán establecer impuestos locales o municipales sobre tenencia o uso de vehículos sin perjuicio de continuar adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

Artículo 16-A.- Las entidades federativas que celebren convenio de colaboración administrativa en materia de este impuesto, así como de registro y control estatal vehicular y como consecuencia de ello embarguen precautoriamente vehículos por tenencia ilegal en el país de los mismos, percibirán como incentivo el 100% de dichos vehículos u otros con un valor equivalente, excepto automóviles deportivos y de lujo, una vez que hayan sido adjudicados definitivamente al fisco federal y cause ejecutoria la resolución respectiva. También percibirán el 100% de las multas efectivamente pagadas y que hayan quedado firmes.

Las entidades federativas percibirán el 95% del producto neto de la enajenación de los vehículos que les hayan sido otorgados en los términos del párrafo anterior, siempre y cuando éstos estén inutilizados permanentemente para la circulación. Dicha enajenación se hará conforme a las reglas de carácter general que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En el caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público practique embargo precautorio de más de diez vehículos que estén documentados indebidamente por las autoridades de dichas entidades durante los últimos doce meses, la Secretaría hará del conocimiento de la entidad de que se trate la violación específica por ésta descubierta, para que en un plazo de cuarenta y cinco días hábiles manifieste lo que a su derecho convenga.

Transcurrido dicho plazo la propia Secretaría, en su caso, efectuará un descuento en sus incentivos o participaciones por cada vehículo adicional al décimo embargado, por un monto equivalente al 1% de la recaudación promedio mensual del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos del año inmediato anterior a aquél en que el incumplimiento sea descubierta por parte de la Secretaría.

El registro estatal vehicular a que se refiere el párrafo anterior, se integrará con datos de los vehículos de los contribuyentes domiciliados dentro de la circunscripción territorial de cada entidad federativa y estará conectado por la Red Nacional del Sistema de Información Integral Tributaria. Para constituir dicho registro se procederá de acuerdo con las reglas que al efecto expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante disposiciones de carácter general.

CAPITULO V
OBLIGACIONES

Artículo 17.- Los fabricantes y sus distribuidores autorizados tendrán las siguientes obligaciones:

I. Proporcionar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a más tardar el día 17 de cada mes, la información relativa al precio de enajenación al consumidor de cada unidad vendida en el mes inmediato anterior, a través de dispositivos electromagnéticos procesados en los términos que señale dicha Secretaría mediante disposiciones de carácter general. Los que tengan más de un establecimiento, deberán presentar la información a que se refiere esta fracción, haciendo la separación por cada uno de los establecimientos y por cada entidad federativa.

II. Incluir en el documento que ampare la enajenación, la clave vehicular que corresponda a la versión enajenada. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá mediante disposiciones de carácter general la forma en que se deberá integrarse la citada clave.

III. Derogada.

IV. Derogada.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- Esta Ley entrará en vigor, en toda la República, el día 1 de enero de 1981.

ARTICULO SEGUNDO.- Al entrar en vigor la presente Ley, queda abrogada la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles de 28 de diciembre de 1962.

ARTICULO TERCERO.- Los propietarios y los legítimos poseedores de los vehículos a que se refiere esta Ley que no tenían hasta el 31 de diciembre de 1980, la obligación de inscribirlos en el Registro Federal de Vehículos, pagarán el impuesto correspondiente al año de 1981, dentro del plazo que inicia el 1 de julio y vence el 31 de diciembre de 1981.

ARTICULO CUARTO.- Tratándose de helicópteros, el impuesto establecido en esta Ley, se pagará a partir del año de 1982.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL
(31-XII-81)

ARTICULO DECIMOCUARTO.- Por los vehículos de los años modelos que a continuación se indican destinados al transporte hasta de diez pasajeros, se causará el impuesto en 1982, sobre tenencia o uso de vehículos, conforme a la siguiente tarifa:

A.- De fabricación nacional o importados iguales a los de fabricación nacional, aun cuando en el extranjero tengan una denominación comercial diferente.

Año Modelo	Categoría					
	A	B	C	D	E	F
1977	390	1,300	1,950	5,200	13,000	26,000
1976	390	1,040	1,690	3,900	7,800	19,500
1975	390	780	1,300	2,600	6,500	13,000
1974	320	650	1,040	1,950	3,900	10,400
1973	260	520	780	1,300	1,950	7,800

Para los efectos de la tarifa anterior se atenderá a las siguientes categorías:

1.-Categorías "A".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue hasta de \$ 83,000.00 por unidad.

2.-Categoría "B".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$83,000.01 a \$96,000.00 por unidad.

3.-Categoría "C".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$96,000.01 a \$116,000.00 por unidad.

4.-Categoría "D".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$116,000.01 a \$193,000.00 por unidad.

5.-Categoría "E".-Comprende automóviles importados cuyo precio al 1o. de enero de 1977 determinó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de \$193,000.01 a \$230,000.00 por unidad.

6.-Categoría "F".-Comprende automóviles importados cuyo precio al 1o. de enero de 1977 determinó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de \$230,000.01 en adelante por unidad.

Los automóviles de años modelos de 1973 a 1977 que causen un impuesto mayor que el año modelos 1978, de acuerdo con el Artículo 5o. de la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, pagarán el impuesto correspondiente al año Modelo 1978.

Aquellos automóviles que al 1o. de enero de 1977 no tuvieron precio oficial de venta al público, pagarán de acuerdo a la categoría que les correspondió en el ejercicio fiscal de 1978.

B.-Automóviles importados diferentes a los de fabricación nacional:

1.-Vehículos importados a las zonas libres y franja fronteriza del norte del país, de circulación restringida a esas regiones.

Categoría	Año Modelo				
	1977	1976	1975	1974	1973
Primera	2600	1950	1300	970	970
Segunda	3900	3250	2600	1950	1950
Tercera	7800	6500	5200	3900	2600

2.-Vehículos importados al país, de circulación no restringida.

Categoría	Año Modelo				
	1977	1976	1975	1974	1973
Única	26000	19500	13000	10400	7800

ARTICULO DECIMOQUINTO.-Los contribuyentes del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos a que se refiere el Capítulo III de la Ley de la materia, con excepción de los helicópteros, pagarán dicho impuesto correspondiente al año de 1981, dentro del plazo que inicia el 1o. de enero y vence el 31 de julio de 1982, sin recargos ni sanciones y podrán calcular el impuesto conforme a las cuotas que estuvieron vigentes en el año de 1981 o de 1982. El impuesto correspondiente al año de 1982 se pagará en el plazo comprendido entre el 1o. de julio y el 31 de diciembre de dicho año.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL
(31-XII-82)

ARTICULO CUARTO.-Por los vehículos de los años modelos que a continuación se indican destinados al transporte hasta de diez pasajeros, se causará el impuesto en 1983, sobre tenencia o uso de vehículos, conforme a la siguiente tarifa:

A.-De fabricación nacional o importados iguales a los de fabricación nacional, aun cuando en el extranjero tengan una denominación comercial diferente.

Año	Categoría					
	A	B	C	D	E	F
Modelo						
1977	1500	5000	7600	20100	65000	130000
1976	1300	4000	6500	15100	39000	97500
1975	1100	3000	5000	10100	32500	65000
1974	900	2500	4000	7600	19500	52000

Para los efectos de la tarifa anterior se atenderá a las siguientes categorías:

1.-Categoría "A".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue hasta de \$83,000.00 por unidad.

2.-Categoría "B".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$83,000.01 a \$96,000.00 por unidad.

3.-Categoría "C".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$96,000.01 a \$116,000.00 por unidad.

4.-Categoría "D".-Comprende automóviles cuyo precio oficial de venta al público al 1o. de enero de 1977 fue de \$116,000.01 a \$193,000.00 por unidad.

5.-Categoría "E".-Comprende automóviles importados cuyo precio al 1o. de enero de 1977 determinó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de \$193,000.01 a \$230,000.00 por unidad.

6.-Categoría "F".-Comprende automóviles importados cuyo precio al 1o. de enero de 1977 determinó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de \$230,000.01 en adelante por unidad.

Los automóviles de años modelos de 1974 a 1977 que causen un impuesto mayor que el año modelos 1978, de acuerdo con el Artículo

5o. de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, pagarán el impuesto correspondiente al año Modelo 1978.

Aquellos automóviles que al 1o. de enero de 1977 no tuvieron precio oficial de venta al público, pagarán de acuerdo a la categoría que les correspondió en el ejercicio fiscal de 1978.

B.-Automóviles importados diferentes a los de fabricación nacional:

1.-Vehículos importados a las zonas libres y franja fronteriza del norte del país, de circulación restringida a esas regiones.

CATEGORIA	AÑO MODELO			
	1977	1976	1975	1974
PRIMERA	13000	9700	6500	4800
SEGUNDA	19500	16200	13000	9700
TERCERA	39000	32500	26000	19500

2.-Vehículos importados al país, de circulación no restringida.

CATEGORIA	MODELO			
	1977	1976	1975	1974
UNICA	130000	97500	65000	5200

Los contribuyentes del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos podrán optar por pagar dicho impuesto por los vehículos de los años modelo que se indican en este artículo, aplicando lo dispuesto en el mismo o conforme a las disposiciones de la Ley de la materia vigente.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL

(30-XII-83)

ARTICULO TRIGESIMO CUARTO.-Por los automóviles importados diferentes a los de fabricación nacional o a sus equiparables de los años modelo 1975 a 1977, se causará en 1984 el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, conforme a la siguiente tarifa:

I.-Vehículos importados a las zonas libres y franja fronteriza del norte del país de circulación restringida a esas regiones:

CATEGORIA	AÑO MODELO		
	1977	1976	1975
PRIMERA	15600	11600	7800
SEGUNDA	23400	19400	15600
TERCERA	46800	39000	31200

II.-Vehículos importados al país de circulación no restringida:

Categoría	Año Modelo		
	1977	1976	1975
UNICA	156000	117000	78000

Los contribuyentes del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos podrán optar por pagar dicho impuesto por los vehículos de los años modelo que se indican en este artículo, aplicando lo dispuesto por el mismo o conforme a las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Vehículos.

DISPOSICIONES CON VIGENCIA DURANTE EL AÑO
DE 1985
(31-XII-84)

ARTICULO DECIMO OCTAVO.-Durante el año de 1985 se aplicarán en materia del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos para el año de 1985, se dan a conocer las siguientes cantidades:

A.-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. apartado A fracción I de la Ley de la materia.....	\$ 1,500.00
B.-Vehículos comprendidos en el artículo 5o. apartado A fracciones II y III de la Ley de la materia.....	\$ 4,800.00
C.-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. apartado B de la ley de la materia.....	\$ 5,300.00
D.-Veleros.....	\$ 6,700.00
E.-Embarcaciones distintas de los veleros.....	\$ 30,200.00
F.-Aeronaves.....	\$ 193,200.00
G.-Motocicletas.....	\$ 42,000.00

II.-Para los efectos del cálculo del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos para el año de 1985, se aplicará el 0.70% del precio de venta al público de la unidad típica a que hace referencia el artículo 5o. de la Ley de la Materia.

III.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o. apartado "A", fracción I, inciso f) de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

Año Modelo	Factor
1985	0.80
1984	1.30
1983	2.35
1982	4.67
1981	6.01
1980	7.80
1979	9.37
1978	10.88
1977	13.13
1976	16.71"

DISPOSICIONES CON VIGENCIA ANUAL DURANTE EL AÑO
DE 1986
(31-XII-85)

ARTICULO DECIMOSEPTIMO.-Durante el año de 1986 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. Apartado A fracciones II y III de la Ley de la materia..... \$ 8,000.00
- b).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o., Apartado B de la Ley de la materia..... \$ 8,500.00
- c).-Veleros.....\$10,700.00
- d).-Embarcaciones..... \$ 48,300.00
- e).-Aeronaves.....\$309,100.00
- f).-Motocicletas..... \$67,200.00

III.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., Apartado A fracción I inciso b) de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1986	1.00
1985	1.60
1984	2.55
1983	4.60
1982	9.16
1981	11.78
1980	15.29
1979	18.35
1978	21.32
1977	25.60

III.-Después de aplicar lo dispuesto en el artículo 5o., Apartado A fracción I de la Ley de la materia para vehículos de año modelo 1985 inclusive y de año modelo anterior a dicho año, el monto del impuesto que corresponda conforme al citado precepto, se reducirá en un 20%. La reducción a que se refiere esta fracción, es independiente de la que se establece en el penúltimo párrafo del artículo 1o., de la Ley.

