

LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y LA LEY ANTILAVADO EN MÉXICO

○ Fernando Lascurain Farell*

* Candidato a Doctor en Derecho por la Universidad Panamericana y profesor en esta última. Contacto: flascrain@up.edu.mx

PALABRAS CLAVE

KEYWORDS

- **Lavado de dinero**
- **Inteligencia artificial**
- **Sistema financiero**
- **Factura electrónica**
- **Inteligencia financiera**

Money laundering

Artificial intelligence

Finance system

Electronic bill

Financial intelligence

Resumen. Ante la problemática mundial del lavado de dinero, es fundamental reforzar las herramientas de prevención contra dicho delito; el uso de la inteligencia artificial podría ser la respuesta ante ese reto.

En relación con la venta de vehículos nuevos, debería incorporarse la obligación de recabar la información que origina el análisis de una forma segura y confiable.

En México se cuenta con la factura electrónica como fuente para que la autoridad inicie de forma precisa su labor, con la certeza de que la información contenida en ella es cierta.

La propuesta contenida en este artículo no requiere adecuación alguna a la ley de la materia, sino que solo implica modificar formas de operar que se reconocen en diversas materias, además de combatir la omisión del envío de información en tiempo y forma.

Abstract. Given the global problem of money laundering, it is essential to strengthen the prevention tools against this crime; the use of artificial intelligence could be the answer to this challenge.

Regarding the sale of new vehicles, the obligation to collect the information that originates the analysis in a safe and reliable way should be incorporated.

In Mexico, the electronic bill is used as a source for the authority to precisely do its work, with the certainty that the information contained in it is true.

The proposal contained in this article does not require any legal changes, but only implies modifying ways of operating that are recognized in various matters, in addition to prevent the omission of sending information in a timely manner.

Fecha de recepción: 6 de octubre de 2020

Fecha de aceptación: 23 de octubre de 2020

SUMARIO:

I. Introducción. II. Inteligencia artificial. III. La inteligencia artificial en México. IV. Prevención del lavado de dinero. V La venta de vehículos nuevos. VI Reflexiones finales. VII Fuentes de consulta

I. INTRODUCCIÓN

Sundar Pichai, director ejecutivo de Google, afirmó que la revolución de la inteligencia artificial es “más profunda que la electricidad o el fuego” (Barrio, 2020). En una era que se ha visto impactada de forma brutal por un acontecimiento mundial vinculado a la salud (COVID-19), han quedado al descubierto dos grandes grupos de personas: 1) aquellos que han tenido la capacidad de adaptarse a la utilización exacerbada de las tecnologías de la información para desarrollar sus obligaciones y actividades personales; y 2) aquellos que siguen negándose, de forma sistemática, a habituarse a las demandas de los tiempos de la inmediatez y la conectividad.

Lo anterior obliga a mirar hacia el ámbito legal, en particular con relación a la prevención del delito y, más aún, de uno que se ha convertido en noticia común: el lavado de dinero, que se caracteriza por el alto grado de complejidad para su realización exitosa, y por lo difícil que resulta su prevención adecuada.

Uno de los mayores reclamos legítimos de la sociedad es que los resultados de la lucha contra este delito sean visibles. La comisión de este ilícito se ha incrementado de forma vertiginosa, al tiempo que se ha evidenciado lo complicado de su prevención. Es imperioso echar mano de herramientas que permitan tener información en tiempo real, sin margen de error y, sobre todo, que facilite el cruce de bases de datos igualmente confiables y precisas en sus resultados.

II. INTELIGENCIA ARTIFICIAL

En 1956, John McCarthy acuñó el término “inteligencia artificial”, a la cual definió como “la ciencia e ingenio de hacer máquinas inteligentes, especialmente programas de cómputo inteligentes” (Barrio, 2020: 111). Santiago Gómez Sancha (*Idem*) la conceptúa así: “Las tecnologías que permiten

hacer a las máquinas labores que hasta hoy solo pueden realizar los seres humanos.” Es a todas luces entendible que esta herramienta permite realizar operaciones de forma mucho más rápida, sobre todo si uno se basa en la minería de datos: “Es un proceso iterativo de búsqueda de información no trivial en grandes volúmenes de datos que busca generar información similar a la que podría generar un experto humano: asociaciones, cambios, anomalías y estructuras significativas.” (Gallegos, 2019) Entonces, es evidente que no puede soslayarse la utilización de esta tecnología para prevenir ilícitos violentos, como ya se hace en otras latitudes de forma exitosa.

