



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

---

---

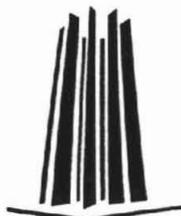
FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
ARAGÓN

IMPROCEDENCIA DEL COBRO DEL IMPUESTO  
SOBRE LA TENENCIA O USO VEHICULAR EN EL  
TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A :  
URIEL ERNESTO AGUILAR RODRÍGUEZ

ASESOR: LIC. JUAN CARLOS ROMERO ÁVILA

SAN JUAN DE ARAGÓN, EDO DE MÉXICO 2005



## **AGRADECIMIENTOS**

**A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO**

*"POR DARMÉ LA OPORTUNIDAD DE PREPARARME  
PROFESIONALMENTE".*

**ESPECIALMENTE A LA ENEP AHORA FACULTAD DE  
ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN " ARAGÓN ".**

**A MIS PADRES :**

**( IN MEMORIAM ).- A MI MADRE. SRA. Ma. .ESPERANZA  
RODRÍGUEZ FRANCO.**

*"POR TUS SABIOS E INVALUABLES CONSEJOS Y POR  
ENSEÑARNOS A SER TRIUNFADORES. YA QUE CON  
TU  
AMOR, DEDICACIÓN Y BUEN EJEMPLO, LUCHASTE POR  
DARNOS UNA FORMACIÓN COMO PROFESIONALES Y  
COMO SERES HUMANOS".*

*"GRACIAS TE QUIERO MAMÁ ".*

**A MI PADRE SR. MANUEL ERNESTO AGUILAR QUIROZ.**

*"POR SU SACRIFICIO Y LUCHA PARA SACARNOS ADELANTE.  
GRACIAS POR TODO LO QUE ME HAS DADO EN LA VIDA".*

*" GRACIAS PAPÁ "*

**A MIS HERMANAS :**

**LIC. MARTHA JULIA AGUILAR RODRÍGUEZ**

**Y**

**LIC. SUSANA AGUILAR RODRIGUEZ**

***"CON CARIÑO Y AGRADECIMIENTO POR SU APOYO  
A LO LARGO DE MIS ESTUDIOS".***

**A MIS AMIGOS**

**LIC. JOSÉ ABRAHAM BARBA BENÍTEZ  
LIC. ADRIÁN SÁNCHEZ CALLEJA  
LIC. EDGAR LÓPEZ NERI  
MARTÍN HERRERA PÉREZ**

*A MIS PROFESORES:*

**LIC. IRENE VAZQUEZ VELEZ  
LIC. MUÑOZ COTA PÉREZ ARTURO  
LIC. MIGUEL SÁNCHEZ MEJÍA  
LIC. REY DAVID RUÍZ SÁNCHEZ  
LIC. OSCAR BARRAGÁN ALBARRÁN  
LIC. CECILIA LICONA VITE**

*"MIL GRACIAS POR HABERME FORMADO COMO  
PROFESIONAL, POR SU TIEMPO Y SUS ENSEÑANZAS".*

*A MI ASESOR :*

**EL LIC. JUAN CARLOS ROMERO AVILA**

*"A QUIEN AGRADEZCO SU TIEMPO Y DEDICACIÓN DE  
ESTE TRABAJO"*

**AL JURADO:**

**CON RESPETO**

# I N D I C E

PAG.

## AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN.....	1
-------------------	---

## CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES

1.1. SURGIMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE EL USO O TENENCIA VEHICULAR EN MÉXICO EN 1962.	2
1.1.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA LEY..... SOBRE EL USO O TENENCIA VEHICULAR DE 1980	12
1.1.2. CRÍTICA A LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	24

## CAPÍTULO 2. CONCEPTOS GENERALES

2.1. IMPUESTO.....	29
--------------------	----

2.1.1..	CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS.....	33
2.2.	TENENCIA.....	37
2.3.	USO .....	41
2.4.	PROPIEDAD.....	41
2.5.	IMPUESTO SOBRE LA TENCIA O USO..... VEHICULAR.	42
2.6	SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.....	43
43		
2.7	CONCESIÓN.....	44

**CAPÍTULO 3. LA IMPROCEDENCIA DEL IMPUESTO SOBRE LA TENCIA O USO VEHICULAR EN EL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL**

3.1.	LA PROPORCIONALIDAD Y LA EQUIDAD DE..... LAS CONTRIBUCIONES (ANÁLISIS DEL ARTÍCULO 31 FRACCIÓN IV CONSTITUCIONAL)	49
3.2.	CRÍTICA AL ARTÍCULO 1º DE LA LEY DEL..... IMPUESTO EN CUANTO A LA PRESUNCIÓN O CALIDAD DE PROPIETARIO.	58

3.2.1	PRESUNCIÓN O CALIDAD DE PROPIETARIO.....	60
	DENTRO DEL RÉGIMEN TRIBUTARIO PERUANO.	
3.3.	CRÍTICA AL SENTIDO GRAMATICAL DEL.....	61
	IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO VEHICULAR EN EL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.	
3.4.	LA IMPROCEDENCIA DEL IMPUESTO.....	62
3.4.1.	EN EL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO.....	65
	FEDERAL.	
3.4.2.	LA ARBITRARIEDAD E INCOMPETENCIA DE.....	70
	LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA EXIGIR EL PAGO DEL IMPUESTO.	
3.5	LOS EXCESIVOS IMPUESTOS DE LA.....	75
	SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, APLICA AL SECTOR DEL AUTOTRANSPORTE A LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.	
3.6.	EL SUPUESTO ESTIMULO QUE EL ESTADO.....	86
	OTORGA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA EN NUESTRO PAÍS.	
3.7.	LA EXENCIÓN FISCAL AL SECTOR AUTOTRANS.....	94
	PORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL EN EL PAGO DEL IMPUESTO.	

**CONCLUSIONES.....105**

**BIBLIOGRAFÍA.....112**

## I N T R O D U C C I O N

La exención consiste en liberar a alguien del pago de un tributo, en donde el Estado como ente jurídico libera de esta obligación tributaria a sus subordinados, para lo cual crea un privilegio para ciertos sectores determinados, creados por razones de equidad, conveniencia y política económica.

La exención para el Autotransporte del Servicio Público Federal, no necesariamente se le puede llamar privilegio tomando que este sector es preponderante para la economía y desarrollo nacional, ya que gracias a él varios sectores ponen en marcha su funcionamiento, y se allegan de materias primas para producir bienes e insumos materiales, tanto para el consumo nacional como e internacional. A este sector se le debe de incentivar a través de una "exención" en los impuestos, por que si ya de por sí el pago de contribuciones es exacerbado, resultaría aun más caótica tal situación.

Dentro de la presente tesis se propone lograr la exención en el pago del Impuesto sobre la Tenencia o Uso Vehicular para el Transporte Público Federal.

En el primer capítulo se aborda todo lo relacionado a los antecedentes, desde 1962 en México con el surgimiento del Impuesto sobre el Uso o Tenencia Vehicular. Como también la exposición de motivos, para el año de 1981 entrando en vigor otra ley que la

abroga la de 1962, dentro de ese mismo, se hace referencia y critica al respecto.

En el capítulo segundo, aborda lo relacionado a conceptos generales que se ocupan en el presente trabajo, a efecto de precisar términos, como son: el impuesto, a su vez la clasificación del mismo. Se habla de la tenencia, uso, posesión y propiedad; a efecto de hacer una diferencia adecuada; además propongo un concepto más amplio del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular.

Ya en el capítulo tercero, se habla de la improcedencia del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular en el Transporte del Servicio Público Federal. Dentro de este capítulo se tratarán principios económicos como son: el de la proporcionalidad y equidad, los cuales coadyuvan la creación del impuesto, así como un análisis del artículo 31° fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual versa al respecto de las obligaciones de los mexicanos, como lo es contribuir para los gastos públicos. En el mismo capítulo trata de una crítica al artículo primero de la Ley del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular en cuanto a la presunción o calidad de propietario, también se hace referencia a una crítica al sentido gramatical de la misma Ley en el Servicio Público Federal. Con la mayoría de los elementos ya mencionados existe un apartado el cual versa sobre la improcedencia del Impuesto, a su vez también dentro del Servicio Público Federal. Ya concatenados la mayoría de los elementos se coloca a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como arbitraria e incompetente para exigir el pago del impuesto. Dentro del mismo capítulo se habla de lo excesivo que resultan los impuestos que la Secretaría de Hacienda y Crédito

Público aplica al sector Autotransporte o concesionarios del Servicio Público Federal. De acuerdo a la política económica del país se hace también referencia al estímulo que supuestamente el Estado otorga, para el desarrollo económico de la industria. Por último se habla de la exención fiscal al Sector Autotransporte del Servicio Público Federal en el pago del Impuesto. Al final tenemos las conclusiones, en donde se manifiesta los puntos a determinar y concluir acerca de la problemática del trama a tratar.

# **CAPÍTULO**

**1**

**ANTECEDENTES**

## **1.- ANTECEDENTES**

El capítulo inicial de la presente tesis tiene como objetivo aportar los elementos históricos que dieron origen a la legislación Nacional Fiscal sobre la regulación del Impuesto Sobre el Uso o Tenencia Vehicular, cuyo único antecedente se encuentra regulado en la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio del año de 1962.

### **1.1 SURGIMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE EL USO O TENENCIA VEHICULAR EN MÉXICO EN 1962.**

Los orígenes que dieron paso a la creación de dicho impuesto, por primera vez en la historia tributaria de nuestro país y también al nivel internacional, se fundamentó legalmente en el artículo 13º de La Ley de Ingresos de la Federación para 1962, que posteriormente se regularizó con más amplitud para determinar sus bases indispensables para su cobro dentro de una Ley, que se le denominó Ley Sobre la Tenencia o Uso de Automóviles.

Ante la necesidad que ha tenido el Estado por contar con recursos que le permitan contribuir en el desarrollo económico del país, es el cobro de impuestos: la mayor fuente de ingresos con que cuenta el gobierno para la atención de demandas de la sociedad, así como para hacer frente a situaciones contingentes que absorben una cantidad importante de recursos públicos, uno de esos momentos lo fue el decretar a nuestra patria sede de los

juegos olímpicos de 1968, como consecuencia se requería contar con los suficientes recursos que permitieran realizar todas las modificaciones y adecuaciones de los lugares en donde se tendría que realizar las diferentes disciplinas deportivas, y mejor forma de allegarse de recursos económicos a través del cobro de un nuevo impuesto por tener o usar automóviles .

Fue entonces que para el año de 1961, es creado el Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Automóviles, en el artículo 13º de la Ley de Ingresos de la Federación para el año 1962. Con base en los resultados en ese año se demostró la conveniencia de cobrar este impuesto el cual había figurado como un renglón más de la misma ley.

En la iniciativa se determina el sujeto y el objeto del impuesto, las cuotas aplicables para su pago, la forma de calcular el monto del impuesto y los casos de exenciones en los cuales se ha cuidado de consignar que el impuesto no se hará efectivo a los tenedores o usuarios de vehículos de modelos anteriores en 12 años al de la aplicación de la Ley, ni a los de los miembros de los cuerpos diplomáticos, y consulares extranjeros en atención al principio de propiedad en materia internacional, tampoco se hará con efectivo el impuesto respecto de los tenedores o usuarios de vehículos con los que se presten servicios públicos de transporte ni en el caso de los que se encuentren en poder de las plantas ensambladoras, sus distribuidores y comerciantes en el ramo de automóviles como considerar que la tenencia de ellos es transitoria.

Se establece la responsabilidad solidaria en que pueden incurrir las personas que adquieran un vehículo o los que reciban en consignación para su venta para que no cercioren de que está cubierto del impuesto y se sanciona a

quienes no cumplan con la obligación de llevar en sus vehículos el comprobante de pago y de quienes hagan algún uso indebido de él.

En atención a lo expuesto y con fundamento además en la fracción VII de artículo 73º constitucional se somete a esa H. Cámara, ya que este tiene la facultad para imponer las contribuciones necesarias para cubrir el presupuesto la siguiente iniciativa de ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles de 1962, que establecía:

**CAPÍTULO I**      Objeto y Sujeto del Impuesto de conformidad con la Ley.

**Artículo 1.** El objeto de este impuesto es la tenencia o uso de automóviles y camiones nacionales o nacionalizados.

**Artículo 2.** Son nacionales o nacionalizados, definitivamente para los efectos de la presente ley los vehículos que considere así el código aduanero. Son nacionalizados provisionalmente, los importados, con carácter de zonas fronterizas conforme a las disposiciones en vigor.

**Artículo 3.** Son sujetos del impuesto las personas físicas o morales tenedoras o usuarias de los vehículos a los que se refiere el artículo 1º.

**Artículo 4.** Las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los demás comerciantes en el ramo de automóviles, causarán el impuesto por los vehículos que estando registrados en las Oficinas de Tránsito a su nombre, estén al servicio de la negociación o de sus funcionarios y empleados.

**Artículo 5.** Quedan exceptuados del impuesto los tenedores y los usuarios de vehículos a que se refieren las siguientes fracciones:

- I.- Modelos anteriores en 12 años al de la aplicación de esta Ley.
- II.- Los importados temporalmente
- III.- Los que sea propiedad de inmigrantes o inmigrados rentistas
- IV.- Los que circulen con placas de servicio público de Transporte**
- V.- Los que estén al servicio de los Cuerpos Diplomáticos y Consulares extranjeros acreditados ante nuestro país
- VI.- Las ambulancias que estén al servicio de la Federación, de los Estados, Municipios, Territorios Federales, Distrito Federal.
- VII.- Organismos descentralizados dependientes de cualquier de estas entidades o instituciones de asociaciones de beneficencia privada.
- VIII.- Las que tengan para su venta las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de automóviles siempre que carezcan de placas de circulación.

**Artículo 6.** Las exenciones de impuestos concedidas en el Código Fiscal de la Federación o en las Leyes Especiales no son aplicables al impuesto a que se refiere esta Ley.

A los automóviles comprendidos en las fracciones II, III y V, del artículo anterior se les expedirá un oficio de exención del tributo y una calcomanía especial diferente al de los vehículos por los que se haya cubierto el gravamen, previa comprobación por parte de la Dirección del Registro Federal de Automóviles, de que los mismos quedan comprendidos dentro de los supuestos de esas fracciones.

**Artículo 7.** Los tenedores o usuarios de vehículos que por cualquier motivo dejen de estar comprendidos en algunas de las fracciones del artículo 5 causarán el impuesto correspondiente, el cual se cubrirá dentro de los 15 días siguientes al cambio de situación.

**Artículo 8.** Quienes por cualquier título adquieran la propiedad, la tenencia o uso de vehículos sujetos al impuesto, son solidariamente responsables del pago que por concepto de tal impuesto, se adeudare respecto del vehículo o vehículos en materia del traspaso de la propiedad, de la tenencia o del uso; aunque como consecuencia del traspaso y del servicio a que los vehículos se destinen, queden comprendidos en las fracciones I, IV y VII del artículo 5.

**Artículo 9.** Las personas que reciban en consignación o comisión para su venta de automóviles cuya tenencia o uso grava esta ley, son solidariamente responsables por los impuestos que se adeuden.

**CAPÍTULO II** De la tasa y del pago.

**Artículo 10.** El impuesto se causará anualmente y deberá quedar cubierto dentro de los dos primeros meses de cada año.

**Artículo 11.** El impuesto se causará conforme a las cuotas siguientes:

MODELOS	CATEGORÍAS		
	A	B	C
DEL AÑO DE APLICACIÓN DE LA LEY Y DE LOS DOS AÑOS ANTERIORES.	<b>\$250.00</b>	<b>\$300.00</b>	<b>\$500.00</b>
DE TRES A SEIS AÑOS ANTERIORES AL DE APLICACIÓN DE LA LEY	<b>\$ 200.00</b>	<b>\$200.00</b>	<b>\$200.00</b>
DE SIETE A ONCE AÑOS ANTERIORES AL DE APLICACIÓN DE LA LEY	<b>\$150.00</b>	<b>\$150.00</b>	<b>\$150.00</b>

**Artículo 12.** Para aplicación de la tarifa se tomará en cuenta la siguiente clasificación:

1.- Categoría A:

Automóviles cuyo precio oficial sea hasta de \$ 28,000.00 por unidad.

2.- Categoría B:

Automóviles cuyo precio oficial este comprendido entre \$ 28,001.00 y \$ 40,000.00 por unidad.

3.-Categoría C:

Comprende automóviles cuyo precio oficial sea superior a \$ 40,001.00 por unidad.

**Artículo 13.** Como modelo debe considerarse: el año del modelo o el de fabricación.

**Artículo 14.** Para la aplicación del impuesto en los casos de modelos del año de aplicación de la ley y de los dos anteriores se tendrá como base de venta al público fijado por la Secretaría de Industria y Comercio.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará anualmente dentro de los primeros quince días del mes de enero la lista de los automóviles del año de aplicación de la ley y de los dos anteriores clasificados dentro de la categoría correspondiente dentro del artículo 12.

Por los vehiculos no comprendidos en la lista que conforme al párrafo anterior debe publicar la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se cubrirá la cuota de \$500.00.

**Artículo 15.** Los tenedores o usuarios enterarán el impuesto dentro de los plazos señalados en los artículos 7 y 10 en las Oficinas Federales de Hacienda y demás auxiliares.

El tenedor o usuario del vehículo formulará una manifestación en las formas aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en la que anotara los siguientes casos:

- I. Nombre y domicilio del causante.
- II. Marca, clase modelo y tipo del vehículo, y
- III. Cuota que corresponda cubrir conforme al artículo 11 de esta ley, o cita de la fracción aplicable del artículo 5 en la hipótesis de que este exento el propietario o usuario del vehículo.

**La Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de sus oficinas recaudadoras entregará la calcomanía que compruebe el pago o la exención del impuesto, que sólo servirá para amparar el vehículo para el que fue entregada.**

### **CAPÍTULO III.** Disposiciones Complementarias y Sanciones.

**Artículo 16.** Las Oficinas de Tránsito de la República no amortizarán altas ni cambios de placas si el vehículo no ostenta en el parabrisas la calcomanía que compruebe el pago del impuesto o en su caso la

**exención del gravamen. Siempre que comprueben que no se ha cubierto el impuesto lo que harán del conocimiento de la Oficina Federal de Hacienda respectiva para que proceda a su cobro. Las autoridades que infrinjan esta disposición, serán responsables solidariamente del impuesto omitido.**

**Artículo 17.** Los tenedores o usuarios de los automóviles objeto de la presente ley están obligados a fijar en los parabrisas la calcomanía no puedan demostrar al ser requeridos para ellos, que están al corriente en el pago del impuesto se procederá en los términos del artículo 90 del Código Fiscal de la Federación.

**Artículo 18.** El hecho de no fijarse en el vehículo la calcomanía que compruebe el pago del impuesto como se establece en el artículo 17 se sancionará con la multa equivalente al 20 % del impuesto que corresponda.

**Artículo 19.** El pago de impuesto únicamente se comprobará con la calcomanía fijada en el vehículo en la forma ordenada por el artículo 17. La destrucción total o parcial de la calcomanía, debidamente comprobada, dará lugar a la expedición de otra nueva, previo pago de la cantidad de \$ 5.00.

**Artículo 20.** El uso indebido de la calcomanía de un vehículo para esperar a otro, dará lugar al cobro del impuesto respectivo o imposición a una multa equivalente a tres tantos del impuesto omitido.