DISPOSICIONES CON VIGENCIA DURANTE EL AÑO
DE 1987
(31-XII-86)

ARTICULO DECIMOSEGUNDO.-Durante el año de 1987 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o., Apartado A fracciones II y III de la Ley de la materia..... \$17,200.00
- b).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o., Apartado B de la Ley de la materia..... \$18,300.00
- c).-Veleros.....\$23,000.00
- d).-Embarcaciones..... \$103,800.00
- e).-Aeronaves.....\$664,600.00
- f).-Motocicletas..... \$144,500.00

II.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., Apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1987	1.00
1986	2.15
1985	3.51
1984	5.59
1983	10.11
1982	20.10
1981	25.87
1980	33.57
1979	40.29
1978	46.81

III.-Después de aplicar lo dispuesto en el artículo 5o., Apartado A, fracción I de la Ley de la materia para vehículos de año modelo 1986 inclusive, y de año modelo anterior a dicho año, el monto del impuesto que corresponda conforme al citado precepto, se reducirá en un 20%. La reducción a que se refiere esta fracción, es independiente de la que se establece en el penúltimo párrafo del artículo 1o., de la Ley.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL
(31-XII-87)

ARTICULO VIGESIMO.-Durante el año de 1988 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. Apartado A, fracciones II y III de la Ley de la materia.....\$39,600.00
- b).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. Apartado B, de la Ley de la materia.....\$42,100.00
- c).-Veleros.....\$52,900.00
- d).-Embarcaciones.....\$238,700.00
- e).-Aeronaves.....\$1,528,600.00
- f).-Motocicletas.....\$332,400.00

II.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., Apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1988	1.00
1987	2.30
1986	4.73
1985	7.74
1984	12.32
1983	22.27
1982	44.27
1981	56.98
1980	73.96
1979	88.75

III.-Después de aplicar lo dispuesto en el artículo 5o., Apartado A, fracción I de la Ley de la materia para vehículos de año modelo 1987 inclusive, y de año modelo anterior a dicho año, el monto del impuesto que corresponda conforme al citado precepto, se reducirá en un 20%. La reducción a que se refiere esta fracción, es independiente de la que se establece en el penúltimo párrafo del artículo 1o., de la Ley.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL
(31-XII-88)

ARTICULO DECIMO NOVENO.-Durante el año de 1989 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o., Apartado A, fracciones II y III de la Ley de la materia.....\$50,100.00
- b).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o., Apartado B, de la Ley de la materia.....\$53,300.00
- c).-Veleros.....\$66,900.00
- d).-Embarcaciones y los vehículos a que se refiere el artículo 13, fracción III de la Ley de la materia.....\$302,000.00
- e).-Aeronaves.....\$1,933,700.00
- f).-Motocicletas.....\$420,500.00

II.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., Apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1989	1.00
1988	1.18
1987	3.10
1986	6.04
1985	10.32
1984	17.10
1983	40.89
1982	71.31
1981	88.99
1980	115.51

III.-Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 12, último párrafo del artículo 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el factor aplicable a las cantidades que en los mismos se señala es de 3.0.

DISPOSICION DE VIGENCIA ANUAL
(28-XII-89)

ARTICULO VIGESIMO NOVENO.- Durante el año de 1990 se aplicarán en materia del impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. Apartado A, fracción III de la Ley de la materia..... \$ 72,000.00
- b).-Vehículos a que se refiere el artículo 5o. Apartado B, de la Ley de la materia..... \$ 80,000.00
- c).-Veleros..... \$ 80,300.00
- d).-Embarcaciones y los vehículos a que se refiere al artículo 13, fracciones II y III de la Ley de la materia..... \$ 362,400.00
- e).-Aeronaves..... \$ 2'320,400.00
- f).-Motocicletas..... \$ 504,600.00

II.-El precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., Apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, será la que resulte de aplicar los siguientes factores:

1990	1.00
1989	1.21
1988	1.83
1987	4.73
1986	9.73
1985	15.94
1984	25.37
1983	45.87
1982	88.73
1981	114.25

III.-Después de aplicar lo dispuesto en el artículo 5o., Apartado A, fracción I de la Ley de la materia para vehículos del año modelo 1990 inclusive y de año modelo anterior al citado, el monto del impuesto que corresponda conforme al citado precepto, se reducirá en un 20%. La reducción a que se refiere esta fracción, es independiente de la que se establece en el penúltimo párrafo del artículo 1o. de la Ley.

IV.-Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 12, último párrafo, y 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el factor aplicable a las cantidades que en los mismos se señala es de 1.52.

DISPOSICIONES CON VIGENCIA ANUAL
(26-XII-90)

ARTICULO VIGESIMO CUARTO.-Durante el año 1991 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes cantidades:

- a).-Veleros..... \$ 102,000.00
- b).-Embarcaciones y los vehículos a que se refiere el artículo 13, fracciones I y III de la Ley de la materia.....\$ 460,200.00
- c).-Aeronaves.....\$2'946,900.00
- d).-Motocicletas.....\$ 800,000.00

II.-Para los efectos del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en el año de 1991 se aplicará el siguiente factor:

1991	1.00
------	------

III.-Tratándose de vehículos de año modelo 1990 y anteriores, que se encuentren en el país al 31 de diciembre de 1990 y que sean de los que se mencionan en las fracciones II y III del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el impuesto se determinará conforme a lo previsto en dicha Ley vigente al 31 de diciembre de 1990. Para estos efectos:

a).-En el caso de vehículos de fabricación nacional o importados equiparables o iguales a los de fabricación nacional, el precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, vigente a la fecha citada, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley mencionada, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1990	1.27
1989	1.52
1988	2.31
1987	5.98
1986	12.30
1985	20.13

1984	32.04
1983	59.94
1982	115.18

b).-Tratándose de vehículos importados al país diferentes a los de fabricación nacional, la cantidad que se multiplicará por el factor a que se refiere la fracción III del artículo 5o. de la Ley citada será de \$ 96,000.00.

IV.-Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 12, último párrafo y 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el factor aplicable a las cantidades que en los mismos se señala es de 2.50 y 4.0, respectivamente.

V.-Durante el año de 1991, se aplicará el factor de 0.75, en lugar del establecido en la fracción IV del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos. En dicho año, los contribuyentes podrán pagar dicho impuesto por las unidades a que se refiere la fracción IV del artículo mencionado, a más tardar el 31 de julio.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL
(20-XII-91)

ARTICULO DECIMO CUARTO.-Durante el año de 1992 se aplicarán en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, las siguientes disposiciones:

I.-Para los efectos del cálculo del impuesto, se dan a conocer las siguientes disposiciones:

a).-Veleros.....	\$ 167,000.00
b).-Embarcaciones y los vehículos a que se refiere el artículo 13, fracciones II y III de la Ley de la materia.....	\$ 754,000.00
c).-Aeronaves.....	\$ 5,304,400.00
d).-Motocicletas.....	\$ 1,310,000.00

II.-Para los efectos del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, tratándose de vehículos de año modelo 1991, se aplicará el siguiente factor: 1991 1.17

III.-Tratándose de vehículos del año modelo 1990 y anteriores, que se encuentren en el país al 31 de diciembre de 1991 y que sean de los que se mencionan en el artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 1.75 al precio de venta al público del vehículo, dicho precio se determinará conforme a lo previsto en la Ley vigente al 31 de diciembre de 1990. Para estos efectos:

a).-En el caso de vehículos de fabricación nacional o importados equiparables o iguales, a los de fabricación nacional, el precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley, vigente a la fecha antes citada, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia al artículo 6o., apartado A, fracción I, inciso b) de la Ley vigente al 31 de diciembre de 1990, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

1990	1.299
1989	1.555
1988	2.358
1987	6.111
1986	12.573
1985	20.588
1984	32.768
1983	59.238

b).-Tratándose de vehículos importados al país diferentes a los de fabricación nacional, la cantidad que se multiplicará por el factor a que se refiere la fracción III del artículo 5o. de la Ley citada será de \$ 157,000.00.

IV.-Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el factor aplicable a las cantidades que en el mismo se señalan es de 8.0.

DISPOSICION TRANSITORIA DE LA LEY
DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O
USO DE VEHICULOS

ARTICULO DECIMO SEGUNDO BIS.- Las cantidades establecidas en la TABLA del artículo 5o, fracción I, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos se entienden actualizadas por el mes de enero de 1995, debiéndose efectuar las posteriores actualizaciones en los términos que establece la citada fracción a partir de la actualización prevista para el mes de enero de 1996.

DISPOSICIONES DE VIGENCIA ANUAL DE LA LEY
DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE
VEHICULOS

ARTICULO DECIMO TERCERO.- Para efectos de lo dispuesto por el ARTICULO DECIMO SEGUNDO se aplicarán durante el año de 1995, las siguientes disposiciones:

I.- Para los efectos del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, tratándose de vehículos de año modelo 1991, 1992, 1993 y 1994 se aplicarán los siguientes factores:

AÑO	FACTOR
1991	1.5953
1992	1.3428
1993	1.1996
1994	1.1107

Tratándose de vehículos del año modelo 1990 y anteriores, que se encuentren en el país al 31 de diciembre de 1994 y que sean de los que se mencionan en el artículo 5o. de la citada Ley, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 1.75% al precio de venta al público del vehículo, dicho precio se determinará conforme a lo previsto en la misma Ley, vigente al 31 de diciembre de 1990. Para estos efectos:

a).- En el caso de vehículos de fabricación nacional o importados equiparables o iguales a los de fabricación nacional, el precio de la unidad típica de los vehículos del año modelo de aplicación de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, así como de los años modelos anteriores a que hace referencia el artículo 6o., apartado A, fracción I, inciso b) de la misma Ley, será el que resulte de aplicar los siguientes factores:

AÑO	FACTOR
1990	2.0727
1989	2.4810
1988	3.7627
1987	9.7517
1986	20.0639

b).- Tratándose de vehículos importados al país diferentes a los de fabricación nacional, la cantidad que se multiplicará por el factor a que se refiere la fracción III del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, será de NS\$217.00.

II.- Para los efectos del cálculo del impuesto a que se refiere el artículo 12 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, la cantidad a que el mismo se refiere será de NS\$7,313.00 y tratándose de aeronaves de reacción NS\$7,877.00.

III.- Para los efectos del cálculo del impuesto a que se refiere la fracción I del artículo 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, la cantidad a que el mismo se refiere será de NS\$230.00.

IV.- Para los efectos del cálculo del impuesto a que se refieren las fracciones II y III del artículo 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, la cantidad a que el mismo se refiere será de NS\$1,039.00.

V.- Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, el factor aplicable a las cantidades que en el mismo se señalan es de 1.0.

VI.- Para los efectos del cálculo del impuesto a que se refiere el artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente al 31 de diciembre de 1990, la cantidad a que el mismo se refiere será de NS\$1,806.00.

VII.- Para los efectos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 14-A de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, el factor aplicable a las cantidades que en el mismo se señalan es de 1.0.

VIII.- Para los efectos de lo dispuesto por el artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, los factores a que el mismo se refiere son los siguientes:

AÑO MODELO	FACTOR PORCENTUAL APLICABLE AL VALOR DEL VEHICULO %
1995	0.347
1994	0.320
1993	0.308
1992	0.301
1991	0.307
1990	0.332
1989	0.318
1988	0.362
1987	0.625
1986	0.643

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO DECIMO QUINTO.- Para efectos de lo dispuesto por el artículo anterior, se aplicarán las siguientes disposiciones transitorias:

I.- El descuento del incentivo y el registro estatal a que se refiere el artículo 16-A entrará en vigor el 1o. de octubre de 1992.

II.- Para los efectos del tercer párrafo del artículo 1o. de esta Ley, los contribuyentes podrán pagar el impuesto correspondiente al año de 1992, durante los cuatro primeros meses del año.