Por ejemplo, PredPol (*predictive policing*) [2018], desarrollado por la UCLA y la policía de Los Ángeles, se dedica a la vigilancia policial predictiva; consiste en identificar los horarios y lugares donde es más probable que ocurran delitos específicos, para acto seguido patrullar esas áreas y, en la medida de lo posible, evitar que esos delitos ocurran. La herramienta de operaciones diarias identifica dónde y cuándo es más probable que suceda un delito. Las predicciones se hacen con base solo en información sobre victimización; es decir, delitos que se han denunciado a la policía. Esta información es anónima; nunca se recopila ni utiliza información personal.

Por otra parte, la Solución Nacional de Análisis de Datos (NDAS) [Baraniuk, 2018] utiliza una combinación de inteligencia artificial y estadísticas para tratar de evaluar el riesgo de que alguien cometa o se convierta en víctima de un crimen con arma o cuchillo, así como la probabilidad de que alguien sea víctima de delitos como la trata de personas. NDAS se está diseñando para que todas las fuerzas policiales del Reino Unido puedan usarla eventualmente.

Asimismo, White Collar Crime Risk Zones¹ es una iniciativa vinculada a la utilización de tecnología para prevenir delitos patrimoniales no violentos, como el lavado de dinero. El Sistema de Alerta Temprana de Delitos de Cuello Blanco (WCCEWS, por sus siglas en inglés) es un modelo predictivo de delitos de cuello blanco que utiliza clasificadores aleatorios para identificar zonas de alto riesgo para incidentes de delitos financieros. El sistema es capaz de lograr una precisión predictiva considerable.

El modelo actual se basa en información georreferenciada. No se consideran otros factores que pueden proporcionar información adicional sobre la probabilidad de actividad delictiva financiera. Fundamentalmente, el modelo proporciona una estimación de los delitos de cuello blanco para una región particular. No llega al grado de identificar a los individuos que

¹ *White Collar Crime Risk Zones*. En: <https://whitecollar.thenewinquiry.com/> Recuperado el 6 de octubre de 2020.

podrían cometer un delito financiero dentro de una región específica. Es decir, todas las entidades dentro de las zonas de alto riesgo son tratadas uniformemente como sospechosas.

Recientemente, algunos investigadores han demostrado la efectividad de aplicar técnicas de aprendizaje automático a los rasgos faciales para cuantificar la “criminalidad” de un individuo; por tanto, se planea aumentar el modelo con análisis facial y psicometría para identificar posibles delitos financieros a nivel individual. Como prueba, se descargaron las imágenes de 7,000 ejecutivos corporativos cuyos perfiles de LinkedIn sugieren que trabajan para organizaciones financieras, y luego se promediaron sus caras para producir sujetos criminales de cuello blanco generalizados para cada zona de alto riesgo. Es probable que, en el futuro, estos esfuerzos permitan predecir la criminalidad a través del análisis facial en tiempo real.

III. LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN MÉXICO

En 2017, el Servicio de Administración Tributaria (SAT) de México hizo público que utiliza la inteligencia artificial:

El SAT utiliza técnicas de Machine Learning, un subconjunto de Inteligencia Artificial, que permite la recopilación de un gran volumen de datos de facturas electrónicas para formular expectativas y tendencias con respecto a los resultados de su análisis que permiten el reconocimiento de patrones y el aprendizaje automático al agrupar los datos de facturación electrónica en algoritmos formados matemáticamente, mismos que cuando se ejecutan, desarrollan una serie de reglas que se utilizan para analizar los datos en detalle.

El SAT también trabaja en el ajuste de un modelo de algoritmos de inteligencia artificial en una plataforma tecnológica, a través de la integración de diversas fuentes de información, con el fin de detectar con un alto grado de certeza a las empresas que simulan operaciones o evaden sus obligaciones, para fortalecer los mecanismos que aseguren el cumplimiento de las obligaciones tributarias por parte de los contribuyentes (Redacción, 2017).

Lo anterior permite al SAT cuidar que los contribuyentes cumplan sus obligaciones fiscales, por medio de la utilización del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI), con fundamento en el artículo 29 del Código Fiscal de la Federación, como una potente herramienta capaz de identificar y georreferenciar un sinnúmero de información de personas físicas y morales, tocantes al tipo de productos y servicios que demandan —por ejemplo,

autos, camiones, boletos de avión, computadoras, inmuebles, estados de cuenta bancarios, servicios profesionales, etc.—, y con qué frecuencia.

