

00721  
538

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO FISCAL Y FINANZAS PUBLICAS

"ANALISIS DEL CONCEPTO DE TENENCIA VEHICULAR  
SOBRE AUTOMOVILES IMPORTADOS"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A

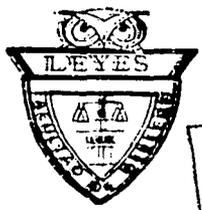
MARIA GABRIELA MARTINEZ ZETINA

ASESOR: LIC. GABRIEL PEREZ GUERRERO

TESIS CON  
FALTA DE ORIGEN

FALTA DE ORIGEN  
TESIS CON  
NO SISCEL

2003





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

---

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN



UNIDAD DE SEMINARIOS "JOSE VASCONCELOS"  
FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO FISCAL Y  
FINANZAS PUBLICAS

Cd. Universitaria, D.F., 8 de septiembre de 2003.

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACION ESCOLAR DE LA U.N.A.M.  
Presente.

Por este conducto, me permito comunicar a usted, que la pasante MARTINEZ ZETINA MARIA GABRIELA, bajo la supervisión de este Seminario, elaboró la tesis intitulada "ANALISIS DEL CONCEPTO DE TENENCIA VEHICULAR SOBRE AUTOMOVILES IMPORTADOS".

Con fundamento en los artículos 8º fracción V del Reglamento de Seminarios, 19 y 20 del Reglamento General de Exámenes de la Universidad Nacional Autónoma de México, por haberse realizado conforme a las exigencias correspondientes, se aprueba la nombrada tesis, que además de las opiniones que cita, contiene las que son de exclusiva responsabilidad de su autor. En consecuencia, se autoriza su presentación al Jurado respectivo.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los siete meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente, sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaria General de la Facultad".

Atentamente  
"POR MI RAZA HABLARÉ EL ESPIRITU"  
Director.



FACULTAD DE DERECHO  
LIC. MIGUEL ANGEL VAZQUEZ ROBLES, SEMINARIO  
DE  
DERECHO FISCAL

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## AGRADECIMIENTOS

A DIOS, por brindarme la oportunidad de existir y de ver cada día un nuevo amanecer.

A MI PADRE, es el ser más importante en mi vida, gracias a ti llegue a cumplir mi más grande sueño ser Licenciada en Derecho, se que eres mi Ángel, gracias por desvelarte conmigo y apoyarme en todo. SE QUE ERES UNA ESTRELLA MAS EN EL FIRMAMENTO Y DESDE AHI ESTAS ORGULLOSO DE MI TE AMO.

A MI MADRE: gracias por darme la vida y compartir mis sueños dorados, por darme palabras de aliento en los momentos más difíciles de mi existencia, por velar siempre a mí lado y sobre todo por enseñarme a no caer y siempre ver al futuro sin miedo.

Hoy que vemos cumplir esa meta te dedico este trabajo con todo mi amor que existe en el alma. SIEMPRE TE HE ADMIRADO, TE QUIERO.

A MIS HERMANOS: parte del crecimiento de un profesionista radica en la educación que recibimos en nuestra casa y ustedes me han enseñado alcanzar los logros, con cariño, respeto y admiración que me han brindado he llegado a la cima. GRACIAS POR SU APOYO.

A LA UNIVERDIDAD: por la formación que recibí dentro y fuera de sus aulas, con las que ahora puedo desarrollarme como una profesionista

LICENCIADO GABRIEL PEREZ GUERRERO, gracias por su apoyo, comprensión, paciencia y sobre todo confianza.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## INDICE

Introducción.....	..5
-------------------	-----

### CAPÍTULO PRIMERO

#### Conceptos Fundamentales de la Tenencia Vehicular

1. Tenencia Vehicular.....	.19
1.1. Tenencia.....	.19
1.2. Vehículo .....	.20
2. Automóvil Nuevo Importado.....	.20
2.1. Automóvil.....	.21
2.2. Nuevo.....	.21
2.3. Importación.....	.22
3. Antecedentes.....	.23
i. Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículo 2002 - 2003.....	.27
4.1. Cuadro Comparativo (Precios).....	.36

### CAPÍTULO SEGUNDO

#### Desarrollo de Tema

1. Concepto de Impuesto.....	.47
1.1. Manuel De Juano.....	.48
1.2. Giannini.....	.48
1.3. Gil Valdivia Gerardo.....	.48
1.4. Artículo Segundo del Código Fiscal de la Federación.....	.49
2. Características del Impuesto.....	.50
a) Directo.....	.50
b) Fines Fiscales.....	.50
c) Tributo.....	.51
d) Real.....	.52
e) Impuesto Objetivo.....	.52
f) Impuesto al Capital o al Patrimonio.....	.53

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

g) Equidad y Proporcionalidad.....	53
h) Obligatorio.....	54
i) Tasa Fija.....	55
j) Ad Valorem.....	55
k) Accesorios.....	55
l) Elementos.....	55
3. Elementos del Impuesto.....	56
a) Sujeto Activo.....	56
b) Sujeto Pasivo.....	56
c) Objeto del Impuesto.....	58
d) Base Gravable.....	58
e) Cuota o Tasa.....	60
f) Pago del Impuesto.....	60
g) Exenciones.....	62
h) Obligaciones.....	63
i) Obligaciones del Contribuyente.....	64
4. Participaciones a las Entidades Federativas y Municipios.....	65
5. Impuesto Sobre Automóvil Nuevo.....	67
5.1. Antecedentes.....	67
5.2. Características.....	70
a) Impuesto de Fuente Concurrente.....	70
b) Impuesto Capital.....	71
c) Impuesto Directo.....	71
d) Real y Objetivo.....	71
e) Fines Fiscales.....	72
f) Equidad y Proporcionalidad.....	72
g) Accesorios Legales.....	73
h) Elementos de la Contribución.....	73
i) Impuesto Relacionados.....	73
5.3. Elementos del Impuesto.....	73
a) Sujeto Activo.....	73
b) Sujeto Pasivo.....	74
c) Objeto del Impuesto.....	74
d) Base Gravable.....	76
e) Tarifa del Impuesto.....	77
f) Pago del Impuesto.....	78
g) Exenciones.....	78
6. Tratado de Libre Comercio.....	79
6.1. Apéndice 300-A Canada Medidas Existentes.....	81

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

6.2. Apéndice 300-A México.....	82
6.2.1. Medidas Relativas a Permisos de Importación.....	94
6.3. Secretaria de Hacienda y Crédito Público....	109
6.3.1. Importación Temporal de Vehículos.....	110
a) Quienes realizan la importación.....	110
b) Vehículos Importados Temporalmente.....	111
c) Plazos Autorizados.....	111
1. Extranjeros.....	112
2. Mexicanos Residentes en el Extranjero.....	112
3. Diplomáticos.....	112
d) Requisitos.....	113
e) Importador Charters.....	114
f) Garantía.....	115
g) Emisión de Permisos de Banjército.....	118
h) Verificación en la Zona Fronteriza.....	120
i) Retorno de los Vehículos.....	121
j) Verificación del Vehículo Importado.....	121
k) Emisión del Comprobante de Retorno.....	122
l) Obligaciones para los que Importan.....	124
6.3.2. Importación Definitiva de Pick Up's.....	127
a) Requisitos.....	129
b) Impuestos que se Pagan.....	130
6.4. Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera.....	133

### CAPÍTULO TERCERO

#### Derecho Comparado

I. Argentina.....	139
II. Ecuador.....	141
a) Internación Temporal.....	142
b) Plazo.....	142
c) Prorroga.....	143
III. Consulado General de Perú.....	143
a) Vehículos Nuevos.....	143
b) Vehículos Usados.....	144
IV. República del Salvador.....	149

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

V. Comunidad Andina.....	161
VI. Importación de Vehículos a Nivel Mundial.....	166
a) Procedentes de Terceros Países.....	166
b) Unión Europea.....	167
c) Procedentes de Canarias.....	171
d) Procedentes de Ceuta y Melilla.....	174

#### CAPÍTULO CUARTO

##### Consecuencias del Cobro de la Tenencia en Nuestro País

1. Tenencia Vehicular.....	178
1.1. Criterios de Jurisprudencia.....	185
2. Importación de Vehículos.....	193
2.1. Criterios de Jurisprudencia.....	194
CONCLUSIONES.....	201
BIBLIOHEMEROGRAFIA.....	208

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo recepcional, esta compuesta por cuatro capítulos, los cuales analizan la problemática que vivimos en el país en relación al pago de tenencia vehicular; así como la importación de automóviles nuevos.

En el Capítulo Primero, analizamos en forma general que se entiende por Tenencia Vehicular, Importación de Automóvil Nuevo; así como sus antecedentes, Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

El Capítulo Segundo, explicará que debemos entender por impuesto, sus características, elementos y la participación que hay entre las Entidades Federativas y Municipales.

En el mismo capítulo se analizara todo lo relacionado al Impuesto Sobre Automóviles Nuevos y lo más importante en relación a este precepto en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a demás de la importación temporal y definitiva de automóviles en nuestro país y su inscripción contemplada en Ley.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

El Derecho Comparado es el tema a analizar en el Capítulo Tercero del presente trabajo, ya que México es el único país que paga el Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo para tener mayor conocimiento debemos analizar las Leyes de los países como son: Argentina, Ecuador, Perú, República del Salvador y Comunidad Andina.

Es importante que el Derecho se encuentre al día, por lo que en el Cuarto y último Capítulo, el lector entenderá las razones y la problemática que enfrenta la sociedad día a día en relación al pago de impuestos, que en ocasiones son desproporcionales e inequitativos que afectan el bolsillo del contribuyente.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

## CAPITULO PRIMERO

### CONCEPTOS FUNDAMENTALES

El pago de tenencia vehicular es un impuesto que se cobra anualmente en México por el gobierno federal y que perjudica a millones de Mexicanos más que beneficiarlos.

Este impuesto fue implementado como una ley por el gobierno para crear un fondo y así poder financiar los Juegos Olímpicos de México en el año de 1968.

Así es, se informó que este pago de impuestos sería "temporal" y tendría como principal objetivo el recaudar dinero para efectuar ese magno evento deportivo, pero, por qué no se suspendió esa ley tributaria cuando terminó la Olimpiada?

A lo largo de treinta y cinco años, aún continuamos pagando ese molesto desfalco que cada año nos trae tantos dolores de cabeza, me pregunto en que se utiliza ese dinero en estos momentos, a las autoridades les interesa si la gente quiere seguir pagando ese impuesto.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Algún día te haz preguntado, cuantos impuestos se pagan en México por CADA automóvil sin contar el pago de la tenencia vehicular?

Te mencionare algunos para hacer conciencia si en realidad es valido que nos hagan pagar dicho impuesto. Por cada auto se pagan:

- ✓ IVA (Impuesto al Valor Agregado) aplicado a los materiales y piezas para el ensamble del automóvil.
- ✓ IVA aplicado al servicio de traslado en trailer de las plantas a las concesionarias.
- ✓ IVA al comprar el automóvil en la agencia.
- ✓ ISAN (Impuesto Sobre Autos Nuevos).
- ✓ Impuesto por pago de derechos para placas, tarjeta de circulación y calcomanías.
- ✓ Pago de Licencia para conducir.
- ✓ RENAVE. (Ya desapareció ¿Y todo ese dinero en donde está? - Enero 2003)

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- ✓ IVA aplicado a la póliza de Seguro contra robo y accidentes.
- ✓ Derecho por verificación de emisiones contaminantes.
- ✓ IEPS por gasolina, que descaradamente aumenta de precio al inicio de mes, además, más de un 40% del precio por litro de gasolina es otro impuesto (el impuesto especial sobre producción y servicios).
- ✓ IVA aplicado a las refacciones, que forzosamente alguna vez tenemos que comprar (limpiadores, llantas, batería, molduras, tapones, etc.)
- ✓ IVA sobre accesorios adicionales (alarmas, película anti-robo, rines, radios, bastones anti-robo, etc.)
- ✓ IVA por circular en autopistas.
- ✓ IVA sobre mantenimiento y servicio del auto (cambio de aceite, afinación, frenos, revisión de niveles, descomposturas, etc.)

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

✓ También tenemos que pagar la "baja" del auto después de venderlo al cambiarlo de propietario.

✓ Y por si fuera poco, sé reemplacaron los autos, que tenían las placas.

¿Por qué tenemos que pagar la tenencia si ya se pagó un impuesto inicial al comprar el auto?

De las hipótesis planteadas en la Secretaria de Finanzas las contestan de la siguiente forma, claro siempre con el propósito de enredar a la gente, y así no proceda el amparo.

1. ¿Quiénes tienen que pagar este impuesto?

Todas las personas físicas y morales tenedoras o usuarias de vehículos automotores, cuyos modelos tengan una antigüedad de hasta 10 años (es decir, si se trata por ejemplo del pago de la tenencia 2003, modelos 1994 a 2003. Los vehículos de más de 10 años de antigüedad sólo pagan el derecho estatal correspondiente, que este año será el de reemplacamiento

2. ¿Por qué se debe realizar cambio de placas?

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

En el año 2000 se realizó el reemplazamiento conforme a lo establecido en el acuerdo federal emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 30 de octubre de 1998, el cual señala en su artículo séptimo, que "la vigencia de las placas será de tres años contados a partir que las entidades federativas y el Distrito Federal hayan realizado sus canjes respectivos", por lo cual, una vez concluido el periodo de vigencia de tres años, las entidades federativas y el D.F. solicitarán a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes la asignación de características y especificaciones de las nuevas placas. Con base en lo anterior, la Secretaria de Comunicaciones y de Transportes emitió la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2002 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2001, en la cual se establecen las características, especificaciones y métodos de prueba para su comprobación, respecto de la fabricación de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, minibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana; siendo ésta el marco normativo para la elaboración de las placas de circulación para el canje 2003.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

3. ¿Cuánto debo pagar por tenencia y reemplacamiento?

Para el caso de automóviles modelo 1994 y vehículos destinados al transporte de más de quince pasajeros y menos de 15 toneladas modelos 1994 y 1995 (camionetas, camiones, autobuses), las tarifas son establecidas por la SHCP. Para el resto de las unidades, el impuesto se determina por sus características (fecha de factura, importe, tipo de unidad, etc). En cuanto al derecho por emisión o reposición de placas, la Ley de Hacienda del Estado establece que el costo, incluyendo calcomanía y tarjeta de circulación para vehículos de servicio particular y público es de 10 D.S.M.G.V = 403 pesos. Por la emisión de placa bianual y tarjeta de circulación para motocicletas 3 D.S.M.G.V.= 121 pesos.

4. ¿Cuál es el periodo de pago sin recargos ni multas?

El gobierno federal marca un plazo ordinario para el pago de la tenencia, que abarca los tres primeros meses de cada año.

5. Cuando se adquiere o importa un vehículo nuevo después del primer mes del calendario, ¿se paga la tenencia completa correspondiente a todo el año?

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Cuando la enajenación o importación de vehículos nuevos se efectúe después del primer mes del año, el impuesto causado por dicho año se pagará sólo de forma proporcional, aplicando el factor correspondiente que aparece en la tabla del Art. 1° de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

6. Cuándo se adquiere un vehículo con adeudo de tenencia, ¿quién debe pagar el rezago?

El Artículo. 3° de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos señala que son solidariamente responsables del pago de dicho impuesto: a) quienes por cualquier título adquieran la propiedad, tenencia o uso del vehículo, por el adeudo del impuesto que en su caso existiera, aún cuando se trate de personas que no estén obligadas al pago de este impuesto; b) quienes reciban en consignación o comisión para su enajenación vehículos, por el adeudo que en su caso existiera; c) 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 no existan adeudos por este impuesto, salvo en los casos en que el contribuyente acredite que se encuentra liberado de esta obligación.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

7. ¿Cómo se comprueba el pago de tenencia?

Los contribuyentes comprobarán el pago del impuesto con la original de la forma por medio de la cual lo hayan efectuado en cualquiera de las entidades federativas.

8. ¿Puede una persona que no es el propietario del vehículo realizar los trámites de pago del impuesto sobre tenencia y/o emplacamiento?

En caso de que el propietario de la unidad no pueda asistir a realizar los trámites en forma personal, tiene la opción de otorgar un poder simple para que alguien más efectúe el pago de la tenencia vehicular. En el caso del emplacamiento, se deberán elaborar dos cartas poder simple (ambas acompañadas de copia de las identificaciones del propietario y del aceptante del poder): una dirigida a las autoridades de Tránsito y otra para la Secretaría de Finanzas. En el caso de personas morales, el otorgante del poder deberá ser por parte del representante legal, anexando también copia que lo acredite como tal. Es muy importante señalar que la Secretaría de Finanzas no tiene gestores autorizados. Realice sus trámites de forma personal o con la ayuda de alguien de

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

su

confianza.

9. ¿Qué implicaciones tiene el estar o no al corriente del pago de la tenencia con un siniestro de un vehículo asegurado con cobertura parcial o total?

Al ocurrir la pérdida total o robo de una unidad automotriz, las aseguradoras establecen como requisito indispensable que el vehículo se encuentre al corriente del pago del impuesto sobre tenencia en los últimos cinco años, incluyendo el que corresponde a la fecha en que ocurrió el siniestro. Asimismo, se debe realizar el trámite de baja del vehículo ante la autoridad correspondiente.

Para dar de baja una unidad, es requisito no tener adeudo y presentar el juego de placas de circulación o, en su caso, el acta levantada ante el Ministerio Público en donde se manifieste la pérdida o robo de las mismas.

10.- ¿El pago del impuesto sobre tenencia puede realizarse indistintamente en cualquier municipio?

No El pago del impuesto se tiene que llevar a cabo en el municipio donde tenga su domicilio el propietario. En caso de una operación de compra-venta, el nuevo dueño

deberá realizar los trámites de cambio de propietario y efectuar el pago del impuesto correspondiente en el municipio donde reside.

11. ¿Qué medidas pueden llegar a tomar la autoridad en caso de los propietarios de las unidades que no se encuentran al corriente del pago del impuesto sobre tenencia?

En virtud de que el impuesto sobre tenencia es de tipo federal, el procedimiento para el cobro se encuentra establecido en el Código Fiscal de la Federación, el cual contempla la aplicación del procedimiento administrativo de ejecución, el cual confiere a la autoridad la facultad de realizar el embargo de algún bien mueble o inmueble y, en su caso, llegar hasta el remate de dichos bienes a fin de poder hacer efectivo el crédito generado por el adeudo.

12. ¿Cuál es el procedimiento para la obtención de las placas de circulación del estado de Tabasco cuando la unidad proviene de otra entidad federativa?

El propietario del vehículo tendrá que acudir a la Subdirección de Recaudación, ubicada en las oficinas centrales de la Secretaría de Finanzas (Paseo de la Sierra

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

#435, colonia Reforma, Villahermosa, Tabasco), para solicitar el comunicado (memorándum) dirigido a las autoridades de Tránsito del Estado, cumpliendo con los requisitos en original y tres copias de:

- ✓ Factura o carta factura de la agencia distribuidora donde fue vendida por primera vez la unidad (sólo copia cuando haya refacturación).
- ✓ Refacturación, en caso de existir una compra-venta por una persona moral posterior a la factura original de la agencia.
- ✓ Comprobante del pago del impuesto sobre tenencia o uso vehicular de los últimos cinco ejercicios fiscales (sólo para vehículos menores de 09 años de antigüedad). De acuerdo a la ley vigente del año en curso.
- ✓ Comprobante de domicilio (recibo de agua, energía eléctrica, teléfono, predial).
- ✓ Identificación del propietario.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- ✓ Carta poder simple (en caso de que quien realice el trámite lo haga a nombre del propietario).
- ✓ placas de circulación (o comprobante de pago expedido por la entidad de donde procede la unidad en caso de no contar con las placas).
- ✓ Cabe señalar que el trámite de obtención de las placas está condicionado por el tiempo de respuesta del estado de donde proviene la unidad, dado que se tiene que revisar la autenticidad de los comprobantes de pagos presentados.
- ✓ Tratándose de prácticamente todas las entidades federativas, el tiempo de respuesta es de aproximadamente 48 horas; con el Estado de México y el Distrito Federal el trámite puede llegar a tardar hasta 15 días.
- ✓ Es importante destacar que los vehículos que circulan con placas de otros estados deben regularizar su situación. En caso de que existan algunos años no cubiertos de pago del impuesto sobre tenencia en los estados de origen, con el proceso de cambio de placas se

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

tendrán que sufragar los adeudos. Recuérdese que el impuesto sobre tenencia o uso vehicular es de carácter federal

Pasando a otro punto importante para poder entender el tema a tratar hablaremos de los siguientes conceptos.

### 1. ¿Qué es tenencia vehicular?

Primero analizaremos algunos conceptos para poder dar una definición precisa.

1.1. TENENCIA (de tener) es la ocupación y posesión de una cosa.

En el derecho argentino en el artículo 2352 Código Civil, "el que tiene efectivamente una cosa, pero reconociendo en otra la propiedad es simple tenedor de la cosa, y representante de la posesión del propietario, aunque la ocupación de la cosa repose sobre un derecho."<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Enciclopedia Jurídica Ormeba. Tomo XXVI, Editorial Pskill s.a., Buenos Aires Argentina, página 37

Para el jurista Juan Palomar de Miguel; se entiende por tenencia la ocupación o posesión actual o corporal de una cosa: Carga u oficio de teniente.

1.2. VEHÍCULO. Latín vehiculum, de vehere, transportar, llevar conducir. Cualquier artefacto que sirve para transportar personas o cosas.

Lo que sirve para transmitir o conducir fácilmente una cosa. Medio para transportar personas o cosas.

Por lo tanto entenderemos que tenencia vehicular; es cuando una persona física o moral tiene la posesión o propiedad de un medio de transporte llamado vehículo automotor, motocicleta, embarcación o aeronave el cual podrá ser utilizado para cualquier fin.

Pero que se entenderá como automóvil nuevo importado: Para el DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, se considera como:

2. AUTOMÓVIL. (De auto- y móvil.-Que se mueve por sí mismo. Se dice principalmente de los vehículos que pueden ser guiados

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

para marchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento.

1. Méx. Taxi que tiene una parada o sitio fijo cuando está libre.

2.1. AUTOMÓVIL. (De auto y móvil. M Carruaje que puede ser guiado por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y que se mueve por un motor. De sitio en México, el servicio público o de alquiler que sé estacionado en lugares especiales señalados por la autoridad y se llaman sitios.

2.2. NUEVO, VA. Recién hecho o fabricado

1. Adj. Dicho de una cosa: Que está poco o nada deteriorada por el uso, por oposición a viejo.
2. Que se añade o sobreviene a una cosa que había antes.
3. Recién llegado a un lugar o país.

IMPUESTO. Sinónimo de contribución: en sentido más amplio todo procedimiento de repartición de las cargas públicas.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- Al valor agregado. Aquel en el que el causante (Industrial o comerciante) al recibir el pago del impuesto que traslada a sus clientes recupera el que a él le hubiera repercutido sus proveedores y entrega al Estado sólo la diferencia.
- Directo, el que grava las fuentes de capacidad económica como la renta y el patrimonio.
- Sobre Renta, en México contribución con que se grava a las personas o sociedades residentes en nuestro país o en el extranjero, cuando su fuente de riqueza radica en el territorio mexicano.