**Artículo 21.** Las demás infracciones a esta ley se sancionarán en los términos del Código Fiscal de la Federación.

**Transitorio.**

Único. Esta ley entrará en vigor en toda la República el día 19 de enero de 1963.

Ruego a Ustedes, CC. Secretarios, se sirvan dar cuenta a esta iniciativa a la H. Cámara de Diputados para los efectos constitucionales, y les reitero mi más alta y distinguida consideración.

*México, DF. a 14 de diciembre de 1962.* - el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Adolfo López Mateos.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Antonio Ortiz Mena. Recibió, a la Comisión de impuestos, e imprimase.”.

Es de importancia recalcar de la anterior lectura de la iniciativa de la Ley del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso de Automóviles, que en su Artículo 5º a la letra decía: “que quedaban exceptuados de tal impuesto en su fracción IV, los que circularán con placas del servicio público de transporte.”; en donde se expedía un oficio de exención del tributo y una calcomanía especial diferente al de los vehículos que hayan cubierto el gravamen, las cuales se entregaban por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de sus Oficinas Recaudadoras para comprobar el pago o la exención del impuesto.

Es a finales de ese mismo año en que se presentó la iniciativa del ley de este la cual pretendió regular con debida amplitud las bases indispensables para el cobro de dicho impuesto estableciendo con claridad y el objeto del

impuesto. Las cuotas aplicables para su pago, mismas que no sufren alteración al respecto de las vigentes en 1962, la forma de calcular el impuesto y los casos de exenciones, en los cuales se cuidó de consignar que el impuesto no sería efectivo a los tenedores o usuarios de vehículos de modelos anteriores en doce años al de la aplicación de la ley, y a los miembros de los cuerpos diplomático y consulares extranjeros en atención al principio de reciprocidad en materia internacional; así mismo respecto a los que presten servicios públicos del transporte por considerar que la tenencia de ellos es transitoria.

### **1.1.1 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA LEY SOBRE EL USO O TENENCIA VEHICULAR DE 1980.**

**PRIMERA LECTURA DEL DICTAMEN DE LA INICIATIVA DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS.**

CC. Secretarios de la H. Cámara de Diputados.-Presentes.

El Ejecutivo a mi cargo en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 71º fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por digno conducto de ustedes, somete a consideración del H. Congreso de la Unión la Iniciativa de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o uso de Vehículos.

Es oportuno hacer notar que durante la presente administración se ha llevado a cabo una importante simplificación en los impuestos indirectos con la implantación del impuesto al valor agregado y como consecuencia de ello, en 1980, quedaron abrogados 28 impuestos especiales de los 52 que en 1979 se

encontraban vigentes comprendiendo 43 ordenamientos fiscales, sin incluir las leyes de los Impuestos sobre la Renta e Ingresos Mercantiles. En la iniciativa conjunta se propone sustituir con el impuesto de producción y servicios 6 impuestos especiales, que de ser aprobados quedarían únicamente en vigor 12 impuestos interiores incluyendo el impuesto sobre la renta.

Importante también es destacar el cambio substancial que se llevó a cabo en la materia del impuesto sobre la renta al ingreso de las personas físicas, sistematizando el título correspondiente para estructurarlo congruentemente en razón de los diferentes tipos de ingresos y tratar a cada uno de ellos por separado. Asimismo, un importante desgravamiento en la tarifa para beneficiar a los sujetos de bajos recursos por consiguiente la carga fiscal recaiga en los contribuyentes de mayores ingresos.

Por lo que toca a los impuestos al comercio exterior importante renglón en los ingresos de la federación, fue expedida la Ley de valoración aduanera de las mercancías de importación.

Para ser congruente con estas modificaciones ahora se plantea el cambio en los impuestos a la tenencia o uso de vehículos, cuya ley fue modificada hace tres años, incorporándose, un sistema de factores fiscales que comprenden la potencia del motor del vehículo y su peso; esta adecuación tiene como propósito desalentar el excesivo consumo de gasolina lubricantes y en consecuencia atenuar el deterioro de los ingresos de los contribuyentes; Esta medida fue complementada utilizando los mismos criterios que tuvieron para gravar a las automóviles con el impuesto federal sobre ingresos mercantiles y actualmente con el impuesto sobre automóviles nuevos.

En el año de 1977 fue propuesta a esa soberanía una iniciativa de Ley del Registro Federal de Vehículos, en cuyo artículo 7º, se obliga a registrar a las aeronaves y embarcaciones; acorde con esto, en esta ocasión se presenta una iniciativa de Ley del impuesto sobre la Tenencia o uso de Vehículos que gravara además de los automóviles, la tenencia o el uso de otros vehículos en razón a que manifiesta una mayor capacidad económica, como es el caso de motocicletas terrestres y acuáticas, veleros, embarcaciones, esquíes acuáticos motorizados, tablas de oleaje con motor y aeronaves, incluyendo helicópteros, considerando que estos bienes no siempre se fabrican en el país, tienen carácter suntuario y generalmente son adquiridos por personas de alto nivel económico.

La iniciativa se estructura en cuatro capítulos, el primero de ellos relativo a disposiciones generales aplicables a todos los contribuyentes de este impuesto; el segundo y tercer capítulo que establecen las reglas aplicables a los automóviles, y el cuarto capítulo referente a las participaciones de este gravamen a las entidades federativas.

En el capítulo I, se establecen entre otras disposiciones que el contribuyente del impuesto es el tenedor o usuario del vehículo, presumiéndose que el propietario del mismo es el usuario; se señala también que el pago del impuesto deberá efectuarse durante los dos primeros meses de cada año en las oficinas autorizadas conteniéndose a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, facultades para emplear dicho plazo. La forma como los importadores ocasionales deben efectuar el pago del impuesto en el momento en que los vehículos quedan a disposición en la aduana a diferencia de los importadores, fabricantes y distribuidores de vehículos que enajenen directamente al público,

quienes durante el primer año de calendario tendrán la obligación de enterarlo a más tardar dentro de los quince días siguientes a la que se realice la enajenación.

Se establece, por otro lado, que no se pagará el impuesto por año de calendario correspondiente, tratándose de automóviles y motocicletas nuevos cuya enajenación al público se efectúe en los últimos tres meses de dicho año, o se trate de vehículos importados para su venta al público, si dicha venta se realiza también en ése termino.

Paralelamente, con otras leyes fiscales se incluye la obligación de pagar el impuesto a que se refiere esta propuesta a la Federación Estados, Municipios, y organismos descentralizados, aún cuando otra ley o decreto establezcan exenciones de pago del mismo.

Por otra parte, se regulan los casos de responsabilidad solidaria, tanto para los que adquieran por cualquier título un vehículo, como para quienes reciban en consignación o comisión de dichos vehículos así como para los funcionarios de las oficinas de tránsito que autoricen canjes de placas sin verificar que se haya efectuado el pago de tal impuesto.

Debe destacarse que el pago del impuesto se debe comprobar con las copias de las formas por medio de las cuales hayan efectuado el pago los tenedores o usuarios de vehículos y solamente en aquellos casos en que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público proporcione calcomanías, éstas servirán para tal fin. En ese caso dichas calcomanías serán fijadas en lugar visible del vehículo y deberán conservarse durante el ejercicio de que se trate y el siguiente ya que

de no observarse esta disposición se sancionará al contribuyente con una multa equivalente a un 20% del impuesto que corresponda.

Dentro del capítulo II de esta propuesta, relativo a los automóviles, omnibuses, camiones y tractocamiones se conservara el mismo tratamiento fiscal que establece la ley en vigor.

En el capítulo III relativo a otros vehículos se establecen las tarifas para el cálculo del impuesto por el uso o tenencia de diversos vehículos, que no se encontraban anteriormente, tales como las motocicletas de más de 349 centímetros cúbicos de cilindrada, veleros con medidas superiores a cuatro metros de eslora, esquí acuáticos motorizados, motocicletas acuáticas, tablas de oleaje con motor y embarcaciones tanto con motor dentro como fuera de la borda.

Asimismo, se establecen las tarifas para las aeronaves, incluyendo los helicópteros, clasificándolas en aeronaves de pistón, turbohélice y reacción y para calcular el impuesto se establece un factor, el cual implica la potencia expresada en caballos de fuerza y el peso total de la aeronave.

Al igual que para los tenedores o usuarios de automóviles, también para los tenedores o usuarios de los demás vehículos que comprende este capítulo, se establecen similares exenciones, con excepción de las referentes de las motocicletas de hasta 349 centímetros cúbicos de cilindrada y de las embarcaciones que se utilizan en la pesca comercial.

En el último capítulo relativo a las participaciones a las entidades federativas, responde a la nueva estructura de la Ley de Coordinación Fiscal, precisándose que los Estados que se adhieran al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, no podrán gravar la tenencia o uso de vehículos.

## **LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS DE 1980.**

"Comisión de Hacienda y Crédito Público. Dictamen de la iniciativa de Ley del Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos.

### **Honorable Asamblea:**

A la Comisión de Hacienda y Crédito Público le fue turnada para su estudio y dictamen, la Iniciativa de la Ley del Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos presentada por el C. Presidente de la República, con fundamento en el artículo 71, fracción I del la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

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

Para los efectos de esta Ley, se presume que el propietario es tenedor o usuario del vehículo. Los contribuyentes pagarán el impuesto por año calendario durante los tres primeros meses ante la oficina autorizadas, salvo en el caso de vehículos nuevos o importados, supuesto que el impuesto

deberá calcularse y enterarse a más tardar de los 15 días siguientes a aquél en que se adquirió o importó el vehículo. Se considerará que la adquisición se realiza en el momento en que se entregue el bien al adquirente o ase expida la factura correspondiente, lo que suceda primero. El impuesto se pagará en las oficinas de la entidad en que la autoridad federal, estatal, municipal o del Distrito Federal autorice el registro de dicho vehículo. Para aquellos vehículos que circulen con placas de transporte público federal, el impuesto se pagará en las oficinas correspondientes al domicilio fiscal que el contribuyente tenga registrado ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público..

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

I.-Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas.

II.-Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera.

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

**IV.-Derogada..**

Del estudio y análisis de la iniciativa se derivan las siguientes consideraciones:

## **CONSIDERACIONES**

La iniciativa se encuentra inmersa en el proceso de revisión y actualización de la estructura impositiva federal que tiene el propósito de darle coherencia y sencillez.

Expresa el Ejecutivo que tal proceso ha permitido una importante simplificación de la estructura, por la vía de reducción del número de impuestos internos, lo cual redundará en el cumplimiento y aplicación eficaz de los mismos y en consecuencia en el funcionamiento oportuno del gasto público.

En este texto, la Comisión estima justificada la transformación del actual impuesto a la tenencia o uso de automóviles a fin de ampliar su materia a otro tipo de vehículos y de hacer más sencilla la estructura de aplicación del gravamen: propósitos congruentes con las finalidades de complementar la estructura de impuestos indirectos.

Se evidencia la conveniencia de gravar por cuestión de su tenencia o uso, ha vehículos tales como motocicletas terrestres y acuáticas, veleros, embarcaciones, esquís acuáticos motorizados, tablas de oleaje con motor y aeronaves, incluyendo helicóptero, por cuanto este hecho manifiesta que quien lo adquiere, tiene la capacidad económica superior al común de los ciudadanos.

La Comisión estima razonable y apropiado por eso motivos, se grave por virtud de la tenencia o uso y no por otras causas, a este tipo de bienes suntuarios, con lo cual se evitan repercusiones en la producción interna de aquellos que ahora se fabrican en el país y se logre la neutralidad respecto de la fabricación futura de los que aún se importan.

Resulta igualmente justificado asegurar un control fiscal eficaz, mediante la vinculación del impuesto, a la obligación de Inscripción en el Registro Federal

de Vehículos. De este modo se obtiene un control automático del cumplimiento del impuesto.

La Comisión ha estudiado la congruencia de la Iniciativa del Ejecutivo, con la iniciativa diversa del mismo en la que se propone la modificación de la Ley del Registro Federal de Vehículos, con la finalidad de incorporar algunos de los vehículos que quedarán gravados con el impuesto y que hasta ahora sus propietarios no tenían obligación de registrar.

Por otra parte, la Comisión ha analizado la propiedad en la descripción de todos los elementos del gravamen, mismos que se desglosan en la iniciativa en dos grandes apartados a fin de que en el primero se contengan simplificados, los elementos del actual impuesto sobre los automóviles, y en el segundo incluyan los que corresponden a otros vehículos gravados.

Cabe destacar la presunción de considerar al propietario del vehículo como el tenedor o usuario del mismo; presunción que no admite prueba en contrario. Para los efectos del impuesto y considerando su naturaleza, este hecho es relevante, amén de que se apoya en una sencilla disposición del derecho común.

La iniciativa incluye la regla, ya incorporada en la Ley del Impuesto al Valor Agregado y considerada en la Iniciativa de Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios que consiste en que la Federación, los Estados, el Distrito Federal, los Municipios y sus respectivos organismos descentralizados tienen la obligación de pagar los impuestos de referencia, independientemente de que en la Ley anterior se encuentren establecidas exenciones genéricas de pagos de gravámenes federales. Al considerar la derogación del

artículo 8º. Fracción IV., ya que al modificar el legislador al considerar que este tipo de vehículos tienden a consumir un excesivo gasto de combustible y lubricantes.

Esta regla se apoya en la disposición general del Código Fiscal de la Federación que exime de impuestos federales a la Federación, Estados, Distrito Federal y Municipios salvo, cuando las leyes específicas de impuestos establezcan lo contrario.

En el caso del impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos que nos ocupa, la iniciativa considera, que sólo se justifica establecer la exención del gravamen a cargo de dichas entidades públicas, tratándose de aquellos de sus vehículos destinados a un servicio público y de las ambulancias que están al servicio de organismos descentralizados dependientes de cualquiera de dichas entidades.

Por lo que se refiere a exenciones, la iniciativa mantiene algunas de las ya consideradas de la ley vigente. Entre las propuestas sobresalen las relativas a importaciones temporales de vehículos, concedidas en los términos de la Ley del Registro Federal de Vehículos; las referentes a los vehículos destinados al transporte público; tratándose de automóviles, los que corresponden ha vehículos de modelos anteriores en 12 años al de aplicación de la ley; y en el caso de motocicletas la aplicable a ellos con capacidad inferior a 340 centímetros cúbicos.

En la iniciativa sobresale la disposición que establece la responsabilidad solidaria en el pago del impuesto de las autoridades de tránsito que den de alta o autoricen cambios en relación con algún vehículo, sin haberseles comprobado previamente el pago del impuesto.

Ha sido particular preocupación de esta Comisión el estudio de los elementos y características de las tarifas que la iniciativa propone.

Hace tres años el Congreso de la Unión modificó la ley vigente a fin de incorporar un mecanismo de factores fiscales con el propósito de gravar con mayor intensidad a los vehículos cuya potencia de desplazamiento y su peso fuesen superiores. Con ello buscó congruencia con la naturaleza del impuesto y complementariamente desalentar el excesivo consumo de gasolina y lubricantes.

La iniciativa propone que en materia de automóviles, el factor se obtenga multiplicando el desplazamiento del motor por el peso del automóvil; en aeronaves, multiplicando la potencia en caballos de fuerza por el peso total de la aeronave; y en el de las embarcaciones a que se refiere la fracción III del artículo, multiplicando la longitud de la eslora por los caballos de fuerza.

El establecimiento del sistema de factores como base del impuesto ha demostrado sus ventajas, puesto que resulta más equitativa en cuanto a que toma en cuenta las modificaciones sensibles en los precios, manteniendo por otra parte, el mismo nivel de cuotas para los modelos usados, lo que obviamente representa un beneficio a los causantes de este gravamen. La Comisión ha considerado la propiedad de incluir en el artículo 5 de la iniciativa, la columna referente automóviles de año, modelo anterior en tres años al de aplicación de la ley, que resulta indispensable en virtud de las reformas efectuadas en 1978, con motivo del cambio de sistema para fijación de la base gravable que antes se ha aludido.

De este modo complementariamente la tarifa aplicable a automóviles se complementa con lo establecido en el artículo duodécimo de la diversa iniciativa de ley que establece, reforma y adiciona deroga diversas disposiciones fiscales, que es aplicable a vehículos de año modelo de 1970 a 1977 en que se respeta el precio oficial del automóvil como base gravable del impuesto.

La regla relativa al plazo para el pago del impuesto se estima apropiada, dado que se conserva hasta hoy establecida para automóviles que ha demostrado conveniencia.

En relación con lo anterior, se considera adecuado hacer referencia en la ley en que no se pague impuesto sobre motocicletas y automóviles nuevos cuya enajenación al público se realice en los últimos tres meses del año, dado que la tarifa solo es susceptible de aplicarse para los vehículos del año modelo en curso, por lo que el pago del impuesto se tendrá que hacer precisamente hasta que transcurra los dos primeros meses del año referido.

Se estima congruente con la Ley Federal de Coordinación Fiscal, la disposición relativa a la que los Estados adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal se abstenga de mantener gravámenes locales o municipales, sobre la tenencia o uso de vehículos.

Dentro de las exenciones del pago del impuesto consignadas en el artículo 15 en la iniciativa de la Ley materia del presente dictamen, la Comisión estima conveniente se consideren las relacionadas con la adquisición de

embarcaciones destinadas a la Marina Mercantil con la finalidad de estimular la inversión en este renglón tan importante para el desarrollo para nuestra economía.

Cabe señalar que para el año 1980 se planteo la abrogación de la Ley del Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Automóviles del 28 de diciembre de 1962, cuya principal finalidad era actualizar la estructura impositiva, ampliar su materia a otro tipo de vehículos como es el caso de motocicletas terrestres y acuáticas, motorizados y aeronaves, incluyendo helicópteros, bajo el argumento de quienes adquieren estos vehículos tienen una capacidad económica superior a común de los ciudadanos, asimismo se busca fomentar el cumplimiento y aplicación eficaz y del pago que el impuesto, lo que trae como consecuencia que se contará con un funcionamiento oportuno del gasto público.

### **1.1.2 CRITICA A LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Cabe mencionar que el legislador dentro de su exposición de motivos y en la iniciativa de ley, donde realiza su fundamento a la multicitada ley, donde determina él por que de esta y sus fines para el que fue creada, estipulando su base fundamental de realización por una llamada simplificación de impuestos y a su vez proporcionar impuestos más justos y equitativos dependiendo de la situación económica del causante de estos, para el beneficio de las clases más desfavorecidas económicamente; y así teniendo como propósito desalentar el excesivo consumo de combustibles y lubricantes. Por consiguiente vemos inmersa en dicha exposición el encubrimiento del objetivo

principal por la cual fue creada, y así con total coherencia y astucia el legislador daría motivación para la realización de pagos oportunos y con ello lograr ingresos para sí mismos y solventar sus propios gastos dentro de sus organismos públicos.

La Ley inicialmente solo se le atribuía a los automóviles, pero al surgir la Ley del Registro Federal de Vehículos, en el año de 1977 en donde esta obligaba a registrar a las aeronaves y embarcaciones. De acuerdo a esta ley se realizó la iniciativa a la Ley de Uso o Tenencia Vehicular, que además de gravar a los automóviles, lo hará con todo vehículo, como lo son las aeronaves y embarcaciones, motocicletas terrestres y acuáticas, veleros, esquís acuáticos motorizados, tablas de oleaje con motor y aeronaves incluyendo los helicópteros, en razón de que el legislador argumenta que quien adquiere este tipo de bienes muebles manifiestan un mayor capacidad económica y además que estos no siempre son fabricados en nuestro país, ya que repercuten en la producción interna de los que se fabrican en el país, es importante señalar aquí, que el legislador no está conciente de lo que nuestro país hace dentro de nuestra economía, ya que solamente nosotros nos dedicamos a ensamblar los automóviles en nuestro país, ya que no somos productores en ese ramo de la industria; por que dependemos de otros países para tal.