III.- Para los efectos de la fracción IV del artículo 5o. de la ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos se aplicará para los años de 1992 y 1993 los factores de 0.98% y 1.19% respectivamente.³⁹⁵

2.5.6. LEY DE COORDINACION FISCAL

ARTICULO	CONTENIDO
20.	<p data-bbox="443 415 1369 474">"El Fondo General de Participaciones se constituirá con el 18.51% de la recaudación federal participable que obtenga la Federación en un ejercicio.</p> <p data-bbox="443 506 1369 596">La recaudación federal participable será la que obtenga la Federación por todos sus impuestos, así como por los derechos sobre la extracción de petróleo y de minería, disminuidos con el total de las devoluciones por los mismos conceptos.</p> <p data-bbox="443 630 1369 688">No se incluirán en la recaudación federal participable, los derechos adicionales o extraordinarios, sobre la extracción de petróleo.</p> <p data-bbox="516 722 1312 751">El Fondo General de Participaciones se distribuirá conforme a lo siguiente:</p> <p data-bbox="443 785 1369 844">I.- El 45.17% del mismo, en proporción directa al número de habitantes que tenga cada entidad en el ejercicio de que se trate.</p> <p data-bbox="443 877 1369 968">El número de habitantes se tomará de la última información oficial que hubiera dado a conocer el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, al iniciarse cada ejercicio.</p> <p data-bbox="516 1001 1146 1031">II.- El 45.17%, en los términos del artículo 30. de esta Ley.</p> <p data-bbox="443 1064 1369 1184">III.- El 9.66% restante, se distribuirá en proporción inversa a las participaciones por habitante que tenga cada entidad, éstas son el resultado de la suma de las participaciones a que se refieren las fracciones I y II de este artículo en el ejercicio de que se trate.</p> <p data-bbox="443 1218 1369 1619">El Fondo General de Participaciones se adicionará con un 1% de la recaudación federal participable en el ejercicio, que corresponderá a las Entidades Federativas y los Municipios cuando éstas se coordinen en materia de derechos y, previa comprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de que se ajustan estrictamente a los lineamientos establecidos en el artículo 10-A de esta Ley. El porcentaje citado será distribuido entre las Entidades mencionadas conforme al coeficiente efectivo del Fondo General de Participaciones que les corresponda para el ejercicio en el que se calcula. El Fondo no se adicionará con la parte que correspondería a las Entidades no coordinadas en derechos. Asimismo, el Fondo se incrementará con el por ciento que representen en la recaudación federal participable, los ingresos en un ejercicio de las contribuciones locales o municipales que las Entidades convengan con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en derogar o dejar en suspenso.</p> <p data-bbox="443 1652 1369 1896">También se adicionará al Fondo General un monto equivalente al 80% del impuesto recaudado en 1989 por las entidades federativas, por concepto de las bases especiales de tributación. Dicho monto se actualizará en los términos del artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, desde el sexto mes de 1989 hasta el sexto mes del ejercicio en el que se efectúe la distribución. Este monto se dividirá entre doce y se distribuirá mensualmente a las entidades, en la proporción que representa la recaudación de estas bases de cada entidad, respecto del 80% de la recaudación por bases especiales de tributación en el año de 1989.</p>

	<p>Adicionalmente, las entidades participarán en los accesorios de las contribuciones que forman parte de la recaudación federal participable, que se señalen en los convenios respectivos. En los productos de la Federación relacionados con bienes o bosques, que las leyes definen como nacionales, ubicados en el territorio de cada entidad, ésta recibirá el 50% de su monto, cuando provenga de venta o arrendamiento de terrenos nacionales o de la explotación de tales terrenos o de bosques nacionales.</p> <p>Las entidades federativas que estén adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, que se encuentren coordinadas con la Federación en el impuesto sobre adquisición de inmuebles y que hubieran celebrado con la misma convenios de colaboración administrativa en materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, donde se estipule la obligación de llevar un registro estatal vehicular, recibirán como incentivo el 100% de la recaudación que se obtenga por concepto de este último impuesto, del que corresponderá cuando menos de 20% a los municipios de la entidad, que se distribuirá entre ellos en la forma que determine la legislatura respectiva.</p>
2A	<p>“En el rendimiento de las contribuciones que a continuación se señalan, participarán los Municipios, en la forma siguiente:</p> <p>I.- En la proporción de la recaudación federal participable que a continuación se señala participarán los municipios, en la forma siguiente:</p> <p>0.136% de la recaudación federal participable que obtenga la Federación por todos sus impuestos, así como por los derechos sobre minería y sobre la extracción de petróleo, con exclusión del derecho extraordinario sobre el mismo, disminuidos con el total de las devoluciones por los mismos conceptos; a aquellos municipios colindantes con la frontera o los litorales por los que se realicen materialmente la entrada al país o la salida de él de los bienes que se importen o exporten, siempre que la entidad federativa de que se trate celebre convenio con la Federación en materia de vigilancia y control de introducción ilegal al territorio nacional de mercancías de procedencia extranjera y en dichos convenios se establezcan descuentos en las participaciones a que se refiere esta fracción, en los casos en que se detecten mercancías de procedencia extranjera respecto de las cuales no se acredite su legal estancia en el país.</p> <p>La distribución entre los municipios se realizará mediante la aplicación del coeficiente de participación que se determinará para cada uno de ellos conforme a la siguiente fórmula:</p> $CCiT = Bi/TB$ <p>Donde:</p> <p>CCiT es el coeficiente de participación de los municipios colindantes i en el año para el que se efectúa el cálculo.</p> <p>TB es la suma de Bi.</p> <p>i es cada entidad.</p> $Bi = (CCiT - 1) (IPDAiT - 1) / IPDAT - 2$

Donde:

CCIT-1= Coeficiente de participaciones del municipio i en el año inmediato anterior a aquel para el cual se efectúa el cálculo.

IPDAiT-1 = Recaudación local de predial y de los derechos de agua en el municipio i en el año inmediato anterior para el cual se efectúa el cálculo.

IPDAiT-2 = Recaudación local del predial y de los derechos de agua en el municipio i en el segundo año inmediato anterior para el cual se efectúa el cálculo.

II.- 3.17% del derecho adicional sobre la extracción de petróleo, excluyendo el derecho extraordinario sobre el mismo, a los municipios colindantes con la frontera o litorales por los que se realice materialmente la salida del país de dichos productos.

Petróleos Mexicanos y sus organismos subsidiarios, por conducto de Petróleos Mexicanos, informará mensualmente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público los montos y municipios a que se refiere el párrafo anterior.

III.- 1% de la recaudación federal participable que obtenga la Federación por concepto de impuestos, así como por los derechos sobre minería y sobre la extracción de petróleo, con exclusión del derecho extraordinario sobre el mismo, en la siguiente forma:

a).- El 0.56% del mismo, conforme a lo siguiente:

1. El 30% se destinará a formar un Fondo de Fomento Municipal.

2.- El 70% incrementará dicho Fondo de Fomento Municipal y sólo corresponderá a las Entidades que se coordinen en materia de derechos, siempre que se ajusten estrictamente a los lineamientos establecidos en el artículo 10-A de esta Ley.

El Fondo de Fomento Municipal se distribuirá entre las entidades mediante la aplicación del coeficiente de participación que se determinará para cada uno de ellos conforme a la siguiente fórmula:

$$CE = \frac{i}{\sum_i TA}$$

Donde:

i
CE = Coeficiente de participación en el Fondo de Fomento Municipal de la Entidad i en el año t para el que se efectuó el cálculo.

i
TA = Suma de A

i = Cada Entidad.

i i
(CE) (IPDA)

	<p style="text-align: center;"> $A_i = \frac{t-1}{t-1}$ </p> <p style="text-align: center;"> $\frac{IPDA}{t-2}$ </p> <p> i $CE =$ Coeficiente de participación de la $t-1$ Entidad, i en el año inmediato anterior a aquél para el cual se efectúe el cálculo. </p> <p> i $IPDA =$ Recaudación local del predial y de los derechos $t-1$ los derechos de agua en la Entidad i en el año inmediato anterior para el cual se efectúa el cálculo. </p> <p> i $IPDA =$ Recaudación local del predial y de $t-2$ los derechos de agua en la Entidad i en el segundo año inmediato anterior para el cual se efectúa el cálculo. </p> <p>Los Estados entregarán íntegramente a sus municipios las cantidades que reciban del Fondo de Fomento Municipal, de acuerdo con lo que establezcan las legislaturas locales, garantizando que no sea menor a lo recaudado por los conceptos que se dejan de recibir por la coordinación en materia de derechos.</p> <p>Las cantidades que correspondan a los Municipios en los términos de las fracciones I y II, se pagarán por la Federación directamente a dichos municipios.</p> <p>b).- El 0.44% restante, sólo corresponderá a las entidades federativas que se coordinen en materia de derechos y será distribuido conforme a los resultados de su participación en el programa para el reordenamiento del comercio urbano, en los términos del procedimiento que sea determinado conjuntamente por dichas entidades y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Las cantidades percibidas por este concepto, serán entregadas íntegramente por los Estados a sus Municipios.”</p>
<p>30.</p>	<p>“La cantidad que a cada entidad federativa corresponda en la parte del Fondo General de Participaciones a que se refiere la fracción II del artículo 2o. de esta Ley, se obtendrá mediante la aplicación del coeficiente de participación que se determinará conforme a la siguientes fórmula:</p> <p style="text-align: center;"> $CP = \frac{i}{t} \frac{B}{TB}$ </p> <p>Donde:</p> <p style="text-align: center;"> i </p> <p>$CP =$ Coeficiente de participación de la t entidad i en el año para el que se efectúa el cálculo.</p>

	$TB = \sum_i B_i$ <p>B_i = Suma de B_i = cada entidad federativa.</p> $B_i = \frac{(CP)_{t-1} (IA)_{t-1}}{IA_{t-2}}$ <p>CP_i = Coeficiente de participación de la $t - 1$ entidad i en el año inmediato anterior a aquél para el cual se efectúa el cálculo.</p> <p>IA_i = Impuestos asignables de la entidad $t - 1$ i en el año inmediato anterior a aquél para el cual se efectúa el cálculo.</p> <p>IA_i = Impuestos asignables de la entidad $t - 2$ i en el segundo año inmediato anterior a aquél para el cual se efectúa el cálculo.</p> <p>Los impuestos asignables a que se refiere este artículo son los impuestos federales sobre automóviles nuevos, sobre tenencia o uso de vehículos y especial sobre producción y servicios.”</p>
10	<p>“Los Estados que deseen adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal para recibir las participaciones que establezca esta Ley, lo harán mediante convenio que celebren con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que deberá ser autorizado o aprobado por su Legislatura. También, con autorización de la Legislatura podrán dar por terminado el convenio.</p> <p>La Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de que se trate, ordenarán la publicación en el "Diario Oficial" de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado, respectivamente, del convenio celebrado, por el cual el Estado se adhiera; del acto por el que se separe del sistema; y de los decretos de la Legislatura del Estado por los cuales se autoricen o aprueben dichos actos, que surtirán efectos a partir del día siguiente a la publicación que se efectúe en último lugar.</p> <p>La adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal deberá llevarse a cabo integralmente y no sólo en relación con algunos de los ingresos de la Federación.</p> <p>El Distrito Federal queda incorporado al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.</p> <p>Los Estados que no deseen adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, participarán en los impuestos especiales a que se refiere el inciso 5o. de la fracción XXIX, del artículo 73 constitucional, en los términos que establecen las leyes respectivas.”</p>