2.3. IMPORTACIÓN.- (De importar) Acción de importar géneros, costumbres etc. de otro país.

Conjunto de cosas importadas. Libre de derecho, franquicia aduanera que se conceda sólo en el caso de responder o razones de beneficio nacional que constituye excepción a los derechos de importación de mercaderías por razón de la calidad de éstas del sujeto que la hace de lugar y donde se introducen o por la zona a que son destinadas.

De lo anterior se entiende que un automóvil nuevo importado puede ser aquel que tiene un uso máximo de 9 años y

que por sus condiciones puede ser importado a nuestro país, cumpliendo ciertos requisitos.

### 3. ANTECEDENTES.

La Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles en el ámbito federal, fue expedida el 28 de diciembre de 1962, y entro en vigor el 1 de enero de 1963, en sus inicios se daban participaciones en le rendimiento del mismo a las entidades federativas.

En 1975 empezaron a colaborar administrativamente con la Secretaria de Hacienda y Crédito Público para desconcentrar las funciones del gobierno federal para el control, cobro y exigibilidad de dicho impuesto.

El 30 de diciembre de 1977, se publico en el Diario Oficial de la Federación, la Ley del Registro Federal de Vehículos, esta ley fue abrogada por el artículo noveno, de la ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales y que adiciona la Ley General de Sociedades Mercantiles.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

El presidente José López Portillo, el 30 de diciembre de 1980, fue substituyó la ley citada y se aplico una nueva Ley Federal del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, entrando en vigor el 1° de enero de 1981, la cual sigue vigente a la fecha en todo el territorio nacional, sin perder de vista las condiciones económicas, sociales y políticas que dan margen para diversas reformas, adiciones y derogaciones a su contenido normativo, con relación a la obligación tributaria, sobre el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, montos porcentuales de participaciones para los Estados y Municipios, en relación que la administración y control del impuesto se encuentre en manos de los fiscos locales, recibiendo a cambio como incentivo los primeros cien por ciento de la recaudación que se obtenga dentro de sus respectivos territorios, a los municipios solo les correspondía el 20%, claro cuando celebraron Convenio con la Federación de colaboración.

En sus inicios el artículo 16 de la Ley Federal del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos se ordena que "Los Estados Adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal no mantendrán en vigor impuestos locales o municipales sobre tenencia o uso de vehículos...." lo anterior estuvo vigente hasta el mes de diciembre de 1996, dado que el mismo artículo

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

es nueva redacción entró en vigor el 1° de enero de 1997, dispone " 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".

De lo anterior se abre el camino para que se instituyan contribuciones para las tres esferas de competencia política mexicana sobre el mismo hecho generador del tributo; sin embargo anteriormente en el Estado de México se estableció el gravamen con la misma denominación (Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo) ocurrió a partir del 1° de enero de 1992, aplicándose a los vehículos nacionales o nacionalizados automotores usados de transporte terrestre, que están por el año modelo, liberados del Impuesto Federal dentro del territorio del Estado, es decir, tienen más de diez años de vida computados a partir del último año natural, o cuando se trata de importación el tiempo debe computarse siguiendo las prescripciones de la legislación federal en estudio.

La contribución sobre tenencia o uso de vehículos automotores, es un gran problema sobre la potestad tributaria federal y local, lo cual conduce a la doble tributación, ya que la cita ley abre caminos para la creación de tributos

locales o municipales sobre la misma materia o hecho generador de dicha contribución, claro sin límites, ya que no se especifica legalmente hasta que punto puede ejercitarse esta facultad impositiva de la Federación y de las Entidades Federativas, lo que llama la atención que una Ley Ordinaria nacida en el Congreso de la Unión, debe estar cimentada en la Constitución que es la única en donde se desprende la potestad tributaria y las materias que son objeto de la misma, lo anterior tiene su fundamento en el artículo 135 de la citada ley, mencionando "La presente Constitución puede ser adicionada o reformada: Para que las adiciones o reformas lleguen a ser parte de la misma, se requiere que el Congreso de la Unión por el voto de las dos terceras partes de los individuos presente, acuerden las reformas o adiciones y sean aprobadas por la mayoría de la Legislaturas de los Estados.

El Congreso de la Unión o la Comisión Permanente en su caso harán él computo de los cotos de las Legislaturas y la declaración de haber sido aprobadas las adiciones o reformas."

El 12 de marzo del 2001, Vicente Fox Quezada, publico en el Diario Oficial, la Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera, pro el Presidente de la República

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Vicente Fox Quesada, entrando en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

4. ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS REFORMAS DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS DEL AÑO 2002 Y 2003.

Artículo 1o. 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.

Artículo 1-A VIGENCIA 2002. CONCEPTOS APLICABLES

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

Artículo 1-A. VIGENCIA 2003. CONCEPTOS APLICABLES

Se reforma el inciso b) de la fracción I para establecer que, se define como vehículo nuevo el importado definitivamente al país que corresponda a los nueve años modelos inmediatos anteriores al año de la importación definitiva, asimismo, el

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

periodo de nueve años de aplicación de la ley, también aplica a vehículos importados, ya que tratándose de automóviles de más de diez años modelo anteriores al de aplicación de la misma, el impuesto se pagará a la tasa del 0%.

**Artículo 3o.- VIGENCIA 2002 Son SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES DEL PAGO DEL IMPUESTO establecido en esta Ley:**

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 no existan adeudos por este impuesto, salvo en los casos en que el contribuyente acredite que se encuentra liberado de esta obligación.

**Artículo 3. VIGENCIA 2003. SOLIDARIAMENTE RESPONSABLES DEL PAGO DEL IMPUESTO**

Se reforma la fracción III para especificar la responsabilidad solidaria de las entidades federativas al plazo de caducidad de las autoridades fiscales de cinco años por los que serán solidariamente responsables del pago del impuesto establecido en la Ley, las autoridades federales, estatales o municipales competentes, que autoricen el

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

registro de vehículos, matrículas, altas, cambios o bajas de placas o efectúen la renovación de los mismos, sin haberse cerciorado que no existan adeudos por este impuesto, correspondiente a los últimos cinco años, salvo en los casos en que el contribuyente acredite que se encuentra liberado de esta obligación.

Asimismo, con el objeto de que las Entidades Federativas puedan controlar los trámites vehiculares, se establece que las autoridades federales, estatales o municipales competentes, solamente registrarán vehículos cuyos propietarios se encuentren domiciliados en su territorio.

**Artículo 5.VIGENTE 2002. FORMA DE CÁLCULO DEL IMPUESTO PARA AUTOMÓVILES, OMNIBUSES, CAMIONES Y TRACTORES NO AGRÍCOLAS**

Se reforma la fracción I para modificar la mecánica utilizada para la determinación del impuesto, estableciendo una tarifa que le da proporcionalidad y equidad, ya que actualmente, este impuesto se calcula, mediante la aplicación de una tabla que ha resultado, en diversas ocasiones, impugnada por los contribuyentes, dando como resultado que la Suprema Corte de Justicia de la Nación se pronunciara sobre la inconstitucionalidad de la misma, por violar los principios

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

constitucionales antes citados que deben observarse en materia tributaria.

A continuación, transcribo la siguiente tarifa: (Nueva)

TABLA

Categoría	Valor Total en Miles de pesos	Tasa
"A"	Hasta de 420	0.026%
"B"	De más de 420 a 825	0.065%
"C"	De más de 825 a 1,304	0.085 %
"D"	De más de 1,304 en adelante	0.104 %

Tratándose de automóviles blindados, excepto camiones, la tasa a que se refiere esta fracción se aplicará sobre el valor total del vehículo, sin incluir el valor del material utilizado para el blindaje. En ningún caso el impuesto que se tenga que pagar por dichos vehículos, será menor al que tendría que pagarse por la versión de mayor precio de enajenación de un automóvil sin blindaje del mismo modelo,

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

tipo y año. Cuando no exista vehículo sin blindar que corresponda al mismo modelo, año o versión del automóvil blindado, el impuesto para este último, será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo, la tasa que corresponda conforme a la tabla establecida en esta fracción, multiplicado el resultado por el factor de 0.80.

Los montos de las cantidades establecidas en la tabla a que se refiere esta fracción, se actualizarán en los meses de enero, abril, julio y octubre de cada año, con el factor correspondiente al periodo comprendido desde el cuarto 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.

IV.- Para automóviles nuevos destinados al transporte de más de quince pasajeros o efectos cuyo peso bruto vehicular sea menor a 15 toneladas y para automóviles que cuenten con placas de servicio público de transporte de pasajeros, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 0.245% al valor total del automóvil. Cuando el peso bruto vehicular sea de 15 a 35 toneladas, el impuesto se calculará multiplicando

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

la cantidad que resulte de aplicar el 0.50% al valor total del automóvil, 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, unidad de arrastre con el equipo y carga útil transportable.

**Artículo 50.- VIGENCIA 2003. FORMA DE CÁLCULO DEL IMPUESTO PARA AUTOMÓVILES, OMNIBUSES, CAMIONES Y TRACTORES NO AGRÍCOLAS**

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 quince pasajeros, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo, la tasa que corresponda conforme a la siguiente:

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

Límite Inferior \$	Límite Superior \$	Cuota Fija \$	Tasa para aplicarse sobre el excedente del límite inferior %
0.01	450,000.00	0.00	2.6
450,000.01	866,000.00	11,700.00	7.6
866,000.01	1,164,000.00	43,316.00	11.6
1,164,000.01	1,462,000.00	77,884.00	14.6
1,462,000.01	en adelante	121,392.00	16.6

Tratándose de automóviles blindados; excepto camiones, la tarifa a que se refiere esta fracción, se aplicará sobre el valor total del vehículo, sin incluir el valor del material utilizado para el blindaje. En ningún caso, el impuesto que se tenga que pagar por dicho vehículo, será mayor al que tendría que pagarse por la versión de mayor precio de enajenación de un automóvil sin blindaje del mismo modelo y año. Cuando no exista vehículo sin blindar que corresponda al mismo modelo, año o versión del automóvil blindado, el impuesto de este último será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo, la tarifa establecida en esta fracción, multiplicando el resultado por el factor de 0.80.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

Los montos de las cantidades establecidas en la tarifa a que se refiere esta fracción, se actualizarán en el mes de enero de cada año, con el factor de actualización correspondiente al período comprendido desde el mes de noviembre del penúltimo año hasta el mes de noviembre 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, durante el mes de diciembre de cada año.

Se reforma la fracción IV del artículo 5 para precisar que la mecánica para la determinación del impuesto tratándose de automóviles nuevos destinados al transporte de más de 15 pasajeros o para el transporte de efectos y para automóviles que cuenten con placas de servicio público de transporte de pasajeros, también resulta aplicable para los automóviles nuevos que cuenten con placas de servicio público de transporte de pasajeros denominados "taxis", el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 0.245% al valor total del automóvil. Cuando el peso bruto vehicular sea de 15 a 35 toneladas, el impuesto se calculará multiplicando la cantidad que resulte de aplicar el 0.50% al valor total del automóvil,

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

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.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

4.1. CUADRO COMPARATIVO

AÑO DE FABRICACIÓN	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	CUOTA FIJA	TASA APLICABLE %	VEHICULO	COSTO	TENENCIA
2002	0.01	420,000.00	0.00	0.026	CLIO	\$129,000	\$3,354.00
2001		450,000.00		2.6	CLIO	\$130,500	\$3,394.00
2002					AUDIO A4 1.8 T	\$387,041.99	\$1,063.92
2003					AUDIO A4 1.8 T	\$387,041.99	\$1,063.92
2002	420,000.00	825,000.00		6.5	AUDI A 4 CABRIO	\$564,371.99	\$36,684.18
2003	450,000.00	866,000.00	11,700.00	7.6	AUDI A 4 CABRIO	\$564,371.99	\$42,892.27
2002					SAAB 9-5	\$498,780.00	\$32,420.7
2003					SAAB 9-5	\$498,780.00	\$37,907.28

**TESIS CON  
FALTA DE ORIGEN**

2001	\$25,000.00	1,304,000.00		8.5	MERCEDES BEN.	\$860,880.00	\$73,168.00
2004	\$66,000.00	1,164,000.00	43,316.00	11.6	MERCEDES BEN.	\$860,880.00	\$99,862.08
2002					PORSCHE	\$912,594.00	\$77,570.49
2003					PORSCHE	\$912,594.00	\$105,860.90
2003	1,164,000.00	1,462,000.00	77,884.00	14.6	MERCEDES BEN. MODELO E-500 AMG	\$1,173,000.00	\$171,258.00
2002	DE MAS DE	\$1,304,000.00		10.4	PORSCHE 911 TURBO	\$1,584,232.00	\$164,760.3
2003	1,462,000.00	EN ADELANTE	121,392.00	16.6	PORSCHE 911 TURBO	\$1,584,232.00	\$262,892.5

**TESIS CON  
PALA DE ORIGEN**

**Artículo 8o.- VIGENCIA 2002. NO SE PAGARA IMPUESTO**

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

III.- Los que sean de propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas.

**Artículo 8. VIGENCIA 2003.NO SE PAGARA IMPUESTO**

Se deroga la fracción III, en virtud de que esta disposición ha provocado que los contribuyentes interpongan diversos juicios de amparo argumentando la falta de equidad tributaria, al exentarse injustificadamente a los inmigrantes o inmigrados, rentistas, los cuales en la mayoría de los casos se han concedido, además, la exención del pago del impuesto ha generado una pérdida de ingresos importante en perjuicio de las Entidades Federativas.

Por lo anterior y con el propósito de evitar que se sigan afectando los ingresos de las Entidades Federativas, además de considerar las diversas peticiones realizadas por éstas, se deroga esta fracción.

**Artículo 9o. VIGENCIA 2002. COMPROBACIÓN DE REQUISITOS PARA DETERMINADOS VEHÍCULOS.** Los tenedores o usuarios de los

**TESIS CON  
FALLA DE OPORTUNIDAD**

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 9. VIGENCIA 2003.COMPROBACIÓN DE REQUISITOS PARA DETERMINADOS VEHÍCULOS. Los tenedores o usuarios de los vehículos a que se refieren las fracciones II 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 en dichos supuestos.

Artículo 12.- VIGENCIA 2002. FORMA DE PAGO DEL IMPUESTO PARA AERONAVES NUEVAS. 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 12. VIGENCIA 2003. FORMA DE PAGO DEL IMPUESTO PARA AERONAVES NUEVAS. Se reforma para precisar el impuesto que deben pagar las aeronaves de turbohélice y helicópteros.

Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso máximo, incluyendo la

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

carga de la aeronave expresado en toneladas, por la cantidad de \$7,313.00, para aeronaves de pistón, turbohélice y helicópteros, y por la cantidad de \$7,877.00, para aeronaves de reacción.

Artículo 13.- VIGENCIA 2002. CALCULO DEL IMPUESTO PARA EMBARCACIONES NUEVAS. 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.

Artículo 13. VIGENCIA 2003. CALCULO DEL IMPUESTO PARA EMBARCACIONES NUEVAS. Se reforma el inciso a) de la fracción I del artículo 13 para eliminar la palabra longitud en la redacción de la Ley anterior.

Artículo 15-B. VIGENCIA 2002. IMPUESTO PARA VEHÍCULOS USADOS NACIONALES E IMPORTADOS. Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior

TESIS CON  
FALLA DE COMPROBACION

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 con 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 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 publicará el factor

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

de ajuste en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

Para efectos de este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda el vehículo.

Artículo 15-B. VIGENCIA 2003. IMPUESTO PARA VEHÍCULOS USADOS NACIONALES E IMPORTADOS. Se reforma para aclarar que el procedimiento previsto en este artículo para determinar el impuesto, únicamente resulta aplicable respecto de los vehículos establecidos en los artículos 5o, fracción IV y 11 de esta ley, esto con el objeto de evitar posibles confusiones en la determinación del impuesto por parte de los contribuyentes.

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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Los factores de la tabla referentes al ejercicio 2002 son estimados al 31 de diciembre de 2001.

Se adiciona un párrafo después de la tarifa con el propósito de establecer con claridad el procedimiento para la determinación del impuesto tratándose de vehículos particulares que pasen a ser de servicio público de transporte, denominados "taxis".

Se reforma el segundo párrafo de la fracción II del artículo 15-B para indicar el periodo de actualización. 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 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 ajuste en el Diario Oficial de la Federación durante el mes de diciembre de cada año.

Artículo 15-C. VIGENCIA 2002. PROCEDIMIENTO PARA EL CALCULO DEL IMPUESTO DE AUTOMÓVILES DE TRANSPORTE HASTA DE 15 PASAJEROS Y HASTA NUEVE AÑOS MODELO ANTERIOR. Tratándose de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

automóviles de fabricación nacional o importados, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

a) El valor total del automóvil establecido en la factura original o carta factura que hubiese expedido el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o empresas comerciales que cuenten con registro ante la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial como empresa para importar autos usados, según sea el caso, se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo del vehículo, de conformidad con la siguiente:

TABLA

Años de antigüedad	Factor de depreciación
1	0.850
2	0.725
3	0.600
4	0.500
5	0.400
6	0.300
7	0.225
8	0.150
9	0.075

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

b) La cantidad obtenida conforme al inciso anterior se multiplicará por el factor de actualización a que se refiere este artículo, y al resultado se le aplicará la tasa que le corresponda conforme a la categoría del automóvil, en términos del artículo 5o. de esta Ley.

El factor de actualización será el correspondiente al periodo comprendido desde el último mes del año inmediato anterior a aquél en que se adquirió el automóvil de que se trate, hasta el último mes del año inmediato anterior a aquél por el que se debe efectuar el pago, 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 citado factor en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

Para efectos de la depreciación y actualización a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda DEL VEHICULO

Artículo 15-C. VIGENCIA 2003. PROCEDIMIENTO PARA EL CALCULO DEL IMPUESTO DE AUTOMÓVILES DE TRANSPORTE HASTA DE 15 PASAJEROS Y HASTA NUEVE AÑOS MODELO ANTERIOR

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Se reforma el inciso b) para aplicar tarifa en lugar de tasa. La cantidad obtenida conforme al inciso anterior, se multiplicará por el factor de actualización a que se refiere este artículo, y al resultado se le aplicará la tarifa a que hace referencia del artículo 5o. de esta Ley.

Artículo 15-D. No existía en la ley anterior.

**Artículo 15-D. VIGENCIA 2003. OPCION PARA EL ACREDITAMIENTO**

Se establece el acreditamiento de la parte del impuesto pagado que no haya sido usado, en el caso de robo o pérdida total por accidente. Excepto los que se recuperen y sean vendidos por las aseguradoras.

En relación al último párrafo no estoy de acuerdo ya que los legisladores han dado muchos beneficios a las aseguradoras que son particulares y nos dejan indefensos ya que en el momento que recuperamos nuestro vehículos están se encargan de devaluarlos, nos exigen que les dejemos todo pagado, con el fin que ellas en el momento que los saquen a remate no pierdan dinero y si ganen demasiado, en donde esta la igualdad y la equidad que tanto nos mencionan.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

## CAPITULO SEGUNDO

### DESARROLLO DEL TEMA

En el presente capítulo analizaremos y explicaremos todo a cerca del impuesto de tenencia o uso de vehículo, ya que en los últimos meses se ha comentado mucho de él, si desaparece o seguimos pagándolo, es importante mencionar lo siguiente:

#### 1. CONCEPTO DE IMPUESTO:

La palabra impuesto proviene de la raíz latina, impositus, que significa: tributo o carga.

Es una obligación coactiva y sin contraprestación de efectuar una transmisión de valores económicos (casi siempre en dinero) a favor del Estado y de las entidades autorizadas jurídicamente para recibirlos, por un sujeto económico, con fundamento en una ley, sienta fijadas las condiciones de la prestación en forma autoritaria y unilateral por el sujeto activo de la obligación tributaria.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> GIL VALDIVIA, Gerardo. Impuestos, Diccionario Jurídico Mexicano, Editorial Porrúa, S.A México, 1985  
Tomo V. Pág. 42

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1.1. Para Manuel De Juano, "El impuesto es la obligación pecuniaria que pesa sobre las personas en su calidad de integrantes de un Estado por tener bienes o rentas en el mismo, exigida legalmente según su capacidad contributiva en base a las normas fundamentales de país y a los principios de igualdad, generalidad y uniformidad, cuya recaudación debe destinarse a satisfacer las necesidades y servicios públicos indivisibles o el déficit de los divisible".

1.2. Para GIANNINI, "el impuesto es una prestación pecuniaria que un ente público tiene derecho a exigir en virtud de su potestad de su protestad de imperio, originaria o derivada, en los casos, en la medida y según los modos establecidos en la ley, con el fin de conseguir un ingreso....

1.3. Es indudable que la razón primaria de la imposición consiste en la necesidad que el Estado tiene de medios económicos adecuados para su existencia y para el cumplimiento de los servicios públicos que redundan en beneficio de la colectividad; como tampoco ofrece duda que en el Estado moderno la carga tributaria que pesa sobre el ciudadano se justifica políticamente sólo en la medida en que

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

aquella es necesaria para la consecución d los fines del Estado, que se identifica con el pueblo en su unidad".<sup>1</sup>

1.4. El Código Fiscal en su artículo 2º fracción I define que impuesto son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho previsto por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de ese mismo artículo (aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos respectivamente).

Después de consultar varios autores llego a la siguiente definición de impuesto: es la obligación establecida de forma unilateral por el Estado, a cargo de las personas físicas o morales a efecto de allegarse de recursos para satisfacer el gasto público, mismas que deben ser proporcionales y equitativas tomando en cuenta las condiciones del contribuyente como son: situación económica, trabajo que desempeña, ingresos.

---

<sup>1</sup> GIANNINI, Achille Donato. Instituciones d Derecho Tributario . Editorial de Derecho Financiero, Madrid España.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## 2. CARACTERISITICAS DEL IMPUESTO

- a) Es un impuesto directo, toda vez que las cualidades del sujeto pasivo y pagador del tributo recaen en la misma persona, pues se suprime a todo intermediario para determinar, pagar y recaudar la contribución pertinente y no se traslada el monto del gravamen a terceras personas como sucede en los impuestos indirectos, en esa virtud el sujeto pasivo, es la persona física o moral que aparece como propietario o poseedor del vehículo y que en la ley respectiva se le conoce como tenedor o usuario del mismo.
- b) Tiene fines fiscales, ya que al instituirse el impuesto sobre tenencia o uso de vehículo, el legislador deja asentado en la exposición de motivos de la ley, que se busca incrementar la recaudación de ingresos para sufragar el gasto público ante el aumento de necesidades sociales, por lo cual se exigió un nuevo gravamen y el segundo extrafiscales busca darle seguridad jurídica a los propietarios de los vehículos automotores en sus diversas categorías y

condiciones estipuladas en la Ley, tanto a los de transporte terrestre, aéreo y marítimo que son objeto de la obligación contributiva, ya que en la actualidad esta modalidad es fundamental para proteger el patrimonio relacionado con tales vehículos, ante el incremento de la delincuencia organizada sobre todo en las grandes urbes en donde a diario se manifiesta los robos en forma considerable de unidades o autopartes de las mismas o por las transacciones que en forma ilícita puedan realizarse con los vehículos en cuestión.