En esta ocasión el legislador disfrazadamente aprovecho el sentido de la creación de la Ley del Registro Federal de vehículos; para ampliar su campo del cobro del Impuesto Sobre el Uso y Tenencia Vehicular, y así con esto allegarse de más recursos, al ver que no solamente se le cobraría a los automóviles, si no todo vehículo, se planteo como un negocio, el cual se le sacaría muy buenas ganancias.

Otro mal planteamiento de legislador es sustentar una responsabilidad solidaria equívoca a la organización, a las facultades y obligaciones de las Secretarías de Estado y sus organismos dependientes. Ya que en esta ley se plantea que los funcionarios de las oficinas de tránsito que autoricen canjes de placas, altas, bajas u otro trámite, sin verificar el pago de este impuesto, serán responsables solidarias en el pago de este. Por lo que a mi manera de ver dichas autoridades de tránsito o la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes al momento de exigir o verificar el pago del impuesto está saliendo de su esfera y competencia atribuibles a la misma, ya que el cumplimiento de dicho pago solamente le compete a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante sus organismos creados para tal efecto.

Cabe señalar la falta de equidad sustentada constitucionalmente a la aplicación de impuestos, por parte del legislador, ya que dentro de la iniciativa de ley y de la misma ley en su Artículo 15º fracción VI:

Señala una exención a la adquisición de embarcaciones destinadas a la marina mercante o la pesca con la finalidad de estimular la inversión, en algo tan importante para nuestra economía, aquí no se da la equidad, ya que el objetivo de la marina mercante es la transportación de mercancías, aunque estas en su mayor porcentaje vienen de importación o exportación, que son importantes para el fortalecimiento de nuestro país, también es importante y no que hay que dejar de olvidar que esas mercancías que llegan a nuestros puertos se tienen que trasladar a determinadas poblaciones, en lo cual el transporte terrestre del servicio público federal de carga tiene un gran objetivo, que es equiparable a la transportación marítima, ya que una depende de la otra para poder alcanzar el desarrollo económico de nuestro país. Además de que el

autotransporte de carga terrestre, allega a las industrias de materia prima e insumos energéticos a la industria mexicana e internacional, y sin él, las industrias estarían sin abastecimientos de productos que ayudan a que la economía circule; además de crear fuentes de empleo para el desarrollo de las demás industrias en otros sectores.

Además que el legislador maneja una presunción de propietarios, que dentro de lo que es el Servicio Público Federal, es muy difícil de presuponer o catalogarlo como tal, ya que se puede llegar a una confusión o determinar varios sujetos que deberán pagar dicho impuesto, pero tal situación más adelante en el presente trabajo, se dará su sustentación y fundamento teórico-jurídico.

# **CAPÍTULO**

**2**

## **CONCEPTOS GENERALES**

## 2. CONCEPTOS GENERALES

El presente capítulo tiene como objetivo aportar los conceptos fundamentales que sean primordiales para entender los planteamientos sustentados en la presente tesis y detallar los contenidos para una mejor apreciación.

### 2.1 IMPUESTO

Una de las formas más importantes de que el Estado se allega de recursos para cubrir sus ingresos son los impuestos que percibe el poder público, para contribuir al gasto público, y además dentro de la doctrina y la legislación en la materia es también la más importante dentro de los ingresos públicos.

“ La palabra Impuesto proviene de la raíz latina, **Impositus**, que significa: tributo o carga.”<sup>1</sup>

Existe infinidad de conceptos de los impuestos que han aportado los doctrinarios, por lo cual haré mención de algunos de los más importantes para poder aportar el nuestro.

Para el doctrinario Guiannin, “ el impuesto es una prestación pecuniaria que un ente público tiene derecho a exigir en virtud de su potestad de imperio,

---

<sup>1</sup> Sánchez Gómez Narciso. Derecho Fiscal Mexicano, Porrúa, México, 1999, p.223.

originaria o derivada, en los casos, en la medida y según los modos establecidos en la ley, con el fin de conseguir un ingreso.”<sup>2</sup>

Por su parte la tratadista Doricela Mabarak, argumenta que: “el impuesto es una prestación porque en la relación jurídica fiscal que se establece para el pago de la contribución, a la obligación recae exclusivamente sobre el contribuyente, en tanto que el derecho correlativo corre a cargo, también de manera exclusiva de la autoridad gubernamental es decir, esta no adquiere compromiso de entregar nada concreto o individualizado a cambio del pago efectuado, pues el contribuyente aporta la suma de dinero que se le exige en los términos legales y esto da por terminada la relación jurídica que surge de ambos, la cual volverá a surgir cuando se realice en el futuro otro hecho que genere la obligación fiscal.”<sup>3</sup>

El Tratadista Sergio Francisco de la Garza, como conclusión al estudio de las características de este gravamen nos propone la siguiente definición: “ El impuesto es una prestación tributario obligatoria ex –lege, cuyo presupuesto de hecho no es una actividad del Estado referida al obligado y destinada a cubrir los gastos públicos.”<sup>4</sup>

Por otro lado en el Diccionario de Derecho Fiscal, nos determina “que impuesto es la parte de renta nacional que el Estado se apropia para aplicarla a la satisfacción de las necesidades públicas, distrayéndole de las necesidades públicas, distrayéndole de las partes alícuotas de renta propiedad de las economías privadas y sin ofrecer a éstas compensación alguna específica y recíproca.

---

<sup>2</sup> Ibidem, p.224.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Rodríguez Lobato Raúl. Derecho Fiscal, 2aed., Harla, México, 1998, p.61

Los cinco conceptos siguientes son los más importantes que se han dado respecto de la naturaleza del impuesto:

1.-El impuesto es el precio de los servicios prestados por el Estado a los particulares, (Teoría de la Equivalencia).

2.-El impuesto es una prima de seguros que se paga como garantía de seguridad individual, que esta obligada a proporcionar el Estado, ( Teoría del Seguro ).

3.-El impuesto representa la cantidad necesaria para cubrir los gastos que demanda la aplicación y explotación del capital nacional.

4.-El impuesto es un sacrificio. Es lo que se llama Teoría del Sacrificio complementada con la teoría del mínimo sacrificio. El impuesto debe significar el menor sacrificio posible.

5.-El impuesto es sólo un deber que no necesita fundamento jurídico especial.”<sup>5</sup>

De acuerdo a nuestra legislación fiscal vigente el Código Fiscal de la Federación, nos define en su artículo 2º. Fracción I: Los impuestos son las contribuciones establecidas en la ley que deben pagar las personas físicas y

---

<sup>5</sup> Carrasco Iriarte Hugo, Diccionario de Derecho Fiscal, México, 1998, págs. 276-277.

morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III, y IV de este título.

Esta definición que nos da el Código Fiscal de la Federación, que es muy escueta, deficiente y pobre en su contexto gramatical, por lo cual no cuenta con los elementos para serlo, además de que muy someramente nos determina que es una contribución y además nos mencionan elementos en su definición que son semejantes o comunes a los demás tributos, ya que todos estos están determinados en la ley, y por que muy ambiguamente hace una exclusión para determinar su definición, separándola de las demás contribuciones como lo son las aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras o derechos.

De las anteriores definiciones tenemos como elemento común al concepto de impuestos los siguientes:

- Es una prestación pecuniaria.
- Que un ente público tiene derecho a exigir.
- Es obligatorio.
- Ex Lege ( debe estar establecido en la ley).
- Son destinados a cubrir el gasto público.
- Deben ser pagados por personas físicas y morales.

Nuestro concepto basado en los elementos de todas las definiciones anteriores es:

Es una prestación pecuniaria que deben pagar las personas físicas y morales de manera obligatoria que un ente público se los exige, por medio de la ley, para ser destinado a cubrir el gasto público.

### **2.1.1. CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS**

En primer lugar se estudiará la división clásica de los impuestos en directos e indirectos, con base a lo señalado por el Maestro Ernesto Flores Zavala en su libro Elementos de las Finanzas Públicas Mexicanas.

**Impuesto Directo.** Se entenderá aquel en el que el sujeto pasivo es igual al pagador del tributo. La ley pretende que quien pague el impuesto sea sujeto pasivo especificado en la misma, por ejemplo, el causante que pago el impuesto sobre la renta, el de propiedad raíz, cuando el propietario habita su casa.

Teniendo en cuenta que este tipo de impuesto se presenta con una gran ventaja para el contribuyente, que en ese momento consume tal, ya que son poco perceptibles, ya que se da la confusión del precio total de la mercancía y servicios que se encuentran gravados, también se debe tomar en consideración que es un impuesto que se paga al momento de adquirir un bien adaptándose de la persona que lo pague en el momento.

Ya que sus desventajas se muestran de tal forma que son injustas, ya que recae más en las personas de bajos recursos, que en una persona que tiene una solvencia económica más cómoda, esto reflejándose en tiempos de crisis económica donde se ve una poco más la restricción de bienes y servicios, mostrándose tal enojo por parte de la población de bajos recursos, ya que se muestran las fuertes tasas impositivas tal caso el Impuesto al Valor Agregado.

Impuesto Indirecto. En él, sujeto pasivo no es igual a pagador, en virtud de que se permite en la ley la repercusión y traslación de la carga tributaria a un tercero, como por ejemplo el Impuesto al Valor Agregado.

En otros términos, a que contribuyente que enajena algún bien o presta algún servicio traslada la carga del Impuesto a todo aquel que lo adquiere o recibe, y como ya se menciono con anterioridad dentro de este se encuentra el Impuesto al Valor Agregado ( IVA impuesto al consumo de toda persona Física y Moral), y el Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios ( IESPS, impuesto relacionado al consumo de gasolina, alcoholes y tabacos ).

Por lo cual podemos concluir que los impuestos directos son aquellos que no pueden trasladarse, de modo que inciden en el patrimonio de sujeto pasivo de la obligación puesto que no pueden recuperar de otras personas y son impuestos indirectos los que si pueden ser trasladados, de modo que no inciden en el patrimonio del sujeto pasivo, si no en otras personas, de quienes lo recupera el sujeto pasivo.

## **REALES Y PERSONALES**

**LOS REALES.-** Son aquellos que se determinan de acuerdo en la cosa objeto del gravamen, por ejemplo el Impuesto Sobre el Predial y el Impuesto Sobre Productos y Servicios.

**PERSONALES.-** Son los que toman en cuenta las condiciones económicas y sociales del causante. Por ejemplo los impuestos que se pagan por la prestación de un servicio personal subordinado.

## **IMPUESTOS GENERALES Y ESPECIALES**

Son generales, los que se gravan en distintas actividades, pero cuya característica es que tienen de común acuerdo que pertenecen a la misma naturaleza., ejemplo de estos sería el Impuesto al Valor Agregado.

Son Especiales, aquellos que se generan por la realización de una actividad determinada, un ejemplo de ello, lo es el impuesto sobre automóviles nuevos o de Minería.

## **FISCALES Y EXTRAFISCALES**

**Fiscales.-** "Son aquellos que se establecen para proporcionar al Estado los ingresos que se requieren para la satisfacción de su presupuesto, prácticamente es destino fundamental de ellos, cubrir el gasto público que

marca la ley, por lo tanto los que enumeran en la ley de ingresos de la federación, lleva ese fin de índole fiscal.

Extrafiscales.- Son aquellos que se establecen, no con él animo o deseo que produzcan ingresos públicos, sino con el objeto de obtener una finalidad distinta, de carácter social, económico, sanitario, etc. Por ejemplo: Impuestos especiales sobre la producción y consumo de cerveza, de tabacos labrados.”<sup>6</sup>

## ALCABALATORIOS

“Es todo aquel que grava la actividad del tránsito de las mercancías o bienes que atraviesan el Territorio Nacional, ya sea de entrada o salida del mismo, y son tributos que se encuentran o son más bien de tipo privativos de la esfera federal, también conocidos como Impuestos al Comercio Exterior, los cuales se subdividen en:

Impuesto al Tránsito.	Gravámenes que afectan al simple paso del territorio de una entidad de personas o cosas provenientes de otra con destino a otra.
Impuesto de Circulación.	Grava la circulación de mercancía dentro de la entidad.
Impuesto de Introducción.	O también llamado importación, grava la entrada de mercancías de una entidad,

<sup>6</sup> Sánchez Gómez Narciso. Op. cit. p. .247

proveniente de otras provincias o del extranjero.

Impuesto Diferencial. Grava las entradas y salidas de productos de cuotas distintas a las establecidas respecto a los productos locales similares a los que permanecen en el interior del país para su consumo.”<sup>7</sup>

## ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS

Ordinarios.- Son aquellos que se perciben normalmente en un ejercicio fiscal y que tiene como destino cubrir los principales gastos establecidos en el presupuesto de egresos, como lo son los impuestos sobre la renta, al valor agregado y el de la tenencia vehicular.

Extraordinarios.- Son aquellos que se perciben excepcionalmente cuando hay una crisis económica, un acontecimiento inesperado como lo puede ser una catástrofe natural o de otra índole, o en casos de guerra o de un déficit presupuestal. En nuestro país este tipo de impuesto nunca ha sido aplicado, a pesar de que sea han dado estos supuestos.

## 2.2 TENENCIA.

Dentro de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso Vehicular, se maneja el término o concepto de “Tenencia”, no obstante que los doctrinarios

---

<sup>7</sup> *Íbidem*, p.248

no lo utilizan como tal; como tampoco se haya jurídica ni constitucionalmente protegida, sin embargo algunos autores lo asemejan con la figura jurídica de la posesión.

Palabra proveniente de su raíz latina del verbo "possum, potes, posse, potui: poder".

Para el tratadista Planiol "la posesión es un estado de hecho, que consiste en retener una cosa en una forma exclusiva, llevando a cabo sobre ella los mismos actos materiales de uso y de goce como si fuera el propietario de la misma."<sup>8</sup>

Para Bonnacase "es un hecho jurídico consistente en un señorío ejercitado sobre una cosa mueble o inmueble, señorío que se traduce por actos materiales de uso, de goce o de transformación, llevados a efecto con la intención de comportarse como propietario de ella o como titular de cualquier otro derecho real."<sup>9</sup>

En el Código Civil de 1884, en su Artículo 822º, definía la posesión como "La tenencia de una cosa o el goce de un derecho por nosotros mismos, o por otro en nuestro nombre."<sup>10</sup>

Para el profesor Rojina Villegas afirma que este se puede definir "como una relación o estado de hecho, que configure una persona el poder exclusivo de

---

<sup>8</sup> De Ibarrola, Antonio. Cosas y Sucesiones. 3º.ed, Porrúa, México, 1981, p. 134

<sup>9</sup> Idem

<sup>10</sup> Idem

retener una cosa para ejecutar actos materiales de aprovechamiento animo domini o como consecuencia de un derecho real, o sin ningún derecho.”<sup>11</sup>

Al decir, que la posesión es un estado de hecho, afirmamos que cae bajo el dominio de los sentidos. Es un contacto material del hombre con la cosa.

Por virtud de ese estado de hecho, una persona retiene en su poder exclusivamente una cosa. Como manifestación de ese poder, el titular ejecuta un conjunto de actos materiales que se refiere de ordinario al aprovechamiento de la cosa. Ese poder físico, puede derivar de un derecho real, de uno personal o no reconocer la existencia de derecho alguno, normalmente el que tiene un derecho siempre ejercita la posesión, pero muchas veces se ejerce la posesión sin derecho alguno.

Cabe mencionar que los romanos consideraron ante todo el poder físico y material, y decidieron que la posesión solo podía recaer sobre bienes corpóreos: *posesio rei*. Para los romanos la propiedad entraña un poder jurídico sobre las cosas; la posesión es un poder meramente material: *Nihil commune habet proprietatis cum possessione*, dice Ulpiano nada de común tiene la propiedad con la posesión ya que no constituye un derecho sino un simple hecho: *res facti, non juris* (cosa de hecho; no de derecho).

El poder de hecho que se ejerce sobre una cosa necesariamente debe tener una causa, reconocer su origen él por que y él para que de la posesión y de las causa que deriven de esta. Si tal causa por su propia naturaleza jurídica es

---

<sup>11</sup> *idem*

susceptible de generar para quien desempeña dicho poder fáctico, cualquier derecho atribuible a la propiedad, excluyendo el que estriba en la disposición de la cosa, entonces sé ésta en presencia de una posesión derivada. En cambio si la causa possessionis, por su misma índole imputa al que ejercita el poder de hecho, además del derecho de usar y disfrutar del bien que se trate, la facultad de imponer él (ius abutendi). El caso será de la posesión originaria. Ambas posesiones que se encuentren reguladas en el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 791° que a su letra dice :

“Cuando en virtud de un acto jurídico el propietario entrega a otro una cosa, concediéndole el derecho de retenerla temporalmente en su poder en calidad de usufructuario, arrendatario, acreedor pignoraticio, depositario u otro título análogo, los dos son poseedores de la cosa. El que posee a título de propietario tiene la posesión originaria, el otro, una posesión derivada

Cabe mencionar que en Buenos Aires, Argentina la figura jurídica de la tenencia esta regulada y mencionada en los artículos 2352° y 2461° que caracteriza al tenedor diciendo que “Es aquella persona que tiene en su poder una cosa, pero reconociendo en otros el derecho de posesión. Es decir mientras el poseedor tiene el corpus y el animus, el tenedor tiene solamente el habeas.”<sup>12</sup> Se puede concluir que para el legislador argentino si hay animus de propietario (o de titular de los otros derechos reales al que se reconoce el carácter de poseedor), hay posesión; si no existe tal animus, si solo existe el corpùs, hay simple tenencia.

---

<sup>12</sup> Borda A. Guillermo. Manual de Derechos Reales. 3° ed, Perrot, Argentina, 1989, p. 128-1

## 2.3 USO

Este término dentro de la doctrina de la legislación no es muy manejable ya que dentro de dicha doctrina se maneja el uso, como si lo fuere el usufructo, que se reputa como si fuera un derecho real temporal, por su naturaleza vitalicio que se ejerce sobre las cosas ajenas; sin embargo se diferencia de este por que es un derecho restringido a ciertos frutos de la cosa ajena y por que es de carácter personalísimo, ya que esta se considera tomando en cuenta la calidad de la persona y por ende es transmisible.

De acuerdo al diccionario enciclopédico Vox nos menciona que el uso "Es el derecho real, establecido por el acto Inter. Vivos o mortis causa, y a título gratuito u oneroso, que permite percibir los frutos de la cosa ajena en la cantidad necesaria para subvenir las necesidades del usufructuario o su familia, y a utilizar dicha cosa sin menoscabarla."<sup>13</sup>

## 2.4 PROPIEDAD

Del latín *proprietatis*. Dominio, que se ejerce sobre la cosa poseída. Cosa que es objeto de dominio. En la época de los romanos era concebida a la propiedad como la manera más completa de gozar los beneficios de una cosa.

Dentro de las modalidades de la propiedad, podemos encontrar a lo que se le llama propiedad privada la cual es catalogada como un derecho que tiene un particular, persona física o moral de derecho privado para usar, gozar y disponer de un bien, con las limitaciones establecidas en la ley, de acuerdo con las modalidades que dicte el interés público y de modo que no perjudique a

<sup>13</sup> Ilexis-22 Vox, Círculo de Lectores, S. A. Barcelona España, 1977, p. 5983

la colectividad. La propiedad privada como derecho subjetivo civil engendra para su titular tres derechos fundamentales, que son: el uso el disfrute y el de la disposición de la cosa materia de la misma.