El CFDI ha ido ganando terreno en la vida cotidiana, a grado tal que el Primer Tribunal Colegiado en Materias Penal y Administrativa del Vigésimo Primer Circuito se refirió a la eficacia probatoria de aquel en la tesis XXI.1o.P.A.11 K (10a.),² que establece:

DOCUMENTO ELECTRÓNICO. SI CUENTA CON CADENA ORIGINAL, SELLO O FIRMA DIGITAL QUE GENERE CONVICCIÓN EN CUANTO A SU AUTENTICIDAD, SU EFICACIA PROBATORIA ES PLENA. De conformidad con el artículo 210-A del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, la información generada o comunicada que conste en medios electrónicos, ópticos o en cualquier otra tecnología, constituye un medio de prueba que debe valorarse conforme a las reglas específicas contenidas en el propio precepto y no con base en las reglas generales aplicables a las copias simples de documentos públicos o privados impresos. Así, para establecer la fuerza probatoria de aquella información, conocida como documento electrónico, debe atenderse a la fiabilidad del método en que se generó, comunicó, recibió o archivó y, en su caso, si es posible atribuir su contenido a las personas obligadas e, igualmente, si es accesible para su ulterior consulta. En congruencia con ello, si el documento electrónico, por ejemplo, una factura, cuenta con cadena original, sello o firma digital que genere convicción en cuanto a su autenticidad, su eficacia probatoria es plena y, por ende, queda a cargo de quien lo objete aportar las pruebas necesarias o agotar los medios pertinentes para desvirtuarla.

IV. PREVENCIÓN DEL LAVADO DE DINERO

Por lo anterior, resulta difícil de entender por qué la autoridad, en este caso la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF), se niega a utilizar la inteligencia artificial para el cumplimiento de la Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita (en lo sucesivo Ley Antilavado), publicada el 17 de octubre de 2012 en el *Diario Oficial de la Federación*, que marcó un cambio radical en la forma de operar de muchas empresas, sobre todo en las agencias distribuidoras de vehículos automotores nuevos, teniendo como base de información al CFDI.

Si bien es cierto que contar con este cuerpo normativo deriva de compromisos internacionales asumidos con anterioridad, es evidente, también, que se llega a este puerto de forma tardía y deficiente. Ha sido una

² *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, Décima Época, Libro 47, octubre de 2017, t. IV, p. 2434. Esta tesis se publicó el viernes 27 de octubre de 2017 a las 10:37 horas en el *Semanario Judicial de la Federación*. Registro digital: 2015428. (N. del E.)

exigencia del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI) el que los países cuenten con legislación para prevenir el lavado de dinero (que en el sistema jurídico mexicano se denomina “operaciones con recursos de procedencia ilícita” en el artículo 400 bis del Código Penal Federal), no solo para el sector financiero (México ya contaba con una regulación robusta en este aspecto desde hace varios años), sino también para lo que se conoce como actividades y profesiones no financieras designadas; es decir, el sector comercial.

Y es en el marco del sector comercial en donde se ubica el nacimiento de la Ley Antilavado, que utiliza el término “actividades vulnerables”, a diferencia de los “sujetos obligados” a que se refiere la regulación financiera, aun cuando el SAT se empeñe en llamarlos sujetos obligados.

V. LA VENTA DE VEHÍCULOS NUEVOS

Dentro de las actividades vulnerables se encuentran más de 15, pero este texto remite únicamente a la fracción VIII del artículo 17 de la citada ley; es decir: “La comercialización o distribución habitual profesional de vehículos, nuevos o usados, ya sean aéreos, marítimos o terrestres con un valor igual o superior al equivalente a tres mil doscientas diez veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal.” Según la Evaluación Nacional de Riesgos 2020, dada a conocer el 21 de septiembre de dicho año, dicha actividad ocupa el segundo lugar en lo que se refiere al riesgo alto.

Los distribuidores de vehículos automotores, al vender unidades nuevas, son los que actualizan la hipótesis prevista anteriormente, lo que los lleva a cumplir un número importante de obligaciones; pero las que mayor impacto generan son, sin duda, las de identificar al cliente para efectos de la Ley Antilavado y, en su caso, presentar el aviso correspondiente, siempre y cuando la operación haya sido por un importe superior a las 6,420 unidades de medida y actualización (\$86.88 pesos para 2020) [INEGI].