- c) Tributo de fuente concurrente que puede ser establecido para la Federación, Entidades Federativas y Municipios, ya que en la Constitución no se encuentra reservado su hecho generador a favor de ninguna entidad política para el ejercicio de la potestad tributaria conducente y en esas condiciones tanto el Congreso de la Unión, como legislaturas locales en la esfera de su competencia, pueden instituir el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos automotores.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

d) Real, en virtud de que al legislador al establecerlo no le interesaron las condiciones económicas de los contribuyentes, sino más bien el hecho generador del gravamen, esto es, la tenencia o uso de vehículos automotores, que viene a configurar la esencia de la hipótesis jurídica respectiva.

e) Es un impuesto objetivo, porque la obligación contributiva recae primordialmente sobre la tenencia o uso de vehículo tipificados en la Ley que le da origen, y en tal virtud, al fisco federal le interesa garantizar el monto de la prestación fiscal con el secuestro del vehículo en caso de incumplimiento de tal deber por el sujeto pasivo o responsable solidario y su legalización, cambio de propietario y circulación obligan rotundamente a pagar voluntariamente en las fechas, períodos y condiciones estipuladas en la ley sin necesidad de excitativa o requerimiento, además por las propias transacciones comerciales y los cambios de propietario que deben hacerse en un momento dado, obliga: a los interesados a regularizar su

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

situación fiscal para alcanzar seguridad jurídica en su propiedad sobre el vehículo.

f) Es un impuesto al capital o al patrimonio de las personas físicas y morales, representado por el valor del vehículo según la marca, el año, modelo, versión, línea, equipo opcional o de lujo, de producción nacional o nacionalizado para ese efecto deben consultarse los lineamientos legales en la materia y las disposiciones dictadas anualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las que desde luego permiten concretizar la base de la contribución, la cuota o tarifa aplicable y el monto de la prestación que debe enterarse al fisco.

g) Se basa en los principios constitucionales de equidad y de proporcionalidad, la primera recomienda que cada causante tributo en relación a su capacidad económica, así las cosas en relación al impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, esa capacidad se determina según el valor del vehículo, teniendo en cuenta el año, modelo, la marca, etcétera, y se entiende por equidad

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

significa que en un plano de igualdad económica el impacto de la contribución se el mismo para a todos los que tienen la misma capacidad o riqueza respecto de los vehículos que constituyen su hecho generador, es decir, en relación a la prestación fiscal mencionada, la equidad es apreciable al comparar el monto del impuesto que debe pagarse por todas las personas que aparezcan como propietarias de los vehículos, según la misma marca, el año del modelo, la versión que es propia de su presentación comercial, la línea de los automóviles, el motor, cilindraje, el uso de gasolina, diesel o gas, si es eléctrico para que en igualdad de condiciones se les cobre la misma cantidad del impuesto a quienes se encuentran ubicados en la misma situación o circunstancias contributivas, que haya igualdad y uniformidad de la carga impositiva. Tratando igual a los iguales y desigual a los desiguales.

- h) El pago del impuesto es obligatorio, por lo que la autoridad fiscal responsable de la recaudación dispone del procedimiento administrativo de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

ejecución, para lograr su cometido, en caso de incumplimiento o cuando hay evasión fiscal.

- i) Tasa fija es aquella cantidad que se establece en ley, sin que a través de la misma se permita el libre ejercicio del arbitrio autoritario, es decir es el porcentaje ya establecido en la ley.
- j) Ad valorem se establece en función del valor del bien gravado; es decir el porcentaje que se cobra cada año por el concepto de tenencia vehicular, basándose en el precio del vehículo que se manifiesta en la factura.
- k) Accesorios legales son representados por las multas, recargos y gastos de ejecución, forman parte de su naturaleza jurídica y tienen la suerte al hacerse exigible el entero conducente.
- l) Elementos que son importantes para la obligación fiscal son: el sujeto pasivo, activo, responsable solidario, base, objeto del gravamen, cuota o tarifa, exenciones, forma de pago, período de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

pago, obligaciones del contribuyente y de los responsables solidarios, son visible en la ley.

### 3. ELEMENTOS DEL IMPUESTO DE TENENCIA.

a) Sujeto activo. Es el gobierno federal, porque es el acreedor de la obligación fiscal por lo que tiene el deber y la facultad de determinar, controlar y exigir su cumplimiento; es importarte mencionar que a nivel federal es un término de 10 años y para los Estados, Distrito Federal es de 11 años,

b) Sujeto pasivo. Principal o directo, es la persona física o moral que esta obligada a pagar la prestación fiscal relacionada con la tenencia o uso de vehículos tipificado en la legislación, tratándose de sus tenedores o usuarios de los mismos que les identifica como sus legítimos propietarios.

La Federación (10 años), el Distrito Federal, los Estado, Municipios (11 años) los organismos descentralizados o cualquier persona, pueden ser sujetos pasivos y están obligados a pagar el impuesto, aun cuando de conformidad con

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

otras leyes o decretos estén liberados de pagar impuestos federales o exentos de ellos.

La responsabilidad solidaria en el pago del impuesto conlleva a lo siguiente:

- Quienes por cualquier título adquieran la propiedad, tenencia o uso del vehículo, por el adeudo del impuesto que en el caso existiera, aun cuando se trate de personas que no están obligadas al pago del gravamen.
- Quienes reciban en consignación o comisión para su enajenación vehículos por el adeudo del impuesto.
- Las autoridades federales, estatales, municipales competentes, que autoricen el registro de vehículos, matriculas, altas, cambios o bajas de placas o efectúen la renovación de los mismo, sin cerciorarse que no exista adeudos por la misma contribución, salvo en los casos en que el contribuyente acredite que se encuentra liberado de esta obligación, la cual se comprobara por medio de la copia de la forma por la cual se pago.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

c) Objeto del impuesto, es el hecho generador del gravamen constituido por la propiedad o tenencia del vehículo de transporte terrestre, aéreo y acuático.

Se puede tratar de la circunstancia que propicia el nacimiento del tributo, representada por el dominio del bien mueble específico identificado como vehículo automotor de fabricación nacional o nacionalizado, de lo anterior nace una prestación tributaria tal como: automóviles, omnibuses, camiones, tractores, aeronaves, embarcaciones, veleros etcétera.

d) La base gravable, es el valor de vehículo incluyendo el equipo opcional o de lujo, claro sin considerar el monto de los descuentos, rebajas o bonificaciones, cuando la enajenación la realiza el fabricante o el distribuidor autorizado al consumidor, sin que forme parte del precio el impuesto al valor agregado que se cause por la operación.

La base del impuesto se determina de acuerdo al valor de la unidad, sus características, capacidad o peso, la marca, año modelo o de fabricación, versiones, se toma en cuenta las presentaciones comerciales y de carrocería básica como dos, tres o cuatro puertas que deriven de una misma línea,

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

automóviles con motor de gasolina, gas o diesel de cuatro, seis u ocho cilindros, o si se trata de camiones, tractores, autobuses integrales, automóviles eléctricos, aeronaves, embarcaciones, veleros, etcétera.

En los automóviles de importación, el precio de enajenación incluye el impuesto general de importación adicionado con el monto de las contribuciones que tengan que pagarse con motivo de esa transacción, con la excepción del impuesto al valor agregado.

Si al entrar al país el vehículo la realiza una persona física o moral que no es fabricante ni distribuidor autorizado, el impuesto se calculara sobre el valor que se considere para efectos del impuesto general de importación, aun si no debe pagarse esta contribución adicionado por el monto de dicho impuesto y el de los demás gravámenes que tengan que pagarse con motivo de la importación, por lo que queda exceptuado del impuesto al valor agregado.

La base resulta de diversas circunstancias de acuerdo con el tipo de vehículos, en la caso de transporte terrestre, automóviles, automóviles eléctricos, camiones omnibuses y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, será el precio de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

enajenación del fabricante, ensamblador o distribuidor al consumidor, incluyendo el equipo opcional, sin tener en consideración descuentos, rebajas, ni bonificaciones, adicionado con los impuestos cubiertos por a enajenación o importación.

e) Cuota o tasa, es el tanto por ciento que debe aplicarse sobre su base, se equipara como progresiva o fija, siguiendo las estipulaciones normativas que la contemplan, se considera el tipo de unidad, el año modelo, marca, valor y otras características, es la cantidad que de manera especifica debe pagar el contribuyente anualmente para facilitar la determinación y el entero del gravamen anualmente la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, publica en el Diario Oficial de la Federación, la tasa que se debe de pagar o bien en los periódicos de mayor circulación a nivel nacional.

f) El pago del impuesto, los contribuyentes pagarán el impuesto por año del calendario durante los tres primeros meses ante las oficinas autorizadas, salvo en el caso de vehículos nuevos o importados, debe calcularse y enterarse dentro de los 15 días siguientes a aquel en que se adquirió o importo, ya que se

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

configura con la entrega de la unidad al comprador o se expida la factura, lo anterior se cumple ante las oficinas de la entidad en que la autoridad federal, estatal, municipal o del Distrito Federal autorice el registro del vehículo.

Los vehículos que circulan con placas de transporte público federal, el impuesto se pagará en las oficinas correspondientes al domicilio fiscal que en contribuyente tenga registrado ante la Secretaria de Hacienda y Crédito Público. Los importadores ocasionales efectuarán el pago del impuesto a la aduana respectiva en el momento que los vehículos queden a su disposición en la aduana, recinto fiscal o fiscalizado o bien en la importación temporal al convertirse en definitiva.

Las personas físicas o morales cuando tienen como actividad la enajenación de vehículos nuevos o importados al público, y que los asignen a su servicio o al de sus funcionarios o empleados deberán pagar el impuesto a más tardar dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se asignen.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

Cuando se trata de la enajenación o importación de vehículos nuevos de año, modelo posterior al de aplicación de la ley respectiva, se fijará el impuesto al año del calendario en que se enajene o importe, el impuesto para los mismos se determinará en el siguiente año del calendario bajo el criterio de vehículo nuevo.

Si lo anterior se lleva acabo después del primer mes del año del calendario el impuesto causado por dicho año se pagará en la proporción que resulte de aplicar al factor correspondiente a saber.

g) Exenciones, se encuentra liberados de la obligación contributiva siguiendo las prescripciones en la materia de vehículos eléctricos utilizados para transporte público de personas, los importadores temporalmente en los términos de la legislación aduanera, salvo las aeronaves y embarcaciones que prestan servicios turísticos con fines comerciales, los que sean de propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas, los vehículos de la Federación, Estados, Municipio y Distrito Federal que se utilizan para la prestación de los servicios de rescate, patrullas, transporte de limpia, pipas de agua, servicios funerarios y las

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes y los destinados a los cuerpos de bomberos, los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, claro deben de carecer de placas de circulación y no hayan sido enajenados; las embarcaciones dedicadas al transporte mercante, las aeronaves monomotoras de una plaza de fabricación a adaptadas para fumigar, rociar o esparcir líquidos o sólidos, con tolva de carga, las aeronaves con capacidad de veinte pasajeros, destinadas al autotransporte al público en general.

Si los vehículos que están exentos dejan de cumplir su función social que se ha indicado, el tenedor o usuario del mismo deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los quince días siguiente a aquel en que tenga lugar el hecho; se debe probar ante la oficina fiscal respectiva de conformidad con los artículos 8, 9, 15 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

h) Obligaciones de empresarios, los fabricantes y distribuidores autorizados, así como las empresas

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

comerciales que cuenten con registro ante Secretaria de Comercio y Fomento Industrial como empresa comercial para importar autos usados, tendrán la obligación de proporcionar a la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, en un plazo del día 17 de cada mes, la información relativa al precio de enajenación al consumidor de cada unidad vendida en territorio nacional en el mes inmediato anterior.

- i) Obligaciones de contribuyentes, es la enterar en tiempo y forma la prestación fiscal en comento ante la oficina fiscal autorizada de carácter estatal, o bien en la aduana respectiva si se trata de importación de vehículos siguiendo las indicaciones legales para evitar la evasión fiscal.

Es de gran importancia mencionar que hay que tener cuidado con la regularización de los cambios de propietario para darle seguridad jurídica a los adquirentes de los bienes.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

#### 4. DE LAS PARTICIPACIONES A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS Y MUNICIPIOS.

De acuerdo al artículo 2 de la Ley Federal de Coordinación Fiscal, las entidades federativas que estén adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y que hubieran celebrado con la Federación convenios de colaboración administrativa en materia del impuesto federal 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 impuesto, del que corresponderá cuando menos el 20% a los municipios de la entidad, que se distribuirá entre ello en la forma que determine la legislatura respectiva.

Ordena el artículo 16-A de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos que "Las entidades federativas que celebren convenios 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, 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, siempre y cuando éstos estén inutilizados permanentemente para la circulación. Dicha enajenación se hará de acuerdo a las reglas de carácter general que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público cuando lleva acabo un embargo precautorio de más de diez vehículos que estén documentados indebidamente por las autoridades de dichas entidades durante los últimos doce meses, la secretaria hará del conocimiento de la entidad de que se trate la violación específica por ésta descubierta, para que en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles manifieste lo que a su derecho convenga, llevo lo anterior la secretaria efectuará un descuento en sus incentivos o participaciones por cada vehículo adicional al décimo embargo, por un monto equivalente al 1% de la recaudación promedio mensual del

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

impuesto por el año anterior a aquel en que el incumplimiento sea descubierto".

El Registro Estatal Vehicular se integrará con datos de los vehículos de los contribuyentes que porten placas de la circunscripción territorial de cada entidad federativa, concretamente deben asentar: marca, submarca, año modelo, número de cilindros, origen o procedencia, número de motor, número de serie, número de placas y año fiscal que cubre el impuesto, así como los datos correspondientes al contribuyente.

## 5. EL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS.

5.1. Su antecedente lo encontramos en el impuesto conocido como el del timbre, la primera ley es establecida por la Secretaría de Hacienda don Matías Romero en 1869, en sustitución del papel sellado, el cual entro en vigor en 1875, en donde las propias condiciones tecnológicas no auguraban la existencia de vehículos automotores nuevos.

En 1880, 1887, 1893, 1906 y la del 31 de diciembre de 1931, bajo la presidencia del ingeniero Pascual Ortiz Rubio, es la que viene a gravar la venta de automóviles nuevos, en

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

el contenido normativo no se especifica que el objeto del impuesto, es la enajenación de automóviles, se entiende que fue aplicables a diversos tipos de transacciones comerciales o venta de bienes muebles o inmuebles incluyéndose a los automóviles nuevos.

Leyes del Impuesto sobre ingresos mercantiles expedidas en 1947 y 1951, su principal función es la enajenación de bienes, la prestación de servicios, las comisiones y mediaciones mercantiles y la venta de bienes con reserva de dominio, en estas compilaciones se tipifica la enajenación de automóviles nuevos al contado o con reserva de dominio, como el hecho generador del gravamen, siendo sujetos pasivos las personas físicas y morales, que sean vendedores, fabricantes, ensambladores o distribuidores, precisándose la base del impuesto, la cuota o tarifa, período de pago, dándole el carácter de impuesto indirecto ya que el monto se traslada al consumidor y comprador de la unidad respectiva.

Ley del Impuesto Sobre Automóviles y Camiones ensamblados expedida el 29 de diciembre de 1950, su objetivo eran los ingresos procedentes de la venta de primera mano de automóviles y camiones ensamblados en el país, por lo que Sergio el problema de la doble tributación ya que por un

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

lado se pagaba por a enajenación del vehículo el impuesto sobre ingresos mercantiles y por el otro impuesto citado anteriormente.

Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, expedida en el mes de diciembre de 1979, entrando en vigor el 1° de enero de 1980, el cual dejo en claro quienes están en condiciones de pagar dicho impuesto como lo son las personas físicas y morales que realicen las siguientes actividades:

- Enajenen de producción nacional, se entiende por automóvil nuevo el que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante o por distribuidor.
- Importen en definitiva al país automóviles nuevos. Se entiende por automóviles nuevos, los que correspondan al año modelo en que se efectúe la importación o a los tres modelos inmediatos anteriores. Los automóviles a que se refiere este artículo serán los de transporte hasta 10 pasajeros, para efectos de lo anterior son aplicables las definiciones relativas al año modelo, factura, modelo, línea, sub-línea, marca y tipo contenidos en la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La referida Ley fue abrogada en el mes de diciembre de 1996, dejando la posibilidad para que las entidades federativas establezcan ese gravamen para su ámbito competencial, ya que se trata de materia que se puede regular dentro de la potestad tributaria concurrente para éstas y para la federación; pero sigue tratándose como privativo del poder central, al expedirse una nueva Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación de 30 de diciembre de 1996, entrando en vigor el 1 de enero de 1997.

## 5.2. CARACTERÍSTICAS DEL IMPUESTO

- a) Es un impuesto de fuente concurrente, porque no está reservado constitucionalmente a ninguna entidad política, se puede instituir a favor de la federación, entidades federativas y municipios pero existe el riesgo de caer en la doble tributación, ya que se crea un gravamen para las esferas de gobierno, los Acuerdos de Colaboración Fiscal, los gobiernos locales han aceptado que sea la Federación la que únicamente lo establezca y regule a cambio de las participaciones que reciban en el rendimiento de esa contribución.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- b) Impuesto capital, ya que se integra por los ingresos que perciben las personas físicas y morales en su carácter de fabricante, distribuidor, o ensamblador que enajenen o importen automóviles nuevos.
- c) Impuesto directo, están obligados al pago del impuesto sobre automóviles nuevos las personas físicas y morales que realicen las enajenaciones de los mismos de producción nacional y cuya operación sea la que se haga por primera vez por los sujetos pasivos; así como la importación que se equipare a dicho acto jurídico, conforme a los modelos, marcas y características legales que se encuentren plenamente expresadas.
- d) Real y Objetivo, el legislador no tiene en consideración las condiciones económicas del contribuyente, el hecho generador de la contribución, es decir, la enajenación e importación de automóviles nuevos y por ello, la obligación fiscal se garantiza con el vehículo que dio origen a la misma, en caso de iniciarse en contra del sujeto pasivo principal o responsable solidario el procedimiento administrativo de ejecución para garantizar esa prestación.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

e) Fines fiscales al instituirse ese gravamen el fisco federal deja establecido en la exposición de motivos de la ley que le dio origen, la necesidad primordial de reunir recursos pecuniarios para costear el gasto público y extrafiscales su punto principal es darle seguridad jurídica a los adquirientes de los vehículos nuevos que son motivo de su enajenación o importación por lo que permite controlar otro impuesto conocido como de "uso o tenencia de vehículos". Cuando se trata de importaciones, se procura proteger la producción nacional para que no sea desplazada por lo importado, en esas condiciones, existen restricciones y limitaciones dentro de las reglas de comercio exterior para ciertos vehículos, partes, modelo o marcas.

f) Equidad y proporcionalidad establecidas en la fracción IV del Artículo 31 de la Constitución Política Federal; para que por un lado la obligación contributiva se aplique con un sentido general, uniforme e igual para todas las personas físicas y morales, que al aplicarse la base gravable y tarifa, que el deber fiscal sea conforme al valor, marca, modelo y características concretas de la unidad para que alcance eficacia la proporcionalidad o progresividad de esa obligación.

g) Sus accesorios legales forman parte de su naturaleza jurídica, en efecto, las multas, los recargos, gastos de ejecución y la indemnización al fisco federal relacionada con tal obligación, corren la misma suerte que el crédito principal y por ello se pueden hacer exigibles conjuntamente dentro del procedimiento administrativo de ejecución.

h) Los elementos de la contribución como son: sujeto activo y pasivo, objeto del gravamen, la base, la cuota o tarifa, le período de pago, exenciones y obligaciones de los contribuyentes le dan certidumbre se debe analizar las prescripciones de la Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles nuevos que los contienen, para cada caso particular.

i) Impuesto relacionados con el consumo de bienes, representado por la enajenación y adquisiciones de automóviles nuevos.

### 5.3. ELEMENTOS DEL IMPUESTO.

a) Sujeto activo, es el gobierno federal, por que a él le correspondió establecerlo y hace las veces de acreedor

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

del tributo, en esa virtud puede determinar, requerir y controlar la prestación fiscal.

b) Sujeto pasivo, es la persona física o moral que realice la enajenación o importación de automóviles nuevos, que prácticamente tal papel recae en los fabricantes, ensambladores, distribuidores o importadores de las referidas unidades. Enajenación corresponde a los de producción nacional, cuya operación se haga por primera vez entre el sujeto pasivo y el consumidor o adquirente o que la importación al país del automóvil sea definitiva y que corresponda al año modelo en que se efectúe esa operación o a los diez años modelos anteriores.

c) Objeto del impuesto, es el hecho generador de la prestación fiscal y esta constituido por la enajenación de automóviles nuevos de producción nacional por la importación definitiva de dichos vehículos que correspondan al año modelo en que se verifique esa transacción a los 10 años posteriores relacionada con el comercio exterior de México.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

En el artículo 5 menciona que para efectos de la ley se entiende por:

1. Automóviles, los de transporte hasta 15 pasajeros, los camiones con capacidad de carga hasta 4,500 kilogramos incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda.
  
2. 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, municipios de fronterizos de Cananea, (Sonora).
  
3. Región parcial del Estado de Sonora que comprende los siguientes límites:
  - Al norte la línea divisoria internacional desde el cause del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros.
  
  - Al oeste de Sonora de ese punto una línea recta hasta llegar al este de Puerto Peñasco.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Para Chapoy Bonifaz Dolores, "Es objeto de este impuesto la primera enajenación de automóviles de producción nacional efectuada al consumidor por el fabricante o el distribuidor. Se entiende por enajenación la incorporación de los vehículos disponibles para su comercialización al activo fijo de las empresas fabricantes o ensambladoras y en ocasiones las distribuidoras autorizadas, se considera que ocurre cuando se utiliza para el desarrollo de las actividades de dichos contribuyentes y el hecho de que transcurra el plazo de un año de mantenerlos a la venta sin que esto acontezca.

También es la importación definitiva o especial en los términos de la legislación aduanera, respecto de automóviles en cuestión por los modelos, marcas y características de los mismos que ahí se contienen."<sup>4</sup>

d) Base gravable, es el valor asignado al vehículo ya sea el precio de fábrica de la unidad austera o el valor calculado o determinado para efectos del impuesto general de importación, tratándose de unidades de fabricación nacional se incluye dentro de esa base el equipo opcional, común o de lujo sin considerar el monto

---

<sup>4</sup> Chapoy Bonifaz Dolores, Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Financiero, Ed. Mc Graw-Hill, México, 1997, p 102.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

de descuento, rebajas o bonificaciones cuando la enajenación la realiza el fabricante o el distribuidor autorizado al consumidor sin que forme parte del precio el impuesto al valor agregado que cause por esa operación.

