AMERICAN CHAMBER MEXICO

COMENTARIOS A LA CONSULTA DE FACILITACIÓN COMERCIAL

I. *Limitaciones Arancelarias*

- En las **importaciones de acero** existen requisitos emitidos por la Secretaría de Economía, mismos que cambian constantemente. Al respecto, proponemos el uso de nuevas tecnologías que permitan la simplificación administrativa y la difusión correcta y pertinente de la información.

II. *Conflicto en aduanas:*

A) Manzanillo:

- Falta de capacidad de carga
- Falta de preparación del personal de aduanas
- Alto costo
- Saturación / Induficiente capacidad instalada
- Muchos reconocimientos aduaneros previos a la revalidación al Agente Aduanal que duran más de 48 horas.
- Burocracia para brindar cita, y cuando la otorgan, la poporcionan 3 días después de que se revalida al Agente Aduanal.

B) Veracruz:

- Falta de capacidad de carga
- Falta de preparación del personal de aduanas
- Costos de maniobras muy elevados/ excesivos
- Largos periodos de espera

C) Ciudad de México:

- No hay una infraestructura adecuada para la carga con temperatura controlada (medicamentos) que permite agilizar el paso de rayos gamma de este tipo de mercancía para mantener la cadena de frio.
- Saturación
- Gran cantidad de tiempo para liberar la carga o hacer un despacho
- La aduana no cuenta con *dollys* refrigerados, lo que pone en desventaja y en riesgo a este tipo de embarques.

D) Monterrey

- La capacidad no corresponde al alto volumen de operaciones que tiene (persona, espacio, etc.). Al igual que los recintos fiscalizados, no tienen la capacidad para mover el volumen, retrasando las operaciones a veces hasta por un día.

E) Lázaro Cárdenas

- Se ha incrementado el tiempo de despacho de importaciones via FFCC (ferroviario)
- Aumentar la capacidad del puerto de Lázaro Cárdenas para retirar los contenedores "despachados" con mayor agilidad para reducir tiempos.

F) Nuevo Laredo

- Fallo en el sistema de validación de pedimentos, lo cual impacta directamente en los tiempos de cruce de las mercancías de materias primas
- Huelgas por parte de los transportistas, quejándose de la eficiencia en el despacho aduanero por parte de la Aduana.
- Inseguridad
- Falta de infraestructura en Aduanas que no permite usar el beneficio de carriles *fast*.

G) Matamoros

- Inseguridad
- Falta de infraestructura en Aduanas que no permite usar el beneficio de carriles *fast*.

En general, en las aduanas fronterizas del norte se percibe una falta de infraestructura instalada, lo que dificulta el beneficio de carriles *fast*, para las empresas NEEC rubro I.

III. ***Trato preferencial*** a las mercancías que se importan bajo tratados de libre comercio:

- Diferencia de Criterios entre Aduanas para aceptación de las reglas estipuladas, acorde al Certificado EUR1 o leyenda en documento comercial.

- Se sugiere que haya una revisión y actualización entre la TIGIE y el HTS, ya que los agentes aduanales regularmente no aceptan la fracción

propuesta por el proveedor americano y constantemente se requieren cambios en los documentos NAFTA.

IV. *Simplificación administrativa*

Algunas de las medidas que se pueden implementar son las siguientes:

- Centralización de programas IMMEX – Certificación IVA-IEPS
- Beneficio adicional para empresas NEEC – OEA.
- Capacitación de personal de dependencias involucradas en la emisión de los permisos CICOPLAFEST, así como la unificación de criterios en las distintas Aduanas para aceptar dichos permisos. Adicionalmente, no existe seguimiento al trámite.
- Mejora en el servicio proporcionado por VUCEM, ya que su plataforma tecnológica no funciona adecuadamente, existe contingencia, es lento y se presentan problemas al ingresar al sistema a través de otros exploradores que no sean Firefox, en especial con el explorador de Google Chrome.
- Los documentos que se piden cargar/subir en la plataforma de VUCEM son más de los que se requieren de forma presencial o física.
- Agilizar el transporte "transfronterizo" en Laredo de manera que se pueda evitar el uso de "transfer" y que los equipos de carretera hagan el cruce de frontera para agilizar tiempos y evitar el riesgo de daños en el manejo de mercancías.