10A	<p>“Las entidades federativas que opten por coordinarse en derechos, no mantendrán en vigor derechos estatales o municipales por:</p> <p>I.- Licencias, anuencias previas al otorgamiento de las mismas, en general concesiones, permisos o autorizaciones, o bien obligaciones y requisitos que condicionen el ejercicio de actividades comerciales o industriales y de prestación de servicios. Asimismo, los que resulten como consecuencia de permitir o tolerar excepciones a una disposición administrativa tales como la ampliación de horario, con excepción de las siguientes:</p> <p>a).- Licencias de construcción.</p> <p>b).- Licencias o permisos para efectuar conexiones a las redes públicas de agua y alcantarillado.</p> <p>c).- Licencias para fraccionar o lotificar terrenos.</p> <p>d).- Licencias para conducir vehículos.</p> <p>e).- Expedición de placas y tarjeta para la circulación de vehículos.</p> <p>II.- Registros o cualquier acto relacionado con los mismos, a excepción de los siguientes:</p> <p>a).- Registro Civil</p> <p>b).- Registro de la Propiedad y del Comercio.</p> <p>III.- Uso de las vías públicas o la tenencia de bienes sobre las mismas, incluyendo cualquier tipo de derechos por el uso o tenencia de anuncios. No se considerarán comprendidos dentro de lo dispuesto en esta fracción los derechos de estacionamiento de vehículos ni de uso de la vía pública por comerciantes ambulantes o con puestos fijos o semifijos en la vía pública.</p> <p>IV.- Actos de inspección y vigilancia.</p> <p>Los derechos locales o municipales no podrán ser diferenciales considerando el tipo de actividad a que se dedique el contribuyente, excepto tratándose de derechos diferenciales por los conceptos a los que se refieren los incisos del a) al e) de la fracción I y la fracción III.</p> <p>Las certificaciones de documentos así como la reposición de éstos por extravío o destrucción parcial o total, no quedará comprendida dentro de lo dispuesto en las fracciones I y II de este artículo.</p> <p>Tampoco quedan comprendidas las concesiones por el uso o aprovechamiento de bienes pertenecientes a las Entidades Federativas o a los Municipios.</p> <p>En ningún caso lo dispuesto en este artículo, se entenderá que limita la facultad de los Estados y Municipios para requerir licencias, registros, permisos o autorizaciones, otorgar concesiones y realizar actos de inspección y vigilancia. Para el ejercicio de estas facultades no se podrá exigir cobro alguno, con las salvedades expresamente señaladas en este artículo.</p> ”
-----	--

	<p>Para los efectos de coordinación con las Entidades, se considerarán derechos, aún cuando tengan una denominación distinta en la legislación local correspondiente, las contribuciones que tengan las características de derecho conforme al Código Fiscal de la Federación y la Ley de Ingresos de la Federación.</p> <p>También se considerarán como derechos para los efectos de este artículo, las contribuciones u otros cobros, cualquiera que sea su denominación, que tengan la característica de derechos de acuerdo con el Código Fiscal de la Federación, aun cuando se cobren por concepto de aportaciones, cooperaciones, donativos, productos, aprovechamientos o como garantía de pago por posibles infracciones.</p> <p>El Distrito Federal queda coordinado en esta materia.”</p>
10-B	<p>“Los Estados podrán no coordinarse en derechos sin perjuicio de continuar adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.</p> <p>La Secretaría de Hacienda y Crédito Público hará la declaratoria de los Estados que no tienen establecido o suspendan el cobro de los derechos a que se refiere el artículo anterior y que, por lo tanto, están coordinados en esta materia, la cual se publicará en el Periódico Oficial del Estado y en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Cuando en la legislación de alguna entidad o municipio se establezcan derechos que contravengan lo dispuesto en el artículo que antecede, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público hará del conocimiento de la entidad de que se trate la violación específica, para que en un plazo de cinco días manifieste lo que a su derecho convenga. Transcurrido dicho plazo la propia Secretaría, en su caso, emitirá la declaratoria correspondiente, misma que se publicará en el Diario Oficial de la Federación y empezará a regir a partir del día siguiente al de su publicación, quedando sin efectos la coordinación en materia de derechos en esta última fecha. En el caso de que el Estado esté inconforme con esta declaratoria, podrá acudir ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación en los términos del artículo 12 de esta Ley.”</p>
15	<p>“La recaudación de los ingresos federales se hará por las oficinas autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o por las oficinas autorizadas por las entidades, según se establezca en los convenios o acuerdos respectivos.</p> <p>Cuando la entidad recaude ingresos federales, los concentrará directamente a dicha Secretaría y rendirá cuenta pormenorizada de recaudación. La Secretaría, también directamente, hará el pago a las entidades de las cantidades que les correspondan en el Fondo establecido en el artículo 2o. y pondrá a su disposición la información correspondiente. Se podrá establecer, si existe acuerdo entre las partes interesadas, un procedimiento de compensación permanente.</p> <p>Las entidades coordinadas con la Federación en materia de tenencia o uso de vehículos deberán rendir cuenta comprobada por la totalidad de la recaudación que efectúen de este impuesto.</p> <p>La falta de entero en los plazos establecidos dará lugar a que las cantidades respectivas se actualicen por inflación y a que se causen, a cargo de la Entidad o de la Federación, intereses a la tasa de recargos que establezca anualmente el Congreso de la Unión para los casos de autorizaciones de pago a plazo de contribuciones.”</p>

2.5.7. LEY ADUANERA

Esta ley contiene diversas disposiciones que interesan a nuestro estudio, sin embargo, su contenido al igual que otras disposiciones se modifica constantemente, por lo que nos limitaremos sólo a citar algunos artículos sobresalientes:

ARTICULO	CONTENIDO
10	<p>“CAPITULO I Entrada, salida, conducción y control de mercancías</p> <p>Artículo 10. Los capitanes, pilotos y conductores de los medios de transporte de mercancías materia de importación o de exportación están obligados a:</p> <p>I. Recibir la visita de inspección que las autoridades aduaneras realicen a los citados medios de transporte con motivo de su entrada al país o de su salida;</p> <p>II. Aplicar las medidas que la autoridad aduanera señale para prevenir y asegurar en los vehículos el cumplimiento de las disposiciones de esta ley;</p> <p>III. Exhibir, cuando las autoridades aduaneras lo requieran, los libros de navegación y demás documentos que amparen los vehículos y las mercancías que conduzcan;</p> <p>IV. Presentar a las autoridades aduaneras las mercancías, así como los manifiestos y demás documentos que las amparen, utilizando las formas aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;</p> <p>V. Manifestar a las autoridades aduaneras los bultos sobrantes o faltantes de la carga;</p> <p>VI. Mantener intactos los instrumentos de seguridad puestos por las autoridades aduaneras en los medios de transporte y en los bultos;</p> <p>VII. Colocar las marcas o símbolos que son obligatorios internacionalmente en los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radioactivas o corrosivas, y</p> <p>VIII. Evitar la venta de mercancías de procedencia extranjera en las embarcaciones o aeronaves una vez que se encuentren en el territorio nacional.</p> <p>En el caso de tráfico marítimo los capitanes deben, además, pagar los créditos fiscales que hubiere causado la embarcación.</p> <p>Los propietarios de los medios de transporte y las empresas porteadoras de las mercancías tienen, también, las obligaciones señaladas en este artículo.</p> <p>Las empresas de transportación marítima y aérea que transporten mercancías de comercio exterior, deberán proporcionar la información relativa a dichas mercancías en medios magnéticos, en los términos que mediante reglas de carácter general fije la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.”</p>
46	<p>“CAPITULO II Afectación de mercancías y exenciones</p> <p>Artículo 46. No se pagarán los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las siguientes mercancías:</p> <p>I. Las exentas conforme a las leyes de los impuestos generales de importación y de exportación y a los tratados internacionales, así como las mercancías que se importen con objeto de destinarlas a finalidades de defensa nacional o seguridad pública;</p>

...III. Los vehículos destinados a servicios internacionales para el transporte de carga o de personas, así como sus equipos propios e indispensables.

No quedan comprendidos en el párrafo anterior los vehículos que en el propio territorio nacional sean objeto de explotación comercial, los que se adquieran para usarse o consumirse en el país, ni los que se destinen a consumo o uso en el extranjero.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá, mediante reglas de carácter general, los requisitos que deberán cumplirse, así como el período y la distancia máxima en que podrán internarse dentro de las zonas libres y franjas fronterizas, los vehículos a que se refiere esta fracción.

IV. Las nacionales que sean indispensables, a juicio de las autoridades aduaneras, para el abastecimiento de los medios de transporte que efectúen servicios internacionales, así como las de rancho para tripulantes y pasajeros, excepto los combustibles que tomen las embarcaciones de matrícula extranjera;

...XIV. Las destinadas a instituciones de salud pública, a excepción de los vehículos, siempre que únicamente se puedan usar para este fin, así como las destinadas a personas morales no contribuyentes autorizadas para recibir donativos deducibles en el impuesto sobre la renta. En estos casos deberán formar parte de su patrimonio y cumplir con las demás obligaciones en materia de restricciones o regulaciones no arancelarias. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previa opinión de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, señalará las fracciones arancelarias que reúnan los requisitos a que se refiere esta fracción.

XV. Las mercancías que importen las personas con discapacidad que sean para su uso personal, así como las personas morales no contribuyentes autorizadas para recibir donativos deducibles en el impuesto sobre la renta que tengan como actividad la atención de dichas personas, siempre que se trate de mercancías que por sus características suplan o disminuyan su discapacidad; permitan a dichas personas su desarrollo físico, educativo, profesional o social; se utilicen exclusiva y permanentemente por las mismas para esos fines, y cuenten con la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Para los efectos de lo dispuesto en esta fracción, se considerará como persona con discapacidad la que debido a la pérdida o anormalidad de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica, sufre la restricción o ausencia de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano, y acredite dicha circunstancia con una constancia expedida por alguna institución de salud con autorización oficial. Tratándose de vehículos, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá:

A). Autorizar, en los casos en que exista reciprocidad, la importación en franquicia de aquéllos que pertenezcan a:

a) Gobiernos extranjeros, con los que el Gobierno Mexicano tenga relaciones diplomáticas.

b) Embajadores extranjeros acreditados en el país.

	<p>c) Miembros del personal diplomático y consular extranjero, que no sean nacionales.</p> <p>También podrá autorizarse la importación en franquicia a funcionarios y empleados del servicio exterior mexicano que hayan permanecido en el extranjero cuando menos dos años continuos en el desempeño de comisión oficial. Quedan comprendidos en lo previsto en este supuesto, los funcionarios mexicanos acreditados ante los organismos internacionales en los que el Gobierno Mexicano participe.</p> <p>B). Determinar, previo acuerdo con otras autoridades competentes, mediante reglas de carácter general que al efecto expida:</p> <p>a) La naturaleza, cantidad y categoría de los vehículos que puedan importarse en franquicia, así como los requisitos necesarios para su enajenación libre de impuestos cuando hayan transcurrido los plazos correspondientes; y</p> <p>b) Los requisitos para la importación de vehículos en franquicia, destinados a permanecer definitivamente en las franjas fronterizas y zonas libres del país.</p> <p>En los casos a que este Apartado se refiere, la propia Secretaría podrá autorizar la internación temporal del vehículo de que se trate al resto del país, por un plazo improrrogable de tres meses, dentro de un periodo de doce, siempre que se cumplan los requisitos que exige esta ley para las importaciones temporales de vehículos.</p> <p>La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial determinará los casos en que las mercancías a que se refiere este artículo estarán sujetas a cuotas compensatorias.</p>
99	<p>“Artículo 99. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, como excepción a lo dispuesto en el artículo 96, podrá autorizar mediante licitación pública, el establecimiento de depósitos fiscales para la exposición y venta de mercancías extranjeras y nacionales, sin el pago de impuestos al comercio exterior y de cuotas compensatorias, siempre que las ventas se hagan a pasajeros que salgan del país directamente al extranjero y las lleven consigo. Las autoridades aduaneras controlarán estos establecimientos, sus instalaciones, vías de acceso y oficinas.</p> <p>También se podrá autorizar el establecimiento de depósitos fiscales para la exposición y venta de vehículos, en las franjas fronterizas o zonas libres.”</p>
116	<p>“TITULO SEXTO Atribuciones del Ejecutivo Federal y de las autoridades Fiscales</p> <p>CAPITULO UNICO</p> <p>Artículo 116. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público tendrá, además de las conferidas por el Código Fiscal de la Federación y por otras leyes, las siguientes facultades:</p> <p>...VIII. Fijar los lineamientos para las operaciones de carga, descarga, manejo de mercancías de comercio exterior y para la circulación de vehículos, dentro de los recintos fiscales o fiscalizados y señalar dentro de dichos recintos las áreas restringidas para el uso de aparatos de telefonía celular, o cualquier otro medio de comunicación; así como ejercer en forma exclusiva el control y vigilancia sobre la entrada y salida de mercancías y personas en los aeropuertos y puertos marítimos autorizados para el tráfico internacional y en las aduanas fronterizas.</p>