Cuando es de procedencia extranjera el precio de su enajenación incluye el impuesto general de importación adicionado con el monto de las contribuciones que tengan que pagar por el motivo de esa transacción, excepto el impuesto al valor agregado.

e) Tarifa del impuesto, es el tanto por ciento que debe pagarse sobre su base o la cantidad que especifique la ley, se trata de tarifa fija con tendencia progresiva para la cual se establecen porcentajes del 2%, 5%, 10%, 15%, 16% según el valor del vehículo hasta llegar al precio de \$270,702.00 y a partir de esa cantidad en adelante se aplica la cuota fija del 7% sobre la diferencia entre el precio de la unidad y \$270,702.00 artículo 3 de la Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

f) El pago del impuesto, es provisional y definitivo los contribuyentes efectuarán pagos provisionales a más tardar el día 7 de cada uno de los meses del ejercicio, mediante declaración que se presenta en las oficinas autorizadas.

En el artículo 10 de la Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos menciona que tratándose de automóviles importados en definitiva por personas distintas al fabricante, ensamblador, distribuidores autorizados o importadores que tienen registro de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, como empresa para importar autos usados el impuesto deberá pagarse en la aduana mediante declaración en conjunto con el impuesto general de importación, aun tratándose del pago del segundo se difiera en virtud de encontrarse los automóviles en depósito fiscal en almacenes generales de depósito.

g) Exenciones no se pagará el impuesto en las exportaciones de automóviles con carácter definitivo en términos de la ley aduanera.

La enajenación al público de automóviles compactos de consumo popular y el precio incluyendo el impuesto al valor

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

agregado no exceda de la cantidad de \$65,000.00 que su motor sea de fabricación nacional y que posea una capacidad para 5 pasajeros.

6. En el TRATADO DE LIBRE COMERCIO encontramos el Anexo 300 A relacionado con el Comercio e inversión en el sector automotriz

1. Cada una de las Partes concederá a todos los productores existentes de vehículos en su territorio, un trato no menos favorable que el que conceda a cualquier productor nuevo de vehículos en su territorio de conformidad con las medidas indicadas en este anexo, excepto que esa obligación no se entenderá como aplicable a cualquier trato diferente que se establezca específicamente en los apéndices de este anexo.

2. A más tardar el 31 de diciembre del año 2003, las Partes revisarán la situación del sector automotriz en América del Norte y la eficacia de las medidas a que se refiere este anexo, con el fin de establecer las acciones que pudieran adoptarse para fortalecer la integración y la competitividad global del sector.

3. Los Apéndices 300-A.1, 300-A.2 y 300-A.3 se aplican a las Partes especificadas en cada uno de ellos en relación al comercio e inversión en el sector automotriz.

ESTA TESIS NO SALE  
DE LA BIBLIOTECA

79

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

4. Para propósitos de este anexo, a menos que se especifique lo contrario en los apéndices:

Productor existente de vehículos es un productor que estuvo produciendo vehículos en el territorio de la Parte relevante antes del año modelo 1992;

Productor nuevo de vehículos es un productor que comenzó la producción de vehículos en el territorio de la Parte relevante después del año modelo 1991;

Vehículo usado es un vehículo que:

(a) ha sido vendido, arrendado o prestado;

(b) ha sido manejado por más de:

(i) 1,000 kilómetros, para vehículos de peso bruto menor a cinco toneladas métricas; o

(ii) 5,000 kilómetros, para vehículos de peso bruto igual o mayor a cinco toneladas métricas; o

(c) fue fabricado con anterioridad al año en curso y por lo menos han transcurrido noventa días desde la fecha de fabricación; y

Vehículo es un automóvil, camión, autobús o un vehículo automotor para propósitos especiales, sin incluir motocicletas.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

### 6.1. Apéndice 300-A.1 Canadá Medidas existentes

Para este país los vehículos usados; podrá adoptar o mantener prohibiciones o restricciones a la importación de vehículos usados provenientes de territorio de México, excepto por lo siguiente:

(a) a partir del 1° de enero del año 2009, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos diez años de antigüedad;

(b) a partir del 1° de enero del año 2011, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos ocho años de antigüedad;

(c) a partir del 1° de enero del año 2013, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos seis años de antigüedad;

(d) a partir del 1° de enero del año 2015, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

territorio de México, que tengan por lo menos cuatro años de antigüedad;

(e) a partir del 1° de enero del año 2017, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México, que tengan por lo menos dos años de antigüedad; y

(f) a partir del 1° de enero del año 2019, Canadá no podrá adoptar ni mantener una prohibición o restricción a la importación de vehículos originarios usados provenientes de territorio de México.

## 6.2. Apéndice 300-A.2 México

Decreto Automotriz y Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz

1. México podrá mantener hasta el 1° de enero de 2004, las disposiciones del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (11 de diciembre de 1989) (Decreto Automotriz) y del Acuerdo que determina Reglas para la Aplicación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (30 de noviembre de 1990) (Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz), que sean incompatibles con este Tratado, de conformidad con las condiciones

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

establecidas en los párrafos 2 al 18. A más tardar el 1° de enero del año 2004, México hará compatible con las disposiciones de este Tratado cualquier disposición del Decreto Automotriz y de las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz que sea incompatible con este Tratado.

Industria de autopartes, proveedores nacionales y maquiladoras independientes:

2. México no podrá exigir que una empresa obtenga un nivel de valor agregado nacional superior a 20 por ciento de sus ventas totales como una de las condiciones para ser considerada como proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes.

3. México podrá exigir que un proveedor nacional o una empresa de la industria de autopartes, al calcular el valor agregado nacional, exclusivamente para los propósitos del párrafo 2, incluya los aranceles en el valor de las importaciones incorporadas en las autopartes producidas por dicho proveedor o empresa.

4. México considerará como proveedor nacional a una maquiladora independiente que lo solicite y cumpla con los requisitos correspondientes establecidos en el Decreto Automotriz existente, modificados conforme a los párrafos 2 y

3. México continuará otorgando a todas las maquiladoras independientes que soliciten ser consideradas como proveedor

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

nacional todos los derechos y privilegios existentes otorgados a maquiladoras independientes conforme al Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación existente (22 de diciembre 1989) (Decreto de Maquiladora).

Valor agregado nacional

5. México establecerá que el valor agregado nacional de proveedores (VANp) exigido a una empresa de la industria terminal se calcule como un porcentaje del mayor de los siguientes dos valores:

(a) el valor de referencia de la empresa de la industria terminal como se define en el párrafo 8; o

(b) el valor agregado nacional total (VANT) de la empresa de la industria terminal, excepto que México dispondrá que una empresa de la industria terminal que inició la producción de vehículos automotores en México después del año modelo 1991, calcule su valor agregado nacional de proveedores (VANp) exigido como un porcentaje de su valor agregado nacional total (VANT).

6. México no exigirá que el porcentaje a que se refiere el párrafo 5 sea superior al:

(a) 34 por ciento en cada uno de los primeros cinco años, a partir del 1° de enero de 1994;

(b) 33 por ciento en 1999;

(c) 32 por ciento en 2000;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- (d) 31 por ciento en 2001;
- (e) 30 por ciento en 2002; y
- (f) 29 por ciento en 2003.

7. No obstante lo dispuesto en el párrafo 6, México permitirá que una empresa de la industria terminal que fabricó vehículos automotores en México antes del año modelo 1992 utilice como porcentaje, para efectos del párrafo 5, el cociente del valor agregado nacional de proveedores (VANp) entre el valor agregado nacional total (VANT), que la empresa alcanzó en el año modelo 1992. La empresa podrá utilizar tal cociente en tanto sea menor que el porcentaje aplicable que se especifica en el párrafo 6. Con el fin de calcular el cociente para el año modelo 1992, deberán incluirse en el cálculo del valor agregado nacional de proveedores (VANp) las compras realizadas por la empresa de la industria terminal a las maquiladoras independientes que hubiesen llenado los requisitos para ser consideradas como proveedor nacional, si los párrafos 2, 3 y 4 de este apéndice hubiesen estado en vigor, en los mismos términos que las autopartes adquiridas de cualquier otro proveedor nacional o empresa de la industria de autopartes.

8. El valor de referencia anual de una empresa de la industria terminal será:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

(a) para cada uno de los años de 1994 a 1997, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor de 65 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base;

(b) para cada uno de los años de 1998 a 2000, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor de 60 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base; y

(c) para cada uno de los años de 2001 a 2003, el valor base correspondiente a tal empresa de la industria terminal más un porcentaje no mayor a 50 por ciento de la diferencia entre sus ventas totales en México en el año correspondiente y su valor base.

9. México dispondrá que cuando las ventas totales en México de una empresa de la industria terminal en un año sean menores a su valor base, el valor de referencia de tal empresa para ese año será igual a sus ventas totales en México en ese año.

10. Cuando una perturbación anormal en la producción afecte la capacidad de producción de una empresa de la industria terminal, México permitirá a la empresa solicitar a la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz,

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

establecida según el Capítulo V del Decreto Automotriz, una reducción en su valor de referencia. Si la Comisión encuentra que la capacidad de producción de la empresa ha sido afectada por dicha perturbación, la Comisión reducirá el valor de referencia de la empresa de la industria terminal en una cantidad proporcional al evento que ha afectado su capacidad de producción.

11. Cuando la Comisión Intersecretarial de la Industria Automotriz, previa solicitud de una empresa de la industria terminal, encuentre que la capacidad de producción de tal empresa ha sido perturbada considerablemente como resultado de la renovación sustancial en su equipo o de la reconversión de su planta, la Comisión reducirá el valor de referencia de tal empresa para el año en cuestión, en un monto proporcional a la perturbación. Si tal reducción en el valor de referencia conlleva una disminución en el valor agregado nacional de proveedores (VANp) exigido a dicha empresa, ésta deberá compensar íntegramente esa disminución en su VANp durante los 24 meses siguientes a la fecha en que dicha renovación o reconversión haya sido completada.

#### Balanza comercial

12. México no podrá requerir que una empresa de la industria terminal incluya en el cálculo de su saldo en balanza

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

comercial (S) un porcentaje del valor de importaciones de autopartes, directas e indirectas, que la empresa incorpore en su producción en México para su venta en México (VTvd) en el año correspondiente, superior a:

- (a) 80.0 por ciento en 1994;
- (b) 77.2 por ciento en 1995;
- (c) 74.4 por ciento en 1996;
- (d) 71.6 por ciento en 1997;
- (e) 68.9 por ciento en 1998;
- (f) 66.1 por ciento en 1999;
- (g) 63.3 por ciento en 2000;
- (h) 60.5 por ciento en 2001;
- (i) 57.7 por ciento en 2002; y
- (j) 55.0 por ciento en 2003.

13. México establecerá que, a efecto de determinar el valor agregado nacional total (VANT) de una empresa de la industria terminal, no se considere el párrafo 12 para el cálculo de su saldo en balanza comercial (S).

14. Para determinar el valor total de los vehículos automotores nuevos que podría importar una empresa de la industria terminal, México permitirá, siempre que cuente con un superávit en su balanza comercial ampliada, dividir su balanza comercial ampliada entre el porcentaje correspondiente según el párrafo 12.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

15. México requerirá que en el cálculo de la balanza comercial ampliada de una empresa de la industria terminal, el factor de ajuste (Y) de tal empresa sea igual a:

(a) para una empresa de la industria terminal que estuvo produciendo vehículos automotores antes del año modelo 1992:

(i) el mayor del valor de referencia de la empresa de la industria terminal y el valor agregado nacional total (VANt) de dicha empresa, menos

(ii) el valor agregado nacional de proveedores (VANp) alcanzado por tal empresa dividido entre el porcentaje correspondiente especificado en los párrafos 6 ó 7 según corresponda;

(b) para otras empresas de la industria terminal:

(i) el valor agregado nacional total (VANt) de dicha empresa, menos

(ii) El valor agregado nacional de proveedores (VANp) alcanzado por tal empresa, dividido entre el porcentaje correspondiente especificado en el párrafo 6, excepto que si el monto que resulte de sustraer (ii) de (i) es negativo, en (a) o (b), el factor de ajuste (Y) será igual a 0 (cero).

16. Para establecer el monto anual que una empresa de la industria terminal podrá transferir a su balanza comercial ampliada, de aquellos superávits acumulados con anterioridad

al año modelo 1991, en tanto no se agoten, México permitirá a la empresa elegir para cada año entre:

(a) usar los procedimientos establecidos en las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz existente; o

(b) transferir hasta el equivalente en pesos mexicanos de 150 millones de dólares estadounidenses, ajustados anualmente por la inflación acumulada a partir de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, con base en el deflactor de precios implícito del Producto Interno Bruto (PIB) de Estados Unidos, o con base en cualquier otro índice publicado por el Council of Economic Advisors en sus Economic Indicators que lo sustituya (en adelante referido como deflactor de precios del PIB de Estados Unidos). Para ajustar el límite de 150 millones de dólares estadounidenses por la inflación acumulada hasta un cierto mes de un año posterior a 1994, los 150 millones serán multiplicados por el cociente de:

(i) el deflactor de precios del PIB de Estados Unidos correspondiente a dicho mes del año; entre

(ii) El deflactor de precios del PIB de Estados Unidos correspondiente a la fecha de entrada en vigor de este Tratado, siempre y cuando los deflactores en los subincisos

(i) y (ii) utilicen el mismo año base.

Una vez ajustada, la cantidad que resulte será redondeada al millón de dólares más cercano.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Otras restricciones en el Decreto Automotriz

17. México eliminará cualquier restricción que limite el número de vehículos automotores que una empresa de la industria terminal puede importar a México en relación con el número total de vehículos automotores que dicha empresa vende en México.

18. Para mayor certidumbre, las diferencias en trato requeridas en los párrafos 5, 7 y 15 no serán consideradas como incompatibles con el Artículo 1103, "Inversión - Trato de nación más favorecida".

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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

disposiciones del Decreto Automotriz y las Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, modificadas de conformidad 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 aseo 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.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

(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.

#### 6.2.1. 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 ha:

(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;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

(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 aquellos 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

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;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Balanza Comercial Ampliada de una empresa de la industria terminal es igual a  $S + T + W + 0.3I + STF - Y$ , 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 superávit 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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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 cumple 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:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- (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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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 normal 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;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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 Secretaría de Economía;

(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:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

(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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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 aquéllas 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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

(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;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

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.

6.3. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO toma en consideración lo siguiente:

Regularización de Vehículos En diversas ocasiones el Ejecutivo Federal ha promulgado Decretos que otorgan facilidades a los propietarios de vehículos usados de procedencia extranjera que se encuentran internados irregularmente en territorio nacional, con la finalidad de que dichos vehículos sean regularizados para permanecer legalmente en éste.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Ninguno de los Decretos de regularización de vehículos de procedencia extranjera se encuentra vigente, toda vez que el término o plazo de su vigencia quedaron concluidos, es decir, se emite este tipo de Decretos por tiempo limitado y para cierto tipo de vehículos.

El último Decreto promulgado por el Poder Ejecutivo creó la Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de marzo de 2001, y tuvo una vigencia máxima de 120 días naturales contados a partir de dicha fecha.

Artículo 101 de la Ley Aduanera y Regla 1.5.1. de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2002

#### 6.3.1. IMPORTACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS

Los trámites para la importación temporal de vehículos deberán realizarse ante los Módulos de Banjército autorizados.

a) Quiénes pueden realizar la importación temporal de vehículos?

Extranjeros con calidad migratoria de inmigrantes rentistas o de no inmigrantes, (excepto tratándose de refugiados y asilados políticos), turistas y visitantes locales.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Mexicanos con residencia en el extranjero o que acrediten estar laborando en el extranjero por más de un año, siempre y cuando compruebe mediante documentación oficial su calidad migratoria que los autorice para tal fin.

Las misiones diplomáticas, consulares extranjeras y de las oficinas de sede o representación de organismos internacionales, así como de los funcionarios y empleados del Servicio Exterior Mexicano.

**b) Qué vehículos pueden ser importados temporalmente**

Se autorizará la importación temporal de vehículos automotores con capacidad de hasta tres y media (3.5) toneladas. Asimismo, se podrá efectuar la importación temporal de una embarcación, casa rodante o motocicleta junto con el vehículo que las remolque.

Se exceptúa del cumplimiento de lo señalado en el párrafo anterior a los charters, los cuales podrán efectuar la importación temporal del vehículo, siempre y cuando se cumplan los requisitos que para este efecto se emitan.

**c) Plazos autorizados para la importación temporal de vehículos**

### 1. Extranjeros

Por el plazo que dure su calidad migratoria, incluyendo sus prórrogas, en los siguientes casos:

Las de vehículos propiedad de extranjeros que se internen al país con calidad de inmigrantes rentistas o de no inmigrantes, excepto tratándose de refugiados y asilados políticos, siempre que se trate de un solo vehículo.

Los vehículos que importen turistas y visitantes locales, incluso que no sean de su propiedad y se trate de un solo vehículo.

### 2. Mexicanos residentes en el extranjero

Será hasta por seis meses, improrrogables, en cada período de doce meses y que se trate de un solo vehículo.

### 3. Diplomáticos

El plazo autorizado para la importación temporal de vehículos de misiones diplomáticas, consulares extranjeras y de las oficinas sede o representación de organismos internacionales, así como de los funcionarios y empleados del Servicio Exterior Mexicano, será hasta por seis meses para importación en franquicia diplomática.

**d) Requisitos para tramitar la importación temporal de vehículos**

El importador deberá acudir al Módulo de Banjército que opera el Programa de Importación Temporal de vehículos, ubicado dentro de la circunscripción de la aduana por donde ingresa al país y llenar el formulario Solicitud de Importación Temporal al cual adjuntará original y copia lo siguiente:

a) Documentación que acredite su calidad migratoria o su legal residencia en el extranjero.

1) Para el caso de extranjeros: Identificación oficial y la documentación expedida por el Instituto Nacional de Migración que acredite su calidad migratoria, vigentes.

2) Para el caso de mexicanos: El documento que acredite su residencia permanente en el extranjero o la documentación oficial que compruebe la calidad migratoria que lo autorice para laborar en el extranjero por más de un año.

b) El documento que acredite la legal propiedad del vehículo, carta de crédito o carta factura otorgada por la negociación o institución que corresponda, si el vehículo no ha sido pagado en su totalidad; cuando el vehículo sea arrendado, deberá presentar el contrato, el cual deberá estar a nombre del interesado y señalar las características del

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

vehículo o, en el caso de vehículos propiedad de personas morales, se requerirá el documento que acredite la relación laboral del interesado con la persona moral, independientemente de acreditar la legal propiedad del vehículo a nombre de la empresa.

c) Declaración, bajo protesta de decir verdad, en la cual manifieste que retornará el vehículo al extranjero en el plazo autorizado y que se abstendrá de cometer actos o de incurrir en omisiones que configuren infracciones o delitos por indebida utilización o destino del vehículo.

El interesado podrá efectuar el trámite correspondiente aunque el documento que acredite la propiedad del vehículo se encuentre a nombre de su cónyuge, ascendiente o descendiente, que deberá demostrar, con la documentación legal correspondiente, como acta de matrimonio, acta de nacimiento, etcétera.

**e) Importador de charters**

El importador de charters deberá acudir al Módulo de Banjército que opera el Programa de Importación Temporal de Vehículos, ubicado en la aduana por donde ingresa al país,

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

debiendo presentar en original y copia la siguiente documentación:

a) Documentación oficial que acredite que se trata de residentes en el extranjero sin establecimiento permanente en México.

b) Documentación que acredite la propiedad o, en su caso, que sean arrendatarios de los vehículos con los que se presten los servicios.

c) Copia del documento que demuestre haber obtenido autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para internarse al país. Los vehículos que efectúen el servicio deben ostentar la razón social, siglas o logotipo de la empresa.

f) Garantía y comisión por la prestación del servicio de Banjército

A. Presenta la solicitud de importación temporal del vehículo ante la aduana de entrada, anexando un escrito en el cual declaras, bajo protesta de decir verdad, tu compromiso de retornar el vehículo dentro del plazo autorizado y de no realizar actos u omisiones que constituyan infracciones o delitos, por el indebido uso o destino del mismo.

B. Garantiza el pago de los créditos fiscales que pudieran ocasionarse por no regresar el vehículo en el plazo previsto

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

o por haber cometido las infracciones señaladas en las Leyes aplicables, mediante un depósito en efectivo, por la cantidad que corresponda, de acuerdo al año-modelo del vehículo:

Año y modelo del vehículo	Importe de la garantía en dólares de los Estados Unidos de América
1999 hasta 2003	400
1994 hasta 1998	300
Modelos anteriores	200

C. Paga al Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, SNC, una cantidad equivalente en moneda nacional a 22 dólares de los Estados Unidos de América, para cubrir el trámite por la importación temporal de vehículos.

Cuando realices el pago señalado en el párrafo anterior, con tarjeta bancaria internacional de crédito o débito, expedida a tu nombre en el extranjero, quedará liberado de otorgar la garantía a que se refiere el rubro B.

El Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, está autorizado a recibir en efectivo la garantía y el pago por concepto de trámite por la importación temporal, así como a generar los documentos que amparan la importación temporal de vehículos, cancelar la garantía y, en su caso, devolverte el

TESIS CON  
PALLA DE OBTEN

monto del depósito, siempre y cuando regreses el vehículo dentro del plazo establecido. El Banco deberá transferir el monto de la citada garantía a la Tesorería de la Federación, el día hábil bancario siguiente a la fecha en que haya vencido el plazo de la importación temporal, cuando el vehículo no haya sido devuelto al extranjero en el plazo señalado.

Los mexicanos residentes en el extranjero o turistas, pueden tramitar la importación temporal de vehículos en los módulos ubicados en los Consulados Mexicanos en Chicago, Illinois; en Dallas y Houston, Texas; en Los Ángeles, San Bernardino y Sacramento, California y en Salt Lake City, Utah, en los Estados Unidos de América. Si te encuentras en este caso, en lugar de la garantía a que se refiere el rubro B., únicamente deberás cubrir, con tu tarjeta de crédito o débito internacional, un pago equivalente a 35.20 dólares de los Estados Unidos de América, a favor del Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, SNC, por concepto de trámite por la importación temporal de vehículos; es importante que la tarjeta esté a tu nombre y que haya sido expedida en el extranjero.

En estos casos los importadores del vehículo se deberán presentar ante el módulo del Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, SNC, ubicado en la aduana de salida,

con su vehículo, para que registren, en la solicitud de importación temporal correspondiente, las fechas en las que el vehículo sale del territorio nacional o ingresa al mismo, durante un periodo de doce meses.