No es nuevo el que deba identificarse al cliente para comprar un vehículo, lo cual se logra, por ejemplo, a través del Registro Público Vehicular, el Aviso de Privacidad, un Contrato de Adhesión, el Comprobante Fiscal Digital y diversas disposiciones del sistema financiero, en caso de que la unidad sea adquirida con un financiamiento; asimismo, para efectos del seguro, expedición de láminas, tarjeta de circulación y un engomado para poder circular. Sin embargo, a diferencia de la Ley Antilavado, se requiere

un proceso particular y muy detallado para integrar un expediente, así como la presentación de un aviso o, en su defecto, un informe (opera cuando no se realizó operación alguna por arriba del umbral durante ese mes, o por una acumulación respecto al mismo cliente, pero de igual forma hay que hacérselo saber al SAT, que, a su vez, se lo hace llegar a la UIF). Es decir, quien realice la actividad vulnerable debe hacer el proceso de envío de la información mediante el acceso a un portal específico (SPPLD), y después capturar la información necesaria del tipo de vehículo, datos del comprador, forma de pago, etc., con el riesgo de que haya un error en la información allí requerida y su puntual envío). Pero no es un asunto menor que la hipótesis que actualiza el envío de la información se produce hasta que se liquide el precio de la unidad, tal como lo establece la UIF en un criterio (AMDA).

Al mes de agosto de 2020, el 62.8%³ de las ventas de vehículos nuevos se produjo con un financiamiento (AMDA), lo cual significa que, por medio de instituciones del sistema financiero, se cumplió cabalmente con el proceso de identificación y conocimiento del cliente, por lo que resulta ocioso hacer de nueva cuenta, al amparo de la Ley Antilavado, el cumplimiento de la obligación de identificar y, en su caso, presentar el aviso, con el subsecuente riesgo que eso implica: en primer lugar, que la autoridad no reciba de forma oportuna (por ejemplo, si el vehículo no se ha liquidado aún) y precisa la información, y que la actividad vulnerable omita el cumplimiento de su obligación, lo que genera un doble efecto: carecer de la información en tiempo y forma para la autoridad, así como una contingencia económica para la agencia, y se deja de lado la oportunidad de usar el CFDI, que básicamente contiene casi toda la información que requiere la UIF y no depende de la liquidación de la unidad; en caso de necesitarse mayores datos, estos pueden implementarse mediante un complemento al CFDI.

Sin embargo, los datos verdaderamente reveladores de todo lo anterior pueden encontrarse en las siguientes cifras:

- El 20 de enero de 2020, el autor de estas líneas presentó, a través de la Plataforma Nacional de Transparencia, la solicitud número 0000600026320 a la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF), en la cual se le pidió informar cuántos avisos de venta de vehículos nuevos había

³ FINANCIAMIENTO AUTOMOTRIZ. (s. f.). AMDA. Recuperado el 6 de octubre de 2020, de: <https://www.amda.mx/financiamiento-automotriz/>

recibido desde la entrada en vigor de la ley y, en consecuencia, cuántas denuncias se habían presentado.

- El 17 de febrero de 2020, la UIF respondió que había recibido, de 2013 al 20 de enero de 2020, 8,863,630 avisos de vehículos aéreos, marítimos o terrestres, negándose a precisar cuántos de esos avisos eran de vehículos terrestres nuevos; tampoco respondió cuántas denuncias se habían presentado.
- El 20 de febrero de 2020 se interpuso un recurso de revisión ante el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), que se registró bajo el expediente RRA02383/20.
- El 27 de mayo de 2020, el INAI instruyó al sujeto obligado (UIF) para que diera la información.
- El 19 de junio de 2020, la UIF notificó, mediante oficio número D.E. UIF/110/202/2020, que en total se habían presentado las siguientes denuncias por año:

AÑO	DENUNCIAS
2013	0
2014	6
2015	5
2016	17
2017	10
2018	8
2019	48
Junio 2020	28

Del cuadro anterior se desprende que, a junio de 2020, se presentó un total de 122 denuncias, derivadas de la información que recibe la UIF al amparo de la multicitada ley. Si se toma en consideración que ese total abarca unidades nuevas y usadas aéreas, marítimas y terrestres comercializadas en

ese periodo, es evidente que el número mayor lo abarcan las unidades terrestres nuevas, de acuerdo con los siguientes datos:

Año	Ventas de vehículos nuevos
2013	1,065,098
2014	1,136,965
2015	1,354,444
2016	1,607,165
2017	1,534,827
2018	1,426,926
2019	1,317,727
Junio 2020	436,445

Es claro que el número de unidades nuevas vendidas (9,879,597) es mucho mayor que el número de avisos recibidos (8,863,630). Ahora bien, es preciso puntualizar lo siguiente: las unidades vendidas comprenden vehículos nuevos terrestres, sin incluir motocicletas ni triciclos motorizados; aunque pocas de estas unidades podrían ser objeto de aviso, es necesario precisar que hay un número no identificado de aviones, barcos, lanchas y demás vehículos en la misma situación.