	<p>IX. Inspeccionar y vigilar permanentemente el manejo, transporte o tenencia de mercancías en los recintos fiscales y fiscalizados; en las aguas territoriales y playas marítimas; en la zona económica exclusiva adyacente al mar territorial; en los aeropuertos, en una franja de doscientos kilómetros de ancho paralela y adyacente a las fronteras y en otra de cincuenta kilómetros de ancho, paralela y adyacente a dichas playas;</p> <p>X. Perseguir y practicar el embargo precautorio de las mercancías y de los medios en que se transporten en los casos a que se refiere el artículo 121-A de esta ley, así como en el caso de infracciones cometidas por los pasajeros; en este último supuesto sólo se podrá proceder al embargo del medio de transporte cuando se trate de vehículo de servicio particular, o si se trata de servicio público, cuando esté destinado al uso exclusivo del pasajero o no preste el servicio normal de ruta.</p> <p>XI. Verificar durante su transporte, la legal importación o tenencia de mercancías de procedencia extranjera, para lo cual podrá apoyarse en el dictamen aduanero a que se refiere el artículo 29 de esta ley.”</p>
117	<p>“Artículo 117. La tenencia, transporte o manejo de mercancías de procedencia extranjera, a excepción de las de uso personal, deberá ampararse en todo tiempo, con la siguiente documentación:</p> <p>I. Documentación aduanera que acredite su legal importación; Tratándose de vehículos importados en definitiva, el importador al vender está obligado a entregar el pedimento de importación al adquirente y, en enajenaciones posteriores, el adquirente estará obligado a exigir dicho pedimento y conservarlo para acreditar la legal estancia en el país del vehículo.</p> <p>II. Nota de venta expedida por autoridad fiscal federal, o</p> <p>III. Factura expedida por empresario establecido e inscrito en el Registro Federal de Contribuyentes, debiendo llenar dicha factura los requisitos que señale el reglamento.</p> <p>Las empresas porteadoras legalmente autorizadas, cuando transporten las mercancías de procedencia extranjera fuera de las franjas fronterizas o zonas libres del país, podrán comprobar la legal tenencia de las mismas con la carta de porte y los documentos que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general.”</p>
121-A	<p>“Artículo 121- A. La autoridad aduanera procederá al embargo precautorio de las mercancías y de los medios en que se transporten, en los siguientes casos:</p> <p>I. Cuando las mercancías se introduzcan a territorio nacional por lugar no autorizado.</p> <p>II. Cuando se trate de mercancías de importación o exportación prohibida o sujeta a las restricciones o regulaciones no arancelarias a que se refiere la fracción II del artículo 127 de esta ley y no se acredite su cumplimiento.</p> <p>III. Cuando no se acredite con la documentación aduanal correspondiente, que las mercancías se sometieron a los trámites previstos en esta ley para su introducción al territorio nacional. En el caso de pasajeros, el embargo precautorio procederá sólo respecto de las mercancías no declaradas.</p>

	<p>IV. Cuando con motivo del reconocimiento aduanero, del segundo reconocimiento o verificación de mercancías en transporte, se descubran sobrantes de mercancías en más de un diez por ciento de lo manifestado en el pedimento o en la carta de porte cuando el pedimento no sea obligatorio, siempre que se trate de transportistas en vías terrestres.</p> <p>V. Cuando se introduzcan dentro del recinto fiscal vehículos de carga que transporten mercancías de importación sin el pedimento que corresponda para realizar el despacho de las mismas.</p> <p>Se embargarán precautoriamente los medios de transporte, sin incluir las mercancías que los mismos transporten, cuando con ellos se ocasionen daños en los recintos fiscales, con el objeto de garantizar el pago de la multa que corresponda.”</p>
129	<p>“Artículo 129. Se aplicarán las siguientes sanciones a quien cometa las infracciones establecidas por el artículo 127:</p> <p>I. Multa equivalente a un tanto y medio de los impuestos omitidos, o en su caso, de las cuotas compensatorias omitidas, cuando no se haya cubierto lo que correspondía pagar.</p> <p>Cuando la infracción a que se refiere esta fracción sea cometida por pasajeros, se impondrá una multa equivalente a cuatro tantos del valor comercial de la mercancía, salvo que se haya ejercido la opción a que se refiere la fracción I del artículo 28 de esta ley, en cuyo caso, la multa será el equivalente a un tanto y medio de dicho valor comercial.</p> <p>En los casos en que la infracción resulte con motivo del procedimiento que establece el artículo 30 de esta ley y la consulta no hubiera correspondido a mercancías de difícil clasificación, o formulada ésta ya exista criterio de clasificación arancelaria conforme a dicho precepto, se impondrá un multa por el doble del recargo señalado por el mismo.</p> <p>Previamente a la imposición de la multa a que se refiere el párrafo que antecede, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, deberá escuchar al agente o apoderado aduanal que hubiera formulado la consulta, en una comisión integrada por lo menos por tres agentes aduanales, además del interesado;</p> <p>II. Multa equivalente a medio tanto del valor comercial de los vehículos, cuando no se haya obtenido el permiso de la autoridad competente.</p> <p>III. Siempre que no se trate de vehículos, multa equivalente a un tanto y medio del valor comercial de las mercancías, cuando se trate de mercancía cuya importación o exportación esté prohibida, cuando no se haya obtenido el permiso de la autoridad competente o cuando no se haya realizado el descargo del permiso en los términos establecidos en la fracción II del artículo 127 de esta ley.</p> <p>Se impondrá la sanción a que se refiere el párrafo anterior, cuando no se cuente con las autorizaciones o certificaciones relativas al cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas de carácter obligatorio o cuando las mercancías que se importen no lleven las etiquetas, marcas o leyendas de información comercial que establezcan las autoridades competentes.</p> <p>En los casos a que se refiere esta fracción y la siguiente, el infractor deberá a su costa retornar al extranjero las mercancías dentro de los diez días siguientes a la notificación de la resolución. De no hacerlo, las mercancías pasarán a propiedad del Fisco Federal.</p>

	<p>IV. Multa equivalente a medio tanto del valor comercial de las mercancías, cuando no se cuente con los documentos que comprueben el cumplimiento de las restricciones o regulaciones no arancelarias distintas a las previstas en la fracción III de este artículo.</p> <p>V. (Se deroga).</p> <p>Las mercancías, además, pasarán a ser propiedad del fisco federal cuando se trate de los casos señalados en las fracciones III del artículo 127 y II de este artículo. En los demás casos las mercancías pasarán a ser propiedad del fisco federal cuando no acrediten con la documentación aduanal correspondiente que se sometieron a los trámites previstos en esta ley para su introducción al territorio nacional. Se considera que se encuentran dentro de este último supuesto, las mercancías que se presenten ante el mecanismo de selección aleatoria sin pedimento, cuando éste sea exigible, o con un pedimento que no corresponda para realizar el despacho de las mismas, salvo que se demuestre que el pago correspondiente se efectuó con anterioridad a la presentación de las mercancías, en cuyo caso, únicamente se incurrirá en la infracción prevista en la fracción VI del artículo 136 de esta ley.”</p>
130-A	<p>“Artículo 130- A. Cometan la infracción de circulación indebida dentro del recinto fiscal quienes circulen en vehículos dentro de dichos recintos sin sujetarse a los lineamientos de circulación establecidos por las autoridades aduaneras y quienes en vehículo o sin ellos se introduzcan sin estar autorizados para ello, a zonas de los recintos fiscales cuyo acceso esté restringido.”</p>
134	<p>“Artículo 134. Cometan las infracciones relacionadas con el destino de las mercancías, quienes:</p> <p>I. Sin autorización de la autoridad aduanera:</p> <p>...</p> <p>d) Enajenen o adquieran vehículos importados o internados temporalmente; así como faciliten a terceros su uso, siempre que se trate de turistas, transmigrantes o mexicanos residentes en el extranjero, salvo que en estos casos se encuentre a bordo quien realizó la importación temporal.</p> <p>e) Enajenen o adquieran vehículos importados en franquicia, o a las franjas fronterizas sin ser residente o estar establecido en ellas.</p> <p>f) Faciliten a terceros no autorizados, su uso tratándose de vehículos importados a franja fronteriza o zonas libres del país, cuando se encuentren fuera de dichas zonas.</p> <p>II. Excedan el plazo concedido para el retorno de las mercancías importadas o internadas temporalmente; no se lleve a cabo el retorno al extranjero en las importaciones temporales o el retorno a las zonas libres o franjas fronterizas en las internaciones temporales de vehículos; transformen las mercancías que debieron conservar en el mismo estado o de cualquier otra forma violen las disposiciones que regulen el régimen aduanero autorizado en cuanto al destino de las mercancías correspondientes y la finalidad específica del régimen.</p>

	<p>III. Importen temporalmente vehículos sin tener algunas de las calidades migratorias señaladas en la fracción I, inciso d), del artículo 75; importen vehículos en franquicia destinados a permanecer definitivamente en franjas fronterizas y zonas libres del país, o internen temporalmente dichos vehículos al resto del país, sin tener su residencia en las franjas fronterizas o zonas libres mencionadas, o sin cumplir los requisitos que se establezcan en los decretos que autoricen las importaciones referidas.”</p>
135	<p>“Artículo 135. Se aplicarán las siguientes sanciones a quien cometa las infracciones relacionadas con el destino de las mercancías, previstas en el artículo anterior:</p> <p>I. Multa equivalente al duplo del beneficio obtenido con la franquicia, exención o reducción de impuestos concedida, en los casos a que se refiere la fracción I, inciso a), b), c) y f).</p> <p>Multa equivalente a un tanto de los impuestos que habrían tenido que cubrirse si la importación fuera definitiva, pasando además el vehículo a propiedad del Fisco Federal, tratándose de los casos a que se refiere la fracción I, incisos d), e) y fracción III;</p> <p>II. Si la infracción consistió en exceder los plazos concedidos para el retorno de las mercancías de importación o internación, según el caso, multa por N\$760.00, si el retorno se verifica en forma espontánea, por cada período de quince días o fracción que transcurra desde la fecha de vencimiento del plazo hasta que se efectúe el retorno. El monto de la multa no excederá del valor de las mercancías.</p> <p>No se aplicará la multa a que se refiere el párrafo anterior, a las personas que retornen en forma espontánea los vehículos importados temporalmente....”</p>
139-E	<p>“Artículo 139- E. Cometan las infracciones relacionadas con la seguridad o integridad de las instalaciones aduaneras quien:</p> <p>I. Utilice en las áreas expresamente señaladas por la autoridad aduanera como restringidas, aparatos de telefonía celular, así como cualquier otro medio de comunicación.</p> <p>II. Dañe los edificios, equipo y otros bienes que se utilicen en la operación aduanera por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o por empresas que auxilien a dicha Secretaría en los términos de esta ley.</p> <p>III. Introduzca al recinto fiscal vehículos que conduzcan mercancías de comercio exterior cuyo peso bruto exceda el que al efecto señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general, salvo que la mercancía que se transporte en el vehículo cuyo peso bruto exceda del autorizado, no pueda transportarse en más de un vehículo, y siempre que se solicite al administrador de la aduana con un día de anticipación la autorización para que el medio de transporte ingrese al recinto fiscal en cierta fecha y hora. Lo previsto en esta fracción no será aplicable cuando se trate de puertos o terminales portuarias concesionadas.”</p>

2.5.8. LEY DE COMERCIO EXTERIOR

ARTICULO	CONTENIDO
40.	<p>“El Ejecutivo Federal tendrá las, siguientes facultades:</p> <p>I. Crear, aumentar, disminuir o suprimir aranceles, mediante decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con lo establecido en el artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;</p> <p>II. Regular, restringir o prohibir la exportación, importación, circulación o tránsito de mercancías, cuando lo estime urgente, mediante decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con el artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;</p> <p>III. Establecer medidas para regular o restringir la exportación o importación de mercancías a través de acuerdos expedidos por la Secretaría o, en su caso, conjuntamente con la autoridad competente, y publicados en el Diario Oficial de la Federación;</p> <p>IV. Establecer medidas para regular o restringir la circulación o tránsito de mercancías extranjeras por el territorio nacional procedentes del y destinadas al exterior a través de acuerdos expedidos por la autoridad competente y publicados en el Diario Oficial de la Federación;</p> <p>V. Conducir negociaciones comerciales internacionales a través de la Secretaría, sin perjuicio de las facultades que correspondan a otras dependencias del Ejecutivo Federal, y</p> <p>VI. Coordinar, a través de la Secretaría, la participación de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y de los gobiernos de los estados en las actividades de promoción del comercio exterior, así como concertar acciones en la materia con el sector privado.”</p>

**2.5.9. ACUERDO POR EL QUE SE SEÑALA LA GARANTIA QUE DEBERAN
CONSTITUIR LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS QUE
TRASLADEN MERCANCIAS SUJETAS AL RÉGIMEN ADUANERO DE
TRANSITO**

Este Acuerdo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de enero de 1990, dice a la letra lo siguiente:

“ACUERDO POR EL QUE SE SEÑALA LA GARANTIA QUE DEBERAN CONSTITUIR LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS QUE TRASLADEN MERCANCIAS SUJETAS AL REGIMEN ADUANERO DE TRANSITO

CONSIDERANDO

Que el artículo 103 de la Ley Aduanera establece la obligación a cargo de los transportistas de garantizar las obligaciones que resultaren a su cargo con motivo de las infracciones que se cometan en perjuicio del fisco federal durante el traslado de las mercancías sujetas al régimen aduanero de tránsito.

Que el precepto mencionado faculta a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para señalar la garantía en cuestión, y la periodicidad con que debe constituirse, con fundamento en el artículo 103 de la Ley Aduanera, 141, fracción III del Código Fiscal de la Federación y 1, 4 y 6, fracciones XXV y XXVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, tengo a bien dictar el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Las empresas transportistas que trasladen mercancías sujetas al régimen aduanero de tránsito, deberán garantizar el crédito fiscal que pudiera originarse por la introducción de las mercancías a territorio nacional o su salida del mismo. La garantía se otorgará mediante fianza por cada tránsito que se autorice, por un monto igual a la suma de los impuestos que se causen en el caso de que se trate, la posible multa, calculada conforme a lo dispuesto por el artículo 129 de la Ley Aduanera y los posibles recargos que se generen sobre el principal por el término de un año.

SEGUNDO.- Quedan exceptuados de la obligación de otorgar la garantía a que se refiere el artículo anterior, quienes obtengan registro en el "Padrón de Tránsito para Transportistas", cubriendo al efecto los requisitos que se establezcan en la Convocatoria que emita la Dirección General de Aduanas.

TRANSITORIO

ARTICULO UNICO.- El presente acuerdo entrará en vigor el día 1 de febrero de 1990.”

2.5.10.- DECRETO QUE OTORGA ESTIMULOS FISCALES AL SECTOR DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Este Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 6 de diciembre de 1995, dispone en lo conducente lo siguiente:

"DECRETO QUE OTORGA ESTIMULOS FISCALES AL SECTOR DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL

CONSIDERANDO

Que dentro de los propósitos de la Alianza para la Recuperación Económica, se considera prioritario apoyar a los sectores productivos de mayor influencia en la actividad económica nacional;

Que el autotransporte federal constituye uno de los pilares en la cadena productiva y comercial de nuestro país, al facilitar el abasto de las poblaciones más alejadas de los centros de producción y garantizar la circulación de las personas por todo el territorio nacional;

Que las variaciones en los costos del sector de autotransporte influyen en todos los demás sectores de la economía nacional, contribuyendo directamente en la conformación de los precios de los insumos y productos de consumo final;

Que las tarifas que se cobran en la mayor parte de las autopistas concesionadas al sector privado están por encima de la capacidad de pago del autotransporte;

Que el cobro de tarifas accesibles al sector del autotransporte federal de pasajeros y de carga podrá aumentar los aforos en las autopistas y tener un efecto favorable en los ingresos de los concesionarios, y

Que la disminución en gastos por consumo de combustible generará importantes ahorros para el sector del autotransporte federal de pasajeros y de carga, he tenido a bien expedir el siguiente Decreto que otorga estímulos fiscales al sector del autotransporte federal:

Artículo 1.- Los contribuyentes cuya actividad preponderante sea el autotransporte federal de pasajeros o de carga podrán acreditar el 40% de la cuota autorizada por la utilización de las carreteras de cuota contra los impuestos sobre la renta, al activo y al valor agregado.

Dicho acreditamiento procederá en los términos que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general que al efecto publique en el Diario Oficial de la Federación, y siempre que para todos los tipos de vehículos, los montos por kilómetro por el uso de las carreteras a la fecha de publicación del presente Decreto, sean superiores a los siguientes montos, de acuerdo con las características del vehículo:

Características del vehículo	Monto por kilómetro (Nuevos Pesos)	
	Camiones	Autobuses
Número de ejes por vehículo		
2	0.90	0.90
3	1.35	0.90

4	1.35	0.90
5	2.00	
6	2.00	
7	2.90	
8	2.90	
9	2.90	

Artículo 2.- Para los efectos de lo dispuesto por el artículo anterior, el monto por kilómetro es el que resulta de dividir la cuota total autorizada por viaje entre ambos extremos de la autopista, entre el número total de kilómetros que tenga de extensión la carretera.

La cuota autorizada a que se refiere el Artículo 1 es la tarifa que se cobra por el uso de la carretera a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, sin incluir descuentos ni el impuesto al valor agregado.

De manera informativa, en el anexo de este Decreto se dan a conocer las cuotas de las carreteras, así como los créditos correspondientes.

Artículo 3.- Las carreteras por cuyo pago los usuarios podrán efectuar el acreditamiento a que se refiere el Artículo I de este Decreto, son las siguientes:

- Armería-Manzanillo
- Constituyentes/Reforma-La Marquesa (México-Toluca)
- Córdoba-Veracruz
- Cuernavaca-Acapulco
- Chamapa-Lechería
- Champotón-Campeche
- Durango-Yerbanis
- Ecatepec-Pirámides
- Guadalajara-Tepic
- Guadalajara-Zapotlanejo
- La Tinaja-Cosoleacaque
- León-Lagos de Moreno-Aguascalientes
- Libramiento Poniente de Tampico
- Maravatio-Zapotlanejo

- Mazatlán-Culiacán
- Mérida-Cancún
- Monterrey-Nuevo Laredo
- Peñón-Texcoco
- San Martín Texmelucan-Tlaxcala-El Molinito
- Tepic-Entronque San Blas
- Tijuana-Tecate-Libramiento de Tecate
- Torreón-Cuencamé-Yerbanis
- Zapotlanejo-Lagos de Moreno

Artículo 4.- Los contribuyentes cuya actividad preponderante sea el autotransporte federal de pasajeros o de carga podrán acreditar contra los impuestos sobre la renta, al activo y al valor agregado a su cargo, N\$0.02 por cada litro de diesel que adquieran.

Dicho acreditamiento procederá en los términos que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general que al efecto publique en el Diario Oficial de la Federación, y siempre que la adquisición la hagan en las agencias, distribuidores o expendedores autorizados de Petróleos Mexicanos, para su consumo como combustible en los vehículos utilizados en el autotransporte.

Artículo 5.- Para los efectos de este Decreto el autotransporte federal de pasajeros o de carga, es aquél que requiere permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 6.- Los contribuyentes para efectuar los acreditamientos previstos en los artículos 1 y 4 de este Decreto, deberán comprobar los gastos por uso de carreteras y por la adquisición de combustible mediante comprobantes que reúnan los requisitos a que se refieren los artículos 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación.

Artículo 7.- En ningún caso procederá la devolución de las cantidades acreditables a que se refiere este Decreto.

Artículo 8.- Se exime del pago del derecho de vigilancia establecido en el artículo 27 de la Ley Federal de Derechos a los beneficiarios de los estímulos fiscales a que se refiere este Decreto, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 28, fracción II de la Ley citada.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.- El presente Decreto estará en vigor desde el 15 de diciembre de 1995 hasta el 31 de diciembre de 1996.

ARTICULO SEGUNDO. La autorización de acreditamiento establecida en el Artículo 4 del presente Decreto tendrá vigencia del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1996....”

2.6.- MARCO LABORAL

2.6.1. LEY FEDERAL DEL TRABAJO

ARTICULO	CONTENIDO (Y COMENTARIO EN SU CASO)
28	<p>“Para la prestación de servicios de los trabajadores mexicanos fuera de la República, se observarán las normas siguientes:</p> <p>I. Las condiciones de trabajo se harán constar por escrito y contendrán para su validez las estipulaciones siguientes:</p> <p>a) Los requisitos señalados en el artículo 25;</p> <p>b) Los gastos de transporte, repatriación, traslado hasta el lugar de origen y alimentación del trabajador y de su familia, en su caso, y todos los que se originen por el paso de las fronteras y cumplimiento de las disposiciones sobre migración, o por cualquier otro concepto semejante, serán por cuenta exclusiva del patrón. El trabajador percibirá íntegro el salario que le corresponda, sin que pueda descontarse cantidad alguna por esos conceptos; ...”</p>
246-255	<p>“TITULO SEXTO Trabajos especiales</p> <p>CAPITULO V Trabajo ferrocarrilero</p> <p>Artículo 246. Los trabajadores ferrocarrileros deberán ser mexicanos.</p> <p>Artículo 247. En los contratos colectivos se podrá determinar el personal de confianza, tomando en consideración lo dispuesto en el artículo 9o.</p> <p>Artículo 248. En los contratos colectivos se podrá estipular que los trabajadores trenistas presten sus servicios sobre la base de viajes en una sola o en dos direcciones.</p> <p>Artículo 249. Cuando algún trabajador esté próximo a cumplir los términos de jubilación determinados en los contratos colectivos, la relación de trabajo sólo podrá rescindirse por causas particularmente graves que hagan imposible su continuación, de conformidad con las disposiciones contenidas en los contratos colectivos. A falta de disposiciones expresas se estará a lo dispuesto en el artículo 161.</p> <p>Artículo 250. No es causa de rescisión de las relaciones de trabajo ni de pérdida de los derechos, la circunstancia de que los trabajadores, por fuerza mayor, queden aislados de sus jefes, si continúan en sus puestos.</p> <p>Si en las mismas condiciones los abandonan, volverán a ocuparlos al desaparecer las causas que motivaron el abandono. En estos casos, se harán previamente las investigaciones respectivas, con intervención de los representantes del sindicato y de la empresa, y si de ellas resulta responsabilidad a los trabajadores afectados, o se comprueba que voluntariamente descuidaron o perjudicaron los intereses de la empresa, serán separados de sus empleos. Los trabajadores que hayan ocupado los puestos abandonados tendrán la categoría de interinos, y al ser reinstalados los titulares continuarán trabajando en los empleos que tenían con anterioridad o en los que queden vacantes.</p>

	<p>Artículo 251. Los trabajadores que hayan sido separados por reducción de personal o de puestos, aun cuando reciban las indemnizaciones que en derecho procedan, seguirán conservando los derechos que hayan adquirido antes de su separación, para regresar a sus puestos, si éstos vuelven a crearse y también para que se les llame al servicio en el ramo de trabajo de donde salieron, siempre que continúen perteneciendo a los sindicatos que celebraron los contratos colectivos.</p> <p>Artículo 252. Las jornadas de los trabajadores se ajustarán a las necesidades del servicio y podrán principiar en cualquier hora del día o de la noche.</p> <p>Artículo 253. No es violatorio del principio de igualdad de salario la fijación de salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o ramales de diversa importancia.</p> <p>Artículo 254. Queda prohibido a los trabajadores:</p> <p>I. El consumo de bebidas embriagantes, y su tráfico durante el desempeño de sus labores, por cuenta ajena a la empresa;</p> <p>II. El consumo de narcóticos o drogas enervantes, salvo que exista prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y</p> <p>III. El tráfico de drogas enervantes.</p> <p>Artículo 255. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:</p> <p>I. La recepción de carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para estos fines; y</p> <p>II. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción, sin causa justificada.”</p>
256-264	<p>“Artículo 256. Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.</p> <p>La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.</p> <p>Artículo 257. El salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.</p> <p>Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.</p> <p>Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa.</p> <p>En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables.</p>

No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría.