El periodo de doce meses no se entenderá como un año de calendario y se computará a partir de la fecha de entrada al país del vehículo de que se trate; así mismo, la importación temporal del vehículo será por 180 días, consecutivos o no, de estancia efectiva en el territorio nacional

La persona que goce de una prórroga, respecto a su calidad migratoria, conforme lo señala la Ley en esta materia, podrá prorrogar en los mismos términos el plazo para retornar sus vehículos. Para estos efectos no se requerirá obtener prórroga del plazo ante las autoridades aduaneras, pudiéndose acreditar la prórroga del plazo de permanencia legal del vehículo en territorio nacional, con el documento oficial que emita la autoridad migratoria, prorrogando al importador del vehículo, su estancia en el país.

Con el fin de que no se hagan efectivas las garantías otorgadas en los términos antes mencionados, si obtuviste prórroga a tu calidad migratoria, deberá presentar personalmente, en cualquiera de las 48 aduanas del país, un escrito (en formato libre) en el cual avises de tu prórroga, dentro de los diez días hábiles siguientes a aquél en que te

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

la hayan otorgado; deberá ser anexado una copia de la misma, así como de la solicitud de importación temporal del vehículo.

g) Emisión del permiso de importación temporal de vehículos por parte de Banjército

Dos tantos: uno para el importador y otro para Banjército.

Un holograma: tres tantos, para el importador, Banjército y la Administración General de Aduanas del recibo en que conste el depósito antes mencionado.

Un comprobante al importador del pago por concepto de la comisión de servicios

Se deberá firmar la siguiente documentación:

- a) Permiso de importación temporal de vehículos.
- b) Carta promesa de retorno, impresa al reverso del permiso de importación temporal de vehículos
- c) En su caso, el recibo en que conste el pago del depósito en efectivo. Banjército entregará al importador el permiso de importación temporal del vehículo, el holograma para que éste lo adhiera en el parabrisas del vehículo importado

temporalmente y, en su caso, el recibo del depósito en efectivo y el comprobante del pago de la comisión por concepto de servicio.

El holograma se proporcionará por cada vehículo cuya importación se promueva, aunque vaya acompañado de un remolque, motocicleta, embarcación o casa rodante, caso en el cual se asentará en el permiso de importación temporal los datos de los bienes remolcados.

#### h) Verificación a la salida de la región fronteriza

El personal de la aduana en el límite de la franja o región fronterizas (garita aduanal) verificará que los vehículos cuenten con el holograma respectivo, el cual tendrá que estar adherido al parabrisas del mismo. En caso de que no cuente con éste, se requerirá al conductor del automóvil que presente el permiso de importación temporal de vehículos, holograma y la documentación correspondiente. En caso de detectar alguna irregularidad, se procederá a iniciar el Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera, independientemente de las acciones legales en materia penal que procedan de no existir irregularidad, se le indicará al conductor del vehículo que se someta al sistema automatizado, en el entendido de que sólo cuando el resultado sea rojo

podrá exigírsele que presente la documentación del vehículo para su revisión, así como para verificar si porta mercancías cuyo valor exceda la franquicia a que tiene derecho.

**i) Retorno de los vehículos importados temporalmente**

**Requisitos**

En todos los casos, deberá presentarse con su vehículo ante el Módulo de Banjército en el que realizó el trámite por primera vez, antes de retornar al extranjero, para registrar el retorno del vehículo importado temporalmente y, en su caso, solicitar la devolución del depósito correspondiente.

**j) Verificación del vehículo importado temporalmente**

Banjército le solicitará la presentación del permiso de importación temporal del vehículo objeto del retorno y, en su caso, el recibo del depósito en efectivo constituido, a fin de proceder a la verificación de los documentos; posteriormente se retirará del parabrisas del vehículo el holograma correspondiente y se leerá el código de barras de éste mediante una pistola lectora para revisar nuevamente que los datos de los documentos presentados por el importador coincidan con los registrados en el SAITEV.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

En caso de detectarse irregularidades en la verificación de los datos, se notificará al Administrador de la Aduana para dar inicio al procedimiento correspondiente.

**k) Emisión del comprobante de retorno**

En caso de no existir irregularidades, el personal del modulo de Banjército realizará el registro del vehículo en el SAITEV, expidiendo un Comprobante de Retorno en dos ejemplares, uno para usted otro para Banjército.

Se deberá firmar la siguiente documentación:

- a) Comprobante de retorno.
- b) En su caso, comprobante de devolución del depósito en efectivo.

Banjército le entregará los comprobantes de retorno y, en su caso, de devolución del depósito en efectivo.

**Causales para no efectuar el retorno del vehículo importado temporalmente**

Deberá presentar un escrito dirigido al Administrador de la Aduana por la que ingresó el vehículo, manifestando las características del mismo, número de holograma, fecha del ingreso y vencimiento del permiso de importación temporal, anexando los supuestos que a continuación se indican:

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

- a) Robo del vehículo importado temporalmente
- 1) Copia certificada del acta de robo presentada ante la Agencia del Ministerio Público que corresponda al lugar donde ocurrió el robo.
  - 2) Documentación que compruebe que se pagaron los impuestos al comercio exterior y el cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como de los pagos por concepto de trámite por la importación temporal del vehículo y de la garantía de pendiendo del año del vehículo.
- b) Pérdida total por accidente del vehículo importado temporalmente.
- 1) Copia del aviso presentado ante la Administración General de Auditoría Fiscal Federal, en el cual se define el destino que quiera dar a los restos del vehículo (destrucción o donación a favor del Fisco Federal), en donde conste el sello de que fue recibido por dicha autoridad, en un término no mayor plazo de dos días contados a partir del día siguiente al del accidente.
  - 2) Copia de la resolución emitida por la Administración Local Jurídica que corresponda, mediante la cual se autoriza la destrucción o donación del vehículo accidentado.
  - 3) Copia certificada del acta de hechos levantada ante la autoridad competente.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

c) Donación del vehículo importado temporalmente.

1) Copia de la resolución emitida por la Administración Local Jurídica, mediante la cual se autoriza la donación del vehículo importado temporalmente.

1) Quienes importen mercancías están obligados al cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- Estar inscritos en el padrón de importadores a cargo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para lo cual deben encontrarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, comprobar ante las autoridades aduaneras que se encuentran inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes y cumplir con las disposiciones legales que regulan el ingreso y salida de las mercancías.
- Contar con la información, documentación y aquellos medios de prueba necesarios para comprobar el país de origen y de procedencia de las mercancías para efectos de preferencias arancelarias, marcado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, cupos y otras medidas que al efecto se establezcan conforme a la Ley de Comercio Exterior y tratados internacionales de los

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- que México sea parte y proporcionarlos a las autoridades aduaneras cuando éstas lo requieran.
- Entregar al agente o apoderado aduanal que promueva el despacho de las mercancías una manifestación por escrito, y bajo protesta de decir verdad, con los elementos que permitan determinar el valor en aduana de las mercancías.
  - Entregar al agente aduanal el documento que compruebe el encargo conferido para realizar sus operaciones
  - El importador deberá conservar copia de dicha manifestación, obtener la información, documentación y otros medios de prueba necesarios para comprobar que el valor declarado ha sido determinado de conformidad con las leyes mexicanas y proporcionarlos a las autoridades aduaneras cuando éstas lo requieran.
  - Circulación de vehículos en franja o región fronteriza
  - Los vehículos propiedad de residentes en el extranjero, podrán circular dentro de una franja de 20 kilómetros paralela a la línea internacional y en la región fronteriza, siempre que cuenten con placas extranjeras vigentes y se encuentre un residente en el extranjero a bordo del mismo.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- Importación definitiva de vehículos especiales adaptados para personas con discapacidad
- Las personas con discapacidad podrán importar definitivamente, para su uso personal un vehículo cada cuatro años, sin el pago de los impuestos al comercio exterior. Las personas morales no contribuyentes autorizadas para recibir donativos deducibles en el ISR que tengan como actividad la atención de dichas personas, podrán importar hasta tres vehículos cada cuatro años. En ambos casos, el importador no podrá enajenar dichos vehículos sino después de cuatro años de haberlos importado.
- Procedimiento
- Dichas personas deberán presentar su solicitud de autorización ante la Administración Local Jurídica que corresponda a su domicilio fiscal, anexando a la misma copia de la constancia expedida por alguna institución de salud con autorización oficial que acredite su discapacidad y copia de la solicitud del permiso de importación definitiva presentado ante la Secretaría de Economía. Una vez que se cuente con lo anterior, se podrá realizar la importación definitiva del vehículo, mediante pedimento y utilizando los servicios de agente aduanal.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- No se considerará que los vehículos importados en definitiva se destinan a propósitos distintos a los que motivaron el beneficio de la exención, por el hecho de que la persona con discapacidad no se encuentre a bordo del vehículo, siempre que se conserve en el vehículo las copias del pedimento de importación definitiva, del permiso otorgado por la Secretaría de Economía y no se hubiera retirado del vehículo el dispositivo que se hubiera instalado para el uso personal o transporte de personas con discapacidad

#### 6.3.2. IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS DENOMINADOS "PICK UP"s

Si deseas importar en forma definitiva una "pick up", esta debe tener las siguientes características

- Ser del año o modelo 1992 o anterior (debe ser 10 años anteriores al modelo vigente)
- Peso máximo, inferior o igual a 3,200 Kgs
- No debe ser de doble rodada
- Debe tener motor a gasolina
- El vehículo debe proceder de Estados Unidos o Canadá, sin considerar el origen; es decir, no importa en donde se fabricó la pick up, sino

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

que se haya comprado en alguno de estos dos países

- No se puede importar una pick up que haya sido transformada o le hayan adaptado dispositivos de carga
- Requerirás presentar físicamente el vehículo ante la aduana
- No será necesario inscribirte en el Padrón de Importadores
- Deberás realizar la importación del vehículo a través de un agente aduanal (al que podrás contratar en la frontera por la cual ingreses)
- Para la importación definitiva de pick up se requiere presentar un pedimento por vehículo
- El pedimento de importación definitiva de pick up no puede amparar mercancía distinta, es decir, sólo podrás introducir a territorio nacional el vehículo de referencia, sin incluir otro tipo de mercancía

LA IMPORTACIÓN ÚNICAMENTE SE PODRÁ REALIZAR  
EN LAS ADUNAS FRONTERIZAS O DE ENTRADA AL PAÍS

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

#### a) REQUISITOS PARA LA IMPORTACIÓN

El trámite de importación de una pick up, debe realizarse por conducto de un agente aduanal. Los agentes aduanales no son empleados de la aduana, sino prestadores de servicios y sus funciones son particulares e independientes de nuestras aduanas. Es necesario presentar físicamente el vehículo ante la aduana, además de la siguiente documentación:

- Identificación oficial con fotografía que contenga nombre completo, fecha de nacimiento y domicilio del interesado
- Acreditar la propiedad de la pick up con factura o título de propiedad que indique el valor comercial a nombre del importador, puede estar endosado a favor del mismo. El título de propiedad o factura deberá contener el sello de la autoridad aduanera de los Estados Unidos de América, que certifique la legal exportación del vehículo
- Las facturas comerciales deben ser expedidas por proveedores extranjeros
- Es preciso pagar los impuestos correspondientes

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

b) IMPUESTOS QUE DEBE PAGAR EL IMPORTADOR EN PESOS MEXICANOS

• El valor en aduana será determinado utilizando la Oficial Used Car Guide (Libro Amarillo), en la edición del mes inmediato anterior a la importación del vehículo. Esta guía es generada por la National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.)

• El cobro de impuestos se realizará de conformidad con lo siguiente:

a) Cuando la importación se realice por una aduana limítrofe con el Estado de Texas, se deberá utilizar la Clasificación Regional correspondiente a la Edición Suroeste. (Regional Classification, Southwestern Edition)

b) Cuando la importación se efectúe por una aduana fronteriza con el Estado de Nuevo México, se deberá utilizar la Clasificación Regional correspondiente a la Edición para los Estados de Montaña (Regional Classification, Southwestern Edition)

c) Cuando la importación se lleve a cabo por una aduana limítrofe con los Estados de Arizona o California, se deberá utilizar la Clasificación Regional correspondiente a la Edición Pacífico Suroeste (Regional Classification, Southwestern Edition)

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

d) El valor en aduana, para pago de impuestos, corresponde al 45% del valor contenido en la columna denominada "Promedio de venta al menudeo" (average retail), sin aplicar deducción alguna

e) En el caso de vehículos cuyo modelo no aparezca en dicha publicación, por ser de un año muy anterior, el valor en aduana será el del último año modelo publicado, aplicando una depreciación anual de 10%

f) Al valor en aduana se agregará el IVA correspondiente, así como el pago de Derecho de Trámite Aduanero (DTA)

En los casos en que la importación se realice por una Sección Aduanera, se aplicará la Clasificación Regional, que corresponda a la Aduana limítrofe de la cual dependa la Sección Aduanera de que se trate

Para los vehículos cuyo modelo corresponda a 1992 y años anteriores, el valor en aduana será determinado utilizando la edición de la National Automobile Dealers Association (N.A.D.A.), Appraisal Guides Oficial Older Used Car Guide, del cuatrimestre vigente en el mes inmediato anterior a aquél en que se realice la importación del vehículo

En el caso de vehículos año modelo que no aparezca en dicha publicación, el valor en aduana será el del último año modelo publicado, aplicando una depreciación anual del 10%

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

El Agente Aduanal cobrará sus honorarios, independientemente de las contribuciones derivadas de la importación definitiva de la pick up cuando haya terminado el trámite o despacho aduanero, el personal de la aduana, debidamente acreditado, adherirá un holograma en cualquier cristal fijo del vehículo, en un lugar visible el holograma contiene la leyenda vehículo de importación definitiva con el logotipo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en el papel holográfico y con código de barras.

El importador amparará la legal estancia de su pick up en México con copia del pedimento de importación definitiva y el holograma correspondiente

Si por alguna circunstancia alguien te solicita dinero a cambio de evitar o agilizar algún trámite, niégate a dárselo y denúncialo inmediatamente. No fomentes la corrupción ni formes parte de ella. Acude al módulo de la Secodam o llama sin costo al teléfono de Sactel 01 800 0014800

Fundamento: Artículos 59 de la Ley Aduanera y 69 al 72 de su Reglamento, y Regla 2.6.14., de las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2002

**TESIS CON  
FALLA DE OFICINA**

**6.4. LEY PARA LA INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA.**

En su artículo primero menciona que para efectos de esta Ley, serán considerados propietarios de vehículos usados de procedencia extranjera los que se inscriban bajo los siguientes términos:

- a) Las personas que acrediten con el título de propiedad ese derecho o con los documentos idóneos que demuestren la titularidad de un vehículo de procedencia extranjera.
- b) Que se trate de vehículos comprendidos entre los modelos 1970 y 1993, inclusive.

Son objeto de inscripción, los vehículos automotores cuyos modelos sean 1993 o anteriores y posteriores a 1970, conforme a las disposiciones vigentes en materia aduanera y que tengan las siguientes características:

- a) Los vehículos automotores, camionetas pick-up y vagonetas con capacidad hasta de doce pasajeros, así como los señalados en el Anexo Único de la presente Ley.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- b) Los vehículos internados al país antes del 31 de octubre de 2000.
- c) Los destinados al servicio público de transporte y carga, y cuya capacidad no exceda los 3,500 Kg.

No podrán ser objeto de inscripción los vehículos siguientes:

- a) Los vehículos modelos 1994 en adelante, y los vehículos 1969 y anteriores.
- b) Los considerados de lujo y deportivos.
- c) Los introducidos al territorio nacional a partir del 31 de octubre del año 2000.
- d) Los que se encuentren embargados a la fecha de expedición de la presente Ley
- e) El tipo vivienda.
- f) Los que se encuentran en la franja fronteriza de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional del norte del país.<sup>5</sup>

Los interesados en inscribir los vehículos, deberán pagar el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, a partir del ejercicio fiscal de 2001 y los subsecuentes.

<sup>5</sup> Artículo 3 de la Ley para la Inscripción de Vehículos de Procedencia Extranjera. 2003

Se exime parcialmente del pago de los demás impuestos y derechos que deban pagarse con motivo de la importación, a efecto de que se pague la cantidad única que se determina conforme a la siguiente tabla:

AÑO MODELO	IMPORTE A PAGAR	
Modelo (año)	Vehículos de hasta seis pasajeros	Vagonetas, Vans, Minivans y Pick-Ups
1970-1979	750.00 pesos	1,000.00 pesos
1980-1984	1,100.00 pesos	1,500.00 pesos
1985	1,750.00 pesos	2,300.00 pesos
1986	2,000.00 pesos	2,700.00 pesos
1987	2,250.00 pesos	3,000.00 pesos
1988	2,500.00 pesos	3,300.00 pesos
1989	2,750.00 pesos	3,600.00 pesos
1990	3,000.00 pesos	3,900.00 pesos
1991	3,250.00 pesos	4,200.00 pesos
1992	3,500.00 pesos	4,500.00 pesos
1993	3,750.00 pesos	4,800.00 pesos

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Economía se coordinarán con las autoridades fiscales de las Entidades Federativas, para llevar a cabo la inscripción de los vehículos a que se refiere esta Ley.

Los pagos se efectuarán ante las oficinas que autoricen las autoridades fiscales de las Entidades Federativas, mismas que informarán a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de la recaudación que por este concepto se obtenga.

Las Entidades Federativas percibirán como incentivo por la realización de los trámites efectuados conforme a esta Ley el total de la recaudación a que se refiere el párrafo anterior, integrando un FONDO ESTATAL ESPECIAL, para aplicarse en función de las prioridades de cada Estado. Del monto recaudado, se destinará el 40% a los municipios y se repartirá entre los mismos conforme a los criterios establecidos por los ordenamientos fiscales estatales.

Los interesados deberán acudir a los lugares que señalen las autoridades fiscales, dentro de los 120 días naturales contados a partir de la publicación de esta Ley, a fin de presentar la solicitud de inscripción en los formatos aprobados por las autoridades fiscales de las Entidades Federativas, quienes le asignarán la fecha en que deberán presentar:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

I. El vehículo y la acreditación de propiedad del mismo, para que las autoridades fiscales de la Entidad Federativa correspondiente tomen las calcas de los datos de identificación del automóvil y se le adhiera la calcomanía que lo identifique como inscrito.

II. Licencia de conducir y una copia fotostática de la misma. En ningún caso se aceptarán permisos.

Los pagos a que se refiere el ARTICULO CUARTO de esta Ley se efectuarán en la fecha en que el interesado presente el vehículo para que se le coloque la calcomanía.

En el artículo séptimo se menciona que el pago de las contribuciones no obliga a las autoridades fiscales correspondientes a otorgar la inscripción en los siguientes casos:

a) Si se trata de alguno de los vehículos a que se refiere el ARTICULO TERCERO de esta Ley;

b) Si el vehículo no es presentado para la toma de calcas dentro del plazo señalado en el artículo sexto; y

c) Si no se cumple con alguno de los requisitos señalados en esta Ley.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

La inscripción de los vehículos conforme a la presente Ley, no otorga reconocimiento de la propiedad de los mismos. En ningún caso, una misma persona podrá inscribir más de un vehículo, en los términos de la presente Ley.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## CAPITULO TERCERO

### DERECHO COMPARADO

La problemática de adoptar una regulación específica en tenencia vehicular es exclusiva de México, ya que es el único país con este impuesto, con relación a la importación de vehículos tenemos en consideración la siguiente investigación:

- I. ARGENTINA.- Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires  
Dirección de Información y Archivo Legislativo con  
relación al tema de importación de vehículos se  
determina lo siguiente:

Patentes sobre vehículos en general y de las embarcaciones deportivas

En el artículo 23 encontramos que la patente anual por vehículos de modelos posteriores al año 1990, radicados en la Ciudad de Buenos Aires, se determina aplicando las alícuotas que se indican a continuación, sobre los valores imponibles

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

establecidos en la tabla conformada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 230 del Código Fiscal.

a) Automóviles, camionetas rurales, camionetas 4x4, microcoupes, motocicletas, motonetas, ambulancias, autos fúnebres, casas rodantes y trallers, la alícuota se fija en	3,20%
b) Camiones, camionetas, pick-up, vehículos de transporte colectivo de pasajeros, automóviles de alquiler con taxímetro, acoplados y semirremolques	2,30%
c) Máquinas agrícolas, viales o industriales, a los fines de la Ley Nacional N° 24.673, los siguientes bienes autopropulsados: tractores, cosechadoras, pulverizadoras, sembradoras, fumigadoras, enfardadoras, rotoenfardadoras, pavimentadoras, aplanadoras, palas mecánicas, grúas, excavadoras, carretones, motoniveladoras, cargadoras, mototraillas, máquinas compactadoras, máquinas para tratamiento de suelos, autoelevadoras y cuatriciclos con dispositivo de enganche.	2,30%
d) Incremento del 10% del monto en concepto de Patentes sobre Vehículos en General. Este incremento	

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

se destina al Fondo permanente para la ampliación de la Red de Subterráneos.	
--	--

## II. ECUADOR.

Los vehículos que pueden introducirse son aquellos modelos que deben ser de fabricación del año de importación o uno anterior, con un recorrido de 1000 Kilómetros y previo el pago de los siguientes impuestos:

- 35% Arancel;
- 5,15% Impuesto a las Contribuciones Especiales (ICE);
- 5% Salvaguardia;
- 12% Impuesto al Valor Agregado (IVA);
- 0,5% FOINFA;
- 0,1% Taza de Modernización; y,
- 0,25X1.000 CORPEI

La Declaración de Importación deberá ser aprobada por la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE); a falta de este

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

documento, la CAE impondrá una multa. Para que se consideren de permitida importación, tales vehículos, deberán constar en la lista de precios emitida por el Servicio de Rentas Interno (SRI).

a) **INTERNACION TEMPORAL DE VEHICULOS.**-Vehículo y equipo de trabajo, en los casos de contratos de prestación de servicios a una Institución Pública o un Organismo Internacional; realización de exposiciones, congresos, y eventos análogos; eventos deportivos, artísticos, culturales, de difusión colectiva, científicos, y de entretenimiento público; demostración y promoción técnica y comercial; vehículos, equipos y materiales necesarios en casos de siniestros o de catástrofes naturales, importados por el sector Público; equipos de trabajo por técnicos extranjeros relacionados con la actividad a desarrollarse contratados por instituciones de los sectores público y privado.

b) **PLAZO.**- Los vehículos admitidos bajo este régimen podrán permanecer en el país hasta por un plazo de 180 días.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Puede permanecer en el país bajo este mismo régimen hasta por 90 días adicionales después de la finalización del respectivo contrato u obra.

c) PRORROGA.- Se podrá prorrogar el plazo de permanencia de los vehículos y equipos de trabajo, cuando se trate de causas debidamente motivadas en la necesidad de concluir la obra o la prestación del servicio de acuerdo a los procedimientos establecidos para el efecto.

### III. CONSULADO GENERAL DE PERU

Paran que se lleve a cabo la Importación de vehículos en ese país se debe tener presente que el mismo es nuevo o usado, ya que se llevan a cabo distintos tratamientos para los vehículos usados que ingresan por las aduanas de la República o por la zona de CETICOS, es importante mencionar que hay vehículos que están exonerados de pago de derechos.