Re-etiquetado

Normalmente las empresas tienen una gran cantidad de inventario de producto ya etiquetado con los datos previos (nombre o domicilio anterior) y a veces ese inventario no sólo está en México en bodega sino también en el extranjero si se fabrica en el exterior.

Independientemente de que a partir del cambio de requisitos en Normas Oficiales Mexicanas comiences a fabricar el producto bajo las nuevas especificaciones/información en etiquetas, te quedas con el problema de qué hacer con el inventario que ya tenías con la información anterior. Se podrían re-etiquetar los productos, pero eso representaría un costo brutal para la empresa si dimensionas la gran cantidad de producto que pudiera haber en inventarios (comprar etiquetas, contratar personal que las coloque, tiempo de colocación, etc.). Lo anterior, sin dejar de considerar que podrías incumplir con obligaciones de entrega en tiempo a tus clientes.

Para el producto que está en México, lo que se acostumbra es pedir un oficio de la Dirección General de Normas de la SE (DGN) en el que te concedan un plazo para implementar el cambio (pudiendo comercializar con etiquetas viejas o nuevas durante ese plazo). No obstante, ese oficio no te serviría para producto ya etiquetado que se encuentre en el extranjero, pues bajo el Anexo 2.4.1 de las Reglas de Comercio Exterior de la SE (Anexo NOMs), la DGN no tendría facultad ni competencia sobre la importación.

El Anexo NOMs actualmente no prevé esta situación, la cual es muy común y eso resulta en una barrera que inhibe la inversión y genera un costo extraordinario a las mismas. Este problema podría ser fácilmente resuelto y controlado si se establece a nivel del Anexo de NOMs la posibilidad de que esto suceda y que la importación se permita siempre y cuando se cuente con el aviso y consecuente autorización de DGN durante el plazo concedido por la misma.

Ante ello, se plantea que el Servicio que ofrece la autoridad en su Sistema Aduanero o Plataforma esté actualizado en tiempo y forma, evitando así confusión en la información y retraso en los embarques adquiriendo gastos inesperados, pérdidas de órdenes de compra y hasta de Clientes Extranjeros que invierten en nuestro País. También se plantea que la autoridad efectúe un estudio de los posibles supuestos en los que pueden caer las Empresas Maquiladoras al Importar bajo régimen temporal mercancías reguladas.

V. *Trámites que representan un costo excesivo en términos de tiempo y requisitos:*

- Los avisos automáticos de importación de productos siderúrgicos (AAIPS) toman mucho tiempo entre su llenado y el tiempo de respuesta (3 días hábiles). Se sugiere que el tiempo de respuesta se reduzca y se busque automatizar y dar un mayor rango de tolerancia en cuanto a la información llenada y lo que expresa el certificado de molino.
- Para la autorización de importación de maquinaria (Rayos X) por la Secretaría de Energía, el tiempo de respuesta es de 3 meses por lo que pudiera impactar los tiempos de implementación del proyecto.

VI. *Falta de Coordinación*

- Embarques con revisión de mercancías amparadas con *CITES. La autoridad mexicana no conoce la gestión administrativa correcta.[1]
- SAT-SE: en ocasiones en el proceso de importación temporal de Productos de Cerámica, dichas dependencias no cuentan con un mismo criterio y el tiempo de respuesta no está determinado.

[1] Convención Internacional sobre el Comercio de Especies Amenazadas de Fauna y Flora, acuerdo internacional concertado entre gobiernos. Desde el año 2000 la CONABIO es la autoridad científica de México ante la CITES http://www.biodiversidad.gob.mx/CITES/