Artículo 258. Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis sesenta y seis por ciento.

Artículo 259. Para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 89.

Artículo 260. El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley.

Artículo 261. Queda prohibido a los trabajadores:

- I. El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación;**
- II. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y**
- III. Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines.**

Artículo 262. Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga con precaución;**
- II. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo;**
- III. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observen;**
- IV. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y**
- V. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.**

Artículo 263. Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos;**
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general;**
- III. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y**
- IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.**

	<p>Artículo 264. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:</p> <p>I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general; y</p> <p>II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurran circunstancias justificadas.”</p>
466	<p>“TITULO OCTAVO Huelgas CAPITULO II Objetivos y procedimientos de huelga</p> <p>Artículo 466. Los trabajadores huelguistas deberán continuar prestando los siguientes servicios:</p> <p>I. Los buques, aeronaves, trenes, autobuses y demás vehículos de transporte que se encuentren en ruta, deberán conducirse a su punto de destino; y</p> <p>II. En los hospitales, sanatorios, clínicas y demás establecimientos análogos, continuará la atención de los pacientes reclusos al momento de suspenderse el trabajo, hasta que puedan ser trasladados a otro establecimiento.”</p> <p>COMENTARIO: No basta a mi juicio que tratándose de huelga, deban los trabajadores huelguistas continuar prestando los servicios de transporte sólo hasta su punto de destino, sino hasta que el medio de locomoción de que se trate, sea controlado por las fuerzas armadas o policíacas que previamente capacitadas puedan prestarlo eficientemente en tanto se resuelve el procedimiento de huelga. El transporte no debe detenerse, y todo aquel que lo tome o bloquee impidiendo su uso debe ser sancionado, sea dentro de un procedimiento laboral, dentro de un movimiento social o cualquier otro fenómeno político.</p>
474	<p>“Artículo 474. Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste.</p> <p>Quedan incluidos en la definición anterior los accidentes que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquél.”</p> <p>COMENTARIO: Al ser de interés de los patrones que sus empleados lleguen a su “trabajo” sanamente, sería fácil con buen programa captar su apoyo para la creación de transportes, caminos y puentes seguros.</p>
562	<p>“Artículo 562. Para cumplir las atribuciones a que se refiere la fracción III del artículo anterior, la Dirección Técnica deberá:</p> <p>...II. Realizar periódicamente las investigaciones y estudios necesarios para determinar:</p> <p>a) El presupuesto indispensable para la satisfacción de las siguientes necesidades de cada familia, entre otras: las de orden material, tales como la habitación, menaje de casa, alimentación, vestido y transporte; las de carácter social y cultural, tales como concurrencia a espectáculos, práctica de deportes, asistencia a escuelas de capacitación, bibliotecas y otros centros de cultura; y las relacionadas con la educación de los hijos.”</p>

2.6.2. LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO

ARTICULO	CONTENIDO
50.	<p>“Son trabajadores de confianza:</p> <p>.....</p> <p>... k).- Los Agentes del Ministerio Público Federal y del Distrito Federal.</p> <p>l).- Los Agentes de las Policías Judiciales y los miembros de las Policías Preventivas.”</p>
80.	<p>“Quedan excluidos del régimen de esta ley los Trabajadores de confianza a que se refiere el artículo 50.; los miembros del Ejército y Armada Nacional con excepción del personal civil de las Secretarías de la Defensa Nacional y de Marina; el personal militarizado o que se militarice legalmente; los miembros del Servicio Exterior Mexicano; el personal de vigilancia de los establecimientos penitenciarios, cárceles o galeras y aquellos que presten sus servicios mediante contrato civil o que sean sujetos al pago de honorarios.”</p>
97	<p>“Los actos de coacción o de violencia física o <u>moral</u> sobre las personas o de fuerza sobre las cosas cometidos por los huelguistas, tendrán como <u>consecuencia</u>, respecto de los responsables, la <u>pérdida de su calidad de trabajador</u>; si no constituyen otro delito cuya pena sea mayor, <u>se sancionarán con prisión hasta de dos años y multa hasta de diez mil pesos, más la reparación del daño.</u>”</p>

2.7. MARCO COMERCIAL

2.7.1. CODIGO DE COMERCIO

En este cuerpo legal, es primordialmente el contrato de transporte terrestre el que nos interesa, y en lo particular, los artículos que enseguida se insertan:

ARTICULO	CONTENIDO
576	<p>“CAPITULO I Del contrato mercantil de transporte terrestre</p> <p>Artículo 576. El contrato de transportes por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:</p> <p>I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio;</p> <p>II. Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.”</p>
577	<p>“El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conducción de las mercancías. En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a la segunda.</p> <p>El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario.”</p>
578	<p>“El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pagando en el primer caso al porteador la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliere con esta obligación, o no cubriere el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.”</p>
579	<p>“El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprenderse el viaje, o durante su curso; si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo, como: declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos ú otros acontecimientos análogos.”</p>
580	<p>“En los casos previstos en el artículo anterior, cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiese hecho, si el viaje no se ha verificado; y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional respectiva al camino recorrido y la obligación de presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando y recabando la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno al cargador, a cuya disposición deben quedar.”</p>

581	<p>“El portador de mercaderías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta de porte se expresarán:</p> <p>I. El nombre, apellido y domicilio del cargador;</p> <p>II. El nombre, apellido y domicilio del porteador;</p> <p>III. El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o á cuya orden vayan dirigidos los efectos, o si han de entregarse al portador, de la misma carta;</p> <p>IV. La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;</p> <p>V. El precio del transporte;</p> <p>VI. La fecha en que se hace la expedición;</p> <p>VII. El lugar de la entrega al porteador;</p> <p>VIII. El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;</p> <p>IX. La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre este punto mediare algún pacto.”</p>
582	<p>“La carta de porte puede ser a favor del consignatario, a la orden de este o al portador, debiendo extenderse en libros talonarios. Los interesados podrán pedir copias de ellas, las que se expedirán expresando en las mismas su calidad de tales. El portador legítimo de la carta de porte se subrogará por ese solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador.”</p>
583	<p>“Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir más excepciones que la falsedad y error material en su redacción.</p> <p>Cumpliendo el contrato se devolverá al porteador la carta de porte que hubiere expedido, y en virtud del canje de este título por el objeto porteado se tendrán por canceladas las respectivas obligaciones y acciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito en el mismo título las reclamaciones que las partes quisieran reservarse; excepción hecha de lo que se determina en la fracción III del artículo 595.</p> <p>En caso de que por extravío u otra causa no pueda el consignatario devolver en el acto de recibir los géneros, la carta de porte que él hubiere recibido suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la carta de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.”</p>
584	<p>“Cuando se extraviaren las cartas de porte, las cuestiones que surjan se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo siempre al cargador la relativa a la entrega de la carga.”</p>
585	<p>“La omisión de alguna de las circunstancias requeridas en el artículo 581 no invalidará la carta de porte, ni destruirá su fuerza probatoria, pudiéndose rendir sobre las que faltan las pruebas relativas.”</p>
586	<p>“Las cartas de porte o billetes en los casos de transporte de viajeros por ferrocarriles ú otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante a equipajes, el número y peso de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.”</p>

587	<p>“En los transportes que se verifiquen por ferrocarriles ú otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, a las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; y si no determinare tarifas, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten más baratas, con las condiciones que a ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador.”</p>
588	<p>“El cargador está obligado:</p> <p>I. A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos;</p> <p>II. A dar los documentos necesarios, así fiscales como municipales para el libre tránsito y pasaje de la carga;</p> <p>III. A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas.</p> <p>IV. A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos IX y X del artículo 590;</p> <p>V. A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador;</p> <p>VI. A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.”</p>
589	<p>“El cargador tiene derecho:</p> <p>I. A variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;</p> <p>II. A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario, si lo hubiere.”</p>
590	<p>“El porteador está obligado:</p> <p>I. A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos;</p> <p>II. A emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato;</p> <p>III. A verificar el viaje, desde luego, si no hay término ajustado; y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;</p> <p>IV. A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario;</p> <p>V. A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella;</p> <p>VI. A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;</p> <p>VII. A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar éstos sin lesión exterior;</p> <p>VIII. A probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos;</p>

	<p>IX. A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte;</p> <p>X. Y, en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato relativo.”</p>
591	<p>“El porteador tiene derecho:</p> <p>I. A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje;</p> <p>II. A percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que a virtud del convenio de transporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;</p> <p>III. A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;</p> <p>IV. A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que él consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato; o si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si ésta resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención;</p> <p>V. A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare ú omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;</p> <p>VI. A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, siempre que separadas de las averiadas no sufrieren disminución en su valor;</p> <p>VII. A retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte;</p> <p>VIII. A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en él no encontrare al consignatario, o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.”</p>
592	<p>“La responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue:</p> <p>I. Por el recibo de las mercancías sin reclamación;</p> <p>II. Por el transcurso de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República, y el de un año en la que tengan lugar para el extranjero.”</p>
593	<p>“El tiempo de la prescripción comenzará a correr, en los casos de pérdida, desde el día siguiente al fijado para término de viaje, y en los de avería, después de las veinticuatro horas de la entrega de las mercancías.”</p>
594	<p>“Las responsabilidades a que se refiere el artículo anterior, son las civiles y no las penales, las que seguirán para su prescripción las reglas establecidas en el Código Penal.”</p>
595	<p>“El consignatario está obligado:</p> <p>I. A recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte;</p>

	<p>II. Abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;</p> <p>III. A devolver la carta de porte, o a otorgar en su defecto el recibo a que se refiere el artículo 583;</p> <p>IV. A pagar al portador, así el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere;</p> <p>V. A ejercer, dentro de veinticuatro horas, desde la recepción de las mercancías los derechos que competan contra el porteador, cualesquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que ésta cause;</p> <p>VI. A cumplir con las órdenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.”</p>
596	<p>“El consignatario tiene derecho:</p> <p>I. A que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador con posterioridad;</p> <p>II. A no recibir las mercancías en los casos expresados en este título, y además cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta a no ser que tenga fondos suficientes del cargador;</p> <p>III. A que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegren desde luego sin esperar a que se cubran con su precio;</p> <p>IV. A todo lo demás que está prevenido en las prescripciones de este título.”</p>
597	<p>“En las empresas de transporte se observarán las condiciones que registren los reglamentos y anuncios que circularen al público, en lo que no se oponga a las reglas establecidas en este capítulo.”</p>
598	<p>“Las mismas empresas no podrán rehusar recibir pasajeros o efectos en la administración principal y en las oficinas que con tal objeto tengan en el tránsito.”</p>
599	<p>“Si un jefe de estación, un conductor de vehículo terrestre o un patrón de embarcación, recibe carga o pasajeros fuera de la administración principal o de las estaciones del tránsito, obliga por ese hecho a la empresa de transportes, salva la responsabilidad que ésta pueda exigir a su empleado.”</p>
600	<p>“Los empresarios de transportes están obligados:</p> <p>I. A publicar en el periódico oficial del Estado, o del Distrito Federal, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga;</p> <p>II. A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta de porte á que se refiere el artículo 581;</p> <p>III. A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios aunque no estén tomados todos los asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato;</p>

	<p>IV. A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo, siempre que cumpla con las obligaciones que contenga, y á depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla; así como a devolver a los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche ó maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si éstos tuvieren el deber de su vigilancia.”</p>
601	<p>“El cargador está obligado a declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas del tránsito al tiempo de recibirla para su conducción; sin que en ningún otro caso pueda compelérsele a esa revelación, de lo que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.”</p>
602	<p>“En caso de pérdida imputable a la empresa, el pasajero o cargador acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella, a sus agentes acreditados o a sus factores.”</p>
603	<p>“Si los efectos depositados en los almacenes de la empresa durasen en ellos el término que fijen sus reglamentos, y dentro de él nadie se presentare a reclamarlos, los pondrán a disposición de la autoridad judicial del lugar para que venda desde luego lo bastante a cubrir las responsabilidades que sobre ellos pesaren con motivo de su conducción, y con el resto se cumplan las obligaciones impuestas para esos casos por derecho.”</p>
604	<p>“ Si después del plazo a que alude el artículo anterior, el cargador o su representante se presentaren a exigir la devolución de las mercancías, quedará libre la empresa de toda responsabilidad y de toda ulterior contestación, poniendo de manifiesto el certificado mandado expedir por la autoridad judicial a cuya disposición se hayan puesto.”</p>

2.7.2. LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO

ARTICULO	CONTENIDO
10.	"Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato."
80.	"El proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, <u>todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas</u> , tales como los conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato."
11	"El seguro podrá contratarse por cuenta propia o por cuenta de otro, con o sin la designación de la persona del tercero asegurado. En caso de duda, se presumirá que el contratante obra por cuenta propia."
12	"El seguro por cuenta de un tercero obliga a la empresa aseguradora, aun en el caso de que el tercero asegurado ratifique el contrato después del siniestro."
19	"Para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se harán constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación, a que se refiere la primera parte de la fracción I del artículo 21."
20	<p>"La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro, una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:</p> <p style="padding-left: 40px;">I.- Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;</p> <p style="padding-left: 40px;">II.- La designación de la cosa o de la persona asegurada;</p> <p style="padding-left: 40px;">III.- La naturaleza de los riesgos garantizados;</p> <p style="padding-left: 40px;">IV.- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;</p> <p style="padding-left: 40px;">V.- El monto de la garantía;</p> <p style="padding-left: 40px;">VI.- La cuota o prima del seguro;</p> <p style="padding-left: 40px;">VII.- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes."</p>
37	"En los seguros de vida, en los de accidentes y enfermedades, así como en los de daños, la prima podrá ser fraccionada en parcialidades que correspondan a períodos de igual duración. Si el asegurado optare por cubrir la prima en parcialidades, cada una de éstas vencerá al comienzo del período que comprenda."

52	"El asegurado deberá comunicar a la empresa aseguradora las agravaciones esenciales que tenga el riesgo durante el curso del seguro , dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que las conozca. Si el asegurado omitiere el aviso o si el provoca una agravación esencial del riesgo, cesarán de pleno derecho las obligaciones de la empresa en lo sucesivo."
66	"Tan pronto como el asegurado o el beneficiario en su caso, tengan conocimiento de la realización del siniestro y del derecho constituido a su favor por el contrato de seguro, deberán ponerlo en conocimiento de la empresa aseguradora. Salvo disposición en contrario de la presente ley, el asegurado o el beneficiario gozarán de un plazo máximo de cinco días para el aviso que deberá ser por escrito si en el contrato no se estipula otra cosa."
68	"La empresa quedará desligada de todas las obligaciones del contrato, si el asegurado o el beneficiario omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro."
69	"La empresa aseguradora tendrá el derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo."
71	"El crédito que resulte del contrato de seguro vencerá treinta días después de la fecha en que la empresa haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación. Será nula la cláusula en que se pacte que el crédito no podrá exigirse sino después de haber sido reconocido por la empresa o comprobado en juicio."
74	"El asegurado o sus causahabientes podrán dirigir las comunicaciones a la dirección indicada, a la empresa aseguradora directamente, o a cualquiera de sus agentes, salvo que las partes hayan convenido en no darles facultades a estos últimos para el efecto indicado."
78	"La empresa aseguradora responderá del siniestro aun cuando éste haya sido causado por culpa del asegurado, y sólo se admitirá en el contrato la cláusula que libere a la empresa en caso de culpa grave."
79	"La empresa responderá de las pérdidas y daños causados por las personas respecto a las cuales es civilmente responsable el asegurado; pero se admitirá en el contrato la cláusula de que trata el artículo anterior."
145	"En el seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro."
146	"Los gastos que resulten de los procedimientos seguidos contra el asegurado, estarán a cargo de la empresa, salvo convenio en contrario."

147	<p>“El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro.”</p> <p>En caso de muerte de éste, su derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria, salvo cuando la ley o el contrato que establezcan para el asegurado la obligación de indemnizar, señale los familiares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemnización sin necesidad de juicio sucesorio.”</p>
148	<p>“Ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante, hecho o concertado sin el consentimiento de la empresa aseguradora, le será oponible. La confesión de la materialidad de un hecho no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.”</p>
149	<p>“Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por la empresa.”</p>
150	<p>“El aviso sobre la realización del hecho que importe responsabilidad deberá darse tan pronto como se exija la indemnización al asegurado. En caso de juicio civil o penal, el asegurado proporcionará a la empresa aseguradora todos los datos y pruebas necesarios, para la defensa.”</p>

2.7.3. LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS

ARTICULO	CONTENIDO
70.	<p>“Las autorizaciones para organizarse y funcionar como institución o sociedad mutualista de seguros, son por su propia naturaleza intransmisibles y se referirán a una o más de las siguientes operaciones de seguros:</p> <p>I.-Vida;</p> <p>II.-Accidentes y enfermedades; y</p> <p>III.-Daños, en alguno o algunos de los ramos siguientes:</p> <p>a).-Responsabilidad civil y riesgos profesionales;</p> <p>b).-Marítimo y transportes;</p> <p>c).-Incendio;</p> <p>d).-Agrícola y de animales;</p> <p>e).-Automóviles;</p> <p>f).-Crédito;</p> <p>g).-Diversos; y</p> <p>h).-Los especiales que declare la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, conforme a lo dispuesto por el artículo 9o. de esta Ley.</p> <p>Las autorizaciones podrán otorgarse también para practicar exclusivamente el reaseguro, en alguna o algunas de las operaciones mencionadas en este artículo o conforme a lo señalado en el artículo 76-A de esta Ley.</p> <p>Las autorizaciones otorgadas a las instituciones de seguros, podrán comprender la práctica de las operaciones de reafianzamiento, en los términos del artículo anterior.”</p>
80.	<p>“Los seguros comprendidos dentro de la enumeración de operaciones y ramos del artículo anterior, son los siguientes:</p> <p>I.-Para las operaciones de vida, los que tengan como base del contrato riesgos que puedan afectar la persona del asegurado en su existencia. Se considerarán comprendidos dentro de estas operaciones los beneficios adicionales que, basados en la salud o en accidentes personales, se incluyan en pólizas regulares de seguros de vida.</p>

	<p>También se considerarán comprendidas dentro de estas operaciones, los contratos de seguro que tengan como base planes de pensiones o de supervivencia relacionados con la edad, jubilación o retiro de personas;</p> <p>II.-Para las operaciones de accidentes y enfermedades, los que tengan como base la lesión o incapacidad que afecte la integridad personal, salud o vigor vital del asegurado, ocasionada por un accidente o enfermedad de cualquier género;</p> <p>III.-Para el ramo de responsabilidad civil y riesgos profesionales, el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro;</p> <p>IV.-Para el ramo marítimo y de transportes, el pago de la indemnización por los daños y perjuicios que sufran los muebles y semovientes objeto del traslado. Pueden igualmente asegurarse los cascos de las embarcaciones y los aeroplanos, para obtener el pago de la indemnización que resulte por los daños o la pérdida de unos u otros, o por los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo de su funcionamiento. En estos casos, se podrá incluir en las pólizas regulares que se expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil;</p> <p>V.-Para el ramo de incendio, los que tengan por base la indemnización de todos los daños y pérdidas causados por incendio, explosión, fulminación o accidentes de naturaleza semejante;</p> <p>VI.-Para el ramo agrícola y de animales, el pago de indemnizaciones o resarcimiento de inversiones, por los daños o perjuicios que sufran los asegurados por pérdida parcial o total de los provechos esperados de la tierra o por muerte, pérdida o daños ocurridos a sus animales;</p> <p>VII.-Para el ramo de automóviles, el pago de la indemnización que corresponda a los daños o pérdida del automóvil, y a los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso del automóvil. Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, que se dediquen a este ramo, podrán, en consecuencia, incluir en las pólizas regulares que expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil;</p> <p>VIII.-Para el ramo de seguro de crédito, el pago de la indemnización de una parte proporcional de las pérdidas que sufra el asegurado a consecuencia de la insolvencia total o parcial de sus clientes deudores por créditos comerciales; y</p> <p>IX.-Para el ramo de diversos, el pago de la indemnización debida por daños y perjuicios ocasionados a personas o cosas por cualquiera otra eventualidad."</p>
90.	<p>"Queda facultada la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para resolver qué riesgos pueden cubrirse dentro de cada una de las operaciones o ramos mencionados en el artículo anterior, siempre que los riesgos no enumerados tengan las características técnicas de los consignados para cada operación o ramo; así como para señalar los ramos en que pueda incluirse el beneficio adicional de la responsabilidad civil.</p>

	<p>Cuando alguna clase de riesgo de los comprendidos en los ramos a que se refiere el artículo anterior, adquiera una importancia tal que amerite considerarlo como ramo independiente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá declarar esa clase como ramo especial para los efectos de los artículos 7o. y 8o. de esta Ley.”</p>
10o.	<p>“Para los efectos de esta Ley se entiende:</p> <p>I.-Por coaseguro la participación de dos o más empresas de seguros en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurado;</p> <p>II.-Por reaseguro, seguros toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o el remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo; y</p> <p>III.-Por contraseguro, el convenio en virtud del cual una empresa de seguros se obliga a reintegrar al contratante las primas o cuotas satisfechas o cubiertas, cuando se cumplan determinadas condiciones. “</p>
12	<p>“Los seguros de grupo o de empresa y popular, así como los que la ley establezca como <u>obligatorios</u>, los practicarán las instituciones y sociedades mutualistas de seguros de acuerdo con esta Ley y las demás disposiciones legales y administrativas respectivas.”</p>

2.7.4. LEY DE INVERSION EXTRANJERA

ARTICULO	CONTENIDO
60.	<p>“Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:</p> <p style="padding-left: 40px;">I.- Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería;</p> <p style="padding-left: 40px;">II.- Comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo;</p> <p style="padding-left: 40px;">III.- Servicios de radiodifusión y otros de radio y televisión, distintos de televisión por cable;</p> <p style="padding-left: 40px;">IV.- Uniones de crédito;</p> <p style="padding-left: 40px;">V.- Instituciones de banca de desarrollo, en los términos de la ley de la materia; y</p> <p style="padding-left: 40px;">VI.- La prestación de los servicios profesionales y técnicos que expresamente señalen las disposiciones legales aplicables.</p> <p>La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas en el presente artículo directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.”</p>

2.7.5. LEY DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL

ARTICULO	CONTENIDO
22	<p data-bbox="483 394 1268 426">“El derecho que confiere una patente no producirá efecto alguno contra:</p> <p data-bbox="483 457 1414 579">I.- Un tercero que, en el ámbito privado o académico y con fines no comerciales, realice actividades de investigación científica o tecnológica puramente experimentales, de ensayo o de enseñanza, y para ello fabrique o utilice un producto o use un proceso igual al patentado;</p> <p data-bbox="483 611 1414 701">II.- Cualquier persona que comercialice, adquiera o use el producto patentado u obtenido por el proceso patentado, luego de que dicho producto hubiera sido introducido lícitamente en el comercio.</p> <p data-bbox="483 732 1414 854">III.- Cualquier persona que, con anterioridad a la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de prioridad reconocida, utilice el proceso patentado, fabrique el producto patentado o hubiere iniciado los preparativos necesarios para llevar a cabo tal utilización o fabricación;</p> <p data-bbox="483 886 1414 976">IV.- El empleo de la invención de que se trate en los vehículos de transporte de otros países que formen parte de ellos, cuando éstos se encuentren en tránsito en territorio nacional;</p> <p data-bbox="483 1008 1414 1098">V.- Un tercero que, en el caso de patentes relacionadas con materia viva, utilice el producto patentado como fuente inicial de variación o propagación para obtener otros productos, salvo que dicha utilización se realice en forma reiterada, y</p> <p data-bbox="483 1129 1414 1289">VI.- Un tercero que, en el caso de patentes relacionadas con productos que consistan en materia viva, utilice, ponga en circulación o comercialice los productos patentados, para fines que no sean de multiplicación o propagación, después de que éstos hayan sido introducidos lícitamente en el comercio por el titular de la patente, o la persona que tenga concedida una licencia.</p> <p data-bbox="483 1320 1414 1381">La realización de cualquier actividad contemplada en el presente artículo no constituirá infracción administrativa o delito en los términos de ésta Ley.”</p>