A.- VEHICULOS NUEVOS.- Podrán ingresar al país vehículos nuevos pagando las siguientes tasas por concepto de derechos:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

- Vehículos con capacidad de hasta 24 pasajeros incluido el conductor:

- AD-VALOREM (AD/VAL) 12%
- IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO (ISC) 20%
- IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS (IGV) 16%
- IMPUESTO DE PROMOCION MUNICIPAL (IPM) 2%

- Vehículos de pasajeros y de carga:

- AD-VALOREM (AD/VAL) 12%
- IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS (IGV) 16%
- IMPUESTO DE PROMOCION MUNICIPAL (IPM) 2%
- IMPUESTO DE PROMOCION MUNICIPAL (IPM) 2%

**B. - VEHICULOS USADOS.**

1. B.-INGRESO POR LAS ADUANAS DE LA REPUBLICA.- De conformidad con el Decreto Legislativo No 843, a partir del 01.NOV.96 quedó restablecida la importación de vehículos de transporte terrestre usados, de carga y de pasajeros, que cumplan con los siguientes requisitos de calidad:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1. Que tengan una antigüedad no mayor de cinco (5) años, con excepción de los vehículos automotores de carga y de pasajeros con capacidad mayor de veinticuatro (24) pasajeros con motores diesel-, cuya antigüedad deberá ser no mayor de ocho (8) años. La antigüedad de los vehículos se contará a partir del año siguiente al de su fabricación.
2. Que no hayan sufrido volcaduras.
3. Que no hayan sufrido siniestro. Para estos efectos, se considerará siniestrado a un vehículo cuando haya sufrido choques frontales, laterales o traseros sustanciales.
4. Que tengan originalmente proyectado e instalado de fábrica el timón a la izquierda. No se permitirá, en consecuencia, el ingreso de vehículos de timón original a la derecha que hubieren sido transformados a la izquierda.
5. Que la emisión de monóxido de carbono no supere el límite de 9% en volumen.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Los vehículos con las características antes señaladas estarán afectos de la siguiente manera:

1. Vehículos usados: AD/VAL 12%

- ISC 45%
- IGV 16%
- IPM 2%

2.- Vehículos usados para el transporte de pasajeros mayor de 24 pasajeros

- AD/VAL 12%
- IGV 16%
- IPM 2%

2.B.- REACONDICIONADOS EN CETICOS.- De conformidad con el Decreto Legislativo No 842, se crearon, sobre la base de la infraestructura de las zonas Francas Industriales y de la zona de Tratamiento Especial Comercial de Tacna (ZOTAC), los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (CETICOS), en las ciudades de Ilo, Matarani y Tacna.

De otro lado, el Decreto Legislativo No 843 autorizó el ingreso de vehículos a los CETICOS, gozando de beneficios

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

tales como la exoneración del Impuesto Selectivo al Consumo, entre otros y siempre que se cumplan con los siguientes requisitos:

1. Que el vehículo tenga una antigüedad no mayor de cinco (5) años, con excepción de los vehículos automotores de carga y de pasajeros -con motores diesel-, con capacidad mayor de veinticuatro (24) pasajeros, en cuyo caso la antigüedad no deberá ser mayor a ocho (8) años. La antigüedad de los vehículos se contará a partir del año siguiente al de su fabricación.

2. Que no hayan sufrido volcaduras.

3. Que sean desembarcados por los Puertos de Ilo o Matarani, a fin de que ingresen a los CETICOS para su reparación y reacondicionamiento. En este proceso, se deben observar los siguientes aspectos:

- Que la condición de siniestrado del vehículo debe representar no menos del 30% ni más del 70% del valor FOB promedio de exportación de un vehículo similar del mismo año y en buen

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

estado, de acuerdo a los anexos A y B del D.S. No 016-96-MTC.

- Que el vehículo tenga el timón originalmente proyectado e instalado a la derecha.
- Que el volumen de emisión de monóxido de carbono del vehículo -sea superior al permitido, este volumen será tomado a la salida del tubo de escape.

Cabe señalar que los vehículos desembarcados en los puertos de Ilo o Matarani, serán objeto, "in situ", de una inspección inicial por parte de las empresas supervisoras. Posteriormente, los vehículos automotores serán sometidos a una segunda inspección por parte de las empresas supervisoras, las cuales emitirán si es el caso, el Certificado de la Inspección correspondiente, luego de lo cual el interesado podrá iniciar el trámite de importación regular.

VEHÍCULOS QUE GOZAN DE EXONERACION DE IMPUESTOS.- Los vehículos para minusválidos son los únicos que gozan de exoneración de impuestos. Estos vehículos deben estar implementados exclusivamente para personas discapacitadas y

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

su valor CIF no debe exceder los US\$ 10,000.00; estando, exonerados del AD/VAL, más no así del ISC, IGV e IPM.

IV. DECRETO N° 383.-LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR EMITIO LO SIGUIENTE EN RELACION A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS.

I.- Que la importación de vehículos automóviles al país constituye uno de los rubros principales de la recaudación fiscal;

II.- Que se hace necesario dictar nuevas disposiciones que permitan asegurar la aplicación uniforme de los derechos arancelarios en la importación de vehículos automóviles y facilitar su control a través de un sistema automático; POR TANTO, en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República, por medio del Ministro de Hacienda, DECRETA LAS SIGUIENTES

NORMAS PARA LA IMPORTACION DE VEHICULOS AUTOMOVILES Y DE OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE:

Art. 1.- En las importaciones de vehículos automóviles nuevos, realizados por distribuidores o representantes debidamente acreditados en el país, el valor aduanero se

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

determinará sobre la base de los precios de venta del fabricante al distribuidor. Dichos precios no incluirán las rebajas que otorguen los fabricantes por cantidades compradas o formas de pago. Para los efectos del inciso anterior, la información se obtendrá de la declaración jurada del distribuidor y comprobado en base a los boletines y listas de precios publicados por las empresas fabricantes del país de origen de los vehículos. Dichos boletines y listas deberán estar legalizados por el Consulado de El Salvador en el país de origen de los vehículos y ser aprobados por la Dirección General de la Renta de Aduanas, en lo sucesivo llamada la Dirección General. Los distribuidores y representantes acreditados en el país estarán obligados a presentar semestralmente listas de precios de fábrica. Sin perjuicio que la Dirección General pueda solicitar las certificaciones de los precios de exportación emitidos por el fabricante. Los distribuidores estarán obligados a proporcionar a la Dirección General, cuando les sean requeridos, los costos de importación, comercialización y precios de venta al público de los vehículos automóviles.

Art. 2.- En las importaciones de vehículos nuevos efectuados por particulares, no considerados como distribuidores acreditados, en la determinación del valor aduanero, se

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

tomarán como base los precios a los cuales hace referencia el artículo anterior.

Art. 3.- Para la importación de vehículos usados, el valor aduanero se determinará sobre la base de los precios contenidos en las siguientes publicaciones especializadas en la materia, en su orden obligado y según proceda:

- a) Ediciones MacLean Hunter Market Reports, Inc.
  - \* libro rojo del Automóvil (Automobile Red book)
  - \* Libro Rojo de los Carros Más Antiguos (Older Car Red Book)
  - \* Libro Azul del Camión (The Truck Blue Book)
  - \* Libro Azul del Tractor e Implementos (Tractor and Implement Blue Book)
  - \* Libro Rojo de Motocicleta (Motorcycle Red Book)
  - \* Vehículos Casa Rodante Manufacturados (Mobile Manufactured Home)
- b) Ediciones N.A.D.A., guía de carros usados
- c) National Boat Book
- d) Kelley Blue Book

Excepcionalmente, a falta de información en dichas publicaciones, la Aduana determinará el valor basándose prioritariamente en la información de los precios obtenidos

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

del país de origen de un vehículo del modelo y características idénticas o similares al que se importa.

Art. 4.- Para los vehículos usados comprendidos en la partida arancelaria 87.03 y aquellos comprendidos en las Sub-Partidas 87.04.21 y 87.04.31, de peso total con carga máxima inferior o igual a 1.5 toneladas, el valor a utilizarse de las publicaciones señaladas en el artículo anterior, será el precio sugerido del fabricante para el vehículo nuevo (manufacturers' suggested retail price when new), rebajado en un 12%. A dichos vehículos, se les aplicarán las rebajas en concepto de depreciación definidas en el Art. 5.

Para todos los demás vehículos usados, el valor a utilizarse de las publicaciones especializadas será el valor promedio al detalle (Average Retail Value) sin aplicarle rebaja alguna en concepto de depreciación.

Para todos los vehículos importados, el precio referido será aquel que comprende todos los equipos señalados como estándares e instalados de fábrica. No se permitirá ningún ajuste a este valor por concepto alguno, con la excepción de la depreciación señalada en el Art. 5.

Art. 5.- Cuando se importen vehículos automóviles comprendidos en la partida arancelaria 87.03 y en las Sub-

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Partidas 87.04.21 y 87.04.31, de peso total con carga máxima inferior o igual a 1.5 toneladas, se aplicarán sobre el precio base al que hace referencia el primer inciso del artículo anterior, las siguientes rebajas en concepto de depreciación:

- a) De 180 días hasta un año 10%
- b) De más de un año hasta dos años 20%
- c) De más de dos años hasta tres años 40%
- d) De más de tres años hasta cuatro años 50%
- e) De más de cuatro años 60%

Los plazos señalados deben entenderse como el tiempo transcurrido a partir de la fecha de fabricación del vehículo.

Art. 6.- Para obtener el valor aduanero de vehículos sobre el cual se aplicarán los derechos e impuestos, al precio base señalado en los artículos anteriores, según corresponde, y una vez deducida la rebaja por depreciación si procede, se deberá añadir todos los gastos en que se incurra con motivo de la importación, tales como el flete y seguro.

Para los vehículos que han ingresado rodando desde el país de procedencia, se tomará en concepto de flete, seguro y

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

otros gastos la cantidad de TRESCIENTOS CINCUENTA DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 350.00), excepto cuando se trate de motocicletas con valor F.O.B. menor a TRES MIL QUINIENTOS DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 3.500.00), en cuyo caso se aplicará por tal concepto CIEN DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 100.00.

En caso de vehículos que ingresen amparados en un documento de transporte se tomará como flete el valor declarado en el documento de embarque respectivo y si no existiere información respecto del seguro, éste se determinará aplicando el dos por ciento (2%) sobre el valor F.O.B. del vehículo.

Art. 7.- Para la identificación de los vehículos importados, la Aduana utilizará el VIN (Vehicle Identification Number), que aparece en las fuentes de datos antes expresadas. En los casos que no fuere posible hacerlo por ese medio, se les identificará conforme a sus características especiales del vehículo.

Art. 8.- Todo vehículo que se introduzca al país deberá someterse de inmediato al control de la Aduana de entrada. Cuando proceda la importación definitiva del vehículo, el

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

interesado deberá remitirlo dentro de un plazo de veinticuatro horas hábiles con el documento de tránsito respectivo a la Aduana competente, a efecto que realice los trámites para el pago de los derechos e impuestos aplicables.

Art. 9.- Únicamente tendrán derecho a ser destinados al régimen de importación temporal, por el plazo improrrogable de sesenta días, los vehículos propiedad de las siguientes personas, siempre que sean introducidos por las mismas:

- a) Los salvadoreños residentes en el exterior;
- b) Los estudiantes salvadoreños residentes en el exterior;
- c) Los extranjeros que visiten al país con fines turísticos.

Los vehículos que circulen o permanezcan en el país fuera del plazo establecido en el inciso primero, deberán ser aprehendidos y puestos a las órdenes de la Dirección General, para que sus titulares respondan de las sanciones establecidas por la ley.

Se exceptúan de lo dispuesto en el inciso precedente los automóviles con matrícula de los otros países signatarios del Tratado del Libre Comercio, los cuales tendrán libertad de ingreso, tránsito y permanencia en el territorio nacional. Mientras transitan en el territorio nacional, dichos

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

vehículos deberán ser propiedad de personas residentes en los otros países signatarios ya señalados.

En ningún caso podrán las personas señaladas en los literales a), b) y c) de este artículo, introducir bajo el régimen de importación temporal más de dos vehículos al país dentro de un período de un año, contado a partir de la fecha de la primera importación temporal de un vehículo. Para introducir un tercer vehículo en dicho período, estas personas deberán previamente inscribirse como importador de vehículos, de acuerdo a los procedimientos establecidos en el artículo siguiente de la presente ley.

Art. 10.- Las personas que introduzcan vehículos usados con el propósito de su posterior venta en el país, que no se amparen al artículo 8, tendrán derecho de circulación y permanencia temporal de sus vehículos por un plazo improrrogable de noventa días, contados a partir de la fecha en que el vehículo entró al país.

Para acogerse a este régimen de circulación y permanencia temporal, las personas mencionadas en el inciso anterior deberán pagar el derecho de TRESCIENTOS COLONES (¢ 300.00). Asimismo, deberán inscribirse previamente como

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

importadores y distribuidores de vehículos usados en el registro que al efecto llevará la Dirección General, para lo cual deberán cumplir por lo menos con los requisitos siguientes: a) Registro fiscal; b) N.I.T.; c) Matrícula de Comercio vigente; d) Dirección física conocida; e) Rendir una fianza general mínima de CIEN MIL COLONES (¢100.000.00). Para cualquier vehículo, si el importador no cumpliere con todos los requisitos para la importación definitiva y no cancelare los derechos de importación y otros impuestos correspondientes, calculados en base a la fecha en la cual el vehículo entró al país, en el plazo señalado en el inciso anterior, la Dirección General deberá aplicar las siguientes sanciones:

- a) La fianza de ¢ 100.000.00 responderá por el monto de los derechos de importación y otros impuestos no cancelados, más el cien por ciento (100%) de los mismos
- b) Todos los vehículos pertenecientes al importador infractor, que se encuentran en el país bajo el derecho establecido en este artículo, serán aprehendidos y puestos a las órdenes de la Dirección General para que sean cancelados todos los derechos de importación y otros impuestos correspondientes para todos estos vehículos;

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

c) La inscripción del importador infractor en el Registro de Importadores de Vehículos será eliminada, y el infractor no podrá volver a inscribirse por un plazo mínimo de un año, y si reincidiere será cancelado definitivamente.

Art. 11.- Cuando las personas mencionadas en el Art. 9 desearan enajenar los vehículos de su propiedad a un distribuidor de vehículos usados registrado en la Dirección General, los contratos correspondientes deberán efectuarse en Escritura Pública. En tal caso, el distribuidor tendrá un plazo hasta el vencimiento del permiso de importación temporal del vehículo para pagar los derechos de importación y otros impuestos correspondientes.

En caso que la enajenación se realizara a un residente o persona jurídica de El Salvador, los actos correspondientes deberán hacerse en Escritura Pública. A partir de la fecha del otorgamiento de la Escritura Pública, se dará un plazo de tres días hábiles para que sean pagados los derechos e impuestos correspondientes o que dichos vehículos sean puestos bajo control aduanero.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

En todo caso, la fecha de referencia para el cálculo de los derechos e impuestos será aquella en la que el vehículo ingresó al país.

Art. 12.- Se faculta al Ministerio de Hacienda para emitir los reglamentos para la debida aplicación de este Decreto.

Art. 13.- Mientras el Ministerio de Hacienda no disponga de las fuentes de datos expresadas en el Art. 3, inciso segundo, letra a), se utilizarán los precios del actual banco de datos ajustados por la Dirección General, según factores establecidos para cada categoría de vehículos. El Ministerio de Hacienda deberá introducir las fuentes de datos referidas dentro de un plazo máximo de noventa días, contados a partir de la fecha de vigencia de la presente ley.

Los titulares de vehículos usados, con placas extranjeras, cuyos permisos de circulación estuvieren vencidos a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, gozarán de un plazo adicional de sesenta días para reexportarlos o legalizar su importación.

Art. 14.- Derogarse las siguientes disposiciones legales:

a) Las notas complementarias nacionales del Arancel Centroamericano de Importación relativas a la aplicación de los gravámenes (87-II), las rebajas en concepto de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

depreciación por uso (87-III), las rebajas en concepto de depreciación por averías en los vehículos usados de la partida 87.02.01 (87-IV) y la definición de vehículos para el transporte colectivo de personas (87-V), establecidas en el Decreto Legislativo N° 647 del 6 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial N° 286, Tomo 309, del 20 del mismo mes y año.

b) El literal

c) del artículo 8 de la Ley de Derechos Fiscales por la Circulación de Vehículos, emitida mediante Decreto Legislativo N° 504 del 16 de abril de 1993, publicada en el Diario Oficial N° 73, Tomo N° 319, de fecha 22 de abril de 1993.

Art. 15.- El presente decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los veintidós días del mes de junio de mil novecientos noventa y cinco.

ESTA LEY DEROGA A:

1.- LAS NOTAS COMPLEMENTARIAS NACIONALES DEL ARANCEL CENTROAMERICANO DE IMPORTACION.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

D.L. N° 647, 6 DE DICIEMBRE DE 1990,

D.O. N° 286, T. 309, 20 DE DICIEMBRE DE 1990.

2.- ART. 8, LITERAL C) DE LA LEY DE DERECHOS FISCALES POR LA CIRCULACION DE VEHICULOS

D.L. N° 504, 16 DE ABRIL DE 1993,

D.O. N° 73, T. 319, 22 DE ABRIL DE 1993,

V. Restricción a importación de vehículos La Junta de la COMUNIDAD ANDINA dispone de una medida cautelar que podría aplicarse de inmediato:

Si la Junta de la Comunidad Andina hallara la solicitud de aplicación de una medida de salvaguardia suficientemente sustentada, podría considerar la inmediata ejecución de una medida precautelar, la cual tendría por objetivo mejorar la situación actual e impulsar la industria automotriz que opera en los países que conforman la Comunidad Andina de Naciones.

Una medida como ésta podría ponerse en marcha mediante la fijación de mayores tasas arancelarias, la aplicación de un programa de cupos, la combinación de los dos puntos anteriores, o bien la fijación de precios de referencia. De acuerdo con las cifras que se manejan en el comportamiento de los mercados de los tres países que

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

conforman el bloque, Venezuela es el que mantiene el menor índice en las importaciones de automotores en la región, registrando el mes pasado 37% de unidades importadas en el total vendido, mientras que Colombia llega a casi 50% y en Ecuador la cifra es escandalosamente alta, al punto que casi podría decirse que prácticamente el total del mercado es abastecido con vehículos importados.

Esta alta incidencia de las importaciones y las condiciones de los mercados está poniendo en peligro la supervivencia de la industria en la subregión. Tan solo en Venezuela la capacidad ociosa se ubica en 60%, pues las plantas fueron instaladas en función de un mercado cercano a las 180 mil unidades anuales. Actualmente Venezuela cuenta con una capacidad de ensamblaje que supera las 200 mil unidades por turno de 8 horas. Si se toma en cuenta que la producción de un vehículo significa 40 horas/hombre de trabajo se podrá tener una idea del desempleo que genera una importación de 25 mil unidades.

José Luis Hernández, Presidente de Favenpa, hace énfasis en que la competencia de los importados en muchos casos es claramente desleal, pues basta con revisar los

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

precios para darse cuenta que hay algo que no se compecede con el comportamiento de esos modelos en otros países.

Este es uno de los principales argumentos presentados por el Comité Automotor Andino, pues resulta inexplicable que se estén comercializando en el ámbito andino vehículos a precios inferiores a los que tienen fijados en otros países, aún después de pagar el flete y los impuesto o tasas arancelarias que actualmente deben cancelar las unidades importadas.

La aplicación de la salvaguardia podría contemplar la puesta en vigencia de medidas arancelarias y para-arancelarias, con sistemas de controles, para permitir que la industria recupere sus estándares de empleo y competitividad.

Varios de delegados venezolanos coincidieron en que esa competencia imperfecta ha generado una fuga de divisas que afecta la balanza de pagos. En las cifras sobre el comportamiento de la economía que maneja el Banco Central, en el renglón de artículos importados, el sector transporte es el que más consume divisas después del sector alimentos.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

Los representantes de Ecuador por su parte hablaron de la fuerte presión que está haciendo el sector transporte para que se abra la importación de taxis y autobuses usados, pese a que la industria está en capacidad de suplir la demanda y a la saturación del mercado de taxis, por lo cual estimaron que esta medida contribuiría sin duda a limitar las importaciones e impulsar el sector industrial ecuatoriano.

Al concluir la reunión hubo consenso en apoyar la propuesta de Venezuela de solicitar la salvaguardia para la industria automotriz subregional, pues si bien la medida afecta a importadores y ensambladores por igual, es obvio que bajo las condiciones actuales la industria no podría mantenerse activa por mucho tiempo y continuaría el cierre de empresas, tanto autopartistas como ensambladoras, tal como ya ocurrió con Fiat y Honda en Venezuela, y otras ensambladoras en Ecuador.

El procedimiento a seguir una vez concluida la reunión de Caracas, es que la Secretaría pasará un informe que será considerado por la Junta de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), que lo analizará, lo discutirá y, si considera que los planteamientos que está haciendo el Comité Automotor tienen argumentos válidos, y están suficientemente sustentados,

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

eleva la solicitud al Tribunal Andino, que en concordancia con las leyes que rigen el comercio andino, las cuales a su vez responden a los lineamientos de la Organización Mundial del Comercio, decidirá si acepta o no que se ponga en vigencia la medida en los tres países.