Es innegable que la autoridad está recibiendo mucha —por no decir demasiada— información que le genera poca utilidad; si se compara el número de avisos con las denuncias presentadas, resulta que el 0.001% de los avisos termina en un proceso de denuncia, y aún falta por analizar cuántas de esas denuncias culminan en una sentencia condenatoria.

Para el distribuidor de autos, cumplir con la Ley Antilavado ha representado gastos muy altos, que van desde la implementación de procesos, sistemas, capacitación y, en muchos casos, la imposición de multas altísimas (por ejemplo, la omisión de presentar un aviso es de \$868,800.00 pesos) que deben atenderse, previa contratación de abogados. Y todo esto ¿para qué? Como se pudo apreciar, la autoridad recibe demasiada información que no le representa valor agregado alguno, y lo único que genera es gran

⁴VENTAS DE VEHÍCULOS LIGEROS. (s. f.). AMDA. Recuperado el 6 de octubre de 2020 de: <https://www.amda.mx/ventas-de-vehiculos-ligeros/>

carga operativa y una mayor posibilidad de contingencias no menores para el distribuidor.

Lo que la autoridad debería hacer es recabar la información que necesita, mediante medidas precisas y objetivas, de otras autoridades que ya cuentan con ella en mecanismos mucho más ágiles, como la extracción directa del documento de la operación (el CFDI), y cruzarla, en su caso, con lo que el sistema financiero reciba, e inclusive también con el Registro Público Vehicular, para estar en posibilidad de realizar sus análisis correspondientes, pero sin imponerle al distribuidor trabajo y responsabilidad.

Esto ya está previsto en el artículo 19 de la Ley Antilavado, que la UIF se ha negado a implementar:

...el Reglamento deberá considerar como medio de cumplimiento alternativo de las obligaciones señaladas en los artículos anteriores, el cumplimiento, en tiempo y forma, que los particulares realicen de otras obligaciones a su cargo, establecidas en leyes especiales, que impliquen proporcionar la misma información materia de los Avisos establecidos por esta Ley; para ello la Secretaría tomará en consideración la información proporcionada en formatos, registros, sistemas y cualquier otro medio al que tenga acceso.

VI. REFLEXIONES FINALES

La puesta en marcha del cumplimiento alternativo previsto en la Ley Antilavado permitiría la utilización del CFDI con la correspondiente implementación de la inteligencia artificial, que tendría el efecto de beneficiar a la autoridad, la cual recibiría de forma automática la información sin desfase ni errores, y los distribuidores disminuirían ostensiblemente la carga operativa y el riesgo de incumplimiento ante la realidad de ser sancionados con multas que, en muchos casos, acaban siendo ruinosas, y que pareciera denotar un espíritu recaudatorio de la legislación, en lugar de evitar la comisión de ilícitos.

VII. FUENTES DE CONSULTA

AMDA. “Prevención lavado de dinero”. Disponible en: <https://www.amda.mx/prevencion-lavado-de-dinero-criterios/>, consultado el 6 de octubre de 2020.

AMDA. “Financiamiento automotriz”. Disponible en: <https://www.amda.mx/financiamiento-automotriz/>, consultado el 6 de octubre de 2020.

- Baraniuk, C. (26 de noviembre de 2018). “Exclusive: UK Police Wants AI to Stop Violent Crime Before It Happens”. En *New Scientist*. Disponible en: <https://www.newscientist.com/article/2186512-exclusive-uk-police-wants-ai-to-stop-violent-crime-before-it-happens/>, consultado el 6 de octubre de 2020.
- Barrio, A.M. (2020). *Legal Tech. La transformación digital de la abogacía*. España: Wolters Kluwer.
- Campuzano Gallegos, A. (2019). *Inteligencia artificial para abogados Ya es tiempo... México*: Thomson Reuters.
- Cámara de Diputados. Código Fiscal de la Federación (1981). *Diario Oficial de la Federación*.
- INEGI. “UMA”. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/uma/>
- Redacción Innova MX (19 de octubre de 2017). “Inteligencia artificial”. En Innova mx. Disponible en: <https://www.gob.mx/innovamx/articulos/inteligencia-artificial-131287>, consultado el 6 de octubre de 2020.
- PredPol. “Overview”. Disponible en: <https://www.predpol.com/about/>, consultado el 6 de octubre de 2020.
- Secretaría de Hacienda. *Portal de Prevención de Lavado de Dinero*. (s. f.). Portal antilavado. Disponible en: <https://sppld.sat.gob.mx/pld/interiores/sppld.html>, consultado el 6 de octubre de 2020.
- White Collar Crime Risk Zones*. (s.f.). *The New Inquiry*. Disponible en: <https://whitecollar.thenewinquiry.com/>, consultado el 6 de octubre de 2020.