En cambio, podemos mencionar que para Rojina Villegas la propiedad es: "el poder que una persona ejerce en forma directa e inmediata sobre una cosa para aprovecharla totalmente en sentido jurídico, siendo oponible este poder a un sujeto pasivo universal, por virtud de una relación que se origina entre el titular y dicho sujeto."<sup>14</sup>

## **2.5 IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA USO VEHICULAR.**

Es importante mencionar que este concepto es muy poco manejable o común que lo definan los doctrinarios y los diccionarios y el único en estipularlo es el Diccionario de Derecho Fiscal, el cual dispone que es "la contribución que graba la tenencia o uso de vehículos."<sup>15</sup>

De acuerdo a los preceptos mencionados con anterioridad tendré a bien a realizar un concepto propio de este impuesto, por lo que he optamos por proponer el siguiente: Es la prestación pecuniaria que deben pagar las personas físicas y morales tenedora o usuarias de los vehículos a que se refiere la Ley del impuesto sobre la tenencia o uso vehicular, para que está pueda ser destinada a cubrir el gasto público.

---

<sup>14</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario Jurídico Mexicano, 8ªed, UNAM, México, 1995, p. 2598.

<sup>15</sup> Carrasco Iriarte, Hugo. Op. cit. p. 505.

## 2.6 SERVICIO PÚBLICO FEDERAL

"En México en el Artículo 28° Constitucional establece que prestación de los servicios de transportes es obligación del estado.

Es decir que el servicio público se considera como una institución jurídico – administrativa en la que el titular es el Estado y cuya única finalidad consiste en satisfacer de una manera regular, continua y uniforme, necesidades publicas de carácter esencial, básico o fundamental. Las cuales se concretan a través de prestaciones individualizadas las cuales podrán ser suministradas directamente por el Estado o por los particulares mediante concesión, y por su naturaleza estará siempre sujeta a normas y principios de derecho público".<sup>16</sup>

Del anterior concepto podemos deducir cuatro características básicas para el cumplimiento de un Servicio Publico:

- Satisfacer una necesidad de carácter colectivo.
- Que implique una acción de una personalidad pública.
- Que el servicio beneficie al público en general.
- Estar sujeto a un régimen de derecho público.

"Es una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas y fundamentales, mediante prestaciones individualizadas sujetas a un régimen de Derecho Público, que determinan los principios de regularidad,

---

<sup>16</sup> Angel R. Molinero Molinero Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración Universidad Autónoma del Estado de México, México, 1997 p.665.

uniformidad, adecuación e igualdad. Está actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares, (mediante concesión)".<sup>17</sup>

En todo caso la autorización para dar un servicio de transportes en las vías generales de comunicación se otorga por conducta de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes insistiéndose en que el particular solo puede prestar el servicio público mediante la concesión.

## **2.7 CONCESIÓN.**

"La Concesión Administrativa es un acto jurídico del Estado, en el que ante la imposibilidad de explotar debidamente la riqueza nacional o los servicios públicos, otorga al particular poder jurídico sobre una manifestación, acto o atribución de la Administración Pública.

Por lo que la concesión es el acto administrativo a través del cual la Administración Pública (concedente), otorga a los particulares (concesionarios), el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio público.

Aunque la palabra concesión tiene el significado de convertir a favor de algo que no se quiere o no se está de acuerdo, a fin de llegar a un resultado, su uso por la opinión pública o del pueblo en general se concentra en la idea de un acto del Estado que otorga una cosa".<sup>18</sup>

La concesión se compone de tres elementos básicos ya que su naturaleza es mixta:

---

<sup>17</sup> Miguel Acosta Romero Derecho Administrativo, Porrúa, México, 1991 p.742

<sup>18</sup> *Ibidem*. p.666 - 667

- **Acto Reglamentario.** Puesto que es el Estado quien nombra la organización y funcionamiento en la explotación de los bienes o la prestación de los servicios públicos, (por ejemplo tarifas, instalaciones, etcétera). La administración puede variar las condiciones de operación en cualquier instante, de acuerdo con las necesidades que satisfagan con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario.
  
- **Acto Condición.** Mediante este acto se hace posible aplicar aun caso individual situaciones de carácter general que establece la Ley, la cual condiciona o supedita al concesionario las facultades que se establece para el aprovechamiento de los caminos o vías, para gozar de ciertas franquicias fiscales o para la aplicación de tarifas, entre otras.
  
- **Acto Contractual.** El cual su finalidad es proteger los intereses legítimos del particular (concesionario), creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la administración. El otorgamiento de una concesión implica la creación del derecho a favor del particular respectivo para explotar el Servicio Público.

La Concesión puede otorgarse para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes que pertenecen al dominio público de la federación o para la prestación de servicios públicos.

Por lo cual se le denomina un acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:

- 1.- Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la Ley.
- 2.- Para establecer y explotar el servicio público dentro de los límites y condiciones de la Ley.

Dentro del mismo se encuentran los elementos subjetivos de la concesión:

- a) La Autoridad concedente que puede ser la Administración.
- b) El concesionario, que es la persona física o jurídica, a quien se otorga y que es el titular de la concesión.
- c) Los usuarios, únicamente de la concesión del servicio público, ya que en la utilización de bienes del Estado habrá relaciones entre el concesionario y los particulares pero no bajo el concepto de usuario.

Una vez otorgada la concesión esta genera una serie de derechos y obligaciones al particular, en la de Servicio Público, en la de establecerlo, en bienes del Estado, el de utilizarlos y en ciertas ocasiones apropiárselos (minas y aguas nacionales ).

Los derechos derivados de la concesión, generalmente son personales y el concesionario debe ejecutarlos todos por el mismo.

El régimen de la concesión en los países como México, impone el principio de intransmisibilidad de los derechos derivados de la concesión, o bien se permite la transmisión, generalmente se prohíbe transferir, ceder, gravar o enajenar las concesiones.

## **CAPÍTULO**

**3**

**LA IMPROCEDENCIA DEL IMPUESTO SOBRE  
LA TENENCIA O USO VEHICULAR EN EL  
TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO  
FEDERAL.**

### **3.- LA IMPROCEDENCIA DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA O USO VEHICULAR EN EL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL**

#### **3.1 LA PROPORCIONALIDAD Y LA EQUIDAD DE LAS CONTRIBUCIONES ( ANÁLISIS DEL ARTICULO 31 FRACCION IV CONSTITUCIONAL).**

El Artículo 31º, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece:

"Son obligaciones de los mexicanos:

IV.- Contribuir con los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado o Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes."

Dentro de este proceso legal, se hace mención a tres elementos básicos: el primero de ellos que respecta a las obligaciones de los mexicanos; y que estos deberán contribuir a su vez, bajo los principios de equidad y proporcionalidad.

Respecto a lo que se refiere a la proporcionalidad, el Autor Narciso Sánchez Gómez nos indica que significa: " Que cada quien debe tributar de acuerdo con su riqueza, ingresos o posibilidades económicas, y que esa aportación sea la

mínima posible para no fastidiar, ahuyentar o empobrecer al contribuyente, y los que no tengan ninguna posibilidad contributiva porque carecen de bienes o recursos pecuniarios que queden liberados de dicha obligación como parte de lo que debemos entender como justicia fiscal.

La excesiva contribución molesta e irrita al particular, lo desilusiona y lo orilla a evadir sus obligaciones tributarias, ello es grave y perjudicial tanto para la economía de los particulares como para el propio fisco, pues el abuso se vuelve confiscatorio de los ingresos o riqueza de los contribuyentes, y tal motivo se estará en presencia de una medida ilegal y arbitraria que se encuentre prohibida por el Derecho Constitucional.

Es por eso que todos los Impuestos , derechos y contribuciones especiales deben ser moderadas, con cuotas o tarifas livianas y con una tendencia progresiva, para que en forma gradual se determinen obligaciones tributarias para que pague más el que más gana o tiene bienes, que pague menos el que tiene ingresos menores y que no pague nada el que no tiene que aportar al fisco, por ese motivo en todas las Leyes Fiscales debe haber un margen para las exenciones de la obligación contributiva.

En cuanto a la equidad nos cita “ Que significa que el impacto del gravamen sea del mismo para todas las personas físicas y morales que están colocadas en la misma circunstancia contributiva, esto es, que si realizan iguales actos, tienen similares bienes y riquezas, deben ser tratados en igualdad de condiciones. En cuanto al deben aportar una parte de su capital para cubrir el gasto público, y que esta equidad sea general, uniforme, justa y apegada a la

legalidad, tratando igual a los iguales, y desigual a los desiguales, desde el punto de vista económica.

Ignacio Burgoa Llano, expresa que etimológicamente equidad significa igualdad. Sin embargo para poder precisar el significado jurídico de ese término debe afirmarse que consiste en el tratamiento normativo desigualdad para desiguales e igual para iguales en el mundo de la realidad socioeconómica de México, en función precisamente a esa situación a que pertenezcan. Expresando en otros términos de la equidad entraña en imperativo que todos los miembros integrantes de una colectividad deben contribuir para los gastos públicos del Estado, pero como dentro de dicha colectividad existen operan diferentes situaciones económicas la legislación las debe de normar diversamente.

La Ley que tratara a todas las situaciones económicas del país con el mismo criterio preceptivo, imponiéndolas mismas obligaciones a los sujetos que permanezcan a distintas situaciones económicas, violaría el principio de equidad, por ejemplo no pueden tener el mismo tratamiento los comerciantes o industriales representativos de capital, frente a los obreros, representativos del trabajo, pues ambos ejemplos tienen que ser vistos fiscalmente en forma diferente, tomando en cuenta su situación económica o sus ingresos.

La proporcionalidad se relaciona directamente con la capacidad contributiva de los sujetos que se encuentran colocados bajo determinada situación abstracta o general, inserta en una ley. Fijándose tal capacidad por capital o renta, fuentes principales del Impuesto. La proporcionalidad se revela en que, dentro de una misma situación tributaria, los sujetos que poseen mayores bienes de

riqueza ( capital ), o reciben mayores ingresos ( renta ), deben pagar más impuestos.

Destacando el pensamiento de Don Ignacio L. Vallarta: tan sencillas reflexiones como éstas, demuestran, evidentemente, y así lo creo yo que la proporción en el impuesto que se toma de la universalidad de su pago, si no de su relación con los capitales que afecta. Los economistas no reputan desproporcionada a la contribución que paguen pocos o muchos en virtud de ser muchos o pocos dueños de los valores sobre los que recaiga, sino a los que se exige sin tener en cuenta la cuantía o importancia de esos valores. Una contribución igual para todos los capitales, sin considerar la desigualdad de éstos, sería de todo desproporcionada.

Fernando Lanz Cárdenas destaca lo siguiente: "El vocablo proporcionalidad es sinónimo de capacidad contributiva ...La contribución con fines extrafiscales no siempre tiene en cuenta la capacidad contributiva del sujeto pasivo, pues los propósitos no son primordialmente financieros, sino de proporción económica, social. Grizotti afirma que los derechos aduaneros proteccionistas sacrifican la capacidad contributiva del individuo a favor de los productores y de la presunta ventaja indirecta a la economía nacional ...

Agregando que no sea puesto suficiente énfasis en las últimas palabras de la fracción IV del artículo que establece que es " en la forma que establezcan las leyes " donde debe encontrarse la proporcionalidad y la equidad. Es decir que no sea puesto interés suficiente para explicar las palabras proporcionalidad y equidad, y que por lo tanto ese requisito de justicia tributaria tiene que ser definido jurisprudencialmente, como sucede en todos los países del mundo donde el Poder Judicial tiene una actuación destacada y cuya influencia sobre los demás poderes y la sociedad es relevante, Aquí en México la Suprema

Corte de Justicia de la Nación no atribuye significados diferentes a las dos expresiones de "proporcionalidad y equidad", pues Francisco de la Garza deja entrever que se trata de palabras que llevan un mismo objetivo, darle eficacia a la justicia tributaria, en cuanto que los tributos deben cobrarse según la capacidad económica de cada contribuyente, tratando igual a los desiguales.

Como corolario, quiero patentizar que los términos proporcionalidad y equidad son diferentes, y que por lo tanto no se le debe tratar como sinónimos, ya que el objeto y alcance de cada uno de ellos tienden hacia la justicia fiscal, pero difieren en la práctica en la determinación y cobro de las contribuciones. En efecto el primero de ellos recomienda ante todo que cada quien tribute según su capacidad económica, sus ingresos o riqueza, y que queden liberados del gravamen los que no tengan nada que aportar al fisco. El segundo pugna porque todas las personas físicas y morales que estén colocadas en la misma situación y con la misma capacidad contributiva reciban el mismo impacto del tributo, en un sentido general, uniforme e igualitario.<sup>19</sup>

"A propósito de la proporcionalidad de los impuestos, la Suprema Corte de Justicia de la Nación sostuvo el siguiente criterio:

**IMPUESTOS.** Los impuestos no son tributos establecidos en virtud de un derecho superior, sino una contribución que se basa en las cargas de la vida social. Los impuestos deben ser proporcionales a las facultades de los contribuyentes, a las rentas o al capital, según el sistema que se adopte. Si se

---

<sup>19</sup> Sánchez Gómez Narciso, *Op.cit.*, págs. 146-150

trata de impuestos indirectos, el hecho que los causa, es lo que la ley toma en cuenta, y la contribución debe estar en proporción de la importancia del acto."<sup>20</sup>

**Amparo directo 4205/30. Nieves José A. 24 de Agosto de 1934.  
5 votos. Ponente : Luis M. Calderón. Secretario: A. Magaña.**

El principio de justicia requiere la generalidad y la uniformidad igual sacrificio para todos los contribuyentes.

Hay cuestiones como lo pueden ser la excesiva contribución la cual llega a molestar a los particulares, lo que resulta tedioso e injusto por lo que llegan a optar por la evasión de sus obligaciones tributarias, lo que trae como consecuencia que tanto el particular como el fisco lleguen a perder, por lo tanto dichas contribuciones deben ser un tanto moderadas, así como livianas, con cuotas accesibles para la satisfacción del pago, y de esta forma pueda pagar más el que tiene y por ende que pague menos el que tiene menos.

Para Fernando Lanz Cárdenas destaca lo siguiente:

" El vocablo proporcionalidad es sinónimo de capacidad contributiva."<sup>21</sup>

La contribución con fines extrafiscales no siempre tiene en cuenta la capacidad contributiva del sujeto pasivo, pues los propósitos no son primordialmente financieros, sino de proporción económica, social y los cuales afectan la esfera económica de ciertos sectores.

---

<sup>20</sup> Rodríguez Lobato Raúl. *Op.cit* págs. 65-66

<sup>21</sup> *Ídem*. p.148

Por su parte Tratadista Founrouge señala que: " Lo único importante es que la contribución no sea absurda y arbitraria, la discreción o razonabilidad de los impuestos es circunstancial y debe apreciarse de acuerdo con las exigencias del tiempo, lugar y finalidades económicas y sociales de cada tributo, ya que ciertos topes que hoy se reconocen como moderados fueron estimados exorbitantes en el pasado."<sup>22</sup>

Flores Zavala Ernesto menciona: Que es redundante el empleo de los vocablos proporcionalidad y equidad, ya que cada uno remite necesariamente al principio de justicia de los impuestos proclamados por Adam Smith... " los súbditos de cada Estado deben contribuir al sostenimiento del gasto publico a mención de los ingresos de que gozan ."<sup>23</sup> Y esto es Equidad.

Margaín Manautou considera: "Que son dos conceptos y no uno solo que contiene las palabras proporcionalidad y equitativa. Que un tributo sea proporcionalidad, significa que comprenda por igual, de la misma manera a todos aquellos individuos que se encuentran colocados en la misma situación o circunstancia, que sea equitativo, significa que el impacto del tributo sea el mismo para todos los comprendidos en la misma situación. "<sup>24</sup>

Por su parte Sergio Francisco de la Garza sostiene: " Que la exigencia de proporcionalidad y equidad que establece la fracción IV del artículo 31 constitucional es de una justicia tributaria y que en esta materia impera la justicia llamada distributiva, la cual tiene por objeto directo los bienes comunes

<sup>22</sup> ídem.

<sup>23</sup> Ídem.

<sup>24</sup> Margaín Manautou Emilio. La Constitución y Algunos Aspectos del Derecho Tributario Mexicano. Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México, 1967. p. 109.

que hay que repetir y por indirecto solamente las cargas, entre ellas los tributos. En la distribución de las cargas, la justicia distributiva exige tratar a los iguales como iguales, y a los desiguales como desiguales. El sistema más adecuado de para medir las capacidades contributivas es el de los impuestos directos, que por su naturaleza pueden ser progresivos. Sin embargo en los impuestos indirectos, que no pueden eliminarse de ningún sistema tributario, la distribución tiene que hacerse en forma proporcional.<sup>25</sup>

La Suprema Corte de Justicia de la Nación a dicho: " Que la equidad es una benigna interpretación de la capacidad económica que permite tener en cuenta diferencias individuales, gravando según la actividad, fuente, cuantía de ingresos y necesidades de la colectividad, por lo que exige tratar a los iguales de la misma manera. Así las cosas, proporción y equidad significan justicia tributaria y deben definirse en casos concretos no generales, lo opuesto sería contribuciones exorbitantes y ruinosas, supuesto que deben acreditarse como agravios en casos concretos, además de que el examen debe extenderse a todos los impuestos que inciden sobre una misma fuente."<sup>26</sup>

Para Servando J. Garza nos dice: " La proporcionalidad se sustenta en un concepto de justicia debemos concluir que coincide con la equidad. En el precepto constitucional encontramos la exigencia de justicia en materia tributaria acentuada mediante una expresión pleonástica por su idéntico contenido conceptual. Es posible pensar que el lenguaje del legislador se justifica por el principio de justicia se expresa en los impuestos indirectos mediante la cuota proporcional, y en los directos mediante la progresiva que es

---

<sup>25</sup> De la Garza, Sergio Francisco. *Op. cit.* págs. 277-278.

<sup>26</sup> Sánchez Gómez, Narciso. *Op. cit.* p. 149.

también formula de equidad, pero manteniendo siempre, para análogas capacidades contributivas, idéntica cuota contributiva.<sup>27</sup>

Estoy de acuerdo en cuanto a los principios que impera en el pago de las contribuciones; en lo que respecta a la proporcionalidad y la equidad. No obstante esta facultad discrecional debe tener una reserva limitativa para el fisco, y sobre todo en aquellos sectores económicos donde ya existe una gama de impuestos los cuales convergen para el gasto público, por lo que resulta exorbitante y caótico el implementar otra serie de impuestos, pues deterioran a esos sectores económicos y por ende a la economía del país, lo cual se ve impedido para el desarrollo competitivo a nivel nacional e internacional.

A continuación se detalla el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

<b>Octava Época</b>	<b>No. De Registro: 206,072</b>
<b>Instancia: Pleno</b>	
<b>Aislada</b>	
<b>Fuente : Semanario Judicial</b>	<b>Materia(s):Constitucional</b>
<b>De la Federación</b>	
<b>Tomo: I Primera Parte-1</b>	
<b>Página: 118</b>	
<b>Genealogía: Informe 1988, Primer Parte, Pleno tesis 87 Pág.889.</b>	

#### **VEHÍCULOS, CONSTITUCIONALIDAD DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE, EN TANTO SE CONSIDERA EN SU DETERMINACIÓN LA CAPACIDAD CONTRIBUTIVA DE LOS SUJETOS.**

El hecho de que tratándose de cálculo del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso de Vehículos, los artículos 5° y 6° de la Ley respectiva sólo hagan referencia al

<sup>27</sup> Garza Servando, J. Las Garantías Constitucionales en el Derecho Tributario Mexicano, Ed. Cultural México, 1949, págs. 71-72.

desplazamiento al motor, medido en litros y al peso del automóvil, medido en toneladas, como elementos que se considera en ese procedimiento, no significa que tal gravamen resulte contrario a lo dispuesto por el artículo 31 fracción IV, de la Constitución Federal por no tomar en cuenta la capacidad contributiva de los contribuyentes, ya que tanto en la propia Ley como en las otras relacionadas se contienen diversos preceptos, a los que también debe atenderse, que demuestra aun cuando sea en forma indirecta que si se toma en cuenta la capacidad contributiva en la determinación del Impuesto pues establecen que por vehículos de modelos anteriores de aplicación de la Ley, el Impuesto se calculara en la misma forma que para los modelos del año de aplicación, disminuyéndose un 10 %,m por cada año de antigüedad del automóvil; que no se pagara el Impuesto por los vehículos del año modelo anterior en 10 años o más al de aplicación de la Ley; que para los vehículos de los años de los modelos 1974 al 1977, se previene un sistema especial con base a la categoría a que pertenezcan derivada del precio oficial de venta al publico a determinada fecha; y además para efectos del pago del impuesto, se tiene presente el uso, servicio y destino de los vehículos, elementos éstos que inciden indirectamente en la capacidad contributiva de los sujetos de gravamen.

### **3.2 CRÍTICA AL ARTICULO 1° DE LA LEY DEL IMPUESTO EN CUANTO A LA PRESUNCIÓN O CALIDAD DE PROPIETARIO.**

El artículo 1° de la Ley Sobre la Tenencia o Uso Vehicular a su letra: "Están obligados al pago de impuesto establecido en esta ley, las personas físicas y 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 el tenedor o usuario del vehículo...

Los contribuyentes pagarán el impuesto por año calendario durante los primeros tres meses ante las oficinas autorizadas, salvo el caso de vehículos nuevos o importados, supuesto en que el impuesto deberá calcularse y enterarse a más tardar dentro de los 15 días siguientes a aquél en que se adquirió o importó el vehículo. Se considerará que la adquisición se realiza en el momento en que se entregue el bien al adquirente o se expida factura correspondiente, lo que suceda primero. "

Dentro de este artículo el legislador presupone que el propietario puede ser el tenedor o usuario del vehículo, caso en el cual en la realidad es muy difícil de asegurar o de estipular debido a que esta situación es compleja, ya que hay personas que usan y tienen dicho vehículo a disposición sin ser los verdaderos dueños o propietarios, y a su vez éstos no son los verdaderos causantes de este gravamen fiscal.

Presunción se haya inmersa dentro de una polémica actual, pues resulta difícil de asegurar, esta situación da lugar a una confusión, en el sentido de que hay personas que son propietarias y poseedoras de vehículos, por ende gozan también de su uso. Es éste supuesto procede el pago de la contribución; pero también existe la posibilidad de que hay quienes sustentan ser poseedores o usuarios del vehículo, pero carece de ser propietarios. Como lo es, el caso en donde el propietario de dicho vehículo, presta o proporciona éste para que una tercera persona lo use, sin que la tercera persona tenga propiedad del mismo, pero sí la posesión de dicho vehículo. Por lo cuál podemos concluir que no

todo usuario puede ser propietario, ni todo propietario, puede ser usuario; por lo cual es muy difícil presuponer tal supuesto enmarcado en este artículo.

Para poder llegar a determinar con exactitud quien es el propietario y a su vez el sujeto obligado a pagar su carga, sin mas presupuesto o problemas de implantaciones absurdas, para poder determinar la implantación del impuesto, es con lo que con anterioridad se hacia llamar Registro Federal de Automóviles y que en la actualidad se llama Registro Nacional de Vehículos; que es un sistema que además de tener un control del parque vehicular, en lo que se refiere a determinar al sujeto propietario, a su vez nos ayuda a determinar que este es el deudor de dicha carga fiscal, por lo cual es de gran ayuda este tipo de registro, ya que nos va a detentar quien es el verdadero obligado a pagar dicha contribución.

### **3.2.1 PRESUNCION O CALIDAD DE PROPIETARIO DENTRO DEL RÉGIMEN TRIBUTARIO PERUANO**

Dentro del Régimen Tributario Peruano el impuesto solamente grava al propietario del vehículo más no determina ningún tipo de presunción en cuanto a su calidad del poseedor del mismo.

Por lo cual el Impuesto al Patrimonio Vehicular Peruano, debe tener una periodicidad anual y gravará la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas y station wagons, fabricados dentro del país o importados, con una antigüedad no mayor de 3 años. La antigüedad de 3 años esta referida al año

de fabricación tanto en el caso de los vehículos fabricados en el país como los importados.

La base imponible esta constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, siendo que la tasa es el del 1%.

Por consiguiente dicho régimen, se muestra objetivo y elocuente, para la determinación a la carga fiscal, ya que obliga al real propietario al cumplimiento de sus contribuciones, poniendo en segundo plano, si este mismo es quien goza su derecho de ser tenedor o usuario del vehículo.

A diferencia con el Régimen Tributario Mexicano, en su Ley Sobre Tenencia o Uso Vehicular en el que señala al tenedor y usuario como propietario, ocasionando con ello el incumplimiento de obligaciones y pago de sus respectivas contribuciones. Como consiguiente el Régimen Tributario Peruano se muestra con una mayor capacidad de control, sobre sus ingresos derivados del pago de Contribuciones Sobre Tenencia o Uso Vehicular.

### **3.3 CRITICA AL SENTIDO GRAMATICAL DEL IMPUESTO SOBRE LA TENENCIA O USO VEHICULAR EN EL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.**

Esta se sustenta a la mala interpretación y utilización del lenguaje, que determina el legislador en su artículo 1 ° de la Ley, párrafo 2° dentro de su presunción de propietario al usuario o tenedor. Ya que éstas de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española son conceptos totalmente distintos, ya que

una tenencia, es un poder solamente de hecho de las cosa que se posee, sin poder mas repercusiones que las de sustentarla y utilizarla, e igual podemos catalogar al uso, que es la disponibilidad de utilizar o servirse de algún objeto determinado o indeterminado. En cambio, la Propiedad sus efectos son más amplios, ya que esta, si tiene efectos jurídicos amplios, para poder usar, disfrute y disposición.

Cabe señalar además que dentro del presente trabajo , al momento de determinar dicho impuesto, tiende a tener confusiones al aplicar los sujetos determinantes del pago del mismo, ya que el desempeño o función de este es el de ofrecer o proporcionar un servicio público a nivel federal, en cual podría llegarse a tener confusión ya que quien usa o tiene el vehículo es la persona a la cual se le esta brindando ese servicio, las cuales son infinidad de personas ya sean físicas o morales, además de que su domicilio en cada una de ellas cambia, por lo cual los conceptos son confusos e indeterminados en el servicio que se realiza.

### **3.4 LA IMPROCEDENCIA DEL IMPUESTO**

Es el acto o conducta inequívoca de aplicación de la norma jurídica de acuerdo a los presupuestos de la legalidad, equidad y justicia en su aplicación, la cual afecta los intereses de los gobernadores.

La improcedencia, detecta lo inadecuado e infundado de dicha contribución a los sujetos que se les esta cobrando tal impuesto, ya que sé esta grabando el derecho de propiedad, por poseer o usar un bien mueble, que en la actualidad

ya no esta considerado como un lujo, si no como un artículo de utilidad para los sectores sociales y económicos de nuestro país, por que este sirve para ciertos individuos es indispensable, éstos para que realicen su trabajo, por que así facilitan las tareas en el campo, y del intercambio de productos, bienes servicios y de consumo, etc... Poniendo de manifiesto además, que se pagan en algunos Estados de la República y en el Distrito Federal lo que llamamos Verificación Vehicular también implantada para el supuesto cuidado ambiental, y que dentro del mantenimiento de dichas unidades se compran refacciones, gasolina y otros insumos que están gravadas con el Impuesto al Valor Agregado así como una serie de impuestos.

Además ya que dentro de sus iniciativas para la creación de este impuesto, su fin primordial es para allegarse de más recursos y hacer frente a las participaciones que otorgan a los Estados, Distrito Federal y Territorios Federales, ya que solo maneja la estipulación de este impuesto dentro de un marco legal, constituido en la ley por conveniencia del Estado para acrecentar sus recursos, que en primer lugar este gravamen se encontraba únicamente enunciado en la Ley de Ingresos de la Federación de 1962; sin embargo las intenciones no son propiamente las de observar su buen funcionamiento, sino del devenir un lucro para el Estado, y a su vez conservarlo como uno de los negocios más jugosos en cuanto a las contribuciones de las cuales se allega, para su supuesto gasto público. Ellos lo legislaron y lo hicieron obligatorio en la ley.

Cabe mencionar que en el Impuesto sobre Tenencia o Uso Vehicular, se cobra en un ejercicio fiscal que corresponde a un año calendario, que consta de 365 días, pero hay una limitante al implementar el Programa de Hoy no Circula, o cuando se aplica Doble; si la autoridad esta cobrando un impuesto sobre uso o

tenencia de este se ve impedido esos días, entonces se debería hacer una amortización o reajuste para que esos días no se pagara dicho Impuesto a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

De igual manera haciendo referencia a estos excesivos impuestos, que corresponden al pago de Tenencia Vehicular y el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN); que afectan al sector privado del País, los Presidentes del Consejo Coordinador Fiscal (CCE), el Sr. Eduardo Bours y el Sr. Gerardo Aranda; y la Confederación Patronal de la República (COPARMEX), proponen urgentemente al hoy Presidente de la República Mexicana Lic. Vicente Fox Quezada, derogar impuestos agresivos, los cuales causan gran daño al mercado interno, esto expuesto el día 9 de Noviembre de 1998, en el Gran Diario de México, " El Universal ", en su sección de Finanzas. Ambos coincidieron que sería conveniente transferir el impuesto de tenencia de automóviles hacia el consumo de gasolinas, lo cual evitaría cubrir dicho importe en una sola emisión y beneficiar a los propietarios de vehículos de menor ingreso. Abundo el Presidente de Consejo Coordinador Empresarial, que la recaudación por concepto de IVA aumentaría, si la venta de autos fuera mayor al quitar este impuesto de ISAN, ya que aumentaría de la venta de estos y a su vez la Autoridad Hacendaria se vería beneficiada. Eduardo Bours Castrelo propuso también avanzar en el reconocimiento de deducciones legítimas de las empresas como lo son la adquisición de vehículos utilitarios, maquinaria y equipo, en donde en este sentido se renovaría las flotillas, y los tractocamiones del Servicio Público Federal, dirigidos a modernizar la planta productiva nacional e incentivar la renovación del parque vehicular; para poder brindar un servicio eficiente y competitivo a nivel nacional e internacional.

Es importante mencionar, que el descontento de los sectores empresariales por el pago de este impuesto además de afectar a los particulares, a los sectores económicos dedicados al transporte daña inminentemente a los sectores de la industria automotriz, ya que sus ventas se ven dañadas por la creación e imposición de estos impuestos, ya que para ellos tienen impactos desfavorables en sus ventas y ganancias, por que éstas cada vez más van en descenso, lo cual también originaría bajar su nivel de producción, en donde tendría que desemplear a la mayoría de sus trabajadores, e incrementar cada vez más el valor de los vehículos, teniendo con ello una perspectiva más desfavorable sobre la evolución económica del país.

#### **3.4.1 EN EL TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.**

Como se mencionó en el punto referente en cuanto al sentido gramatical del Impuesto, se alude que el tenedor o usuario, es complejo en su determinación y sobre todo manejarlo dentro del Transporte del Servicio Público, por que sé esta hablando de un servicio que es proporcionado a cualquier persona que solicite este mismo, por lo cual ellos se pueden catalogar como usuarios o tenedores del vehículo, y si nos remitimos a lo que sustenta el preceptor legal, que presume a estos como propietarios, estos tendrían la obligación subjetiva de pagar gravamen. Por lo cuál en este sentido se deberá legislar de una manera adecuada esta presunción en particular dentro del Transporte del Servicio Público.

Dispongo que esta Ley es improcedente, por que con anterioridad el Transporte del Servicio Público estaba exceptuado del pago de dicho impuesto, ya que en el artículo 8º fracción IV de la Ley de Impuesto sobre Tenencia o Uso Vehicular de 1962 decía: "No se pagará el impuesto en los términos de este capítulo por la Tenencia o uso de los siguientes vehículos:

IV. Los de Transporte Público cuando requieran concesión o permiso federal para operar. En este último caso, para gozar de los beneficios se requerirá, además, que se presente el servicio al público en general."

Esta fracción de este artículo fue derogada, de acuerdo a la publicación contenida en el Diario Oficial de la Federación del 20 septiembre de 1991.

Quedando hoy en la Ley actual sobre el Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular, en su artículo 8º. Solamente exceptuados los que a su letra dice :

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

- I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas
- II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación Aduanera.
- III. Los que sean propiedad de inmigrantes o inmigrados, rentistas.

#### **IV. Derogada ( 20-sep-1991 ).**

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

VI. Los automóviles al servicio de las misiones Diplomáticas y Consulares de carreras extranjeras y sus agentes diplomáticos y consulares de carrera, excluyendo a los cónsules generales honorarios, cónsules y vicecónsules honorarios, siempre que sea exclusivamente para uso oficial y exista reciprocidad.

VII. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos siempre que carezcan de placas de circulación.

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

Por lo que tipo de actos de la Autoridad Fiscal, violaron lo dispuesto al Artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que se determina." Que a ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna. "

A propósito, de acuerdo a los lineamientos anteriores la Suprema Corte de Justicia de la Nación, sostuvo el siguiente criterio:

<b>Séptimo Época</b>	<b>No. De Registro: 807,677</b>
<b>Instancia: pleno</b>	
<b>Aislada</b>	
<b>Fuente:</b>	<b>Materia(s): Administrativa</b>
<b>Volumen: informe 1969, Parte</b>	
<b>Página: 183</b>	

**AUTOMÓVILES. IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE EQUIDAD, ABSTRACCIÓN Y GENERALIDAD.**

Que la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles exceptúa el pago del Impuesto a varias persona, como son los tenedores y usuarios de vehículos que sean de modelos anteriores a doce años; a los que circulan con placas del servicio público; a los que están al servicio de los cuerpos diplomáticos o extranjeros; a las ambulancias y a los que tengas para su venta las plantas ensambladoras, no constituye falta de equidad en el Impuesto, por que este tipo de exenciones esta permitido constitucionalmente en tanto se realiza en relación con clases de personas y no determinados o determinados sujetos, es decir, la exención tiene como característica de ser de índole abstracta e impersonal. Tampoco se puede afirmar que por establecer exenciones, las leyes reclamadas carezcan de abstracción y generalidad, puesto que cuando la ley no tiene esas características es una ley privativa y la Ley del Impuesto o Uso de Automóviles contiene disposiciones que no desaparecen después de aplicarse a un caso previsto y determinado de ante mano si no que sobre vive a esta explicación y se aplica sin consideración de especie o de persona a todos los casos idénticos al que le previenen.

**Amparo en revisión 4081/63. Industria Embotelladora de Campeche, S.A. 4 de Noviembre de 1969. Unanimidad de 15 votos de los Ministros Del Río, Orozco Romero, Rebolledo, Tena, Rivera Silva, Burguete, Rivera Pérez Campos, Iñárritu, Solís Canedo, Ramírez Vázquez, Guerrero Martínez, Carvajal, Aguilar Alvarez y presidente Guzmán Neyra. Ponente: Rafael Rojina Villegas.**

Un problema en el cual se produjo por pago de este impuesto fue el reemplacamiento que realiza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se vio frenado a causa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual provoca este atraso, Ya que en un principio las autoridades manejaban cantidades exorbitantes del manejo de este impuesto, pero se llegó a un arreglo sobre el descuento de la tenencia de las Unidades de Servicio Público Federal, mismo que concretó ante la presencia de las siguientes Autoridades: Él Subsecretario de Ingresos, Tomás Ruiz, el Subsecretario de Transportes, Doctor Aarón Dychter, el Director General de Gobernación, Sergio Orozco, del Presidente del Sistema de Administración Tributaria, Lic. Eduardo González, así como para los Directores de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público y de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Pero el gran problema sucedió en las Oficinas Recaudadoras de Impuestos, ya que ellas no se les habían capacitado para hacer la fórmula para que se aplicará el cobro de dicho impuesto a las unidades que pertenecían al Servicio Público Federal, por lo cual se tuvo que primero sensibilizar al funcionario para que aplicara este beneficio de estos y del país, ya que esto arrasaría si no se realizara el pago a que las unidades de este servicio no puedan circular. Así, en el adeudo que teníamos con la dependencia Hacendaría logramos un 66% de descuento a la tenencia y un plazo de 3 años

para pagar, con un interés fijo del 1.1% mensual, lo que permitió que la inmensa mayoría de transportistas, pudieran cumplir con esta obligación.

### **3.4.2 LA ARBITRARIEDAD E INCOMPETENCIA DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA EXIGIR EL PAGO DEL IMPUESTO.**

De acuerdo a las facultades que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contenidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su Artículo 36°, no se faculta para coadyuvar con la Secretaría de Hacienda para exigir en pago del Impuesto o en particular del Impuesto Sobre la Tenencia o uso Vehicular.

Cabe mencionar, que la misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al enfrentarse al canje de placas de identificación vehicular y al momento de no haberse pagado el Impuesto sobre Tenencia o Uso Vehicular, tuvo que decretar circulares en donde se prorrogaba el tiempo para dicho canje como lo podemos analizar en el siguiente Decreto que dice:

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estado Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

JOSE H. AGUILAR ALCERRECA, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36° fracciones I y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1°, 2°, fracción VIII y 5° fracción I, IV Y IX de la

Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal; 1°, 3° y 4° del Reglamento de Autotransportes Federal y Servicios Auxiliares; 40° del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, y 10° I, IV y XIX del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones Transportes, ha tenido bien en expedir el siguiente:

**AVISO A TODOS LOS PERMISIONARIOS DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA GENERAL Y ESPECIALIZADA QUE PARTICIPEN EN EL CANJE DE PLACAS DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR.**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal, informa que a todos los permisionarios de vehículos destinados al Servicio de Autotransporte Federal, en las modalidades de carga general y especializada que participan en el canje de placas metálicas de identificación vehicular, que de conformidad con el Lineamiento Tercero del Aviso publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de Mayo de 1998, y que su correspondiente prórroga, publicada el 24 de Diciembre del propio año, el plazo para realizar el trámite de canje de placas metálicas de identificación vehicular se prorrogará hasta el 30 de Julio de 1999.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a treinta y uno de Marzo de 1999.- El Director General de Autotransporte Público Federal, José h. Aguilar Alcérreca.- Rúbrica.

Cabe mencionar que dentro de los lineamientos que determina la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cuanto a los requisitos que deben cumplir los permisionarios del Autotransporte Público Federal para el canje de placas metálicas de identificación vehicular, se debe presentar original y copia de la siguiente información:

- 1.- Solicitud [ formato D.G.A.F-N01 ].
- 2.- Tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación vehicular.
- 3.- Identificación vigente con fotografía del promovente [ credencial de elector, pasaporte, cédula profesional, cartilla del servicio militar nacional o licencia federal de conductor ].
- 4.- Si se trata de Representante Legal como poder otorgado ante Fedatario Público y credencial de identificación vigente, con fotografía y firma.
- 5.- Certificado de baja emisión de contaminantes, expedido por los centros de verificación autorizados por la Secretaría correspondiente al último periodo.
- 6.- Cédula del Registro Federal de Contribuyentes con Homoclave.
- 7.- Comprobante de domicilio Social [ únicamente se aceptará como comprobante: copia del pago de impuestos predial del último año a nombre de la persona física o moral, contrato de arrendamiento y último recibo de pago o registro de inscripción como contribuyente ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el contenga el Nombre o Razón Social del Permisionario ].
- 8.- Comprobante de pago o tenencia o convenio con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público [ en los casos en los que el Contribuyente se adhiera al Decreto de Apoyo a los Deudores del Impuesto Sobre

Tenencia o Uso de Vehículos, una vez formalizado el convenio para el pago de los adeudos correspondientes y realizado el pago de la primera parcialidad, presentará su carta de adhesión, estado de cuenta y el recibo del primer pago para continuar con el trámite de canje de placas ].

- 9.- Póliza o constancia de fondo de garantía vigente del seguro del viajero conforme a la Ley.
- 10.- Póliza vigente del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros conforme a la Ley.
- 11.- El pago de derechos de los siguientes conceptos :
  - A) Revalidación de tarjetas de circulación.
  - B) Canje de placas metálicas de identificación vehicular y calcomanía.

#### **CENTROS DE ATENCIÓN:**

Los lugares de atención al Público serán los siguientes:

Dirección General de Autotransporte Federal, ubicada en calzada de las Bombas número 411, Colonia San Bartolo Coapa, México, DF. [ siempre y cuando se haya dado de alta esta Dirección General ].

El Centro SCT [ Secretaría de Comunicaciones y Transportes ], que corresponda a su jurisdicción, tomando en consideración el domicilio social del permisionario.

### **CONCLUSIÓN AL TRÁMITE DE CANJE DE PLACAS METÁLICAS:**

En caso del que el permisionario cumpla con todos los requisitos previamente señalados, la Dirección General de Autotransporte Federal o Centro SCT ( Secretaría de Comunicaciones y Transportes), le hará entrega de sus nuevas placas metálicas de verificación, sus calcomanías y tarjetas de circulación correspondiente. El permisionario, en el mismo devolverá la tarjeta de circulación y placas metálicas anteriores. En caso del que el promovente o permisionario no preste las placas metálicas y/o tarjeta de circulación que le fueron asignadas en el momento que dio de alta su o sus vehículos, deberá presentar acta ministerial por robo o extravío y cubrir pago de derechos correspondientes a la reposición de placa o placas metálicas y tarjeta de circulación aún sea el caso.

Los vehículos del Servicio de Autotransporte Público Federal, que circulen sin las placas de identificación vehicular correspondientes al presente canje se harán acreedores a las sanciones que conforme a derecho proceda.

Cabe mencionar que aparte de las arbitrariedades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también las Compañías Aseguradoras arbitrariamente exigen en caso de robo o pérdida total, el cumplimiento del pago de tenencia vehicular para poder dar validez al pago de dicha póliza; por

lo cual se analiza que están inmiscuidos Gobierno y Empresas aseguradoras, para que el contribuyente se vea en la obligación, de dar cumplimiento de dicha obligación fiscal, de una manera forzada más no de una manera voluntaria.

Dentro del Distrito Federal, para hacer el trámite de cambio de propietario, cuando se busca vender un automóvil, también es necesario presentar las tenencias vehiculares de los últimos 5 años, según argumentos del Subtesorero de Administración Tributaria del Gobierno del Distrito Federal, al momento de argumentar su preocupación por el pago de este Impuesto y de los posibles amparos que considera la devolución del pago de la tenencia manifiesta que esto no le perjudica al gobierno del distrito Federal ya que menciono que este solo afecta a las Autoridades Federales, ya que los vehículos hasta de 10 años de antigüedad paguen tal Impuesto y solo los que cumplen 11 años pagaran Impuesto local.

De acuerdo con la Ley del 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.

### **3.5 LOS EXCESIVOS IMPUESTOS DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, APLICA AL SECTOR DEL AUTOTRANSPORTE A LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.**

La Hacienda Pública en la actualidad, ha venido desempeñando dentro del Sector Autotransporte una serie de imposiciones fiscales que van más allá

de imponer gravámenes, pues lesiona al patrimonio de los contribuyentes pertenecientes a este sector, provocando que este no se desarrolle para la competitividad en el mercado nacional e internacional, inclusive provoca que estos desaparezcan de la economía nacional, y por demás inducen a la evasión de los impuestos para no verse afectados.

No solamente hay disposiciones específicas para tal sector, esto debido a que otros sectores se ven inmiscuidos e inclusive afecta a todos los contribuyentes haciendo que sean actos de molestia para ellos, como los han sido las implantaciones de caducidad de dos años a los documentos de comprobación fiscal llamados facturas, así como determinar datos del impresor, en ellos.

El nuevo milenio trabajo consigo en la cuestión hacendaria, para los autotransportistas mexicanos alzas del 15% promedio en sus costos de operación e insumos; las autopistas aumentaron el 10%, el combustible continua con su respectivo aumento mensual, los salarios se elevaron en un 15%, pero lo más desagradable para el sector ha sido que el Congreso de la Unión haya aceptado la retención del Impuesto al Valor Agregado, que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público promoviera.

Se habla en un principio que sería hasta marzo cuando el Diario Oficial de la Federación publique la miscelánea Fiscal; noticia que no fue muy bien aceptada para el Sector Autotransporte, ya que dicha retención anunciada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público obligará a solicitar devoluciones del financiamiento que este sector otorga a la dependencia, lo que puede proceder primero, mediante la ejecución de una serie de trámites; segundo, la devolución del Impuesto al Valor Agregado podría ser en la fecha que mejor

convenga en sus intereses, tercero podría irritar a la dependencia lo que desencadenaría auditorías a todos los transportistas que decidan exigir la devolución de lo que les corresponde. Esta se encuentra fundamentado en la Ley del Impuesto al Valor Agregado en su Artículo 1-A, fracción II inciso C que dice:

"Están Obligados a efectuar la retención del Impuestos que les Traslade, los contribuyentes que se ubiquen en alguno de los siguientes supuestos:

II.- Sean personas Morales que:

c) Reciban servicios de autotransporte terrestre de bienes prestados por personas físicas o morales ( D.O.F. 31 Diciembre 1999 ).

Derivada de esta situación y analizando ampliamente esta retención al sector autotransporte se consideran a esta de manera ilógica y perjudicial, debido a lo siguiente:

1.- El sector autotransporte es y ha sido una entidad económica contributiva conforme a la ley, ya que siempre ha pagado todos y los mismos impuestos que el resto de la economía productiva.

2.- Los pagos del Impuesto al Valor Agregado se efectúan, a igual que el resto de los sectores económicos, trimestralmente en forma diferida por lo cual al entrar en vigor esta norma iría en contra del principio de igualdad que marca la ley, pues se daría un tratamiento diferente al resto de los sectores, provocando problemas de liquidez ya

que a pesar de su esquema actual diferido, se tendría que adelantar dicho flujo tres meses; en estos términos de dinero es perjudicial para cualquier empresa de cualquier tamaño pues crearía una descapitalización acelerada en el sector, ya de por sí muy lastimado económicamente, y sin capacidad actual de reinversión en el parque vehicular nuevo.

3.- Los principales beneficiados en esto son: El Fisco Recaudador y Las Empresas Retenedoras y que verán incrementado su flujo inmediato, los únicos perjudicados serán los transportistas. Esta Ley se le concedió una prórroga para que su entrada en vigor sea el día 1° de Septiembre del 2000.”

No tan solo existe tal desacuerdo e inconformidad, del establecimiento de la retención sobre le 4% del monto, si no también abarca, en cuanto a los gastos generales dentro de este giro comercial, ya que la mayor parte de estos, en materia Contable – Fiscal, no se podrán hacer validos como deducibles, y por lo tanto, no se podrá acreditar un impuesto, del cual ya se ha efectuado dicho pago.

La Autoridad Fiscal, dentro de su artículo 29° y 29° A, del Código Fiscal de la Federación, vigente a la fecha, establece y da a conocer los diversos requisitos que deberá contener un comprobante, para que éste sea totalmente deducible y no sea clasificado como partida no deducible.

**Artículo 29.** Cuando las leyes Fiscales establezcan la obligación de expedir comprobantes por las actividades que se realicen, dichos comprobantes deberán reunir los requisitos que señala el Artículo 29° A.

**Artículo 29 A.** Los comprobantes que se refiere el Artículo 29°, además de los requisitos que en el mismo establece deberán reunir los siguientes:

- I. Contener impreso el nombre, denominación o razón social, domicilio fiscal y clave de registro federal de contribuyentes de quien los expida, tratándose de contribuyente que tengan más de un local o establecimiento, deberán señalar en los mismos el domicilio del local o establecimiento en que se expidan los comprobantes.
- II. Contener impreso el número de folio.
- III. Lugar y Fecha de expedición.
- IV. Clave de registro federal de contribuyentes de la persona a favor de quien se expida.
- V. Cantidad y clase de mercancías o descripción del servicio que amparen.
- VI. Valor unitario consignado en número e importe total consignado en número o letra, así como el monto de los impuestos que en los términos de las disposiciones fiscales deban trasladarse, en su caso.
- VII. Número y fecha del documento aduanero, así como la aduana por la cual se realizó la importación tratándose de ventas de primera mano de mercancías de importación.

VIII. Fecha de impresión y datos de identificación del impresor autorizado.

Los comprobantes a que se refiere este artículo podrán ser utilizados por el contribuyente en un plazo máximo a 2 años, contados a partir de la fecha de impresión. Transcurrido dicho plazo sin haber sido utilizados, los mismos deberán cancelarse.

Con lo anterior, no se contempla todo aquel gasto extraordinario que realiza el contribuyente, no importando su actividad económicamente preponderante, ya que la mayor parte de gastos o servicios realizados, se recurre con personas que en su momento no se encuentran constituidas en forma legal y fiscal, para que con ellos puedan expedir comprobante del servicio prestado al contribuyente, o en su caso son servicios prestados por contribuyentes de régimen de pequeños, y no están obligados a expedir comprobante alguno.

Por lo esta situación genera gran monto de dinero, el cual él contribuyente, no podrá recuperar parcial o total el impuesto, que estos gastos hayan originado.

De igual manera sucede, cuando el comprobante a deducir carece de algún requisito que la autoridad hacendaría, ya que con esto, pasara a una partida no deducible y no se vera recuperable tal impuesto.

Así se tendrá en cuenta la gran variabilidad de los impuestos, de los cuales solo recuperara un mínima parte, dentro del plazo fijado, esto en un lapso de

un año, como lo son los pagos del 2% sobre erogaciones, pagos I.M.S.S., e INFONAVIT, y el propio impuesto al Valor Agregado, ya que sin este último se encuentra a favor del contribuyente, lo podrá recuperar hasta después del ejercicio fiscal del cual fue beneficiado; por lo tanto y en el momento esto solo se presentara como gastos que son efectuados mes a mes.

Teniendo en cuenta, que se descarta el pago del impuesto sobre consumo del diesel, el costo de placas, licencia de operadores, verificación, costos de carreteras, tenencias e insumos. estos últimos impuestos mencionados no serán recuperados de ninguna forma.

Ya que las modificaciones de la reforma fiscal no se han aceptado en su gran mayoría por los autotransportistas, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram) y la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar), entre otros organismos se han pronunciado en contra de aplicar el impuesto correspondiente de 5 centavos por cada litro de diesel, ya que se considera que el 67% de sus ingresos están encausados al pago de impuestos.

Por lo cual es el momento propicio para que los autotransportistas lleguen a una negociación con la Secretaria de Hacienda y Crédito Publico para ver disminuidos algunos de sus impuestos indirectos, para que estos estén debidamente proporcionados para la aplicación de los nuevos impuestos.

A pesar de que ninguna de las realidades del Servicio Público Federal son del transporte privado, existen razones por las que podrían estar dentro de este renglón del impuesto al diesel. Ya que todos los transportistas pagan impuestos indirectos, y de alguna manera se les debe compensar.

El pago del impuesto vía diesel es la forma para ampliar la base gravable entre los transportistas, pues obligara a todo aquel contribuyente informal a tener mas ventajas para su regularidad ante Hacienda. Por su parte las Comisiones de Hacienda, Transporte y Comercio de la Cámara de Diputados estudia las modificaciones fiscales dentro del sector transporte, tendiendo a dar facilidades a los empresarios que cuentan con registro ante la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, para la deducción del impuesto del diesel en el momento de presentar sus declaraciones ante este, ya que el calculo del impuesto se realizó con base al tipo de servicio de las diversas y distintas ramas del transporte. La recaudación más importante será la que refiere a la figura del diesel. Sin tal captación se reduciría sustancialmente y se quitaría esta figura impositiva generando un efecto contrario y en lugar de favorecer la regularización aumentaría el numero de informales.

Con esto en la nueva Reforma Fiscal en su capitulo VII, se da mención al nuevo régimen para autotransportistas denominado " Para personas morales transparentes", eliminando por completo el Régimen Simplificado.

A igual, que cualquier contribuyente, independientemente del giro que este tenga al presentar sus pagos provisionales al impuesto sobre la renta, por cada trimestre, obliga que el contribuyente realice pago a un impuesto, el cual no sabe el monto a pagar; el cual genera que el contribuyente realice sus pagos

provisionales y beneficie a la autoridad fiscal, esto ya que con dichos pagos recaudados, mantienen los gastos públicos mientras el contribuyente se ve afectado, ya que en vez de este monto sea invertido dentro de la empresa en su momento y al final pague un impuesto real se le priva de tal derecho.

Otra de las reformas fiscales contempladas en la Ley de Ingresos de la Federación para el año 2002, fue la estipulada dentro del artículo octavo transitorio donde se gravan los artículos considerados suntuarios en los cuales dentro del desempeño del Servicio Público Federal de Transporte, como son la compra para renovación de unidades o flotilla de vehículos, vehículos utilitarios para el desempeño o funcionamiento de la empresa de lo cual se considera que este tipo de equipo no se le puede catalogar como suntuario, en primer lugar por lo que este está desempeñando una actividad tendiente a dar un servicio estratégico dentro de la economía nacional y por último dichos vehículos no se les puede considerarse como lujo o suntuarios ya que su bien preponderante es la reactivación de la economía nacional e internacional. Y además que se considera lesivo este Impuesto ya que si se compra una unidad nueva tendríamos que pagar el Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto sobre Automóviles Nuevos, todavía se aplicara un 5 % más sobre el valor de dicho vehículo; lo cual afectaría dicho sector económico al momento de poder hacer una compra de este tipo y por lo concerniente dichos empresarios dedicados a este ramo se verán imposibilitados para renovar sus flotillas y competir con los transportistas de los Estados Unidos de Norte América y Canadá.

Asimismo podremos observar en la siguiente tabla comparativa en el incremento notable del alza del Impuesto, en diversos sectores, en la cuál se ve afectado el Transporte del Servicio Público Federal, como lo es, en la

gasolina y diesel y el Impuesto Sobre Tenencia o Uso Vehicular, tomando en consideración, de Ley de Ingresos de Federación de los ejercicios fiscales 2000,2001 y 2002.

**TABLA COMPARATIVA POR MONTO EN MILLONES EN MONEDA NACIONAL.**

CONCEPTO	MONTO 2000	MONTO 2001	MONTO 2002
Impuesto sobre tenencia o uso vehicular	\$ 8,756.90	\$ 9,082.10	\$ 9,838.90
Gasolina y Diesel	\$ 84,455.80	\$ 93,976.40	\$ 125,759.30

**TABLA COMPARATIVA POR PORCENTAJE.**

CONCEPTO	DIFERENCIA EN MONTO 2000 A 2001	TASA %	DIFERENCIA EN MONTO 2001 A 2002	TASA %
Impuesto sobre tenencia o uso vehicular	\$ 325.20	3.7 %	\$ 756.30	8.33 %
Gasolina y Diesel	\$ 9,520.6	11.10 %	\$31,782.90	13.38 %

Dentro de las tablas anteriores podemos observar, que el incremento y el alza de la tasa de impuestos es notable ya que comparando el ejercicio fiscal 2000 al 2001, no se muestra con gran aumento, solo un 3.7 %, ya que para el año 2002, es del 8.33 % de aumento lo que se considera un 4.62 % en demasía a

ejercicios fiscales anteriores. Ahora si comparamos el ejercicio fiscal 2000 al 2002, el alza es de un 12.35 %, lo cual implica para el contribuyente un mayor gasto no previsto en el ejercicio 2002.

De igual manera se podrá observar el incremento que sufre en gasolina y diesel, lo cual se ve en gran desacuerdo y mas que nada en gran desproporcionalidad, previniendo que esto solo sea comparado en el impuesto sobre la tenencia o uso vehicular y sobre el consumo de gasolina y diesel sin tomar en cuenta, que el contribuyente tendrá que solventar el pago de diversos impuestos en la que se encuentra el Impuesto al Valor Agregado (IVA ), pagos provisionales al Impuesto Sobre la Rente (ISR), Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN), este en el caso, existente de compra de Activo Fijo.

Teniendo en cuenta, que tendrían que solventar pagos mensuales de cuotas al Instituto Mexicano del Seguro Social , pago del 2.5% sobre erogaciones estatales y cuotas bimestrales del INFONAVIT y SAR; así como todos aquellos gastos dignos a su actividad como los son : el pago de teléfono , luz, mantenimiento de equipo de transporte, pago de sueldos y salarios, así como pagos de honorarios por servicios especiales, y tantos otros que en su caso y mayoría, son pagos a servicios, no se expide comprobante alguno, por lo consiguiente el contribuyente, no tienen los medios para dar justificación a tal salida de dinero, y pasa a ser de un gasto a una partida no deducible, en la cual el contribuyente no verá recuperación alguna y siempre será un gasto mayor del que realmente se está originando.

### **3.6 EL SUPUESTO ESTIMULO QUE EL ESTADO OTORGA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA EN NUESTRO PAÍS.**

Entre las grandes pretensiones que tiene en mente el Estado, a través, del Fisco, ésta la de pulverizar a los pequeños y medianos transportistas, retoman la demagogia, apostándole a favorecer siempre en todos los casos, a aquellos que más tienen, mientras que los sacrificios deben de estar de la mano de todos los demás.

De acuerdo al Artículo 25º de nuestra Constitución establece: "Que le Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo Nacional para garantizar que esta sea integral, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que mediante el fomento del crecimiento económico ". Y mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y de dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta constitución.

Bajo criterios de equidad social y productividad se menciona que apoyara e impulsara a las empresas de los sectores social y privado de la economía, cuidando sus intereses y su conservación.

La Ley alentara y protegerá la actividad económica que se realicen los particulares y los proveerá de condiciones para su buen desenvolvimiento de sector privado al desarrollo económico nacional en los términos del artículo mencionado.

Por lo cual se considera que este ordenamiento no cumple con el supuesto estado de derecho y de legalidad que impera en nuestro país, por eso es importante conocer este tipo de cuestiones las cuales se deberán cumplir en su caso exigir su cabal comportamiento a quienes ejerzan dicha Autoridad, por parte de nosotros los Gobernados o Contribuyentes en el caso que nos ocupa.

La ideología que se gesta en los últimos años de acuerdo a los intereses que siempre han imperado en el Estado Mexicano, es la que todos los Mexicanos deban contribuir para los gastos públicos; pero nunca nos habla de que a cuantos impuestos nos van a someter, o si habría que indicar la proporcionalidad de impuestos que deberíamos pagar.

En el caso particular de los autotransportistas, se encuentra la desleal competencia que sostiene frente a las empresas privadas monopolizadoras, que tienden a entrar en la cuestión de la globalización hablando únicamente de las empresas fuertes, que serán las que subsistirán mediante la inclusión de México en el Tratado de Libre Comercio con Canadá y los Estados Unidos de América, el Estado confronta a los autotransportistas que tiene una gama de impuestos que deben sufragar, indefensos luchan en medio de un acuerdo comercial, debido a las desventajas a las que se enfrentan en su devenir productivo de la Nación, debido a que no permiten su sana proliferación.

Estos no pueden ser intereses, del Estado Mexicano. Estos no son estímulos, que de buena fe pregona, el Estado. Todo se debe a una situación que impera por debajo, de los principios rectores económicos de los Estados, para su armonía y hacer frente a los retos que están por llegar en el nuevo milenio.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a sus objetivos dentro del Autotransporte Federal, pretende lograr un sano desarrollo, con el propósito de responder a una creciente demanda de sus servicios en condiciones de seguridad, eficiencia y competitividad. Como lo es el reemplazamiento de los vehículos del servicio de autotransporte federal de carga y especializada, para realizar sus canjes de placas y la revalidación de tarjetas de circulación. Tales objetivos ameritan trámites burocráticos y además de que todos estos implican llevar documentación de pago de impuesto sobre la tenencia, cuyo objetivo y competitividad no le pertenece a tal Secretaría y cuyos trámites se tienen que además pagar derechos para su tramitación. De acuerdo a estos objetivos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pretende dar un sano desarrollo, promoviendo la modernización de la flota del autotransporte con la participación de los transportistas, las empresas fabricantes de los vehículos y las instituciones financieras interesadas, para impulsar el crecimiento del autotransporte, para consolidarlos en el marco de competitividad y eficiencia de esta actividad.

Es imposible alcanzar estas metas que propone dicha secretaría al implantar cubrir impuestos que a ella no le compete, así cobrar derecho para los supuestas regularización del Autotransporte Público Federal y demás requisitos que en su totalidad implica un gasto para dicho sector económico e industrial; y en lugar de fomentar su desarrollo, lo orilla cada vez al cierre de empresas de este giro comercial, en consecuencia de desempleo exorbitante. Ya que con ello tendría en su momento beneficios para su empresa.

Ahora tomaremos en cuenta que lo antes mencionado, se derivan de Régimen Simplificado, regido por normas ya establecidas y no antes modificadas.

Debemos mencionar que para en período o ejercicio 2002, se considera la desaparición total de este Régimen basados en la propuesta de la Reforma Hacendaría.

La iniciativa de reforma fiscal integral recientemente presentada al Congreso Unión por el Ejecutivo Federal contempla, entre otros aspectos, la desaparición del régimen simplificado, dadas las circunstancias que se han suscitado recientemente, es muy probable que esta iniciativa prospere y que a partir del 1º de Enero de 2002, ( o antes en caso de que se convoque a un periodo extraordinario de secciones en la Cámara de Diputados), los contribuyentes que se encuentren dentro de sete régimen, tengan que calcular su Impuesto Sobre la Renta con base en lo que sería el régimen general de la nueva Ley.

Dado lo anterior, la citada iniciativa contempla un calculo que estas Empresas tendrían que efectuar para determinar una utilidad fiscal pendiente de pago, generada durante toda su permanencia dentro del régimen simplificado, el impuesto generado de esta utilidad tendría que ser enterado en el mes siguiente a aquel que entre en vigor la nueva Ley.

Contrario a lo que establece la multicitada iniciativa, la Ley del Impuesto Sobre la Renta, vigente contempla en sus Artículos 67º-G y 119º-J la posibilidad de abandonar el Régimen Simplificado cuando los contribuyentes dejen de cumplir con los requisitos necesarios para tributar dentro de este régimen, misma que generaría el impuesto correspondiente solo hasta el momento en que se efectúe algún retiro.

Por otro lado y también en contraposición a los establecido por la ley vigente, el proyecto de la nueva ley no contempla la posibilidad de generar una pérdida fiscal al momento de abandonar el régimen, en su lugar establece que de darse un resultado negativo en el cálculo de la utilidad pendiente de pago, este deberá ser tomado como adicción al saldo de terrenos, inventarios o activo fijo y su deducción procedería hasta el momento de su enajenación o realización.

Es preocupante el hecho de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público pretenda fincar el pago inmediato de un gravamen a una utilidad que si bien, es probable que exista, también lo es que aun se encuentra como parte de la operación de la Empresa y lo más razonable y justo sería que el Impuesto se generara al momento de hacer retiros de esa utilidad tal y como lo establece la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente.

Así mismo, llama la atención que no se quiera reconocer la posibilidad de que la operación de un empresa de estas características haya generado pérdidas durante su operación en el régimen simplificado y que por simple equidad tengan, también el derecho de amortizarlas contra utilidades posteriores.

Es cierto que el régimen simplificado ha sido desde siempre un régimen preferencial para determinados sectores productivos de nuestro país que en algún momento fueron considerados estratégicos o que por sus características merecían un tratamiento fiscal preferente con el fin de detonar su desarrollo. A todas luces esta estrategia funciona ya que se consiguió que la empresa del sector agropecuario o de autotransporte por ejemplo, tuvieran un desarrollo importante contribuyendo así a la economía nacional.

Lo que no es correcto es que se considere que por el hecho de haber sido alguna vez objeto de un régimen especial ahora se pretenda cobrar a estos contribuyentes todos los beneficios que pudieran haber obtenido del mismo, con impuestos sobre utilidades aún no distribuidas o imposibilitándolos de reconocer pérdidas fiscales, tal y como se explico en párrafos anteriores.

Ya que esto se llevaría y se realizaran cálculos, basados en asientos contables, tomando los beneficios que tenia este régimen con las normas y procedimientos ya establecidos por lo cual al aplicar las normas modificadas los resultados fiscales no se presumirían de ciertos o verídicos en su totalidad, provocando con esto, tal confusión para la determinación de una utilidad o perdida del ejercicio fiscal a declarar.

Creemos que lejos de castigar a estos sectores, es necesario tomar en cuenta las circunstancias en las que se deja a empresas como el sector Autotransporte de Carga Federal por ejemplo, que en el futuro próximo se enfrentarán a la competencia ya no de entidades locales, sino no de Empresas Estadounidenses y Canadienses.

En cierto modo, no tomando en cuenta que diversas empresas dedicadas al giro de Autotransporte Federal de Carga, no tendrán el beneficio de entrar o establecerse dentro de una competitividad ya que son empresas pequeñas las que se verán extremadamente afectadas ya que sus gastos se aumentarán en un porcentaje mayor al estimado con la nueva Reforma Fiscal.

En tanto que las empresas extranjeras serán las más beneficiadas, en este sentido, ya que estas no sufrirían grandes cambios como lo son las empresas nacionales.

Es muy importante que los contribuyentes que se encuentren en los supuestos referidos con anterioridad empiecen a diagnosticar el comportamiento de sus empresas con el fin de prever la posibilidad de general un puesto al cierre del Ejercicio y evitar que esto signifique un impacto financiero de grandes proporciones que lesione la operación de la empresa.

Y en un dado caso obtener un resultado satisfactorio al término del ejercicio fiscal y trancar el crecimiento de la misma.

Por lo consiguiente debe de existir una mayor expansión y oportunidad para el desarrollo del Transporte del Servicio Público Federal, y encontrar mayores medios y oportunidades con países del extranjero, así como se establece en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, (TLCAN), el cual fue firmado en 1994 y que prevé un gran acceso general a los camiones mexicanos al territorio de Estados Unidos.

Pero con ello en cierta manera existiría la oportunidad para los transportistas del servicio público federal, pero también hay que tener en cuenta la gran desventaja que existiría, ya que los transportistas se verían con cierta afectación ya que las condiciones de financiamiento para renovar la plantilla de unidades no sería posible en el momento que esta se solicitara y con ello poder competir con Estados Unidos y Canadá.

Teniendo en cuenta que Estados Unidos tiene como principal ventaja, es la cercanía del territorio, por lo que el intercambio de las mercancías debe ser competitivo y fluido con el propósito de que repercuta en menores costos de producción.

Pero como desventaja existiría la falta de equidad y no dar trato nacional a las empresas mexicanas, y con esto se tendría que solicitar la aplicación de un reglamento espejo para el transporte de Estados Unidos.

A destacado que hasta el momento hay 184 empresas mexicanas de servicio público federal de carga que ya han presentado su solicitud para operar en territorio estadounidense, más otras 105 de transportistas privadas que se encuentran interesadas en participar en el mercado de este país.

De los 350 mil vehículos existentes en México, de acuerdo a datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sólo 180 empresas transportistas han solicitado el ingreso a territorio estadounidense, las cuales saben que cumplen con los requisitos, porque de lo contrario no se arriesgarían a enviar sus unidades para estas ser multadas, gastos que representarían pérdidas cuantiosas.

En otro orden de ideas y ante el anuncio de permitirle al Servicio Público Federal acreditar el 5 por ciento de gastos en autopistas, indico el directivo que tanto las empresas de servicio público con vínculos corporativos, como flotas privadas están excluidos, lo que implica otro problema sin solución.

Otras de las medidas que afectan considerablemente al sector, es el concederle al gobierno federal la facultad para incrementar 50 centavos el litro

de diesel, ya que en la actualidad es 22 por ciento más caro en México que en Estados Unidos y Canadá, por lo es una ventaja mayor para las operaciones.

### **3.7 LA EXENCIÓN FISCAL AL SECTOR AUTOTRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL EN EL PAGO DEL IMPUESTO.**

Eximir, del latín *eximiere*, quitar, liberar. Dispensar o sustraer a alguien de una carga fiscal.

Entendiendo a la exención, como una figura jurídica tributaria, por la cual se eliminara de la regla general de acusación, ciertos hechos o situaciones gravables por razones de equidad, conveniencia o de política económica.

Antes de 1982, a nivel local, con el fin de atraer inversiones, crear empleos y con todo ello incrementar el desarrollo económico, fue frecuente el que se concedieran exenciones por plazos prolongados; diez, quince o veinte años. Esto ya no es posible. Dado a que no se dispuso que la reforma constitucional tuviera aplicación retroactiva, ella sólo se aplica para las situaciones venideras; no modifica los privilegios ya concedidos ni, mucho menos, los desaparece. Debe estarse a lo dispuesto en los decretos que concedieron las exenciones. Es evidentemente que los plazos no pueden ser ampliados ni renovados.

Subsistente, por lo que toca a los bienes de dominio público, sean de la federación, de los estados o municipios, el privilegio de no cubrir los impuestos

relacionados con la propiedad inmobiliaria a que hace referencia en el inciso a) de la fracción IV del Artículo 115º y inciso c) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que a su letra dice:

Los Estados adoptarán, para su régimen interior la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el municipio libre, conforme a las bases siguientes :

IV.- Los municipios administrarán libremente su hacienda, la cual se formará de los rendimientos de los bienes que les pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que las legislaturas establezcan a su favor, y en todo caso :

a) Percibirán las contribuciones, incluyendo tasas adicionales, que se establezcan los Estados sobre la propiedad inmobiliaria, de su fraccionamiento, división, consolidación, traslación y mejora así como las que tengan por base el cambio de valor de los inmuebles.

b) Los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a su cargo.

Las leyes federales no limitarán la facultad de los Estados para establecer las contribuciones a que se refieren los incisos a) y b) , ni concederán exenciones en relación con las mismas. Las leyes locales no establecerán exenciones o

subsidios respecto de las mencionadas contribuciones, a favor de personas físicas o morales, ni de instituciones oficiales o privadas. Sólo los bienes del dominio público de la Federación, de los Estados o de los Municipios estarán exentos de dichas contribuciones.

No se trata de una auténtica exención, el estado, como ente de derecho público, ejerce actos de autoridad y de servicio que no van encaminados a procurar una utilidad económica, no son hechos impositivos; por su parte, los bienes que le pertenecen, en los más de los casos, están al servicio directo de la población. El gravar la actividad del estado implicaría encarecer sus servicios. En el fondo, el estatuto especial que rige su actividad y sus bienes tiene como razón de ser un principio elemental: por economía nadie puede ser acreedor y deudor de sí mismo. Ciertamente en un sistema complejo como lo es el federal, en el que coexiste dos fuentes de autoridad impositiva, una de ellas pudiera verse tentada a gravar los bienes del otro y con ello obstaculizar o impedir el que la otra pueda cumplir sus funciones; para evitarlo se ha previsto que los bienes de dominio público de la federación, estados y municipios estén a salvo de los pagos de los impuestos a que se alude en la indicada fracción; no se trata técnicamente de una exención, se está frente a un hecho no imponible; tampoco se trata de una exención cuando a las personas con nullos o mínimos recursos se les pone al margen de la actividad contributiva; aquí se aplica un principio que regula la facultad impositiva, el de economía, los gastos que se hacen por obtener un impuesto no deben exceder de su monto, y las personas de escasos recursos, mientras viven, cuando menos, gozan de lo que tienen puesto y de lo que comen en un día, eso pudiera ser objeto de gravamen, pero los gastos a realizarse serían superiores a los ingresos a obtener. Ello explica la virtual exención que los beneficia.

En el texto constitucional se nota cierta deficiencia; no hay duda de que por lo que hace a la disposición anterior, se trata de contribuciones, por lo que es admisible que no deben ser cubiertas por los entes de derecho público aludidos, pero por lo que hace al inciso c), que se refiere a los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios, técnicamente no se puede hablar de que se trata de contribuciones, es claro que se trata de derechos, por lo que la situación de privilegio en rigor no se puede hacer extensiva a este último concepto.

Giannini sostiene:

“Pero la mayor parte de las exenciones se establecen con el fin de sustraer a la carga fiscal y, por tanto, facilitar el desarrollo de una cierta actividad económica que en un determinado momento se estima conveniente favorecer en defensa del interés general. Con este fin el legislador puede disponer que las concretas situaciones de hecho que respondan a tal exigencia quedan exentas tan sólo durante un determinado espacio de tiempo, transcurrido el cual se presume que aquéllas, superadas las dificultades del período inicial, pueden soportar la carga tributaria normal.”<sup>28</sup>

Las exenciones pueden ser permanentes o temporales, hasta el siglo pasado en México, los bienes de la iglesia gozaban de una exención permanente, parecida a la que actualmente existe para los bienes de dominio público; ya han desaparecido. Las que se dieron y que de alguna manera se sigan dando a nivel federal y local, en teoría son temporales.

---

<sup>28</sup> Trigueros Gaisman, Laura. Diccionario de Derecho Constitucional, México, Harla, 1995, págs. 34-35.

Las exenciones son excepciones a la regla general, por lo mismo sólo pueden ser concedidas por el autor de la ley fiscal, por quien fija las contribuciones y tasas : el Congreso de la Unión y las Legislaturas. La autoridad ejecutiva, con vista a circunstancias de hecho, puede no ejercer su facultad recaudatoria, pero no puede otorgar exenciones.

La prohibición que en forma expresa existe tanto para el congreso de la unión como para las legislaturas, tiende a evitar el que se prive a los ayuntamientos, que carecen de autonomía, de sus rentas, está encaminada a impedir que un tercero se muestre generoso con los bienes ajenos y disponga de los recursos de alguien que no puede determinar por sí ni las fuentes impositivas ni los montos y, en cambio, tiene determinados en forma expresa los servicios que deben prestar.

Dicha expresión Constitucional ha provocado mucha polémica entre los técnicos del derecho, sobre todo por quienes no son fiscalistas, al sostener que en acatamiento a la norma constitucional precitada queda prohibida totalmente las exenciones de impuestos, para que de esa manera se respeten los principios de generalidad, igualdad y uniformidad ante la obligación tributaria, y que en aquellos casos que las leyes ordinarias instituyan exenciones contributivas, serán inconstitucionales por que se esta violando al mandato constitucional en comento; sin embargo hay otra corriente por la que se inclinan varios especialistas del Derecho Fiscal, que si reconocen la validez constitucional a las exenciones del Impuesto, por que aseguran que lo expuesto en su Artículo 28 de la Ley Suprema no debe verse en una forma demasiado rígida, tajante y hasta de una manera arbitraria, por que si es bien cierto que se lo prohíben las exenciones para todos los que tienen capacidad

contributiva, también lo es que al decir las exposiciones en los términos y condiciones que fijen las leyes significa, que con una interpretación jurídica correcta, esta norma deja una exención a la obligación contributiva, en los casos de los Impuestos que si la Ley Fiscal establece exenciones esta debe de respetarse y aplicarse para todas las personas físicas y morales, que queden encuadradas en tal exención para librarse de la obligación contributiva y proteger su economía, sus bajos ingresos o la carencia de recursos, en un plano de justicia y equidad, y que con ese procedimiento del Artículo 28 Constitucional, en lo particular yo me inclino por esta segunda postura y solamente recomiendo que se emprenda una reforma a la misma disposición y en análisis para que sea más explícita y que de plano se deje establecido que "En los Estados Unidos Mexicanos solamente quedan prohibidas las exenciones de contribuciones en aquellos supuestos en la que la hipótesis normativa obliga a contribuir al gasto público, que la situación del sujeto pasivo coincida con el hecho generador del tributo, debiendo exentarse a los que no tienen capacidad contributiva y que no tiene relaciones sociales, económicas sea necesaria decretar la exención."

Cuando éstas se presentan por razones de equidad, significa que la exención de impuesto opera, más que un instrumento de justicia social y distributiva, por ellos quienes no tienen capacidad contributiva por sus bajos ingresos, escasa riqueza o por no tenerla, deben de quedar liberados de la obligación contributiva, y se debe tratar en igualdad de condiciones, en una forme general; a todas las personas físicas y morales que están colocados en esas circunstancias.

Las que se asemejan por conveniencia, que se implantan a los organismos, instituciones y agrupaciones dado el papel que desempeña dentro de la vida

social, se ha considerado conveniente no sujetarlas a cargas tributarias, dicha conveniencia puede ser de orden institucional, público o para proteger la economía de ciertos sectores de la población.

Dentro de las exenciones fiscales se reviste gran interés tanto para los estudiosos de la materia fiscal como para los propios contribuyentes y para el Estado en sí, ya que este origina gran polémica y genera debate ya que al paso del tiempo ha ocupado un gran lugar dentro de la Economía del país, ya que la exención se considera la condonación y la exclusión del pago de las obligaciones a sujetos pasivos del Impuesto.

No olvidando que dentro de la Economía y por parte de los Contribuyentes exista tal desacuerdo y no aprobación de la exención ya que todos se ven obligados a pagar un impuesto por la actividad o prestación de un servicio y en cierto modo no existe equidad ya que no cumplen con la obligación y más bien se les da la prioridad de obtener una exención, siendo que se debería cumplir con dichos pagos a lo igual que la mayoría de los Contribuyentes que lo realizan.

Cabe agregar que resulta más de detallarse el caso en el que procesa la exención que el hecho generador del crédito fiscal pues la exención es una excepción a la norma genérica que es la que establece el Impuesto .

De lo anterior se sigue que de la norma que prevea la exención la interpretación ha de ser cuidadosa pues debe cumplirse escrupulosamente la circunstancia que los justifique.

Pero si lo anterior no fuese suficiente hay que recordar que la norma que establece la obligación y la que establece la exención constituye una relación necesaria, pues en tanto la primera da la regla general, la segunda constituye la exención a dicha regla es decir la segunda esta relacionada con la primera que sin ella no podría existir como tal.

En este sentido hay que hacer una aclaración que se considera pertinente: la norma estable ce la contribución y la consecuente obligación es una norma ordinaria en tanto que la crea la exención es una norma extraordinaria, no en sentido de validez jurídica, si no en el sentido de la realidad, pues en tanto la primera se aplica constantemente, la segunda se da como verdadera exención para establecer lo apuntado conviene recordar que la intención del legislador a dictar cada tipo de normas fue diverso, pues en tanto que cuando dicta la norma que establece el impuesto lo hace con el fin de que el estado tenga ingreso cuando dicta la exención busca especialmente la justicia fiscal para el contribuyente u otro propósito.

Cabe mencionar que la exención de impuestos en materia fiscal se llamaría original por lo cual no existe contribución alguna sin que se encuentre corregida por un ley. Al aplicar este principio y pueda proceder la exención este deberá satisfacer los requisitos de la juridicidad, por lo cual no puede haber exención de Impuestos si no lo prevén las leyes, entonces podemos mencionar, que para que esta proceda necesita cumplir con este mismo.

Las causas de exenciones serán tantas como el legislador considere razonable; así podrá ser la incapacidad económica para cubrir el impuesto, un

sacrificio que resulte demasiado oneroso, como en el caso de padres de familia numerosa la incidencia de un fenómeno natural que impida la producción agrícola, una epidemia, necesidad de importación de ciertos artículos, las importaciones, etcétera, más el Legislador debe ser cauto, pues evidentemente que la exención debe justificarse plenamente.

Por razones de política económica, son aquellos llamados paquetes de "ESTIMULO FISCAL", encaminados a fomentar las actividades industriales mediante exenciones para el impulso y desarrollo de las industrias nuevas o necesarias, así como para estimular la creación de nuevos polos de creación de desarrollo. Dentro de esta clasificación entraría la que propongo para el sector Autotransporte del Servicio Público Federal; ya que esta ayudaría a la recuperación y desarrollo de este sector para que este sea competitivo y se ponga a nivel de los países extranjeros.

He de mencionar que dicha propuesta se ostenta, dentro de la creación de ley, este sector era exceptuado para pagar la contribución, y por cuestiones arbitrarias y lucrativas del erario se dispuso que el sector también contribuyera con los impuestos para allegarse de más dinero para el gasto público, pero lo que no pensó el Estado al implantar tal medida, es que este sector se iba estar perjudicando, al verse oprimido por esta nueva disposición fiscal, además de las que ya se encuentran sometido; por consiguiente esta disposición contribuye más que el mediano y pequeño transportista se fueran a la quiebra, despidieran a su personal, y por consiguiente que varios proveedores de los transportistas se vieran en la necesidad de proporcionarle sus servicios o insumos para su manutención y funcionamiento.

La exención que se pretende otorgar por medio de la ley no tiene otro valor que el de un reconocimiento por parte del estado al Transporte del Servicio Público Federal, cuyo desempeño es preponderante en la Economía Nacional y que ha sido tan lastimado físicamente; es necesario que se le apremie con dicha figura jurídica para que se aplique la inexistencia de la obligación de pagar el Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular por lo que se consideraría que no es contrario al artículo 28º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por lo tanto la regla de causación de la obligación contributiva que se proporcionara a este sector económico beneficios a la eliminación total de la carga fiscal concerniente al Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular en el Transporte del Servicio Público Federal cuyo pago se le estará exceptuando en su totalidad.

Es necesario que para que ésta propuesta de exención al transporte del Servicio Público Federal se sustente o conlleve de acuerdo al artículo 39º fracción del Código Fiscal de la Federación que señala : El Ejecutivo Federal mediante resoluciones de carácter general podrá :

## PRÓRROGAS Y CONDONACIONES DE INTERÉS PUBLICO

I. Condonar o eximir, total o parcialmente, el pago de contribuciones y sus accesorios, autorizar su pago a plazo, diferido o en parcialidades, cuando se haya afectado o trate de impedir que se afecte la situación de algún lugar o región del país, una rama de actividad, así como en casos de catástrofes sufridas por fenómenos meteorológicos, plagas o epidemias.

Así se estipula que solamente el Ejecutivo Federal podrá realizarla mediante una resolución de carácter general además de que satisfaga los requisitos que la ley prevea.

De acuerdo con el principio de seguridad jurídica, por lo cual el Legislador de la Ley Ordinaria debe determinar con precisión los casos en que debe proceder la exención. De esta forma el sujeto pasivo o sea los Transportistas del Servicio Público Federal, tendrán la certeza de que, se han dado las condiciones para acogerse al beneficio y poderlo hacer efectivo.

## C O N C L U S I O N E S

En el presente trabajo recepcional de tesis propongo las siguientes conclusiones:

**PRIMERA.-** Debemos criticar e impugnar la creación de este gravamen a la luz arbitraria del Estado al implantar un impuesto por la simple posesión o tenencia de un objeto mueble, determina que se grava, por el solo hecho de detentar una cosa. Esta Ley se debe derogar, ya que se considera lesiva a los intereses de los gobernados que tienen que solventarla.

**SEGUNDA.-** Creemos que esta Ley es improcedente y que además ataca los intereses de los contribuyentes al no aplicar la retroactividad de la Ley del Impuesto Sobre la Tenencia o Uso de Vehículos de 1962 en su artículo 8º. fracción IV; por que en ese tiempo no se hacia efectivo a los tenedores o usuarios que prestaban un servicio público de transporte, los cuales se encontraban exentos de dicho pago. Por lo cual en la actualidad dicho sector económico se encuentra desprotegido y es obligado a pagar dicho impuesto, por lo consiguiente a dicha exención antes proporcionada, se le debe dar en la actualidad un efecto retroactivo.

**TERCERA.-** Manifestamos que la forma en que las autoridades federales ponen en desventaja al autotransporte nacional al aplicar el Impuesto sobre Tenencia o Uso Vehicular a este sector económico sobre la apertura de éste, frente al Tratado de Libre Comercio para América del Norte, es inequitativo y que pone obstáculos para el desarrollo competitivo frente a los

autotransportistas de los Estados Unidos de América y Canadá. Por lo cual debemos incentivar a este sector económico nacional para poder estar en circunstancias iguales, por lo cual se propone aplicar la exención de este impuesto, así como otros aplicados al transporte del servicio público federal.

**CUARTA.-** Proponemos que deben existir regulación por parte del Estado a los precios de los insumos como son los combustibles, peajes, refacciones y accesorios dedicados al abastecimiento de este sector para que este supere el atraso que le ocasiona los aumentos excesivos de estos, además de el Impuesto Sobre la Tenencia o Uso Vehicular y una serie de infinidad de impuestos aplicados a este sector y este no agonice, ya que quien se vería más afectado sería el mediano y pequeño transportista; ya que se tendría que enfrentar a los empresarios prominentes quienes se encuentran con la capacidad de poder solventar dichos aumentos, y así monopolizar dicho servicio en manos de los más poderosos consorcios; provocando así la quiebra y poniendo en riesgo a los que menos tienen de este sector como los son los medianos y pequeños transportistas.

**QUINTA.-** Creemos que el rezago económico que vive nuestro país, y sobre todo en el sector autotransporte es alarmante y grave al verse sometido por infinidad de impuestos determinados por las autoridades fiscales, las cuales se allegan de recursos para sufragar el gasto público; de una manera excesiva, por lo cual se debería cumplir con el principio de proporcionalidad y equidad sustentada en el artículo 31º Constitucional, determinando los lineamientos o bases de hasta donde son sus limitantes y que estas no sobrepasen lo establecido, para no dañar a los contribuyentes al implementar una serie de impuestos sin tomar estas características a tomar para que no se viole este principio constitucional.

Es importante destacar que en el sector de servicios no se han hecho intentos por considerarlo como un eslabón importante en el desarrollo industrial de México, ni ha sido incorporado como factor de enlace entre el productor, el distribuidor y el último consumidor de las mercancías. La unión entre las regiones geográficas de nuestro país, para el traslado de bienes, recursos y personas de una población a otra, generándose así una importante actividad económica en la que intervienen no sólo los autotransportistas de carga, sino todos y cada uno de las ramas industriales que se incorporan para construir un camión de carga en cada una de sus distintas categorías y tipos. Es importante mencionar que los servicios de transporte de carretera por carga representan el 80% del volumen de mercancías que se mueven en nuestra república, moviéndose bienes e insumos para el desarrollo y fortalecimiento de nuestra Nación.

**SEXTA.-** Manifestamos que se detecta cada vez más que el Poder Ejecutivo, representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Poder Legislativo ( Congreso de la Unión ) coadyuvan en crear y aprobar leyes que desprotegen al sector autotransporte, el cual con anterioridad era un sector económicamente en nuestro país preferencial y considerado como estratégico que por sus características de brindar un servicio público y ser tan importante en el desarrollo productivo, el cual se merece un tratamiento fiscal preferente con el fin de detonar su desarrollo productivo dentro de la economía nacional. La cual en el presente solamente se ve este sector como fuente proveedora de impuestos que allegan de capital a las arcas de la Nación y no tomando realmente su deterioro y segura destrucción en un futuro muy cercano. Por lo cual se propone que las comisiones del Congreso de Unión dedicadas al sector autotransporte realmente trabajen en beneficios de ellos y no del Estado y de sus intereses; gestionando, y defendiendo los intereses de los

transportistas aprobando leyes que realmente beneficien y que estimulen el desarrollo de dicho sector, como lo es buscando alternativas para su desarrollo como lo pueden ser aprobando leyes más justas y que simplifiquen las facilidades administrativas y fiscales.

**SÉPTIMA.-** Manifestamos que es necesario encontrar alternativas para resolver la problemática del régimen fiscal tributario del sector autotransporte como lo es la simplificación de impuestos, facilidades administrativas, contables y fiscales que ayuden a anular cada vez más tanto impuesto lesivo y trámites complicados. Con la finalidad de que este sea más operable para la incorporación de un mayor padrón de contribuyentes, y no implementar diversos impuestos al transporte del servicio público federal, que con ello provocaría como resultado una evasión desmesurable de impuestos y desaliento por parte de los empresarios dedicados a este ramo para poder invertir su capital dentro de este sector económico.

**OCTAVA.-** Es importante hacer mención de las diversas artimañas y manipulaciones que desarrolla las Autoridades Federales y Estatales, que llegan a determinar para allegarse de recursos económicos por medio de la recaudación fiscal del Impuesto sobre la Tenencia o Uso Vehicular, al momento de la aplicación de programas de reemplacamiento vehicular, tomando como propósito primordial un registro y regularización del parque vehicular, y que dentro de sus requisitos solicitan el pago de este Impuesto, dándole un tratamiento de manera disfrazada para así poder realizar dicho cobro de este, de tal manera que el Contribuyente se ve en la obligación de realizar dicho trámite, ya que este será necesario para continuar de cierto modo con sus actividades dentro de este sector. Por lo cual es necesario determinar las facultades de cada Organismo de gobierno representado por las secretarías y que solamente estas deben realizar sus funciones por lo cual

fueron creadas y no evadir su esfera de competitividad para coordinarse entre ellas y atentar contra los contribuyentes en su perjuicio.

**NOVENA.-** Proponemos que dentro de la Ley del Impuesto sobre la Tenencia o Uso Vehicular en su artículo 1º. Donde señala la presunción de propietario, al tenedor o usuario, sea derogada y que no admita presunciones y que sea más exacta y precisa en determinar que el sujeto acreedor de la carga fiscal, sea solamente el dueño del vehículo el único obligado a pagar dicho crédito fiscal; para no crear confusiones sobre todo el en servicio público federal ya que este lo que ofrece es un servicio al público general el cual cabría en la presunción de ser el tenedor o usuario de dicho vehículo y crear confusiones al momento de saber quien es el obligado a cubrir dicho impuesto.

**DÉCIMA.-** Manifestamos que dentro de los objetivos del Estado, es el de garantizar el fomento del crecimiento económico y una justa distribución del ingreso y la riqueza en donde el Estado tiene que dar seguridad a estos principios que constitucionalmente la consagra en el artículo 25º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Donde se estipula que apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, cuidando sus intereses y su conservación. Por lo cual se considera que este ordenamiento no se cumple y que quebranta el supuesto estado de derecho y legalidad, en donde se considera que es violatorio. El actual gobierno solo pretende obtener más gravámenes y desaparecer por completo las facilidades Administrativas y Fiscales para sectores como lo es el Autotransporte Público Federal, solamente para poderse allegar de recursos y con estos solventar sus gastos de manera personal más no como Gobierno tal, dándonos a nosotros como gobernados servicios deficientes y sin calidad en estos, siendo que con el monto recaudado se podría gozar de mejores

beneficios en diversos sectores necesarios para la población. En lo cual nosotros podemos como ciudadanos y contribuyentes hacer valer nuestro derechos consagrados constitucionalmente mediante un juicio de garantías donde se veiere lo anticonstitucional de este precepto.

**DÉCIMA PRIMERA:** Debemos tomar en cuenta que en años pasados, la imposición de nuevas contribuciones era un método sencillo y frecuente, utilizado para obtener recursos públicos adicionales como es el caso de este impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos; con la visión de que estos recursos fortalecerían la economía del país de tal suerte que hoy día debiéramos contar con una economía fuerte y finanzas públicas sanas, que permitiera vivir más desahogadamente a los mexicanos. Podemos también señalar que la Ley que nos ocupa fue reformada a finales de 1999 y atenuó algunas de las disposiciones que generaba la mecánica del cálculo previo; al grado que muchos contribuyentes han tenido que recurrir al amparo y protección de la justicia federal cuando se transgreden los principios de equidad y proporcionalidad tributarios contenidos en el artículo 31º Fracción IV de nuestra Constitución, por considerarlos inconstitucionales, pues al establecer la aplicación de las distintas tasas de acuerdo al valor del automóvil que se trate esto constituye la base del impuesto, lo que redundaría en el otorgante un tratamiento inequitativo respecto de aquellos contribuyentes cuya situación jurídica se encuentra determinada por un valor del vehículo que exceda aunque sea en un peso en el límite superior de un rango o categoría las cuales por ese hecho se ubican en un rango siguiente, quedando así sujeto a una tasa porcentual mayor lo que genera un trato desigual a los que se encuentra en situaciones semejantes por ser sujetos del mismo tributo por lo cual los contribuyentes han tenido que recurrir a estos medios legales para defender sus derechos conculcados.

En ese orden de ideas y aunado a lo anterior el Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos, genera un alto costo para la sociedad en comparación con su capacidad real de recaudación y el efecto en el saneamiento de las finanzas públicas es prácticamente nulo puesto que la recaudación constituye menos del cincuenta por ciento del déficit autorizado por la cámara de diputados. La propia Ley señala que tratándose de automóviles con una antigüedad de 10 años el tributo se pagará a la tasa de cero por ciento, pero también deja en libertad a los Estados para la imposición del impuesto de dichos vehículos, lo que si bien elimina la doble tributación, extiende el tiempo de manera indefinida la carga tributaria que soporta el contribuyente. Es importante señalar que los vehículos actualmente no son un bien de lujo, si no un medio de transporte indispensable en la vida cotidiana de los mexicanos el cual no debe encontrarse gravado, si no se toma en cuenta el fin porque se adquiere.

Además de que la economía nacional en los años sesentas, fue un periodo donde se gozaba de una estabilidad económica en el país, por lo que la tenencia no representaba una carga impositiva importante para los contribuyentes, no así en la actualidad donde la economía sufre un bajo crecimiento por la situación económica que prevalece a nivel mundial, por lo tanto como una respuesta directa a los bolsillos de los mexicanos, consideramos que la eliminación del Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos constituirá un beneficio social importante que se vería reflejado en un mayor dinamismo en la economía especialmente en el sector autotransporte y en el sector automotriz es así como se pretende elevar el nivel de vida del pueblo de México, al disminuir el costo fiscal de los vehículos y además de generar beneficios ambientales y propiciar el consumo de vehículos recientes.

## B I B L I O G R A F I A

ACOSTA ROMERO, Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. 10ª.ed. México. Editorial Porrúa, 1991. p. 903.

ARRIOJA VIZCAINO, Adolfo. Derecho Fiscal. 4ª.ed. México, Editorial Themis, 1988, p. 47

GARZA, Sergio Francisco, de la. Derecho Financiero Mexicano, México, Editorial Porrúa, 1979, p. 841.

FLORES ZAVALA, Ernesto. Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas. México, 1984, p. 519.

FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo, 32ª ed. México. Editorial Porrúa, 1990, p. 506.

GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. El Patrimonio, 3ªed. México, Editorial, Porrúa, 1990, p. 1059.

IBARROLA, Antonio de. Cosas y Sucesiones, México, Editorial Porrúa, 1990, p. 1059.

LOMELI CERREZO, Margarita. Derecho Fiscal Represivo. México, Editorial, Porrúa, 1979, p. 242.

MAGALLÓN IBARARA, Jorge Mario, Instituciones del Derecho Civil Tomo IV. México, Editorial Porrúa, 1990, p. 679 .

MARTÍNEZ LOPEZ, Luis. Derecho Fiscal Mexicano. México, Ediciones Contables Y Administrativas, 1979, p. 378.

MOLINERO MOLINERO, Angel R. Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración. Ediciones Universidad Autónoma del Estado de México, 1997, p. 776.

PORRAS Y LOPEZ, Armando. Derecho Fiscal. México, Editorial Manuel Porrúa, Librería, S.A. 1977, p. 324.

RODRÍGUEZ LOBATO, Raúl, Derecho Fiscal. 2aed.México, Editorial Harla, 1986, p. 309.

ROJINA VILLEJAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil. Tomo II 29aed.México, Editorial Porrúa, 1998, p. 507.

SÁNCHEZ GÓMEZ Narciso, Derecho Fiscal Mexicano, México. Editorial .Porrúa, 1999, p. 593.

SERRA ROJAS, Andrés., Derecho Administrativo, 20aed.México, Editorial Porrúa, 1999, p. 905.

## LEGISLACIÓN

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 130ª. Ed. México, Editorial Porrúa. 1999, p. 147.

LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN, México, Nuevo Compendio, Tributario, Editorial Fiscal y Jurídica, S.A. de C.V., 2000, p. 1499.

CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN, México, Editorial Delma, 2000, p. 1239.

LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO VEHÍCULOS., México, Nuevo Compendio Tributario, Editorial Fiscal y Jurídica, S.A. de C.V., 1999, p. 1340.

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, México, Editorial , Sista, 1996, p. 181.

## ECONOGRAFIA

Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas. 8ª ed. México. Universidad Nacional Autónoma de México, Porrúa, 1995. p. 3272.

Diccionario de Derecho. 20ª ed. Pina Vara Rafael de, México, Porrúa. 1994. p. 525.

Diccionario de Derecho Constitucional Garantías y Amparo, 5ª ed. Burgoa Orihuela Ignacio, México, Porrúa, 1998. p. 484.

Diccionario de Derecho Constitucional. Trigueros Gaisman Laura, México, Harla, 1995. p. 114.

Diccionario de Derecho Fiscal, Carrasco Iriarte Hugo, México, Oxford University Press, México, 1998. p. 543.

Diccionario Lexis-22 vox. Circulo de Lectores, S.A. Barcelona, España, 1977, p.8958.