Por lo general es un proceso breve, ya que se estima que para finales de este año se habrá tomado una decisión al respecto, no obstante si la Junta considerara que la solicitud está bien fundamentada, podría dictar una medida precauteladora, antes de que se conozca el fallo por parte del Tribunal, a objeto de evitar mayores daños a este importante sector de la economía nacional; los voceros gremiales quisieren dejar claro que, de aplicarse esta medida, la misma afectará por igual a todas las empresas que importan los llamados CBU, vehículos completamente armados, incluyendo tanto las ensambladoras como los importadores de vehículos de marcas que no se producen en el país.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

VI. IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS A NIVEL MUNDIAL.

a) Vehículos procedentes de terceros países

Derechos	Tarifa	La vigente según el Arancel
Arancelarios		Aduanero Común
	Lugar de Pago	Administración de Aduanas
Impuesto sobre el Tipo		16%
Valor Añadido	Impositivo	
	Lugar de pago	Administración de Aduanas
Impuesto sobre	Tipos Impositivos	
Determinados	Automóviles 7%	
Medios de	turismo de	
Transporte	cilindrada inferior a 1.600 c.c. y motor de gasolina	

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Automóviles 7%

turismo de

cilindrada

inferior a

2.000 c.c.

y motor

diesel

Resto 12%

medios de

transporte

Lugar de Delegación de la Agencia

pago Tributaria del domicilio fiscal  
del interesado

Modelo de 565

Declaración

**b) PROCEDENTES DE LA UNIÓN EUROPEA AUTOMÓVILES NUEVOS**

Automóviles nuevos

Derechos No existen

Arancelarios

Tipo Impositivo 16%

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Impuesto sobre el	Tipo Impositivo	16%
Valor Añadido	Lugar de pago	Cualquier Entidad Colaboradora con la Agencia Estatal de Administración Tributaria

Impuesto sobre	Tipos Impositivos	
Determinados Medios	Automóviles	7%
de Transporte	turismo de cilindrada inferior a 1.600 c.c. y motor de gasolina	
	Automóviles	7%
	turismo de cilindrada inferior a 2.000 c.c. y motor diesel	
	Resto medios de transporte	12%

TESIS CON  
 FALLA DE ORIGEN

Lugar de pago	Cualquier Entidad Colaboradora con la Agencia Estatal de Administración Tributaria
Modelo de Declaración	565

**PROCEDENTES DE LA UNIÓN EUROPEA AUTOMÓVILES USADOS**

Automóviles usados

Derechos No existen

Arancelarios

Impuesto sobre el Si se pagó en el No-liquidación

Valor Añadido pais de origen

Si no se pagó en 16%

el pais de

origen: Tipo

impositivo

Lugar de pago	Cualquier Entidad Colaboradora con la Agencia Estatal de Administración Tributaria
---------------	--

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

<b>Impuesto sobre</b>	<b>Tipos Impositivos</b>	
<b>Determinados Medios</b>	Automóviles	7%
<b>de Transporte</b>	turismo de	
	cilindrada	
	inferior a 1.600	
	c.c. y motor de	
	gasolina	
	Automóviles	7%
	turismo de	
	cilindrada	
	inferior a 2.000	
	c.c. y motor	
	diesel	
	Resto medios de	12%
	transporte	
	Lugar de pago	Cualquier Entidad
		Colaboradora con la
		Agencia Estatal de
		Administración
		Tributaria
	Modelo de	565
	Declaración	

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

c) PROCEDENTES CANARIAS

Automóviles procedentes de Canarias

Derechos Arancelarios Tarifa		La vigente según el Arancel Aduanero Común, si el vehículo es de origen País Tercero y entró en Canarias con los beneficios establecidos en el R (CEE) 1605/1992. Si el origen es canario: Libre
	Lugar de Pago	Administración de Aduanas
Impuesto sobre el Valor Añadido	Tipo	16% impositivo
	Lugar de pago	Administración de Aduanas

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

**Impuesto sobre  
Determinados Medios  
de Transporte**

\* El interesado podrá solicitar la devolución del Impuesto General Indirecto Canario (I.G.I.C.)

\* Si se ha pagado en Canarias y se introduce definitivamente en la Península o Baleares dentro del primer año siguiente a la primera matriculación definitiva se autoliquidará la diferencia de tipos existente entre la Península y Baleares con Canarias:

<b>Tipos impositivos</b>	<b>Península</b>	<b>Canarias</b>
	<b>7%</b>	<b>6%</b>
Automóviles turismo de cilindrada inferior a 1.600 c.c. y motor de gasolina		

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

Automóviles 7% 6%

turismo de  
cilindrada  
inferior a  
2.000 c.c. y  
motor diesel

Resto medios 12% 11%

de transporte

Lugar de pago Delegación de la  
Agencia Tributaria del  
domicilio fiscal del  
interesado

Modelo de 565

Declaración

d) PROCEDENTES DE CEUTA Y MELILLA

Vehículos procedentes de Ceuta y Melilla

Derechos	Tarifa	La vigente según el Arancel
Arancelarios		Aduanero Común
	Lugar de Pago	Administración de Aduanas

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Impuesto Tipo Impositivo 16%  
sobre el Lugar de pago Cualquier Entidad  
Valor Añadido Colaboradora con la Agencia  
Estatad de Administración  
Tributaria

Impuesto Tipos Impositivos en Ceuta y Melilla  
sobre Si el vehiculo En En Canarias  
Determinados matriculado Peninsula  
Medios de definitivamente y  
Transporte en Ceuta o Baleares  
Melilla se  
importa  
definitivamente  
dentro del  
primer año  
siguiente a  
dicha  
matriculación  
se liquidará el  
impuesto:

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Automóviles 7% 4%  
turismo de  
cilindrada  
inferior a  
1.600 c.c. y  
motor de  
gasolina

Automóviles 7% 4%  
turismo de  
cilindrada  
inferior a  
2.000 c.c. y  
motor diesel

Resto medios de 12% 7,5%  
transporte

Si se importa En En Canarias  
al segundo año Península  
siguiente a la y  
matriculación Baleares

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Automóviles	5%	3%
turismo de		
cilindrada		
inferior a		
1.600 c.c. y		
motor de		
gasolina		
Automóviles	5%	3%
turismo de		
cilindrada		
inferior a		
2.000 c.c. y		
motor diesel		
Resto medios de	8%	5%
transporte		
Lugar de pago	Cualquier Entidad	
	Colaboradora con la Agencia	
	Estatad de Administración	
	Tributaria	
Modelo de	565	
Declaración		

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

## CAPITULO IV

### CONSECUENCIAS DEL COBRO DE LA TENENCIA EN

### NUESTRO PAÍS

A través de los años hemos oído hablar acerca del pago del impuesto de tenencia vehicular, el cual fue creado para recabar dinero para los juegos olímpicos de 1968, y desde ese momento hasta nuestros días lo hemos pagado cada año, sin preguntarnos que consecuencias tiene si deciden quitarlo y el otro punto que en la actualidad le preocupa a nuestra gente es que en los últimos días se ha mencionado mucho que en enero se abrirán del 2004, las fronteras a la importación de vehículos tanto de procedencia de los Estados Unidos de Norteamérica como Unión Europea, me pregunto cuando se firmaron ambos tratados nuestros presidentes se imaginaron que consecuencias tendrían en nuestro país, mencionare las más importantes.

#### 1. TENENCIA VEHICULAR.

✓ En el gobierno de Guanajuato encontramos en diferentes diarios de publicación que el pago de tenencia

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

vencía el 30 de abril del presente año, el cual se puede realizar a través de Internet, claro con algunas condicionantes las cuales no todos tenemos acceso y son las siguientes:

Únicamente podrán realizar el pago de automóviles, camiones, motocicletas y remolques, que se encuentren al corriente en sus pagos:

1.- Opción de entrega a domicilio de recibo oficial y holograma en el Estado de Guanajuato.

a) Si Costo: \$25.00

- Fecha de entrega: quinto día hábil posterior a la fecha de pago, en el domicilio que se indique.

Para efectuar la entrega del recibo oficial y holograma, es necesario mostrar identificación oficial vigente (IFE, pasaporte, cartilla.

b) No deberá recoger el recibo oficial y holograma en la Oficina Recaudadora en donde se encuentra registrado su vehículo al quinto día hábil posterior a la fecha de pago.

Si el vehículo se encuentra registrado en alguna de las delegaciones de las Oficinas Recaudadoras de León, Irapuato y

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Celaya, deberá acudir por su recibo oficial de pago y holograma a la Oficina Recaudadora correspondiente.

Para efectuar la entrega del recibo oficial y holograma, es necesario mostrar identificación oficial vigente (IFE, pasaporte, cartilla.

✓ El gobierno capitalino llega a un acuerdo para que el plazo de pago de la tenencia sea en el mes de abril, sin recargos, siempre y cuando sean modelo 1993 a la fecha, y los anteriores modelos están desprotegidos, siempre se habla de una igualdad y equidad en la ley en que punto estamos hay que preguntarle a los legisladores.

✓ Para el jefe de gobierno del Distrito Federal Andrés Manuel López califico de buena y adecuada la propuesta de eliminar el impuesto de Tenencia vehicular, considerándola que la iniciativa beneficiara a la gente, sin embargo se confía que no se aumenten otros impuestos o bien se creen nuevos.

✓ La propuesta de desaparecer el pago de tenencia vehicular como un "bálsamo" para que los contribuyentes no

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

sientan el incremento al IVA en medicinas y alimentos propuesto en la reforma fiscal federal, la cancelación de este impuesto se garantiza un mecanismo alternativo para canalizar recursos federales a las entidades.

De acuerdo con la Ley de Coordinación Fiscal, los recursos recaudados por el pago de tenencia vehicular se entregan directamente a los estado de la federación.

✓ En Toluca el pago de tenencia y el programa de reemplazamiento se otorgaran bonificaciones a los contribuyentes que decidan actualizar documentos vehiculares en su territorio y se pretende captar mas de 150 mil nuevos contribuyentes que viven en el estado de México pero que su automóvil se encuentra registrado en el padrón del distrito Federal.

✓ Democracia 2000, agrupación adherente al Partido Revolucionario Institucional, califico de ilegal el cobro por concepto de tenencia vehicular y aseguró que los ciudadanos que lo deseen podrían dejar de pagar este impuesto sin ser sancionados por la autoridad e incluso sin necesidad de ampararse.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Se explica que el citado impuesto estuvo vigente sólo dos años después de que fue creado, en 1967, señalando que la justificación de esta contribución fue la contribuir a pagar los costos de los Juegos Olímpicos de 1968 realizados en nuestro país, pero desde entonces el gobierno y el poder Legislativo acordaron que la tenencia se prorrogara tres años más, es decir hasta 1971, pero a partir de esa fecha el cobro es ilegal y no está fundamentado.

Un 70 por ciento de los propietarios de vehículos registrados en la Ciudad de México ha cubierto el pago de la tenencia vehicular y con ello pueden iniciar los trámites para el reemplacamiento de los automóviles.

No hay un padrón confiable de automóviles, necesitamos un buen registro de los vehículos que circulan en la ciudad; hay cifras que van de los 2 millones y medio a los 3 millones y medio, este registro es de mucha importancia para tener más control y reducir el gran problema que padece la ciudad es el de robo de vehículos.

✓ La Secretaría de Finanzas capitalina descartó que los amparos en contra del pago de la tenencia vehicular puedan provocar una baja en los ingresos, para hacer el

trámite de cambio de propietario cuando se busca vender un automóvil, también es necesario presentar las tenencias vehiculares de los últimos cinco años, por lo que se considera poco probable que se desate una cascada de amparos en contra del pago de ese impuesto federal.

Mediante un amparo se consiguen la devolución del pago de la tenencia no perjudican al Gobierno capitalino, sino a las autoridades federales ya que los vehículos de hasta 10 años de antigüedad pagan este impuesto y sólo los que tienen 11 años o más pagan el impuesto local.

De acuerdo con la Suprema Corte de Justicia de la Nación las personas que paguen por primera vez este año el impuesto sobre tenencia o Uso de Vehículos podrán obtener un reembolso si promueven una demanda de amparo y la ganan.

El cobro del impuesto sobre la tenencia vehicular es inconstitucional, ya que los legisladores deben de hacer el análisis del tema, ya que a los Gobiernos locales sólo les corresponde hacer la recaudación lo que generen en su estado.

La obligación para el Gobierno capitalino proviene de Ley de Ingresos Federal la que permite a la Secretaría de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

Hacienda y Crédito Público establecer las reglas sobre la recaudación; entre las obligaciones, está la de entregar reportes sobre las acciones emprendidas para incrementar la recaudación en los diferentes impuestos federales que se cobran en las oficinas de la tesorería o a través de los bancos.

"Los impuestos que pagan los contribuyentes permiten que opere la función pública".

El vencimiento para el pago de la tenencia vehicular federal vence el 1 de abril y en el caso de la tenencia vehicular a nivel local la fecha de vencimiento es el 30 de abril, de acuerdo con la Ley de Ingresos del Distrito Federal para este año, las autoridades capitalinas estiman recaudar por el pago de tenencia federal y local 4 mil 304.4 millones de pesos.

✓ Año nuevo, tenencias nuevas como ya se sabe el monto de la tenencia se calcula con base en el valor y modelo del vehículo, para lo cual hay 2 clasificaciones: para modelos 1994 y posteriores se paga tenencia federal, con plazo de pago al mes de marzo y para modelos 1993 y anteriores se paga tenencia local, hasta el mes de abril.

✓ Día a día hemos escuchado que el pago de la tenencia vehicular en el Distrito Federal se puede realizar a través de internet en el portal de la Secretaría de Finanzas y Planeación, WWW.SEFIPLAN.GOB.MX; donde se requiere el número de placas y los últimos 5 dígitos del número de serie del vehículo, claro debemos de tener tarjeta de crédito visa o mastercard o los datos de cuenta de cheques BBVA BANCOMER, y conocer los datos generales del domicilio donde se entregara su documentación oficial (engomado y recibo oficial).

✓ En el artículo 5 vinculado al 15-B y 15-C de la Ley de Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículo, en el primero se habla de la forma de calcular el impuesto para automóviles, omnibuses, camiones etc y en el 15-B, es el impuesto para vehículos usados nacionales e importados, 15-C procedimiento para el cálculo del impuesto de automóviles de transporte hasta de 15 pasajeros y de hasta nueve años modelos anteriores, resultan inconstitucionales por violentar el principio de proporcionalidad tributaria, ya que no atendían a la riqueza real del contribuyente; sino

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

que a través de un factor de actualización pretendieron darle valor fiscal al vehículo.

### 1.1. CRITERIOS DE JURISPRUDENCIA.

TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS. LOS ARTÍCULOS 50. Y 15-C DE LA LEY QUE REGULA EL IMPUESTO RELATIVO, TRANSGREDEN LAS GARANTÍAS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD TRIBUTARIAS ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 31, FRACCIÓN IV, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL (LEY VIGENTE EN EL AÑO DOS MIL. Al establecer los artículos mencionados de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos las bases para calcular el impuesto relativo, respecto de vehículos de fabricación nacional o importados, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de la propia ley, destinados al transporte de hasta quince pasajeros, precisando que el valor del automóvil señalado en la factura original o carta factura se multiplicará por el factor de depreciación y la cantidad que se obtenga de tal operación, por el factor de actualización; y que al monto que resulte en miles de pesos (base gravable), se le aplicará la tasa que le corresponda conforme a la categoría del automóvil, en términos de lo dispuesto en el artículo 50., transgreden las garantías de proporcionalidad y equidad tributarias. Esto es así, porque tal precepto, al cual remite el artículo 15-C, establece rangos o parámetros de medición de la base gravable que no atienden a la capacidad económica de quienes han de pagar el impuesto de que se trata, lo que a su vez impide que la distribución de las cargas públicas sea equitativa, es decir, no mantiene las situaciones de igualdad contributiva preexistentes, dado que la tarifa progresiva grava el hecho imponible en su totalidad y no solamente en la porción que exceda de cada rango, de tal modo que un

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

vehículo nuevo de mayor valor económico puede pagar lo mismo que uno usado de las mismas características cuando el valor de ambos se ubique en el mismo parámetro de alguna de las cuatro categorías que contempla la tabla contenida en el indicado artículo 5o. e, incluso, tal desigualdad se presenta respecto de tenedores o usuarios de vehículos usados con distinto valor patrimonial. (2º. CLXXV/2001)

S.J.F. IX Época. T. XIV SEGUNDA SALA, septiembre 2001, p.79

Revista del Tribunal Federal de Justicia y Administrativa. Pág. 220 y 231, Revista N° 15 Quinta Época. Año II, marzo 2002.

**TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS. LAS TARIFAS ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 5o. DE DICHA LEY, SON VIOLATORIAS DE LAS GARANTÍAS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 31, FRACCIÓN IV, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.** El sistema contemplado en dicho numeral para el pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos a través de tarifas estructuradas con base en rangos y tasas, es violatorio de las garantías de proporcionalidad y equidad, en virtud de que el aumento en una unidad del parámetro de medición de la base gravable motiva un cambio de rango que genera un incremento en la tasa aplicable, que no atiende a la capacidad contributiva de los gobernados, ni otorga un trato equivalente a los que realizan el mismo hecho imponible, ya que al rebasar los contribuyentes en una unidad el límite superior de un rango y quedar comprendidos en el siguiente, les resulta un aumento considerable del impuesto a enterar, proporcionalmente mayor al incremento de la suma gravada, máxime si se toma en cuenta que la tarifa progresiva grava el hecho imponible en su totalidad y no solamente en la porción que exceda de cada rango, lo que implica, un trato desigual en relación con los contribuyentes que se ubiquen en el tope del rango inmediato inferior.

TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS. LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO, QUE ESTABLECE LA TARIFA MEDIANTE LA CUAL SE DETERMINARÁ Y PAGARÁ EL CORRESPONDIENTE A LOS AUTOMÓVILES NUEVOS DESTINADOS AL TRANSPORTE HASTA DE DIEZ PASAJEROS, ES VIOLATORIA DE LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD. En la tesis de jurisprudencia P./J. 90/99, sustentada por el Tribunal Pleno de esta Suprema Corte de Justicia de la Nación, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época. Tomo X, septiembre de 1999, página 5, se estableció que las disposiciones legales que para el pago de los impuestos señalan tarifas en las que el aumento de la base gravable, que provoca un cambio de rango, conlleva un incremento en la tasa aplicable que eleva el monto de la contribución en una proporción mayor a la que acontece dentro del rango inmediato inferior, son violatorias de los principios tributarios de proporcionalidad y equidad. Con base en tal criterio, la fracción I del artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, que establece la forma como debe determinarse y pagarse el tributo correspondiente a los automóviles nuevos destinados al transporte hasta de diez pasajeros, cuyo monto resulta de aplicar al valor del vehículo la tasa porcentual que corresponda conforme a la tabla o tarifa prevista por el propio numeral, esto es, para contribuyentes ubicados en el rango o categoría "A" en razón de que el valor de su vehículo sea hasta de \$420,000.00, le será aplicado la tasa del 2.6%; para contribuyentes ubicados en el rango "B", en razón de que el valor de su vehículo sea de más de \$420,000.00 hasta

\$825,000.00, les será aplicado la tasa del 6.5%; para contribuyentes cuyo valor de su vehículo sea de más de \$825,000.00 a \$1'304,000.00 pasan al siguiente rango "C", a quienes se les aplicará una tasa del 8.5%, y por último, a contribuyentes con vehículo con valor de más de \$1'304,000.00 se les ubica en la categoría "D" y se les aplicará la tasa del 10.4%, es violatoria de los aludidos principios consagrados en la fracción IV del artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues al rebasar los contribuyentes un rango en una cantidad mínima y quedar por ello comprendidos en el rango siguiente, les resulta un aumento en la tasa considerablemente desproporcional al incremento de la suma gravada, toda vez que opera un salto cuantitativo en la tasa del gravamen, que es desproporcionado en relación con otro valor que apenas llegue al tope de dicho renglón, lo que además implica un trato desigual a quienes se encuentran en situaciones semejantes.

Amparo en revisión 418/2001. Miguel Ángel Parra López. 16 de enero de 2002. Cinco votos. Ponente: Juan N. Silva Meza. Secretaria: Martha Llamile Ortiz Brena.

Nota: La tesis de jurisprudencia P. /J. 90/99 citada, aparece publicada con el rubro: "IMPUESTOS. LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE PARA SU PAGO ESTABLECEN TARIFAS EN LAS QUE EL AUMENTO DE LA BASE GRAVABLE, QUE PROVOCA UN CAMBIO DE RANGO, CONLLEVA UN INCREMENTO EN LA TASA APLICABLE QUE ELEVA EL MONTO DE LA CONTRIBUCIÓN EN UNA PROPORCIÓN MAYOR A LA QUE ACONTECE DENTRO DEL RANGO INMEDIATO INFERIOR, SON VIOLATORIAS DE LOS PRINCIPIOS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD TRIBUTARIOS."

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

✓ En el artículo 8 que habla de que no se pagara impuesto, hay irregularidades en el principio de equidad, ya que existen beneficios de no pago para algunos y de pago para todos los demás.

#### CRITERIO DE JURISPRUDENCIA.

TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, IMPUESTO SOBRE. LA EXENCIÓN ESTABLECIDA EN EL ARTÍCULO 80., FRACCIÓN III, DE LA LEY RELATIVA, VIOLA EL PRINCIPIO DE EQUIDAD TRIBUTARIA. El artículo 80., fracción III, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos viola el principio de equidad tributaria consagrado en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución General de la República, al exentar del pago del impuesto relativo a los vehículos "que sean propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas", en virtud de que siendo un impuesto que grava la tenencia o el uso de vehículos, las diferencias que pueden motivar un tratamiento desigual deben radicar en las características del automotor, o bien, en el uso que se le dé; por tanto, como los inmigrantes e inmigrados, son calidades con las que los extranjeros se internan en nuestro país, es claro advertir que el citado artículo 80. no cumple con los elementos objetivos que esta Suprema Corte de Justicia de la Nación ha considerado que permiten delimitar el principio constitucional de referencia, pues la mencionada exención produce una distinción entre situaciones tributarias que pueden considerarse iguales sin que exista una justificación objetiva y razonable, ya que la calidad migratoria no influye en la tenencia o uso de vehículos, lo cual constituye el objeto del gravamen, esto es, a iguales supuestos de hecho (tenencia de vehículos similares o de usos

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

análogos), no corresponden idénticas consecuencias jurídicas, pues a los inmigrantes e inmigrados rentistas, se les exenta y a los nacionales no.

Amparo en revisión 847/98. Luis Ortiz Hidalgo. 18 de octubre del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Impedido: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Emmanuel G. Rosales Guerrero.

Amparo en revisión 2848/98. Héctor Blas Gris Urroz. 18 de octubre del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Impedido: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: José Carlos Rodríguez Navarro.

Amparo en revisión 411/99. Carlos Velázquez de León Obregón. 18 de octubre del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Impedido: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: José Carlos Rodríguez Navarro.

Amparo en revisión 249/99. Gerardo Nieto Martínez y otro. 18 de octubre del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Impedido: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Mariano Azuela Gúitrón. Secretario: Hugo Guzmán López.

Amparo en revisión 420/99. Gil Alonzo Zenteno García. 18 de octubre del año 2000. Unanimidad de cuatro votos. Impedido: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Mariano Azuela Gúitrón. Secretario: Hugo Guzmán López.

Tesis de jurisprudencia 103/2000. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada del diez de noviembre del año dos mil.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS. EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL NO ESTÁ EXENTO DE ESE PAGO, DE ACUERDO CON LOS ARTÍCULOS 2o. Y 8o., FRACCIÓN V, DE LA LEY RELATIVA. El artículo 2o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos dispone: que la Federación, el Distrito Federal, los Estados, los Municipios, los organismos descentralizados o cualquier otra persona, deberán pagar el impuesto que establece esa 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; asimismo, el diverso 8o., fracción V, del propio ordenamiento legal, entre otras cuestiones establece que no se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos: los de la Federación, Estados, Municipios y Distrito Federal que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transporte de limpieza, 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. Así, del análisis de los preceptos mencionados, se advierte que los organismos descentralizados no se encuentran exentos de pago del impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos, por no encontrarse en los casos de excepción expresamente señalados en el artículo 8o., fracción V, de la ley en cita; de ahí que aun cuando el artículo 254 de la Ley del Seguro Social, entre otras cuestiones establece: que el Instituto Mexicano del Seguro Social, sus dependencias y servicios no serán sujetos de contribuciones federales, estatales y municipales, sin embargo, en el caso, la ley que debe aplicarse es la especial que rige la materia de la controversia, o sea, la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, esto por

disposición expresa del artículo 2o. citado. Lo anterior es así, porque si en el artículo 2o. mencionado se distingue a los organismos descentralizados, como diversos de la Federación, los Estados, los Municipios y el Distrito Federal, en el artículo 8o. sólo se exceptúa del impuesto precisamente a estos últimos y no se refiere a los organismos descentralizados.

QUINTO TRIBUNAL COLEGIADO DEL DECIMOSÉPTIMO CIRCUITO.

Amparo directo 503/2002. Instituto Mexicano del Seguro Social. 13 de septiembre de 2002. Unanimidad de votos. Ponente: Jaime Cantú Álvarez, secretario de tribunal autorizado por la Comisión de Carrera Judicial del Consejo de la Judicatura Federal para desempeñar las funciones de Magistrado. Secretario: Martín Ábalos Leos.

✓ La ley tiene un tratamiento preferencial para los taxistas, ya que paguen menos que los demás tenedores de vehículos, se viola el principio de equidad y proporcionalidad.

✓ Hay una desproporcionalidad en el pago ya que es absurdo que una persona que paga tenencia 2002 a 2003 es mayor a la que compra un vehículo nuevo en el 2003.

✓ El próximo 1° de enero de 2004 entrará en vigor, en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLC), la eliminación de aranceles en vehículos automotores nuevos. Es tiempo de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

iniciar acciones que preparen a nuestra industria y comercio a esta realidad; abrogar el impuesto de la tenencia.

## 2.- IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS.

➤ La apertura comercial de las fronteras con la Unión Europea y con Estados Unidos a partir del 2004 ha creado una serie de preguntas a los consumidores mexicanos en relación a la importación de autos nuevos, la cual la puede realizar personas físicas o morales ya sea por medio de una agencia aduanal cuando el valor del vehículo sea mayor a mil dólares o directamente.

➤ La mayoría piensa que si compra un automóvil en Estados Unidos y lo traemos a México se ahorrarían los impuestos como el ISAN, IVA y los de importación, la realidad es que no se pagan todos, no se tendrá que pagar el arancel claro siempre que tengamos el certificado de origen.

### 2.1. CRITERIO DE JURISPRUDENCIA.

VEHICULOS. IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE. E IMPUESTO POR SU IMPORTACION. GRAVAN DIFERENTES OBJETOS. Jurídicamente, es inadmisibles pretender que por el hecho de haber cubierto los impuestos de importación correspondientes a un automóvil de procedencia extranjera, deban dichos

autos recibir un tratamiento fiscal igual a los modelos de fabricación nacional en cuanto al impuesto sobre su tenencia o uso, pues los objetos de ambos tributos difieren entre sí, ya que mientras en el primero se grava la introducción del automóvil al país en el segundo se impone la carga fiscal por su tenencia o uso, lo que constituye objetos y razones distintos que no pueden equipararse ni confundirse.

Amparo en revisión 8766/63. Juan Antonio Dorado González y otra. 18 de agosto de 1968. Unanimidad de diecisiete votos de los señores ministros: López Contreras, Cuevas Mantecón, Alba Leyva, Castañón León, Fernández Doblado, Adato Green, Rodríguez Roldán, Martínez Delgado, Gutiérrez de Velasco, González Martínez, Villagordoza Lozano, Moreno Flores, Suárez Torres, Chápital Gutiérrez, Díaz Romero, Schmill Ordóñez y Presidente del Río Rodríguez. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Pablo V. Monroy Gómez. Ausentes los señores ministros: de Silva Nava, Azuela Gáltrón y Pavón Vasconcelos por estar practicando visitas de inspección, y Díaz Infante por disfrutar de licencia.

**AUTOMÓVILES NUEVOS.- EL IMPUESTO DE ESE NOMBRE SE CAUSA EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS AL AMPARO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE.-** El Tratado de Libre Comercio de América del Norte es un tratado entre Canadá, Estados Unidos de América y México, a través de la eliminación progresiva de los aranceles aduaneros, pero no establece ninguna franquicia respecto de la importación de vehículos en relación con el impuesto sobre automóviles que se importen al amparo del mencionado tratado no obstante que pudiera tener derecho a trato arancelario preferencial, respecto del impuesto general de importación, estarán sujetos al pago del impuesto sobre automóviles nuevos que es un impuesto federal interno establecido por México. (26)

Juicio N° 2694/01-16-01-4/227/03-s2-09-03.- Resuelto por la Segunda Sección de la Sala Superior del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, en sesión de 18 de marzo de 2003, por unanimidad de 5 votos.- Magistrado Ponente Luis Carballo Balvanera.- Secretario: Lic. Luz María Anaya Domínguez.

(Tesis aprobada en sesión de 18 de marzo de 2003)

Revista del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, Pág. 209

Revista N° 31, Quinta Época, Año III, julio 2003.

➤ Otra consecuencia y la más importante en el año 2004 las distribuidoras mexicanas tendrán un alto índice de desempleo, tendrán que competir con las extranjeras en todo sentido y siendo honestos no estamos al mismo nivel de tecnología en México.

➤ En el Congreso Automotriz se deja claro que sólo importadores autorizados podrán introducir autos a México siempre y cuando cumplan con los requerimientos que para el país se establecen como es la norma del Número de Identificación Vehicular (NIV), pago de IVA, ISAN y Tenencia, entre otros.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

➤ Las autoridades confían en que las empresas fabricantes mantengan estrictos estándares de calidad en los vehículos que venden en México a través de sus distribuidores.

➤ Para la importación de vehículos, México exige el cumplimiento de normas ambientales como la NOM 042, NOM 079, entre otras.

➤ Será muy difícil para un particular importar un automóvil nuevo por su propia cuenta pues los trámites serán complicados y no habrá ninguna ventaja económica

➤ La asociación responde principalmente a quienes creen que la apertura comercial del 2004 provocará una **importación** indiscriminada de automóviles, ya que por principio de cuenta, las armadoras precisan que, a partir del primero de enero del 2004, un particular o comercializador, distintos a las armadoras, podrán importar libre de aranceles un automóvil nuevo.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

➤ ¿Será más barato un auto de Estados Unidos comparado con el de México?

Para las armadoras automotrices, los precios en el país vecino se publican sin impuestos y en México están incluidos. La carga impositiva para el caso del consumidor mexicano es más alta.

➤ Impuestos que se pagan para la importación de un vehículo; el Impuesto al Valor Agregado y el impuesto sobre Automóviles Nuevos u otros estatales, tal y como aplica en unidades adquiridas en el mercado mexicano. El importador tendrá que presentar un Certificado de Origen.

➤ Hablan los directivos de las marcas automotrices que existe el riesgo de no tener refacciones y es factible que no puedan hacer válida la garantía

➤ Para los distribuidores de automóviles es importante que los legisladores tomen en consideración los siguientes requisitos para que se pueda importar un vehículo:

TESIS CON  
FALLA DE CENGEN

1. Realizar los trámites a través de un agente aduanal.
2. Presentar los documentos que las autoridades mexicanas le soliciten para demostrar que el vehículo es nuevo y cumple con las normas comerciales nacionales.
3. -Presentar un certificado de origen para poder acceder a la tasa cero de arancel, de lo contrario deberá pagar aranceles de entre 20 y 30 por ciento del valor factura del auto.
4. Pagar los impuestos correspondientes como son el IVA, el ISAN y la tenencia.

Según la AMIA considera que desde 1994, cuando se abrieron las importaciones para la industria automotriz, dentro del Tratado de Libre Comercio del Norte, la variedad en la oferta de *vehículos* ha crecido notablemente, además, los precios y calidad técnica de los *vehículos* son muy similares comparados con los vendidos en otros países.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

La agencia en donde adquirimos el vehículo de importación, no se hace responsable de ninguna falla que tenga el automóvil, así como defectos de fábrica.

A partir de 2004 el sector automotriz mexicano enfrentará un nuevo entorno, ya que va a existir la abrogación del Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz (se eliminan los requisitos de desempeño de valor agregado nacional y balanza comercial) y la apertura comercial de automóviles nuevos; esto refleja la libre importación de automóviles nuevos con un peso bruto vehicular interior o igual a 8,864 kilogramos provenientes de Estados Unidos y Canadá, pagando el 0% de arancel.

Es de gran importancia establecer con antelación el nivel arancelario que deberán pagar las importaciones de los automóviles nuevos provenientes de países con los que México no tiene tratados o acuerdos comerciales, esto es, el 50% establecido en decreto.

Se impulsará a la competitividad económica por medio de la eliminación de trámites ante la Secretaría de Economía, ya que no se requiere del permiso previo de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

importación para operaciones fuera del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## CONCLUSIONES.

1. Del trabajo que se desarrollo con antelación se desprende que el pago de tenencia vehicular es un impuesto que se cobra anualmente en México por el gobierno federal y local que perjudica a millones de Mexicanos más que beneficiarlos; fue una ley para crear un fondo y así poder financiar los Juegos Olímpicos de México en el año de 1968 y sería "temporal" y tendría como principal objetivo el recaudar dinero para efectuar ese magno evento deportivo, pero, por qué no se suspendió esa ley tributaria cuando terminó la Olimpiada.
2. A lo largo de treinta y cinco años, aún continuamos pagando ese molesto desfaldo que cada año nos trae tantos dolores de cabeza, me pregunto en que se utiliza ese dinero en estos momentos, a las autoridades les interesa si la gente quiere seguir pagando ese impuesto; o seguimos en olimpiadas.
3. Que entendemos por tenencia vehicular; es cuando una persona ya sea física o moral tiene la posesión o

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

propiedad de un medio de transporte llamado vehículo automotor, motocicleta, embarcación o aeronave, el cual podrá ser utilizado para cualquier fin.

4. A través de la realización del presente trabajo me doy cuenta que tener un automóvil implica una serie de erogaciones distintas a aquellas que se deben de efectuar a la realización de una compra-venta que son las siguientes:

- X IVA (Impuesto al Valor Agregado) aplicado a los materiales y piezas para el ensamble del automóvil.
- X IVA aplicado al servicio de traslado en trailer de las plantas a las concesionarias.
- X IVA al comprar el automóvil en la agencia.
- X ISAN (Impuesto Sobre Autos Nuevos).
- X Impuesto por pago de derechos para placas, tarjeta de circulación y calcomanías.
- X Pago de Licencia para conducir.
- X RENAVE. (Ya desapareció ¿Y todo ese dinero en donde está? - Enero 2003)
- X IVA aplicado a la póliza de Seguro contra robo y accidentes.
- X Derecho por verificación de emisiones contaminantes.
- X IEPS por gasolina, que descaradamente aumenta de precio al inicio de mes, además, más de un 40% del precio por litro de gasolina es otro impuesto (el impuesto especial sobre producción y servicios).

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

X IVA aplicado a las refacciones, que forzosamente alguna vez tenemos que comprar (limpiadores, llantas, batería, molduras, tapones, etc.)

X IVA sobre accesorios adicionales (alarmas, película anti-robo, rines, radios, bastones anti-robo, etc.)

X IVA por circular en autopistas.

X IVA sobre mantenimiento y servicio del auto (cambio de aceite, afinación, frenos, revisión de niveles, descomposturas, etc.)

X También tenemos que pagar la "baja" del auto después de venderlo al cambiarlo de propietario.

X Y por si fuera poco, sé reemplacaron los autos, que tenían las placas.

5. Todas las personas físicas y morales poseedoras o propietarias y usuarias de vehículos automotores, cuyos modelos tengan una antigüedad de hasta 10 años (es decir, si se trata por ejemplo del pago de la tenencia 2003, modelos 1994 a 2003. Los vehículos de más de 10 años de antigüedad sólo pagan el impuesto estatal correspondiente.

6. Se entiende que un automóvil nuevo importado es aquel que tiene un uso máximo de 9 años y puede ser importado a nuestro país, cumpliendo ciertos requisitos.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

7. Definición de impuesto: obligación establecida de forma unilateral por el Estado a cargo de las personas física o morales a efecto de allegarse de recursos para satisfacer el gasto público, mismas que deben ser proporcionales y equitativas tomando en cuenta las condiciones del contribuyente como egresos, actividad que desempeña.
8. La problemática de adoptar una regulación específica en tenencia vehicular es exclusiva de México, ya que es el único país con este impuesto.
9. Para la mayoría de gobernadores y de legisladores califican de buena y adecuada la propuesta de eliminar el impuesto de Tenencia vehicular, consideran la iniciativa beneficiara a la gente, sin embargo se confía que no se aumenten otros impuestos o bien se creen nuevos.
10. La apertura comercial de las fronteras con la Unión Europea y con Estados Unidos a partir del 2004, ha creado una serie de preguntas a los consumidores mexicanos en relación a la importación de autos nuevos, la cual la pueden realizar personas físicas o morales ya sea por

medio de una agencia aduanal cuando el valor del vehículo sea mayor a mil dólares o directamente.

11. La mayoría piensa que si compra un automóvil en Estados Unidos y lo traemos a México se ahorrarían los impuestos como el ISAN, IVA y los de importación, la realidad es que si se pagan todos, no se tendrá que pagar el arancel claro siempre que tengamos el certificado de origen.

12. Otra consecuencia y las más importante en el año 2004 las distribuidoras mexicanas tendrán un alto índice de desempleo, tendrán que competir con las agencias extranjeras en todo sentido y siendo honestos no estamos al mismo nivel de tecnología en México.

13. El próximo 1° de enero de 2004 entrará en vigor, en el marco del Tratado de Libre Comercio (TLC), la eliminación de aranceles en vehículos automotores nuevos. Es tiempo de iniciar acciones que preparen a nuestra industria y comercio a esta realidad; abrogar el impuesto de la tenencia deberá ser en este sentido.

14. La recaudación por el pago de tenencia o uso de vehículos es una de las fuentes más importantes de

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

ingresos para los gobiernos estatales y municipales. Los ingresos obtenidos por el impuesto sobre la tenencia vehicular representaron, en promedio, 18.7 por ciento de los ingresos propios estatales para el año 2001. Asimismo, respecto al presupuesto estatal (ingresos propios más participaciones) esta fuente constituyó 4.0 por ciento para el mismo año. (Periódico Reforma 23 de Agosto del 2003)

15. Es uno de los pocos impuestos en México que tiene una alta "progresividad" en su cobro, dado que se paga de acuerdo al valor del vehículo. A automóviles caros y lujosos corresponde un mayor pago que las personas que poseen vehículos más sencillos y austeros. Por su parte, la población que no posee automóvil está exenta del pago tributario.

16. Ya existe un beneficio a los automóviles nuevos de altos precios ya que no se tomara en cuenta el blindaje.

17. El concepto de automóvil nuevo que encontramos en la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo; resulta inequitativo y desproporcional ya que en el año 2004 tendrá una modificación; los vehículos que se importen de Estados Unidos de Norteamérica con una

antigüedad de 9 años serán considerados como nuevos, sin importar sus características y condiciones en que se encuentren.

18. La conclusión más importante del presente trabajo es que se debería abrogar la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, ya que la misma únicamente fue creada con el objeto de obtener ingresos extraordinarios a efecto de financiar las referidas Olimpiadas, es evidente que en la actualidad dicha ley no tiene razón de ser pues su objeto ya no se encuentra vigente, situación que deviene en un perjuicio a la ciudadanía al ocasionar un gasto excesivo y frenar la industria nacional, pues en muchas ocasiones el principal obstáculo al que se enfrenta principalmente la industria automotriz, es el hecho de que los particulares no están dispuestos a pagar un impuesto del cual el Estado obtiene ingresos y sin embargo no los aplica adecuadamente a cubrir el gasto público, como sería por ejemplo las mejoras y mantenimiento a las vías de comunicación.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## BIBLIOHEMEROGRAFIA

1. ACOSTA ROMERO Miguel. "DERECHO ESPECIAL ADMINISTRATIVO", Volumen I, México 2002.
2. CARVAJAL CONTRERAS Máximo. "DERECHO ADUANERO", Editorial Porrúa, ed. Sexta, México 1997.
3. DEL ARCO TORRES Miguel Ángel. "Diccionario de Términos Jurídicos", Granada 1999.
4. "EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO". Marco Jurídico, Estructura y Política, UNAM; Editorial Porrúa, México.
5. "ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA", Buenos Aires Argentina.
6. Fundación Kanrad Adenaver, COMPETENCIA ECONOMICA Y TRATADO DE LIBRE COMERCIO, México, 1994.
7. FLORES ZAVALA Ernesto. "Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas", Editorial Porrúa, 15 edición, 1985.
8. Instituto de Investigaciones Jurídicas. "Diccionario Jurídico Mexicano", Editorial Porrúa, México 1987.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

9. MARGAIN MANAUTOU Emilio. "Introducción al Estudio del Derecho Tributario Mexicano", Universidad Autónoma de San Luis, 6 edición, México, 1981.
10. RODRIGUEZ LOBATO Raúl. "DERECHO FISCAL", Editorial Harla, México 1983
11. SÁNCHEZ GÓMEZ Narciso. "LOS IMPUESTOS Y LA DEUDA PÚBLICA", Editorial Porrúa, México 2002.
12. "TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE". Texto Oficial, Editorial Porrúa, SECOFI 1994.
13. VAZQUEZ PANDO Fernando, Ortiz Ahuf Loreta, "ASPECTOS JURÍDICOS DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE", Editorial Themis, ed. Primera, enero 1994.
14. VILLARREAL CORRALES Lucinda. "TRATADO DE LIBRE COMERCIO las Reformas legislativas para el libre comercio 1991-1995", Editorial PAC s.a de c.v, México 1995
15. WITKER Jorge, "TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE, Análisis, Diagnóstico y Propuestas Jurídicas", Tomo V, UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1993.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

C O D I G O S Y L E Y E S

16. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. ART. 133 (TRATADOS INTERNACIONALES)
17. LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO VEHICULOS.
18. CODIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN
19. LEY ADUANERA
20. LEY IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS.
21. LEY SOBRE VIAS DE COMUNICACIÓN
22. LEY DE INGRESOS DEL DISTRITO FEDERAL

REVISTAS

23. ALVAREZ ARANA, JOSE FEDERICO.  
Artículo: ACTUACION DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS EN TORNO A LA APLICACION DEL DECRETODE IMPORTACION DEFINITIVA DE VEHICULOS PICK UP.

Revista: REVISTA INDETEC  
Descripción: NO. 121, JUNIO, 2000  
Lugar de edición: GUADALAJARA, JAL., MEXICO  
Idioma: ESPAÑOL

Temas:

1. TARIFAS DE IMPORTACION - LEGISLACION - MEXICO
2. TRANSPORTE TERRESTRE - IMPUESTOS - MEXICO

3. ENTIDADES FEDERATIVAS - MÉXICO

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

24. FUNDACION KONRAD ADENAUER.

Título: COMPETENCIA ECONOMICA Y TRATADO DE LIBRE  
COMERCIO.

Clasificación: D900.110/F976C

DC: DC 034134/35

Pie de Imprenta: MEXICO, FUNDACION KONRAD ADENAUER,  
-1994=

Descripción: 181 P.

Notas: A LA CABEZA DE LA PORTADA: FUNDACION KONRAD  
ADENAUER, COOPERACIONINTERNACIONALS EJEMPLARESEJEMPLAR  
4, DC 034263EJEMPLAR CUADROS ILUSTRACIONES GRAFICAS

Idioma: ESPAÑOL

Temas:

- o COMERCIO INTERNACIONAL - ESTUDIOS VARIOS - AMERICA DEL NORTE
- o TRATADO DE LIBRE COMERCIO - ESTUDIOS VARIOS - AMERICA DEL NORTE
- o COMPETENCIA - ESTUDIOS VARIOS - AMERICA DEL NORTE
- o INTEGRACION ECONOMICA - ESTUDIOS VARIOS - AMERICA DEL NORTE

25. LAGOS RAMON, JORGE ALBERTO.

Artículo: ¡NUEVAS DISPOSICIONES PARA PERMISOS DE  
IMPORTACION Y EXPORTACION!

Revista: NUEVO CONSULTORIO FISCAL

Descripción: AÑO 12, NO. 203, FEBRERO, 1998

Lugar de edición: MEXICO, D. F.

Idioma: ESPAÑOL

Temas:

- o EXPORTACION - IMPUESTOS - MEXICO
- o IMPORTACION - IMPUESTOS - MEXICO
- o ARANCELES - MEXICO

26. SÁNCHEZ SOTO Gustavo. "Prontuario de Actualización Fiscal". tenencias ;INCONSTITUCIONALIDAD DE LAS REFORMAS 2003. Número 332 AGOSTO 2003.

27. ROMANO MUSSALI, EMILIO. Artículo: "EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA Y LA OPERACION ADUANERA EN MEXICO."

Revista: REVISTA DE INVESTIGACIONES JURIDICAS  
 Descripción: AÑO 17, NUMERO 17, 1993  
 Lugar de edición: MEXICO, D.F.  
 Idioma: ESPAÑOL

Temas:

- TLC - AMERICA DEL NORTE
- ADUANAS - AMERICA DEL NORTE

28. ANTUNEZ ALVAREZ, RAFAEL.

Artículo: "AUTORIZACION DE PAGO EN PARCIALIDADES: NUEVA FACULTAD DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS EN MATERIA DE IMPUESTOS FEDERALES".

Revista: REVISTA INDETEC  
 Descripción: NO. 104, MARZO-ABRIL, 1997  
 Lugar de edición: GUADALAJARA, JAL., MEXICO  
 Idioma: ESPAÑOL

Temas:

- o IMPUESTOS FEDERALES - ENTIDADES FEDERATIVAS - MEXICO
- o COORDINACION FISCAL - ENTIDADES FEDERATIVAS - MEXICO
- o INCENTIVOS FISCALES - ENTIDADES FEDERATIVAS - MEXICO

29. LAZCANO DIAZ, XAVIER. "LAS PARTICIPACIONES DE IMPUESTOS FEDERALES Y LOS RECURSOS DEL PROGRAMA DESOLIDARIDAD"

Revista: REVISTA DEL IAPEM

Descripción: NO. 12, OCTUBRE-DICIEMBRE, 1991

Lugar de edición: TOLUCA, EDO. DE MEX., MEXICO

Idioma: ESPAÑOL

Temas:

- o POLITICA FISCAL - MEXICO
- o POLITICA ECONOMICA - MUNICIPIO - MEXICO

30. SANCHEZ MIRANDA, Arnulfo. Algunas criticas a los nuevos formularios para pagos provisionales de impuestos federales. Impuestos Federales- Formularios. Contaduría y Administración, Nueva Época, número 186, julio-septiembre, 1997; México.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

## PAGINAS DE INTERNET

31. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO  
[www.shcp.gob.mx](http://www.shcp.gob.mx)
32. CAMARA DE DIPUTADOS  
[www.camaradediputados.gob.mx](http://www.camaradediputados.gob.mx)
33. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN. "Compila Tratados". Disco multimedia; México, 2001
34. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN. "IUS 2002 Jurisprudencia y Tesis Aisladas de junio 1917 - abril 2002 e Informe de Labores 2001". Disco multimedia México, 2002.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN