

UNIVERSIDAD LASALLISTA BENAVENTE

ESCUELA EN CONTADURÍA PÚBLICA

**CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

CLAVE: 8793-08



**“ELIMINACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE
TENENCIA O USO DE VEHICULOS, SUS
CONSECUENCIAS”**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN CONTADURÍA**

PRESENTA:

JORGE IGNACIO LUJANO MENDOZA

ASESORA: C.P. MA. CARMEN GARCIA JIMENEZ

CELAYA, GTO.

NOVIEMBRE DE 2005



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

CAPITULO		PAGINA
	INTRODUCCION	
1	ASPECTOS GENERALES DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS	1
	1.1 Ubicación del impuesto sobre tenencia dentro de la ley de ingresos de la federación	2
	1.1.1 Proceso legislativo	
2	EL GOBIERNO FEDERAL EN RELACION CON EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS	21
	2.1 Origen del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	22
	2.2 Funcionamiento del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	33
	2.3 Gobierno federal	36
	2.4 Contribucion del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos al gobierno de la República	40
	2.5 Beneficios que tendría el gobierno federal en el supuesto de que se eliminara el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	42
	2.6 Desventajas para el el gobierno federal en el supuesto de eliminar el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	45
3	LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN RELACION CON EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS	46
	3.1 La industria automotriz	47
	3.2 La industria automotriz y la apertura comercial	53
	3.3 La industria automotriz y sus propuestas para eliminar el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	56
	3.4 Beneficios para la industria automotriz en el supuesto de que se eliminara el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	57
	3.5 Desventajas para la industria automotriz en el supuesto de que se eliminara el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	58
4	EL PUBLICO EN GENERAL EN RELACION CON EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS	59
	4.1 Los usuarios de los vehículos	60
	4.2 Beneficios para los usuarios de los vehículos en el supuesto de que se eliminara el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	95
	4.3 Desventajas para los usuarios de los vehículos en el supuesto de que se eliminara el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	96

4.4	Terceros involucrados con la posible eliminación del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos	96
5	CALCULO DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS	99
5.1	Momento de obligatoriedad del pago del impuesto	100
5.1.1	vehículos nuevos	100
5.1.2	vehículos anteriores al año actual y hasta con 9 años de antigüedad	101
5.1.3	vehículos eléctricos, vehículos de servicio público o servicio particular de transporte de mas de 15 pasajeros y motocicletas	101
5.2	Calculo del impuesto	102
5.2.1	calculo del impuesto para vehículos nuevos	102
5.2.2	calculo del impuesto para vehiculos de hasta nueve años anteriores al actual	107
5.2.3	calculo del impuesto para vehículos de servicio público o servicio particular de transporte nuevos (pasajeros mas de 15)	114
5.2.4	calculo del impuesto para vehículos de servicio público o servicio particular de transporte, cuyo modelo año sea de 1996 al 2004 (pasajeros mas de 15)	117

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCIÓN

Este tema, relacionado con el impuesto sobre tenencia, ha sido causa de diversas controversias, por lo que al respecto se me ocurre una pregunta: ¿Qué beneficios tendrían los particulares, el gobierno federal y la industria automotriz si se quitara dicho impuesto?

Considero que este cuestionamiento tiene importancia científica debido a que, para su desarrollo, es necesario utilizar las técnicas de la ciencia para lograr una investigación de calidad que muestre y ayude a obtener resultados apegados a la realidad. Su importancia social es invaluable, pues el medio de transporte es utilizado y sumamente necesario en todas las regiones y por muchísimos habitantes del país; independientemente de las profesiones, de las culturas, edades, sexo o status económico, es un servicio indispensable para todos. Y tiene relevancia contemporánea, y hasta podríamos decir que está en su máximo esplendor, ya que ante un mundo globalizado no se puede ser competitivo teniendo un mercado que encarece todos los vehículos impidiendo tener una competencia más pareja ante concesionarias de otros países.

El objetivo primordial de esta investigación es *determinar si existirían beneficios para los particulares, para el gobierno federal y para la industria automotriz, en el caso de que se aprobara la eliminación del impuesto sobre tenencia de automóviles, con la finalidad de concluir si esos beneficios (si es que existieran) tienen el peso suficiente como para justificar la eliminación de dicho impuesto.*

Mediante esta investigación se tendrán las herramientas necesarias para que los usuarios de la información puedan llegar a tomar sus propias conclusiones respecto a si es o no conveniente la eliminación del impuesto sobre tenencia de vehículos, considerando todos los beneficios y perjuicios que ocasionarían a las partes involucradas.

CAPITULO 1

ASPECTOS GENERALES DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

1.1 UBICACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA DENTRO DE LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN

El gobierno federal para poder realizar sus actividades, necesita de recursos para poder desempeñar todas sus funciones y cumplir con las obligaciones que tenga. La recaudación de dichos recursos se señala en la Ley de Ingresos de la Federación, que es el listado de los conceptos por los cuales pretende obtener ingresos el Estado, que le permita hacer frente y cubrir todas las partidas que se contemplan en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

1.1.1 Proceso legislativo

La sección II del título tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, trata sobre la iniciativa y formación de las leyes, aspecto que es necesario analizar para determinar y conocer la metodología que se sigue para que una Ley se elabore y entre en vigor, el artículo 71 nos indica lo siguiente:

El derecho de iniciar la leyes o decretos compete:

- I. Al Presidente de la República;
- II. A los diputados y senadores al Congreso de la Unión ; y
- III. A las legislaturas de los Estados.

Las iniciativas presentadas por el Presidente de la República, por las legislaturas de los Estados o por las diputaciones de los mismos, pasarán desde luego a comisión. Las que presentaren los

diputados o los senadores, se sujetarán a los trámites que designe el reglamento de debates.

Comúnmente es posible que cualquier iniciativa de ley pueda iniciar indistintamente su discusión en cualquiera de las dos Cámaras, pero en el caso específico de la Ley de Ingresos de la Federación, la metodología es distinta y muy clara, ya que el artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su inciso *h*, indica que la formación de las leyes o decretos puede comenzar indistintamente en cualquiera de las dos Cámaras, con excepción de los proyectos que versaren sobre empréstitos, contribuciones, o impuestos o sobre reclutamiento de tropas, todos los cuales deberán discutirse primero en la Cámara de Diputados, este tipo de iniciativas de ley las empezarán a discutir una vez que el Ejecutivo federal les haga llegar las iniciativas de ley que él proponga.

El Poder Legislativo de los Estados Unidos Mexicanos se deposita en un Congreso General, que se divide en dos Cámaras, una de Diputados y otra de Senadores. El Congreso de la Unión es considerado como el órgano de la pluralidad democrática por excelencia, pues en él se agrupan las principales corrientes políticas e ideológicas de nuestro país.

El Congreso de la Unión celebra anualmente dos periodos de sesiones ordinarias; el primero de ellos comprende del 1º de septiembre hasta el 15 de diciembre, excepto cuando el Presidente de la República inicia su encargo en la fecha prevista por el artículo 83, en cuyo caso las sesiones pueden extenderse hasta el 31 de diciembre; y el segundo se celebra a partir del 15 de marzo y hasta el 30 de abril.

El Congreso o una sola de las Cámaras, cuando se trate de un asunto exclusivo, se reunirá en sesiones extraordinarias, cada vez que convoque para ese objeto la Comisión Permanente; pero en ambos casos sólo se ocuparán del asunto o asuntos que la propia Comisión sometiese a su conocimiento, los cuales se expresarán en la convocatoria respectiva.

Ambas Cámaras tienen como propósito fundamental el análisis, discusión y aprobación de las normas que constituyen nuestro sistema jurídico.

El proceso legislativo federal se rige por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica, el Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y por los acuerdos parlamentarios adoptados por la mayoría de los miembros de cada Cámara.

Como ya hemos dicho la formación de leyes y decretos puede iniciarse indistintamente en cualquiera de las dos Cámaras, observándose el Reglamento de Debates sobre la forma, intervalos y modo de proceder en las discusiones y votaciones, con excepción de los proyectos que versaren sobre empréstitos, contribuciones o impuestos, o sobre reclutamiento de tropas, los cuales deberán discutirse primeramente en la Cámara de Diputados.

Se habla de Cámara de origen para referirse a la que inicia el procedimiento legislativo y Cámara revisora cuando se refiere a la que recibe la propuesta que ya ha sido aprobada por dicha Cámara de origen.

Los senadores integrantes de la LVIII Legislatura aprobaron un acuerdo de la Mesa Directiva, por el que se creó la Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Senadores como medio de difusión al que incluso se puede acceder a través de la red electrónica. De

esta manera, la iniciativa de proyecto de ley o decreto se remitirá a dicho órgano para su publicación el día en que haya de ser presentada al pleno, y el Presidente de la Mesa Directiva determinará el turno a las comisiones que correspondan de acuerdo con su naturaleza o materia. La Presidencia de la Comisión encargada de dictaminar dará entrada formal al texto debidamente documentado y fundado, en el cual se establecen los motivos o consideraciones que llevaron a los autores a proponer tal ley o decreto.

Es práctica parlamentaria que en el seno de la Comisión se integre una Subcomisión redactora, la cual se encarga de elaborar el anteproyecto de dictamen para su presentación y en su caso aprobación en la propia Comisión. El dictamen debe contener una parte expositiva de las razones en que se funde y concluir con proposiciones claras y sencillas que puedan sujetarse a votación.

Los dictámenes de cada una de las Comisiones deberán presentarse firmados por la mayoría de los individuos que las componen; en caso de existir disenso de uno o más miembros se presentará voto particular por escrito, el cual deberá remitirse de manera conjunta con el dictamen. En materia parlamentaria se denomina voto particular a la expresión formal que el legislador realiza sobre determinado asunto, con independencia de la opinión general, ya sea ésta en sentido positivo o bien negativo. Es entonces, la emisión de razones, argumentos y puntos de vista que un parlamentario sostiene de manera personal y los cuales desea queden asentados.

DICTAMEN

Una vez elaborado el dictamen se notifica al Presidente de la

Mesa Directiva de la Cámara para que en uso de sus facultades legales programe su inclusión en el orden del día y en la Gaceta Parlamentaria, para su presentación ante el Pleno de la Asamblea.

Los dictámenes son sujetos a dos lecturas, que se realizan ante el Pleno por parte de la Secretaría de la Mesa Directiva. En la práctica, el día en que se hacen del conocimiento de los miembros de la Cámara se hace la primera lectura y es hasta una sesión posterior en donde se da la segunda lectura, discusión y votación de los dictámenes.

DISCUSIÓN

Todo proyecto de ley o decreto se discute primero en lo general, esto es, en su conjunto, y después, en lo particular, cada uno de sus artículos. La discusión se da alternativamente en contra y a favor, comenzando por el inscrito en contra. Los individuos de la Comisión y los autores de la propuesta podrán hablar en más de dos ocasiones, mientras el resto sólo tendrá dos intervenciones. Asimismo, tienen derecho de intervención los individuos para hechos o alusiones personales, por un tiempo límite de cinco minutos.

Terminada la lista de oradores el Presidente preguntará a la Asamblea mediante votación si el asunto se considera suficientemente discutido, si así se considera, se procederá a la votación, en caso contrario continuará el debate, pero bastará que hable uno en pro y otro en contra para repetir la pregunta.

VOTACIÓN

Declarado un proyecto suficientemente discutido en lo general, se procederá a votarlo en tal sentido, y si es aprobado, se

discutirán enseguida los artículos en particular. En caso de no ser aprobado, se preguntará, en votación económica, si vuelve o no todo el proyecto a la Comisión. Si la resolución fuere afirmativa, volverá, en efecto, para que lo reforme; mas si fuere negativa, se tendrá por desechado.

En cuanto a la discusión en lo particular, terminada ésta, se preguntará si da lugar la votación; en caso afirmativo se votará, y en caso negativo se devolverá el artículo a la Comisión.

Aprobado un proyecto en la Cámara de origen, pasará para su discusión a la otra, cuando no se trate de alguna de las facultades exclusivas de una sola Cámara. Los proyectos deberán ir firmados por el Presidente y dos Secretarios, acompañados del expediente respectivo, del extracto de la discusión y demás antecedentes que se hubieran tenido a la vista para resolverlos.

CÁMARA REVISORA

La Cámara revisora recibe la Minuta del Dictamen con Proyecto de Decreto y lleva a cabo el mismo procedimiento (estudio, dictamen, discusión y aprobación) seguido por la Cámara de origen. Si algún proyecto de ley o decreto fuese desechado en su totalidad por la Cámara de revisión, volverá a la de origen con las observaciones que aquélla le hubiese hecho. Si examinado de nuevo, fuese aprobado por la mayoría absoluta de los miembros presentes, volverá a la Cámara que lo desechó, la cual lo tomará otra vez en consideración, y si lo aprobare por la misma mayoría, pasará al Ejecutivo para su publicación, pero si lo reprobare, no podrá volver a presentarse en el mismo periodo de sesiones.

Si un proyecto de ley o decreto fuese desechado en parte, o modificado, o adicionado por la Cámara revisora, la nueva discusión en la Cámara de origen versará únicamente sobre lo desechado o sobre las reformas o adiciones, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fuesen aprobadas por la mayoría absoluta de los votos presentes en la Cámara de origen, se pasará todo el proyecto al Ejecutivo. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fueren reprobadas por la mayoría de votos en la Cámara de origen, volverán a aquélla para que tome en consideración las razones de ésta, y si por mayoría absoluta de votos presentes se desecharen en esta segunda revisión dichas adiciones o reformas, el proyecto, en lo que haya sido aprobado por ambas Cámaras, se pasará al Ejecutivo Federal. Si la Cámara revisora insistiere, por la mayoría absoluta de votos presentes, en dichas adiciones o reformas, todo el proyecto podrá presentarse hasta el siguiente periodo de sesiones, a no ser que ambas Cámaras acuerden, por la mayoría absoluta de sus miembros presentes, que se expida la ley o decreto sólo con los artículos aprobados, y que se reserven los adicionados o reformados para su examen y votación en las sesiones siguientes.

Resuelta la iniciativa por la Cámara revisora queda sancionada como ley o Decreto, y se procede a la integración del expediente final con el documento legislativo acabado y original que firman los representantes de las Mesas Directivas de ambas Cámaras.

PROMULGACIÓN

El Presidente de la República, al recibir el decreto aprobado por el Congreso cuenta con dos opciones: a) realizar observaciones al decreto aprobado, en cuyo caso lo remitirá a la Cámara de origen

para su estudio, dentro de los diez días útiles, a no ser que corriendo ese término, hubiere el Congreso cerrado o suspendido sus sesiones, en cuyo caso la devolución deberá hacerse el primer día útil en que el Congreso esté reunido, o b) Promulgarlo y entonces mandarlo publicarlo para que se observen y cumplan las disposiciones que contenga la ley.

PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

Las leyes son publicadas en el Diario Oficial de la Federación, el cual es el órgano de difusión con que cuenta el Ejecutivo Federal, a efecto de dar a conocer las resoluciones aprobadas por el Congreso, entre otras informaciones.

Tanto la Ley de Ingresos de la Federación como el Presupuesto de Egresos de la Federación deberán iniciar su discusión en la Cámara de Diputados, y para que estas dos iniciativas puedan ser publicadas deberán ser aprobadas dichas iniciativas por ambas Cámaras; la discusión del presupuesto de egresos no podrá iniciarse si antes no ha sido aprobada la Ley de Ingresos de la Federación.

La Ley de Ingresos es una lista que enumera cada uno los conceptos con su respectivo importe que el gobierno federal está autorizado a recaudar en el año que tendrá vigencia dicha ley. En esta ley no se hace mención del cómo se calcularán los ingresos, ya que cada uno de los conceptos que se encuentran previstos en la Ley de Ingresos de la Federación son conceptos que tienen su propia legislación, y por tanto, el estudio dentro de esta ley, del cómo calcular cada una de las partidas en cada uno de los renglones que integran esta ley, sería redundante.

La Ley de Ingresos contempla 105 diferentes renglones por los cuales espera recibir ingresos en el transcurso del año (este dato corresponde al total de renglones contemplados para la Ley de Ingresos del 2005 <en el 2004 también se contemplaban 105 renglones, en cambio en el año 2003 solamente contemplaba 94 renglones>). ya que, como se ha dicho, esta ley es de carácter anual y los conceptos que la integran pueden variar de un año a otro, así pues, si un renglón no se considera y éste estaba presente el año anterior, en el presente año, pierde su vigencia si expresamente no está contemplado). Estas 105 partidas son agrupadas en 9 ramificaciones, las cuales incluyen 58 conceptos, algunos de los cuales contienen más ramificaciones, en el año 2004 respecto al año 2003 hubo más ramificaciones lo que provocó que las partidas incrementaran. En realidad no hubo aumento de impuestos sólo algunos conceptos se dividieron para ser más explícitos.

Las 9 ramificaciones principales de que se hablaba anteriormente son las siguientes:

- IMPUESTOS
- APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL
- CONTRIBUCIÓN DE MEJORAS
- DERECHOS
- CONTRIBUCIONES NO COMPRENDIDAS EN LAS FRACCIONES PRECEDENTES CAUSADAS EN EJERCICIOS FISCALES ANTERIORES, PENDIENTES DE LIQUIDACIÓN O DE PAGO
- PRODUCTOS
- APROVECHAMIENTOS
- INGRESOS DERIVADOS DE FINANCIAMIENTO

▪ OTROS INGRESOS

A continuación se muestra la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal del 2005, donde se podrá apreciar la estructura de la Ley de Ingresos y a la vez ubicaremos dentro de esta ley el impuesto objeto de nuestro tema **IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS.**

(LOS IMPORTES SON EN MILLONES DE PESOS)

A. INGRESOS DEL GOBIERNO FEDERAL 1,280,105.20

I. Impuestos: 864,830.70

1. Impuesto sobre la renta. 375,833.30
2. Impuesto al activo. 12,242.30
3. Impuesto al valor agregado. 313,739.90
4. Impuesto especial sobre producción y servicios: 110,805.90
 - A. Gasolina, diesel, gas natural y gas licuado de petróleo, para combustión automotriz. 75,860.00
 - B. Bebidas con contenido alcohólico y cerveza: 19,362.40
 - a) Bebidas alcohólicas. 5,600.00
 - b) Cervezas y bebidas refrescantes. 13,762.40
 - C. Tabacos labrados. 14,564.00
 - D. Aguas, refrescos y sus concentrados. 1,019.50
5. **Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos. 14,4207.10**
6. Impuesto sobre automóviles nuevos. 5,295.20

7. Impuesto sobre servicios expresamente declarados de interés público por ley, en los que intervengan empresas concesionarias de bienes del dominio directo de la Nación. 0.0

8. Impuesto a los rendimientos petroleros. 0.0

9. Impuestos al comercio exterior: 25,996.90

A. A la importación. 25,996.90

B. A la exportación. 0.0

10. Accesorios. 6,710.10

II. Contribuciones de mejoras: 16.00

Contribución de mejoras por obras públicas de infraestructura hidráulica. 16.00

III. Derechos: 361,027.70

1. Servicios que presta el Estado en funciones de derecho público: 7,220.30

A. Secretaría de gobernación. 970.40

B. Secretaría de Relaciones Exteriores. 1,259.90

C. Secretaría de la Defensa Nacional. 46.40

D. Secretaría de Marina. 0.40

E. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 1,623.50

F. Secretaría de la Función Pública. 0.0

G. Secretaría de Energía. 21.70

H. Secretaría de Economía. 67.80

I. Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación. 13.00

J. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2,781.10

- K. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 27.60
 - L. Secretaría de Educación Pública. 347.80
 - M. Secretaría de Salud. 2.00
 - N. Secretaría del Trabajo y Previsión Social. 0.6
 - O. Secretaría de la Reforma Agraria. 46.90
 - P. Secretaría de Turismo. 0.90
 - Q. Secretaría de Seguridad Pública. 10.30
- 2. Por el uso o aprovechamiento de bienes del dominio público. 5,873.90**
- A. Secretaría de Hacienda Y Crédito Público. 0.20
 - B. Secretaría de la Función Pública. 0.0
 - C. Secretaría de Economía. 300.60
 - D. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 477.90
 - E. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 5,095.20
- 3. Derecho a los Hidrocarburos. 347,993.50**
- A. Derecho sobre extracción de petróleo. 229,791.30
 - B. Derecho extraordinario sobre la extracción de petróleo. 114,156.20
 - C. Derecho adicional sobre la extracción de petróleo. 3,986.00
 - D. Derecho sobre hidrocarburos. 0.00
- IV. Contribuciones no comprendidas en las fracciones precedentes causadas en ejercicios fiscales anteriores pendientes de liquidación o de pago. 118.70**
- V. Productos: 5,658.30**

1. Por los servicios que no correspondan a funciones de derecho público. 85.5

2. Derivados del uso, aprovechamiento o enajenación de bienes del dominio privado: 5,572.80

A. Explotación de tierras y aguas. 0.0

B. Arrendamiento de tierras, locales y construcciones. 1.20

C. Enajenación de bienes: 1,251.70

a) Muebles. 1,102.10

b) Inmuebles. 149.60

D. Intereses de valores, créditos y bonos. 2,573.30

E. Utilidades: 1,746.60

a) De organismos descentralizados y empresas de participación estatal. 0.0

b) De la Lotería Nacional para la Asistencia Pública. 458.10

c) De Pronósticos para la Asistencia Pública. 1,255.30

d) Otras. 33.20

F. Otros. 0.00

VI. Aprovechamientos: 48,453.80

1. Multas. 684.50

2. Indemnizaciones. 774.70

3. Reintegros. 125.30

A. Sostenimiento de las Escuelas Artículo 123. 24.70

B. Servicio de Vigilancia Forestal. 1.10

C. Otros. 99.50

4. Provenientes de obras públicas de infraestructura hidráulica.
1,242.80
5. Participaciones en los ingresos derivados de la aplicación de leyes locales sobre herencias y legados expedidas de acuerdo con la Federación. 0.0
6. Participaciones en los ingresos derivados de la aplicación de leyes locales sobre donaciones expedidas de acuerdo con la Federación. 0.0
7. Aportaciones de los Estados, Municipios y particulares para el servicio del Sistema Escolar Federalizado. 0.0
8. Cooperación del Distrito Federal por servicios públicos locales prestados por la Federación. 0.0
9. Cooperación de los Gobiernos de Estados y Municipios y de particulares para alcantarillado, electrificación, caminos y líneas telegráficas, telefónicas y para otras obras públicas. 0.1
10. 5% de días de cama a cargo de establecimientos particulares para internamiento de enfermos y otros destinados a la Secretaría de Salud. 0.0
11. Participaciones a cargo de los concesionarios de vías generales de comunicación y de empresas de abastecimiento de energía eléctrica. 1,111.20
12. Participaciones señaladas por la Ley Federal de Juegos y Sorteos. 240.10
13. Regalías provenientes de fondos y explotaciones mineras. 0.0
14. Aportaciones de contratistas de obras públicas. 27.00
15. Destinados al Fondo para el Desarrollo Forestal: 0.50

- A.** Aportaciones que efectúen los Gobiernos del Distrito Federal, Estatales y Municipales, los organismos y entidades públicas, sociales y los particulares. 0.20
 - B.** De las reservas nacionales forestales. 0.0
 - C.** Aportaciones al Instituto Nacional de Investigaciones Forestales y Agropecuarias. 0.30
 - D.** Otros conceptos. 0.0
- 16.** Cuotas Compensatorias. 345.60
- 17.** Hospitales Militares. 0.0
- 18.** Participaciones por la explotación de obras del dominio público señaladas por la Ley Federal del Derecho de Autor. 0.1
- 19.** Recuperaciones de capital: 3,503.70
 - A.** Fondos entregados en fideicomiso, a favor de entidades federativas y empresas públicas. 1.20
 - B.** Fondos entregados en fideicomiso, a favor de empresas privadas y a particulares. 250.10
 - C.** Inversiones en obras de agua potable y alcantarillado. 0.0
 - D.** Desincorporaciones. 2,500.00
 - E.** Otros. 752.40
- 20.** Provenientes de decomiso y de bienes que pasan a propiedad del Fisco Federal. 113.70
- 21.** Rendimientos excedentes de Petróleos Mexicanos y organismos subsidiarios. 9,976.40
- 22.** Provenientes del programa de mejoramiento de los medios de informática y de control de las autoridades aduaneras. 1,012.00

23. No comprendidos en los incisos anteriores provenientes del cumplimiento de convenios celebrados en otros ejercicios. 0.0

24. Otros: 29,296.10

A. Remanente de operación del Banco de México. 5,000.00

B. Utilidades por Recompra de Deuda. 0.00

C. Rendimiento mínimo garantizado. 17,912.60

D. Otros. 6.383.50

B. INGRESOS DE ORGANISMOS Y EMPRESAS 500,880.80

VII. Ingresos de organismos y empresas: 385,104.80

1. Ingresos propios de organismos y empresas: 385,104.80

A. Petróleos Mexicanos. 183,197.00

B. Comisión Federal de Electricidad. 162,805.30

C. Luz y Fuerza del Centro. 459.10

D. Instituto Mexicano del Seguro Social. 9,185.00

E. Instituto del Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado. 29,458.40

2. Otros ingresos de empresas de participación estatal. 0.0

VIII. Aportaciones de seguridad social: 115,776.00

1. Aportaciones y abonos retenidos a trabajadores por patrones para el Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores. 0.0

2. Cuotas para el Seguro Social a cargo de patrones y trabajadores. 115,776.00

3. Cuotas del Sistema de Ahorro para el Retiro a cargo de los Patrones. 0.0

4. Cuotas para el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado a cargo de los citados trabajadores. 0.0

5. Cuotas para el Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas a cargo de los militares. 0.0

C. INGRESOS DERIVADOS DE FINANCIAMIENTOS 37,455.70

IX. Ingresos derivados de financiamientos: 37,455.70

1. Endeudamiento neto del Gobierno Federal: 116,881.30

A. Interno. 116,881.30

B. Externo. 0.0

2. Otros financiamientos: 20,000.00

A. Diferimiento de pagos. 20,000.00

B. Otros. 0.0

3. Superávit de organismos y empresas de control presupuestario directo (se resta). 99,425.60

TOTAL: 1,818,441.70

En la Ley de Ingresos del 2005 no existió ninguna diferencia respecto a la misma Ley del año pasado ya que la estructura y los conceptos que integraban estas leyes fueron los mismos de un año a otro, caso que no sucedió de la Ley del 2003 a la ley del 2004 donde las principales diferencias fueron en la rama de los impuestos, eliminándose para el ejercicio del 2004 los siguientes conceptos:

- Impuesto sobre telecomunicaciones.
- Impuesto sustitutivo al crédito al salario.
- Impuesto a la venta de bienes y servicios suntuarios.

La Ley de Ingresos de la Federación se crea haciendo referencia al artículo constitucional 73, fracción VII, el cual establece que el Congreso de la Unión tiene facultades para imponer las contribuciones que sean necesarias para cubrir el presupuesto. Continuando con los artículos que dan pie a la creación de esta ley, se menciona el artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, el cual establece que las contribuciones son: impuestos (rama en la cual se encuentra el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos), aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos; este mismo artículo señala que los impuestos son las contribuciones establecidas por ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o hecho previsto por la misma.

Ya que se ha tratado ampliamente la Ley de Ingresos, que es en donde recaen todos los ingresos, entre ellos los que se recaudan por concepto del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, de manera rápida pero clara se tratará el Presupuesto de Egresos de la Federación, que es aquí donde serán destinados y aplicados todos los ingresos que se recaban en la Ley de Ingresos de la Federación. A fin de tratar el Presupuesto de Egresos se deben determinar los principios básicos que debe cumplir el mismo, los cuales le permitirán mantener su carácter de legal. Los principios que debe tener el presupuesto son 5:

1. **Principio de anualidad**, esto es que anualmente se debe discutir el presupuesto, el cual tendrá vigencia por un año fiscal.
2. **Principio de unidad**, que se refiere que únicamente debe existir un solo presupuesto.
3. **Principio de universalidad**, que señala que todos los gastos que se efectúen serán hechos porque son partidas que se encontraban autorizadas dentro del presupuesto.

4. **Principio de no afectación de recursos**, el cual se refiere a que determinados recursos no pueden ser destinados para la atención de uno o varios gastos específicos; esto es que el total de ingresos sean administrados de manera general y que no se recaude algo en especial para, de igual manera, destinarse en especial para determinados gastos.
5. **Principio de especialidad o separación de gastos**, se refiere a que el monto autorizado para el presupuesto no debe darse en general, sino que debe especificarse en que monto habrá de destinarse un recurso para una partida en determinada.

CAPITULO 2

**EL GOBIERNO FEDERAL EN RELACION CON
EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS**

2.1 ORIGEN DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

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 las demandas de la sociedad, así como para hacer frente a diferentes situaciones excepcionales o bien de desastres que requieren 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 tendrían que realizar las diversas disciplinas deportivas, y qué 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 propuesto y puesto en vigor para el año siguiente el Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles, en el artículo 13 de la Ley de Ingresos de la Federación para el año de 1962. Con base en los resultados reportados en ese año, se demostró la conveniencia de conservar este impuesto, el cual había figurado como un renglón más de la Ley de Ingresos, puesta en vigor el 1 de enero de 1962.

Es a finales de ese mismo año en que se presentó la iniciativa de Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Automóviles, la cual pretendió regular de manera amplia y concreta las bases indispensables para el cobro de dicho impuesto, estableciendo con claridad el sujeto y el objeto del impuesto, es decir las cuotas aplicables para su pago, mismas que no sufren modificaciones significativas 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 se haría 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 miembros de cuerpos diplomáticos y consulares extranjeros en atención al principio de reciprocidad en materia internacional; asimismo, respecto de los que presten servicios públicos de transportes, ni en el caso de los que se encuentren en poder de las plantas ensambladoras, sus distribuidores y comerciantes en el ramo de automóviles, por considerar que la tenencia de ellos es transitoria.

El impuesto sobre tenencia o uso de vehículos tiene su origen durante el gobierno del presidente licenciado Adolfo López Mateos. Originalmente, el impuesto fue creado con carácter de provisional con el fin de poder hacer frente a lo antes descrito (los juegos olímpicos de 1968); por tanto, era necesario recaudar mas ingresos a fin de que el gobierno federal se encontrara en condiciones de poder construir y contar con la infraestructura necesaria para que se llevaran a cabo dichos juegos, a pesar de que en la exposición de motivos que dio el entonces presidente de México se afirmaba que únicamente durante el año de 1962 sería aplicable dicho impuesto a fin de poder construir diversos centros deportivos, condicionar aeropuerto y demás obras públicas necesarias para que todos los turistas, deportistas y periodistas fueran bien recibidos y disfrutaran su estancia en el país.

Como el gobierno federal observó que el impuesto que había creado con carácter de provisional le había dado muy buenos resultados, ya que los ingresos recaudados por dicho concepto fueron de una gran cuantía, y que además era un impuesto que podía crecer rápidamente dado que la industria automotriz estaba en constante crecimiento en nuestro país, el 28 de diciembre de 1962 fue publicada La Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de

Automóviles, la cual duro en vigencia del 1 de enero de 1963 hasta el 31 de diciembre de 1980, ya que esta ley fue abrogada para dar entrada a la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, publicada en el diario oficial de la federación el 30 de diciembre de 1980, la cual entro en vigor en toda la República el día 1° de enero de 1981, siendo la ley que hasta estos días nos rige, claro esta con sus respectivas reformas

Con las reformas publicadas en diciembre de 1974 se establece la participación de los estados y el Distrito Federal en un 30% del rendimiento que la Federación obtuviera por concepto del referido impuesto, y de la participación destinada a los estados correspondería a los municipios una tercera parte que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público les cubriría directamente con la distribución que señalara al efecto la legislatura local respectiva.

No obstante, la participación de este impuesto a los estados, Distrito Federal y a los municipios estaba condicionada a que éstos no mantuvieran en vigor gravámenes locales y municipales sobre tenencia o el uso de automóviles.

En las reformas publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** en diciembre de 1977, se incorporó un sistema de factores fiscales para el cobro de la tarifa, que comprendían la potencia del motor del vehículo y su peso. Esta reforma tuvo como propósito desalentar el excesivo consumo de gasolina y lubricantes y en consecuencia disminuir la compra de vehículos.

Para el año de 1980 se planteó la abrogación de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles publicada el 28 de diciembre de 1962, la principal finalidad era actualizar la estructura impositiva, ampliar su materia a otro tipo de

vehículos como es el caso de las motocicletas terrestres y acuáticas, veleros, embarcaciones, esquíes acuáticos motorizados, tablas de oleaje con motor y aeronaves, incluyendo helicópteros bajo el argumento de que, quien adquiere estos vehículos, tiene una capacidad económica superior al común de los ciudadanos. Asimismo, se busca fomentar el cumplimiento y la aplicación eficaz del pago del impuesto, lo que traería como consecuencia que se contara con un financiamiento oportuno del gasto público.

En la propia ley, se regula la responsabilidad solidaria tanto para los que adquieran por cualquier título un vehículo como para quienes reciban en consignación o comisión 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 del impuesto.

En cuanto a las participaciones a las entidades federativas, en disposición expresa contenida en la propia ley, se hace referencia 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.

A partir del 1º de enero de 1981 entró en vigor la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, la que ha sufrido diversas modificaciones a lo largo del tiempo, en cuanto a la actualización de los factores y de la forma del pago del impuesto, situación que ha generado inconformidad ante el gran número de contribuyentes, porque al momento de la adquisición de un vehículo éste ya viene con una importante carga tributaria como lo es el pago del impuesto al valor agregado (IVA), el impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN), así como en algunos casos los altos costos de aduanas, los cuales incrementan de manera importante el costo del vehículo. Todo lo anterior provoca

que los contribuyentes enfrenten serias dificultades para cumplir con el pago en tiempo y forma, sobre todo considerando la mala situación económica que prevalece en todo el país.

Tomando en cuenta la consideración del principio 4, (anteriormente explicado en los principios bajo los cuales se debe regir el Presupuesto de Egresos) de no afectación de recursos, observamos claramente que no se vio cumplido este principio, ya que en la exposición de motivos que se dieron al momento que el presidente López Mateos entrega el decreto al Congreso de la Unión crea un impuesto para cubrir un gasto específico. En sentido irónico se puede considerar que las olimpiadas de 1968 han sido las más costosas de la historia, ya que un impuesto que se pretendía tuviera vigencia por un año ha permanecido durante 44, y aun con pocas intenciones para que desaparezca.

Hasta la fecha han sido muchas las peticiones que han hecho los industriales automotrices a fin de que se elimine dicho impuesto, como también muchas han sido las promesas por parte del gobierno federal para eliminar el impuesto; cabe mencionar que durante el período de campaña de nuestro actual presidente Vicente Fox Quesada una de sus promesas era eliminar este impuesto, en la sesión No. 7 del 22 de febrero del 2005, se presentó la iniciativa para que se abroge la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, suscrita por el Congreso del Estado de Jalisco, el 4 de febrero de 2004. sin embargo, de peticiones y promesas no ha pasado.

Hoy en día no puede considerarse como una irregularidad del impuesto sobre tenencia en el sentido de que no cumple con el principio de no afectación de recursos, en sus inicios fue cuando

afectó a ese principio; ya en la actualidad los ingresos producto de ese impuesto entran de forma general a la Tesorería y de la misma forma son distribuidos para cumplir y cubrir todas y cada una de las partidas que conforman el Presupuesto de Egresos de la Federación. Sin embargo, este impuesto presentó otras irregularidades hasta el 31 de diciembre de 2004, **las piramidaciones**, es decir, se cobraba impuesto sobre impuesto, esto es a todas luces ilegal, los gravámenes que se cubrían al adquirir un automóvil nuevos eran **ISAN** (impuestos sobre automóviles nuevos) sobre **IVA** (impuesto al valor agregado) pero a la vez el **IVA** se determinaba sobre el **ISAN**, y por obvio, la **tenencia**, por ser el tercer impuesto que se pagaba, estaba determinado sobre los 2 anteriores; siguiendo esta cadena de pago de impuestos la piramidación era triple. Mientras que en la adquisición de cualquier otro artículo únicamente el pago sería de un IVA en los autos se pagan tres impuestos.

Los vinos y licores así como los cigarros y tabacos también sufren de una piramidación con el impuesto especial sobre producción y servicios IESPS, pero en el caso de estos productos la finalidad de gravar dos veces un mismo artículo es el desalentar el consumo y la compra de éstos, por el perjuicio que causa a la salud de quienes los consumen. Si la idea de piramidar es el desalentar el consumo, no hay una razón de peso para desalentar la adquisición de vehículos.

La piramidación anteriormente explicada, se elimina parcialmente en el cobro del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos para el año del 2005 ya que el artículo 1. A fracción II de esta ley explícitamente deja fuera del valor total del vehículo (que es la base para el cálculo del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos) el IVA que hasta el año 2004 era parte integrante del

valor total del vehículo, al señalar el artículo 1º A. Fracción II lo siguiente:

Valor total del vehículo, el precio de enajenación del fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado, importador, empresas comerciales con registro ante la Secretaría de Economía como empresa para importar autos usados o comerciantes en el ramo de vehículos, según sea el caso, al consumidor, incluyendo el equipo que provenga de fábrica o el que el enajenante le adicione a solicitud del consumidor, incluyendo las contribuciones que se deban pagar con motivo de la importación, **a excepción del impuesto al valor agregado.**

El no incluir el IVA en el valor total del vehículo obedeció, a evitar que se presentaran los amparos, que obtenían los particulares al considerarse inconstitucional el cobro de impuestos sobre impuestos.

Según las consideraciones de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, que resolvió el 27 de octubre de 2004, respecto a las iniciativas de Decreto que Reforma, Adiciona, Deroga y Establece Diversas Disposiciones Fiscales, que envió el Ejecutivo Federal a la H. Cámara de Diputados, el día 9 de septiembre de 2004, considero lo siguiente:

Esta Comisión que dictamina, coincide con la propuesta realizada por el Ejecutivo, en el sentido de modificar los elementos que integran la base del tributo, a efecto de desincorporar el Impuesto al Valor Agregado del concepto **"valor total del vehículo"**.

"En efecto, toda vez que la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, resolvió en la tesis jurisprudencial 1a. LXIII/2003" que la inclusión de las contribuciones que deben cubrirse por la enajenación o importación del vehículo, dentro de los conceptos que conforman el "valor total del vehículo" a que se refiere el artículo 1-A de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, no resulta acorde al principio de proporcionalidad a que se refiere el artículo 31 Constitucional, esta Comisión coincide con el Ejecutivo en el sentido de modificar el texto del citado artículo.

En congruencia con lo anterior, el criterio de la comisión converge con el planteamiento de la iniciativa, en el tenor de no considerar en la exclusión de los elementos que componen la base del tributo, los montos que resulten por las contribuciones relativas a la importación del vehículo, ya que tales conceptos de importación, si afectan de manera determinante el valor final del vehículo, circunstancia que constituye un signo distintivo de la capacidad contributiva del adquirente, además de que al eliminar tales montos, se originaría un trato distinto entre sujetos que se encuentren exentos del pago de contribuciones de importación, y los que no resultan exentos".

En otras palabras se vieron obligados a dejar fuera del valor total del vehículo el IVA, por lo que resolvió la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, respecto a la tesis jurisprudencial 1a. LXIII/2003."

Si bien esto podría considerarse un beneficio, al no incluirse el IVA en la base del impuesto, considero que la eliminación de la piramidación es parcial ya que únicamente se excluye de la base el IVA, pero el ISAN y los impuestos arancelarios continúan.

Además no existe la certeza que la no inclusión del IVA en la base del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos sea permanente, ya que el 6 de abril de 2005 la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) resolvió que es justo y legal el cobro de la tenencia, con la diferencia de un voto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) sentó jurisprudencia al avalar la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y determinó que es constitucional el cálculo para obtener la cuota de dicho gravamen con base en el precio de cada automóvil, aunque ya incluya otros impuestos.

Durante una sesión dividida en la que se resolvió una contradicción de tesis entre la primera y segunda salas de la Corte, y en la que el ministro presidente del máximo tribunal del país, Mariano Azuela, otorgó el voto de calidad, se determinó que no es inconstitucional imponer diversos impuestos sobre el uso y adquisición de automóviles, lo que se conoce en el argot fiscal como anatocismo.

Se trata de una sentencia en la que se negaron 20 amparos y que podría provocar que se restituyan descuentos que recientemente fueron aprobados por el Poder Legislativo para el pago de tenencia.

Fueron cinco votos contra cuatro con los que la Corte declaró legítimo que el cobro del impuesto por la tenencia puede calcularse sobre la base del precio total del vehículo, incluyendo los impuestos al valor agregado (IVA) y sobre autos nuevos (ISAN), así como cualquier otro impuesto que pague el comprador de una unidad.

En diciembre pasado, (2004) el Congreso de la Unión reformó la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, con base en un

criterio emitido por la primera sala de la Corte. En esa modificación legislativa se puntualizó que para cobrar la tenencia únicamente debe considerarse el valor del automóvil sin incluir los impuestos, que incrementan hasta en 20 por ciento el monto de la operación fiscal.

De esta forma, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) puede promover una nueva reforma legislativa para regresar al esquema vigente hasta 2004, en el cual se podía calcular el cobro de la tenencia sobre el valor de los automóviles con impuestos incluidos.

Durante la sesión, cuatro ministros que integran la primera sala sostuvieron que es inconstitucional introducir para el cálculo del cobro de tenencia elementos ajenos al puro valor del vehículo. Otros cuatro ministros de la segunda sala coincidieron en que se trata de un mecanismo razonable de referencia el hecho de calcular la tenencia sobre el total del precio de cada unidad, aunque incluya otros impuestos.

Al inclinarse por la postura de la segunda sala, el presidente del máximo tribunal del país, Mariano Azuela dijo que "nadie quiere pagar impuestos", pero "eso no es argumento para declarar inconstitucionales todos los gravámenes", y al momento de explicar sus argumentos indicó que existe un elemento de "razonabilidad" entre los pagadores de impuestos, porque "quien adquiere un automóvil caro sabe que pagará impuestos caros".

En este caso fue decisiva la opinión de una sola persona, la que ocasiono que el cobro de impuestos sobre impuestos no se considere como algo ilegal, al señalar el C. Mariano Azuela que "nadie quiere pagar impuestos", pero "eso no es argumento para declarar inconstitucionales todos los gravámenes" existe una gran

diferencia de opiniones dado que en ningún momento se ha dicho que consideremos inconstitucionales todos los gravámenes por que no se quiera pagar impuestos, consideramos específicamente como inconstitucional el cobro del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos y no todos los gravámenes, y en sí por que existe una piramidación de impuestos no por que no sea del agrado, o por que nadie quiera pagar impuestos.

En la actualidad no se puede llamar como ilegal el cobro del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, pero sí es posible llamarlo irregular, lo que ha dado oportunidad a que muchas personas se amparen a fin de no pagar dicho impuesto, y, como efectivamente los que se amparan tienen las bases suficientes para no pagar dicho impuesto, es fácil que se les conceda el amparo. Quizás en México no se tenga tanto la cultura de la demanda y por ello es que no se presentan un número significativo de amparos, pero para personas que adquieran vehículos de gran valor probablemente se encuentren en una situación cómoda que les permita la utilización de tiempo, y recursos económicos a fin de ahorrarse algunos miles de pesos. Una vez que se haya ganado el amparo la única condicionante es traer en el vehículo, en todo momento el amparo a fin de cualquier aclaración.

El cobro de los impuestos tiene su origen en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual expresa: "Son obligaciones de los mexicanos: Contribuir para los gastos públicos, así de la federación, como del distrito federal o del estado y municipio en que residan, de manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes".

Analizando lo que nos dice dicho artículo en relación al impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, podemos decir que el sentido

que dicta el artículo 31, fracción IV es obedecido y se cumple excepto en el sentido donde se refiere a "de manera proporcional y equitativa"; en este sentido considerando la opinión que da Adam Smith,¹ "los habitantes de una nación deben contribuir al sostenimiento de su gobierno de una forma proporcional y equitativa lo más cerca de su capacidad económica". Este autor se toma en cuenta por considerarse el autor más conocido y al cual se toman en cuenta sus principios al momento de estudiar las leyes; él habla de 4 principios que deben cumplir las leyes: justicia, certidumbre, comodidad y economía.² Señala que para que una ley sea justa, debe ser proporcional y equitativa, justicia que no se observa cuando por una misma cosa se pagan varios impuestos, mientras que por adquirir otros bienes sólo se paga uno. Podemos pensar que probablemente se cumplan los principios de certidumbre y comodidad, pero al igual el principio de economía no se ve en este impuesto.

2.2 FUNCIONAMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

El impuesto sobre tenencia o uso de vehículos es aplicable a todo el parque vehicular por los primeros 10 años de antigüedad de estos.

El cálculo del impuesto lo determinan en las oficinas recaudadoras, pero en realidad cabe mencionar que el cálculo de este impuesto tiene cierta complejidad, ya que son varios elementos los considerados para el cálculo, como son:

- Fecha de facturación del vehículo(aplicable al primer año).

¹ En su obra *La riqueza de las naciones*, Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1985 p. 796

² *Ibidem*, P.18

- Valor total de la factura.
- Porcentaje de impuesto a pagar, que le corresponde en base al rango (valor del vehículo) en que se encuentre.
- Proporción que tiene que cubrir en base a los meses en que se tiene el vehículo como propiedad.
- Se tiene que considerar un límite inferior en caso de que el valor del vehículo según factura se encuentre en el segundo rango.
- Si el valor del vehículo se encuentra dentro de la tabla en un rango distinto del primero, además deberán sumar una cuota fija.

Independientemente de todos estos elementos también se debe tener presente que existen ciertas excepciones y disposiciones especiales por si el vehículo es de carga o para más de 15 pasajeros, en este caso es de suma importancia conocer el peso bruto del vehículo a fin de determinar el impuesto que se debe cubrir por la tenencia del vehículo.

El impuesto debe pagarse anualmente durante los 10 primeros años del vehículo, en los tres primeros meses del año calendario y en caso de que el vehículo sea nuevo el pago deberá efectuarse en los primeros 15 días apartar de la fecha en que fue adquirido el vehículo.

Los requisitos (documentos que se deben presentar) que se deben cubrir a fin de hacer el pago de dicho impuesto son los siguientes:

1. Tarjeta de circulación original.

2. Original y dos copias del recibo de pago del ejercicio anterior
3. Original y dos copias de la factura.
4. Original y dos copias de identificación con fotografía del propietario (en caso de ser persona física).
5. Original y dos copias del comprobante de domicilio (recibo de luz, agua o teléfono).
6. Original y dos copias de la cedula del registro federal de contribuyentes (R.F.C.) en el caso de ser persona moral los propietarios de los vehículos.

Además de los requisitos anteriores la dirección general de transporte público, de cada localidad, podrá solicitar otros requisitos que a su juicio consideren necesarios para tener un mejor control.

Dependiendo de la ciudad en que se encuentre el procedimiento que se llevará a cabo para efectuar el pago será el siguiente:

1. Presentarse al departamento de emplacamiento de la Dirección General de Transporte Público con todos los requisitos.
2. Pasar al módulo de calificación por su liquidación.
3. Pagar en la caja de la Receptoría de Rentas de la Secretaría de Finanzas en la Dirección General de Transporte Público.
4. La cajera le entrega el comprobante de pago del ejercicio actual, la tarjeta de circulación y el engomado.

Para todas las ciudades el procedimiento será similar probablemente los únicos cambios serán los nombres que se les den a las oficinas. En algunas ciudades el pago de este impuesto se puede hacer vía Internet.

El gobierno del Distrito Federal dio a conocer que desde febrero del 2005 existe una nueva modalidad para pagar las tenencias, se puede realizar este pago a seis meses sin intereses utilizando tarjetas de crédito de Banamex, Santander o American Express, por un lado, esta noticia es buena para todos quines por tener un automóvil deben pagar este impuesto, representando esto una importante carga para su economía. A pesar de que el gobierno y aclaramos el gobierno del Distrito Federal se muestra cooperativo esta medida no resuelve la polémica y mucho menos el malestar y molestia que provoca a los propietarios de los vehículos que deben pagar este impuesto que en ninguna otra parte del mundo existe, quizás esta nueva forma de pago facilite un poco las cosas, pero de ningún modo soluciona el problema de fondo.

2.3 GOBIERNO FEDERAL

En la actualidad la situación que se vive en el país es de gran tensión y de expectativa en el aspecto político y financiero, ninguno de los partidos políticos es capaz de ponerse de acuerdo con otros partidos, e incluso dentro de los mismos partidos políticos es difícil que se pongan de acuerdo.

Mucho se ha hablado respecto a reformas que beneficien económicamente al país, pero dichas reformas nunca son concretadas por intereses políticos, no se busca que el gobierno federal por arte de magia dé solución a todos los problemas que

tenga la nación, pero sí que facilite las cosas para que la economía de la nación crezca.

El buscar que algunos impuestos se reduzcan o bien que otros se eliminen no es para dejar al gobierno sin fuentes de ingresos, sino al contrario, es para reactivar la economía del país a fin de que se generen más fuentes de empleo y exista más circulación de dinero.

Algunos ejemplos muy claros de la efectividad que tiene el alentar el que una nación produzca más y con ello se genere riqueza no lo dan países orientales como Japón y China, en el caso de Japón después de ser devastados en la segunda guerra mundial por las bombas, el gobierno de aquel país ofreció a su población comprar toda su producción de semillas (arroz) y pagársela al triple del precio establecido mundialmente a fin de poder hacer esos pagos solicito prestamos al Banco Mundial, con esta acción la población motivada a producir, lo hizo, con lo cual posteriormente se allegó de recursos que fueron generando utilidades y recursos que les permitieron consumir, reinvertir y posteriormente producir ya otra clase de bienes.

Claro está que posteriormente el gobierno también se allegó de recursos vía impuestos, para poder pagar los prestamos que había solicitado. Este ejemplo es de gran importancia tomando en cuenta en lo que se a convertido actualmente Japón, una de las principales potencias del mundo.

En el caso concreto de la posible eliminación del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos no se pretende que el gobierno haga un desembolso que después recupere, sólo se pretende que se abstenga de recibir inmediatamente los recursos recaudados por el pago de dicho impuesto y posteriormente los recaude vía incremento en las operaciones de las industrias automotrices y demás industrias relacionadas con esta presentes en el país.

Un ejemplo más claro en lo que se refiere a una simple disminución a las tasas impositivas que gravan específicamente a los automóviles que es utilizada como un medio que aliente para que la población adquiera más vehículos y las armadoras inviertan y produzcan más lo podemos obtener de China, en este mercado los cambios son actuales.

El 11 de diciembre del 2001 China fue aceptada como miembro de la Organización Mundial de Comercio(OMC), por lo cual se comprometió a disminuir tarifas a diferentes productos y servicios, además de eliminar las restricciones a inversionistas extranjeros así como abrir sus fronteras a toda la región occidental, siendo más concretos en el ramo específico de la industria automotriz, los impuestos aplicables a los automóviles se dividían en dos ramos:

1. Para aquellos vehículos que su motor fuera de hasta 3 litros.
2. Para los vehículos equipados con motores de más de 3 litros.

Para aquellos que se encontraran dentro del primer grupo la disminución en la carga impositiva fue de un 37.42%, para aquellos que se ubican en el segundo grupo los impuestos relacionados por la adquisición y posesión del vehículo disminuyeron en un 36.62%.

Una vez ya descontando y determinando el neto que se paga por los que se encuentran en uno u otro grupo, los que se encuentran en el segundo grupo pagan 13.60% más respecto de los que se encuentran en el primero, esto se debe a que se busca incentivar el que se adquieran vehículos económicos en el uso de combustible y con ello se contamine lo menos posible.

Dada esta medida la compra de vehículos en el 2002 incremento en un 51.51% respecto al año 2001.

Gracias a este gran incremento las armadoras tuvieron la necesidad de incrementar su producción en un 25% y además con ello tuvieron la capacidad de disminuir sus costos de producción lo que los llevó a reducir en un 30% el valor de comercialización, que a las vez origino que las ventas tan sólo en el primer cuatrimestre del 2003 incrementara en un 325% sus ventas respecto al mismo periodo del 2002. Este círculo de aumento de producción, que genera disminución en los costos de producción y aumento en la demanda de vehículos, ha generado que se tengan pronósticos de crecimiento sostenido en el mercado de los automóviles de hasta un 45% para los años 2004 y 2005.

El último ejemplo lo tenemos dentro del mismo México, no en el caso concreto de los automóviles, pero sí con el principal insumo de estos, la gasolina, desde hace tres años (2003) el precio de la gasolina Magna, en la región fronteriza del norte, se homologó con respecto al precio de adquisición en los Estados Unidos lo que represento un incremento en las ventas de un 30%.

Dado a esos buenos resultados ahora también desde febrero del 2004 el precio de la gasolina Premium se homologó con los precios de los Estados Unidos (al igual que la gasolina magna sólo en la región fronteriza).

A pesar de tomar como un acierto la disminución en el precio del combustible en esa región, es un punto cuestionable ya que en un sentido más estricto y según lo que dicen las leyes mexicanas, de que se le debe dar trato igual a los iguales, bajo este concepto para toda la nación debería aplicar dicha homologación; en este mismo renglón se encuentra la tasa del 10% que se cobra de IVA en las regiones fronterizas, esta medida ha generado que en estas regiones la actividad comercial se vea fuertemente impulsada, desgraciadamente para el resto del país tampoco aplica este beneficio.

La idea central no es el dejar de contribuir para el gasto público más bien el demostrar que hoy en día se requiere de una economía que esté en constante movimiento. Además, el demostrar que el buen desarrollo y crecimiento de cualquier empresa no se da por los grandes márgenes de utilidad, sino al contrario por los pequeños márgenes de utilidad que motiven al consumo y con ello a que se tengan grandes volúmenes de ventas.

Sería muy importante que el gobierno federal actuara como una unidad y no como una división de poderes, la nación requiere que los gobernantes sepan trabajar en equipo.

El tema de la eliminación de la tenencia ayudaría a fortalecer a una de las industrias más importantes del país (es la segunda industria manufacturera mas importante del país según informó Fernando Canales Clariond, Secretario de Economía de México), y éste sería un aspecto mínimo en el que se avanzaría dentro de nuestro país si lo comparamos con los beneficios que se obtendrían si también se buscaran soluciones y se llegaran acuerdos en materias como la reforma eléctrica, reforma laboral, reforma al sistema tributario.

En resumen, otro México sería si prestaran los actores políticos, mayor atención a las necesidades de la nación.

2.4 CONTRIBUCION DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS AL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA

A la hora de recabar ingresos, cualquier aportación es de gran ayuda, y el impuesto sobre tenencia en cuanto a importe tiene gran importancia para reunir fondos que forman parte del Presupuesto de Ingresos de la Nación.

Dado que año tras año aumenta el parque vehicular, de la misma manera año con año los ingresos que recibe el gobierno federal por concepto de este impuesto serán mayores.

Analizando toda la lista de la Ley de Ingresos, el impuesto sobre tenencia tiene cierta importancia en cuanto a monto se refiere dentro de los 105 renglones que comprende la misma ley.

Del total de ingresos que se esperan recaudar para el año 2005 un .7812 se esperaba obtener a través del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos en el 2004 represento un .8158%, en el 2003 contribuyó con un .8470% en el año 2002 del total de los ingresos de la Nación en un .6723% y en el año del 2001 contribuyó al total del ingreso de la Federación en un .7326%; en total, en los cinco años los ingresos que se obtuvieron por concepto de tenencia fueron superiores a los 57,000 millones de pesos, teniendo año tras año del 2001 al 2003 un incremento en los montos de más de 15% y en los años 2004 y 2005 un incremento sostenido de mas del 5% (el porcentaje de participación del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos en el total de ingresos que espera recibir el Estado, muestra un decremento en el año 2005 respecto al año 2004 y a su vez esté respecto al año 2003, pero en cuanto a monto si hay un incremento de mas de 5.5% respecto a los mismos años). Sin duda es un impuesto de gran ayuda para el gobierno federal, pero conformarse con decir que es un impuesto que contribuye ampliamente y que siempre irá en aumento, es pensar de forma mediocre; se deben buscar nuevas alternativas que mejoren la situación actual.

La propia ley señala que tratándose de automóviles con una antigüedad superior a los 10 años, el tributo se pagará a la tasa del 0%, pero también deja en libertad a los estados para la imposición del impuesto a dichos vehículos, lo que, si bien

elimina la doble tributación, extiende en el tiempo de manera indefinida la carga tributaria que soporta el contribuyente.

Para demostrar la poca eficiencia recaudatoria de este impuesto vale la pena resaltar que la tenencia constituye apenas:

- Del impuesto sobre combustibles automotrices el 81.5%.
- Del impuesto al comercio exterior el 49.8%.
- Del impuesto Especiales (IEPS) el 8.56%.
- Del impuesto al Valor Agregado (IVA) el 5.6%.
- Del impuesto Sobre la Renta (ISR) el 3.6%

Finalmente, de todos los impuestos que pagamos los mexicanos, la tenencia representa el 1.6% de toda la recaudación en materia impositiva.

2.5 BENEFICIOS QUE TENDRÍA EL GOBIERNO FEDERAL EN EL SUPUESTO DE QUE SE ELIMINARA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Como ya se trató en el punto anterior, la contribución que hace el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos al ingreso federal es de gran importancia, y aparentemente el quitar una partida no podría otorgarle al gobierno ningún beneficio, ya que aparentemente lo único que ocasionaría sería la reducción de ingresos y una menor capacidad económica para hacer frente a todos los gastos que debe cubrir. Pero, analizando con mayor cuidado podemos encontrar los siguientes beneficios:

- No tendría que atender las demandas que hacen algunos contribuyentes que se amparan por las irregularidades que tiene la Ley del Impuesto Sobre Tenencia.
- Ya no tendrían que ocupar al personal que tienen destinados para las oficinas que se encargan de la recaudación de la tenencia, así los costos por sueldos disminuirían (este punto es de gran importancia considerando que de todo el presupuesto la mayor parte se invierte en el pago a la burocracia ocasionando con ello que se tenga poca capacidad de invertir en infraestructura).
- Las personas estarían más interesados en adquirir un automóvil nuevo lo que requeriría que las empresas automotrices aumentaran su producción.
- El punto anterior desprende varios beneficios, requerirían de más mano de obra estas empresas.
- El gobierno federal obtendría más ingresos por los impuestos que pagan los empleados.
- El gobierno federal tendría más ingresos por los impuestos que se pagan al adquirir los vehículos IVA.
- El gobierno federal recibiría más impuestos, ya que si las empresas automotrices venden más por obvio aumentarían sus utilidades.
- La tasa de desempleo disminuiría.
- En teoría, si hay más fuentes de empleo tiende a bajar los índices de delincuencia.
- Al adquirir vehículos nuevos se tienen vehículos menos contaminantes.

- Y finalmente, el tener a más gente laborando desencadena una lista interminable de beneficios.

Otra problemática que se tiene y que se evitaría en el caso de que se optara por abrogar la ley es el eliminar el desarrollo de actividades poco redituables que generan grandes costos a la población, a continuación se muestra el análisis del costo-beneficio del cobro del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos:

En los pronósticos que esperaban obtener los estados por concepto de impuesto sobre tenencia, tenían una variación de entre 36 a 27 % de menos respecto a la recaudación pronosticada.

Esta diferencia ya en la media nacional se obtiene que 32% de quienes se encuentran en el supuesto de tener que cubrir con este impuesto no lo hacen; en otras palabras 7 de cada 10 cumplen con esta obligación. Adicionado a esto también se tiene que mencionar que para las entidades más bien organizadas, el costo que les ocasiona el cobrar dicho impuesto va de un 40 al 50%, esto es del total pronosticado solo se recauda en promedio 70% pero para hacerlo se gastan un 50%, lo que da como resultado un beneficio de tan solo un 20%.

Es lógico el pensar que si se va a desarrollar alguna actividad es con la finalidad de ganar, para ello es indispensable analizar el costo-beneficio, y dada la poca eficiencia en las operaciones del gobierno y la mucha burocracia que existe, sólo da como resultado mucho trabajo y poco beneficio.

2.6 DESVENTAJAS PARA EL GOBIERNO FEDERAL EN EL SUPUESTO DE ELIMINAR EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Ciertamente se debe ser realista y tener en claro que todas las ventajas que se trataron en el punto anterior no se van a ver reflejadas de forma inmediata sino que tardará un tiempo prudente en verse los beneficios, socialmente esa sería una desventaja.

Económicamente no se tendrá de manera palpable inmediatamente los beneficios y si en cambio se resentirá la ausencia del ingreso que se percibía por concepto de dicho impuesto.

Una desventaja más en este sentido sería que se dejaría sin empleo a las personas que laboraban recaudando los ingresos por concepto de tenencia.

También al venderse más autos habrá más congestionamientos viales.

No obstante que la eliminación del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos no deja libre de situaciones negativas al país es necesario evaluar el costo beneficio, y en este sentido poniendo en balanza los beneficios contra las desventajas, numéricamente se tienen mayores beneficios.

CAPITULO 3

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN RELACION CON EL
IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS**

3.1 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Dado el volumen de sus operaciones y la magnitud de estas empresas la derrama económica que generan este tipo de industria en nuestro país es millonaria, a pesar de que muchas de las empresas no tienen sus armadoras dentro del país el tener puntos de venta dentro del país, asegura muchos empleos y los ingresos que recibe el gobierno federal por concepto de las ganancias por las operaciones de compra venta, esto a pesar de algunos factores desfavorables como lo son la introducción de muchos vehículos de procedencia extranjera de forma ilegal, los empresarios automotrices ven en el mercado mexicano un mercado de oportunidades, prueba de eso es la presencia en el país de 35 diferentes marcas automotrices que son:

1.	ACURA	13 DISTRIBUIDORAS
2.	AUDI	12 DISTRIBUIDORAS
3.	BMW	30 DISTRIBUIDORAS
4.	CADILLAC	13 DISTRIBUIDORAS
5.	CHEVROLET	145 DISTRIBUIDORAS
6.	CHRYSLER	142 DISTRIBUIDORAS
7.	DODGE	142 DISTRIBUIDORAS
8.	FERRARI	1 DISTRIBUIDORA
9.	FIAT	145 DISTRIBUIDORAS
10.	FORD	130 DISTRIBUIDORAS
11.	HONDA	82 DISTRIBUIDORAS
12.	HUMER	13 DISTRIBUIDORAS

13.	INFINITI	
14.	JAGUAR	3 DISTRIBUIDORAS
15.	JEEP	142 DISTRIBUIDORAS
16.	LAND ROVER	
17.	LINCOLN	19 DISTRIBUIDORAS
18.	LOTUS	3 DISTRIBUIDORAS
19.	MASERATI	1 DISTRIBUIDORA
20.	MERCEDEZ-BENZ	24 DISTRIBUIDORAS
21.	MERCURY	
22.	MG ROVER	1 DISTRIBUIDORA
23.	MINI	14 DISTRIBUIDORAS
24.	MITSUBUSHI	
25.	NISSAN	172 DISTRIBUIDORAS
26.	PEUGEOT	35 DISTRIBUIDORAS
27.	PONTIAC	145 DISTRIBUIDORAS
28.	PORSCHE	3 DISTRIBUIDORAS
29.	RENAULT	12 DISTRIBUIDORAS
30.	SAAB	13 DISTRIBUIDORAS
31.	SEAT	46 DISTRIBUIDORAS
32.	SMART	7 DISTRIBUIDORAS
33.	TOYOTA	18 DISTRIBUIDORAS
34.	VOLKSWAGEN	171 DISTRIBUIDORAS
35.	VOLVO	8 DISTRIBUIDORAS

Además se espera la llegada de nuevas marcas como son:

1. SSANGYONG (marca coreana que produce vehículos utilitarios deportivos y vehículos industriales) iniciara operaciones en Jalisco, a partir de julio.
2. LADA NIVA (marca rusa que produce vehículos 4x4) se comercializaran desde julio.
3. SUZUKI (iniciara operaciones a finales del 2005)
4. ISUZU (productor de vehículos de carga ligeros y camionetas familiares iniciara con tres distribuidoras)

Con las 35 empresas establecidas en México supera el número de las establecidas en los Estados Unidos, este dato demuestra que las empresas automotrices están interesadas en invertir en México, lo cual es una muy buena razón para apoyar a este sector.

Esta industria aporta grandes beneficios económicos a todo el país y con un poco de apoyo por parte del gobierno los beneficios superarían con mucho a los actuales, se debe incentivar a que la industria crezca y permanezca en el país, al motivar a este tipo de industrias no se les regala nada ya que éstas pagan con más fuentes de empleo y mayores inversiones en el país.

Algunas de las muchas inversiones tan solo durante el 2004 que se tuvieron gracias a este tipo de industrias y algunas otras que están relacionadas así como los apoyos con los que han contribuido a la sociedad mexicana son los siguientes:

INVERSIONES

- BMW construyó una nueva empresa llamada Toluca Planta de Blindados, ésta empezará a laborar a partir del primero de marzo la cual se encargará de todos los blindajes ligeros

para los autos de la marca, anteriormente este trabajo se hacia en el extranjero.

- La Secretaria de Economía informo que como acuerdo del Foro Económico Mundial VOLKSWAGEN se comprometió a invertir 800 millones de dólares en el transcurso de los próximos 5 años.
- VOLKSWAGEN empezó a construir planta para el ensamble de camiones y autobuses, se espera que a más tardar la empresa este trabajando al 100% de su capacidad en el 2006 con lo que podría producir anualmente 2000 camiones.
- MERCEDES-BENZ aumentará su inversión en el Estado de México de 40 a 54 millones de dólares, con lo que generará 825 empleos directos, y 2000 indirectos.
- A través de la Secretaría de Economía se informó que tres empresas Europeas invertirán en el sector de autopartes más de 55 millones de dólares, las 3 se ubicarán cerca de la planta de VOLKSWAGEN, en Puebla.
- FORD invertirá 1,600 millones de dólares para expandir su planta en Hermosillo, con lo cual lograra producir 305 mil autos al año.
- GENERAL MOTORS de México invertirá 35 millones de dólares para construir una pista de pruebas de vehículos en Cupuán del Río en el municipio de Huacana, Michoacán, la pista estará funcionando al 100% a finales del 2005 en donde laboraran 170 personas.
- GENERAL MOTORS DE MÉXICO desde su planta de Toluca iniciara la exportación de componentes a su filial en Corea, a fin de ser el designado para exportar la planta de Toluca entro a un concurso con plantas de Brasil, Alemania, y Estados Unidos, el ganar el concurso de exportaciones al mercado

asiático representa un gran logro, ya que este mercado es el de mayor crecimiento de todo el mundo, lo que significa que de forma inmediata tenga que incrementar su producción en un 22%.

- DaimlerCrysler designó a su planta de Saltillo la producción de su nuevo camión, el cual se exportará a Chile y Brasil por lo que habrá de aumentar su producción 10,000 unidades.
- DaimlerCrysler invirtió 45 millones de dólares en su planta de Toluca, con la finalidad de agregar a sus listas de producción un nuevo vehículo.

EDUCACIÓN

- FORD inauguró 14 aulas de medios e Internet en diferentes escuelas primaria publicas FORD de Sonora, FORD desde hace 37 años formo un programa que se dedica a construir escuelas primaria públicas.
- FORD inauguró en Atlacomulco, Estado de México, la escuela FORD #200, actualmente en las escuelas FORD estudian 150,000 niños y en los 37 años que tiene el programa más de un millón y medio de niños han estudiado la primaria, el programa de FORD consiste en construir las escuelas primarias que después entrega a la SEP para que se encargue de su administración, el programa incluye mantenimiento constante a los planteles.
- TOYOTA automotriz celebro la graduación de la primera graduación del Instituto Técnico Automotriz Toyota, los graduados serán contratados por Toyota o por otras marcas automotrices gracias a la buena capacitación con que cuentan, Toyota tiene actualmente con 5 institutos en el

país, y espera abrir otras 15 escuelas en un plazo de 3 años.

- RENAULT de México dono un vehículo Mégane Scénic a la Escuela de Ingeniería Mecánica de la Universidad Las Américas en Puebla, el objeto de la donación es que los estudiantes desarrollen técnicas en de diseño mecánico, mecanismos, motores de combustión, dibujo técnico y manufactura.

OTROS APOYOS

- Anualmente TOYOTA implementa el programa Toyothaton donde ofrece sus mejores promociones, para el caso de México, por cada auto vendido aporta un porcentaje a la fundación TELETON.
- GENERAL MOTORS actúa como receptor de víveres y apoya con las colectas de todo el personal de las plantas como apoyo ante los siniestros de inundaciones.
- DAIMLERCRYSLER DE MÉXICO tiene una fundación la cual apoya acciones que sirvan para preservar el medio ambiente y especies en peligro, actualmente se unió a los gobiernos federales y estatal (Michoacán) a fin de apoyar la protección de la mariposa monarca.
- Como parte de apoyo de Arte y cultura BMW patrocina exposiciones en México de arquitectura y diseño.
- El centro de formación PEUGEOT en Querétaro, celebrosu primer aniversario, el centro ha impartido un total de 723 horas de formación, el objetivo de este centro es la profesionalización especializada del servicio post venta.

- CHEVROLET creó una mini agencia en la Ciudad de los Niños en el centro comercial Santa Fe, con el fin de transmitir a los niños recomendaciones de seguridad relacionadas con los automóviles.
- BMW patrocinó el festival de México, el cual es uno de los festivales más importantes de México, y que tienen la finalidad de rescatar el centro histórico.

3.2 LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y LA APERTURA COMERCIAL

Se especuló mucho por parte de los industriales automotrices desde principios del año 2002 con respecto a la apertura comercial, muchos amenazaron con dejar de operar dentro del país pero al final ya en estos momentos la tensión disminuyó, únicamente el rumor provocó una disminución en las ventas a finales del 2003, pero desde inicios del 2004 las operaciones se realizan de forma normal y sin mayores preocupaciones, dado que directamente sus ventas no se verán afectadas, el excesivo cobro de impuestos que se hace por la adquisición de un vehículo nuevo provoca que independientemente de donde se adquiriera éste, del total del precio cerca de un 30% corresponde al pago de impuestos (dato proporcionado por la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores(AMDA) y por el secretario de Economía) ese 30% que se cobra a los automóviles representa una de las cargas impositivas mas grandes del mundo, en Estados Unidos los impuestos por el mismo concepto es de un 7% y en Canadá la carga impositiva es de un 12%. Si bien no debemos preocuparnos por que los empresarios abandonen México, pero a la vez no podemos soñar que esta industria crezca, con la excesiva carga que se paga por la

adquisición de un vehículo, desalientan la adquisición de éstos, lo que se ve reflejado en desempleo, y poca inversión.

A finales de febrero según datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que únicamente habían ingresado al país 26 automóviles importados en todos los casos los vehículos eran autos de lujo y correspondían a vehículos que no son comercializados en el país, dado el buen trabajo de difusión de información que se a dado por los industriales automotrices no se han tenido perjuicios por la apertura comercial.

Actualmente ya no representa ningún peligro para los distribuidores nacionales la apertura comercial, ya que el rumor de que se tendría acceso a vehículos más baratos está más que comprobado que solamente se trato de un rumor.

La gran cantidad de trámites, requerimientos ambientales, certificados de origen, pérdida de tiempo, financiamiento, servicios postventa, además del temor de no contar con refacciones en cierto tipo de vehículos, así como la anulación de garantías que hacían distribuidores extranjeros por lo vehículos que ingresaban al país, y finalmente al momento de ingresar el vehículo a territorio nacional el pago de los impuestos correspondientes por la adquisición y posesión de éstos, son suficientes motivos para desalentar a cualquiera de la adquisición de un vehículo importado.

No obstante que la importación directa de particulares a sido prácticamente nula, las ventas que hacen las diferentes y marcas y fabricantes que están establecidas en el país un **63%** fueron de vehículos de procedencia extranjera, esto es un dato alarmante más de 3/5 partes de los vehículos adquiridos no son producidos en México, al respecto la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles, informa que esto es a causa de la falta de competitividad de la producción nacional, esto debido a que no se

han concretado las reformas estructurales que motiven e impulsen al ramo automotriz.

Actualmente lo que aún sigue representado una amenaza para los distribuidores nacionales por tratarse de los únicos vehículos que en realidad resultan baratos, es la introducción de los "carros chocolate". Este tipo de vehículos en realidad no únicamente representa una amenaza a los distribuidores nacionales, ya que con la introducción de este tipo de vehículos generan también varios daños a toda la sociedad. Los cuales se muestran a continuación:

- El valor de los vehículos que han sido adquiridos en territorio nacional se ve exageradamente afectado por la introducción de estos carros chocolate, el monto al que pudiese ofertarse un vehículo se sale completamente de mercado gracias a la amplia presencia de estos vehículos que se ofertan con un costo muy por debajo. (Este punto tiene gran importancia ya que si consideramos que para muchos empresarios resultaba una gran medida para diferir impuestos, a través del continuo cambio de vehículos para ser amortizados, esta medida ya no resulta tan conveniente dada la enorme pérdida en que se incurre al momento de la venta.)
- Aunado al punto anterior donde resulta frustrante que el valor de los vehículos se vea tan devaluado, a eso hay que sumarle que los vehículos chocolate tienen la ventaja de no tener que pagar la tenencia.
- Otro punto a considerar es la seguridad, punto por demás importante en estos tiempos, la compra de vehículos chocolate nos impide saber si el vehículo ha sido robado o ha estado involucrado en algo ilícito., y la circulación de

vehículos chocolate también representa un gran peligro, ya que al no contar con ningún registro ni forma de identificación de éstos, es común que se utilicen al momento de realizar algo fuera de la ley, o bien al verse involucrados en algún accidente escapen dificultando la identificación de responsables.

3.3 INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y SUS PRUPUESTAS PARA ELIMINAR EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Directamente el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, no es un impuesto que afecte a los empresarios, distribuidores o concesionarios automotrices, ya que éstos no son los que pagan el impuesto, pero de manera indirecta sí les repercute, en el volumen de sus ventas, muchos de sus posibles clientes se detienen por los excesivos impuestos que tienen que pagar, si bien el adquirir un automóvil nuevo significa hacer una inversión considerable, si a esto le sumamos todos los impuestos, desaniman a muchos. Por tanto, los industriales han hecho diferentes propuestas a fin de que se elimine el impuesto.

La primer propuesta fue de que se eliminara el impuesto y que el gobierno recuperara lo que se dejaba de percibir por medio de un aumento significativo en el precio del combustible. Esta medida no fue nada aceptable, ya que se iba afectar a todas las industrias (todas las personas requieren transportarse, además todas las industrias también requieren mover sus diferentes mercancías o productos), a fin de beneficiar a una sola industria. Como esta propuesta pareció totalmente ilógica considerando que ya actualmente el costo de los combustibles es demasiado alto, se hizo una nueva propuesta: en base a estudios que realizaron las 2 principales asociaciones de la industria

automotriz presentes en México (Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles <AMDA> y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz <AMIA>) calcularon que, en caso de que se eliminara el impuesto, al menos podrían vender 40,000 unidades más al año, lo cual daría como resultado que entre la generación de empleos, la generación del IVA y el impuesto sobre la renta, se recuperaría lo que dejaría de percibirse por concepto de impuesto sobre tenencia. A pesar de que estos industriales han planteado con diputados y senadores de los 3 principales partidos su propuesta, no se les ha dado respuesta y la propuesta queda en el aire.

3.4 BENEFICIOS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SUPUESTO DE QUE SE ELIMINARA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Los beneficios que tendría la industria automotriz serían:

- Aumento en sus ventas.
- Crecimiento organizacional.
- Disminución de sus costos de producción.
- Ampliarían sus mercados.
- Mayor competitividad frente a los concesionarios extranjeros.

3.5 DESVENTAJAS PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL SUPUESTO DE QUE SE ELIMINARA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA DE AUTOMÓVILES NUEVOS

Analizando todos los aspectos posibles en que pudieren verse afectados por incrementar sus ventas, no se puede hablar de que esta industria tuviera alguna desventaja o algún perjuicio porque se eliminara el impuesto; probablemente el único aspecto negativo sería el que tendrían que ocupar más mano de obra, pero a la vez no representaría ninguna desventaja, ya que los ingresos que percibiría por el aumento de sus ventas sería suficiente para cubrir los nuevos gastos de mano de obra.

CAPITULO 4

**EL PÚBLICO EN GENERAL EN RELACION CON EL
IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS**

4.1 LOS USUARIOS DE LOS VEHÍCULOS

La situación económica general de toda la población, puede decirse que no es de abundancia; siempre toda la población está en busca de nuevas oportunidades y de evitar gastos.

Directamente en relación con el pago de la tenencia, gran parte de la población se ve involucrada con este impuesto, por lo cual en el caso de una posible eliminación sería de gran ayuda para toda la sociedad el tener que cubrir un impuesto menos.

Cada vez son mas las personas que promueven el amparo, con lo cual se pretende que de una forma legal se les autorice el dejar de pagar el impuesto.

A continuación se muestra un Modelo de Amparo Indirecto contra el Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos, en el cual encontramos, los fundamentos legales por los cuales se presenta el amparo, la parte de la ley que se considera que es incorrecta, la identificación de la persona que es quien promueve el amparo, las autoridades que consideran responsables, los conceptos de violación, las pruebas y la suspensión del acto reclamado.

A continuación se presenta un modelo de amparo indirecto:

**Modelo de Amparo Indirecto contra el Impuesto Sobre Tenencia y
Uso de Vehículos (ISTUV)**

**"J. Jesús Terrazas Castañeda CONTRA
CONGRESO DE LA UNIÓN Y
OTRAS AUTORIDADES"**

ASUNTO: Se solicita el Amparo y
Protección de la Justicia de la Unión

**CIUDADANO JUEZ DE DISTRITO EN TURNO
PRESENTE.**

J. Jesús Terrazas Castañeda, por mi propio derecho, y teniendo como domicilio el inmueble ubicado en, y señaló como domicilio para oír y recibir toda clase de notificaciones, aún las de carácter personal, el inmueble ubicado en el número 23, interior 8, de la calle Cupatitzio, colonia Centro, código postal 60000, de la ciudad de Uruapan, Michoacán de Ocampo, estando ante esa H. Autoridad Judicial con el debido respeto, comparezco y expongo el siguiente capitulado:

**I. FUNDAMENTOS LEGALES EN LOS CUALES SUSTENTO LA PRESENTE
ACCIÓN**

Con fundamento en los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 4, 21, 22, 36, 114, y 116 de la Ley de Amparo, en relación con el artículo 52 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Judicial Federal, con el carácter que ostento vengo a interponer en tiempo y formalmente **JUICIO DE AMPARO INDIRECTO**, en contra de las autoridades y actos que señalaré en el capítulo respectivo, acudiendo a la presente acción en virtud de que se actualiza la hipótesis prevista en la fracción I del artículo 114 de la Ley de Amparo vigente, que establece que el Juicio de Amparo ante los Juzgados de Distrito es procedente, contra leyes federales o locales que por su sola entrada en vigor o con **MOTIVO DEL PRIMER ACTO DE APLICACIÓN**, causan perjuicio al quejoso como en el caso que nos ocupa, lo es la ley señalada como acto reclamado en esta demanda

(CAPÍTULO ESPECIAL)**II. CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA**

La inconstitucionalidad que se hace valer en la presente demanda tiene carácter heteroaplicativo por el contenido y efectos del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 5, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004.

Sucediendo **el primer acto de aplicación en agravio del demandante el día de del año en curso** por haber sido la fecha en que se realizó el pago BAJO PROTESTA del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos por el año 2004, y sabiendo :

EL CASO ESPECÍFICO DE QUE EL CONTRIBUYENTE DEBA PAGAR UN IMPUESTO DESNATURALIZADO POR DEPENDER DE UNA VARIANTE AJENA A LA CAPACIDAD CONTRIBUTIVA Y DESPROPORCIONAL DEL SUJETO PASIVO E IMPOSIBILITANDO QUE SE CONOZCA DE MANERA PRECISA LA FORMA EN QUE DEBE DE CONTRIBUIR PARA EL GASTO PÚBLICO, POR LO CUAL LA CANTIDAD PAGADA PASA DE SER UNA SIMPLE EXPECTATIVA A UN HECHO REAL Y CONCRETO POR ESTAR DISPUESTO EN LAS NORMAS ARRIBA CITADAS, ES QUE ACUDO A SOLICITAR EL PRESENTE AMPARO A FIN DE QUE EL DEMANDANTE NO SE VEA PRIVADO DE UN DEBER

El precepto y la Disposición que se controvierten de inconstitucionales dispusieron:

“

LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS**CAPÍTULO I****Disposiciones Generales**

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

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

Los contribuyentes pagarán el impuesto por año de calendario durante los tres primeros meses ante las oficinas autorizadas, salvo en el caso de vehículos nuevos o importados, supuesto en el que el impuesto deberá calcularse y enterarse en el momento en el

cual se solicite el registro del vehículo, permiso provisional para circulación en traslado o alta del vehículo. El impuesto se pagará en las oficinas de la entidad en que la autoridad federal, estatal, municipal o del Distrito Federal autorice el registro, alta del vehículo o expida el permiso provisional para circulación en traslado, 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.

Los contribuyentes de este impuesto no están obligados a presentar, por dicha contribución, la solicitud de inscripción ni los avisos del registro federal de contribuyentes. No obstante lo dispuesto en este párrafo, los contribuyentes que se encuentren inscritos en el citado registro para efectos del pago de otras contribuciones, deberán anotar su clave correspondiente en los formatos de pago de este impuesto.

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

Las personas físicas o morales cuya actividad sea la enajenación de vehículos nuevos o importados al público, que asignen dichos vehículos a su servicio o al de sus funcionarios o empleados, deberán pagar el impuesto por el ejercicio en que hagan la asignación, en los términos previstos en el tercer párrafo de este artículo.

En la enajenación o importación de vehículos nuevos de año modelo posterior al de aplicación de la Ley, se pagará el impuesto correspondiente al año de calendario en que se enajene o importe, según corresponda. El impuesto para dichos vehículos se determinará en el siguiente año de calendario bajo el criterio de vehículo nuevo.

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

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

Cuando la enajenación o importación de vehículos nuevos se efectúe después del primer mes del año de calendario, el impuesto causado por dicho año se pagará en la proporción que resulte de aplicar el factor correspondiente:

Mes	de	adquisición
Factor aplicable al impuesto causado		
Febrero		
0.92		
Marzo		
0.83		
Abril		
0.75		
Mayo		
0.67		
Junio		
0.58		
Julio		
0.50		
Agosto		
0.42		
Septiembre		
0.33		
Octubre		
0.25		
Noviembre		
0.17		
Diciembre		
0.08"		

"ARTÍCULO 1o-A.- Para efectos de esta Ley, se entiende por:

I.-Vehículo nuevo:

a) El que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidor o comerciantes en el ramo de vehículos.

b) El importado definitivamente al país que corresponda al año modelo posterior al de aplicación de la Ley, al año modelo en que se efectúe la importación, o a los nueve años modelos inmediatos anteriores al año de la importación definitiva, y

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

En el valor total del vehículo a que hace referencia el párrafo anterior, no se incluirán los intereses derivados de créditos otorgados para la adquisición del mismo."

"CAPITULO II

Automóviles

Artículo 5

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

I.- En el caso de automóviles nuevos, destinados al transporte hasta de quince pasajeros, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo, la siguiente:

TARIFA

Límite Inferior \$	Límite Superior \$	Cuota Fija \$	Tasa para aplicarse sobre el excedente del límite inferior %
0.01	450,000.00	0.00	2.6
450,001.01	866,000.00	11,700.00	7.6
866,000.01	1,164,000.00	43,316.00	11.6
1,164,000.01	1,462,000.00	77,884.00	14.6
1,462,000.01	En adelante	121,392.00	16.6

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

Los montos de las cantidades establecidas en la tarifa a que se refiere esta fracción, se actualizarán en el mes de enero de cada año, con el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el mes de noviembre del penúltimo año hasta el mes de noviembre inmediato anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La

Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación, durante el mes de diciembre de cada año.

II.- (Se deroga).

III.- (Se deroga).

IV.- Para automóviles nuevos destinados al transporte de más de quince pasajeros o efectos cuyo peso bruto vehicular sea menor a 15 toneladas y para automóviles nuevos que cuenten con placas de servicio público de transporte de pasajeros y los denominados "taxis", el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar el 0.245% al valor total del automóvil. Cuando el peso bruto vehicular sea de 15 a 35 toneladas, el impuesto se calculará multiplicando la cantidad que resulte de aplicar el 0.50% al valor total del automóvil, por el factor fiscal que resulte de dividir el peso bruto máximo vehicular expresado en toneladas, entre 30.

En el caso de que el peso sea mayor de 35 toneladas se tomará como peso bruto máximo vehicular esta cantidad.

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

V.- Tratándose de automóviles de más de diez años modelos anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará a la tasa del 0%.

Para los efectos de este artículo, se entiende por vehículos destinados a transporte de más de 15 pasajeros o para el transporte de efectos, los camiones, vehículos Pick Up sin importar el peso bruto vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, así como minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo y peso bruto vehicular."

"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.- (Se deroga D.O.F. XX-XII-2002)

IV.- (Se deroga D.O.F. 28/XII/1989).

V.- Los vehículos de la Federación, Estados, Municipios y Distrito Federal que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones

de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos.

VI.- Los automóviles al servicio de misiones Diplomáticas y Consulares de carrera extranjeras y de 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."

"CAPÍTULO III-A

Vehículos Usados

ARTÍCULO 15-B.- Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a los que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 11, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor de ajuste. Dicho factor será el que resulte de multiplicar el factor de actualización por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

TABLA

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

Tratándose de automóviles de servicio particular que pasen a ser de servicio público de transporte denominados "taxis", el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos se calculará, para el ejercicio fiscal siguiente a aquél en el que se dé esta circunstancia, conforme al siguiente procedimiento:

I. El valor total del automóvil establecido en la factura original o carta factura que hubiese expedido el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o empresas comerciales que cuenten con registro ante la Secretaría de Economía como empresa

para importar autos usados, según sea el caso, se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo del vehículo, de conformidad con la tabla establecida en este artículo.

II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se multiplicará por el factor de actualización a que se refiere este artículo; el resultado obtenido se multiplicará por 0.245%.

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

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

"ARTÍCULO 15-C.- Tratándose de automóviles de fabricación nacional o importados, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

- a) El valor total del automóvil establecido en la factura original o carta factura que hubiese expedido el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o comerciantes en el ramo de vehículos, según sea el caso, se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo del vehículo, de conformidad con la siguiente:

TABLA

Años de antigüedad

Factor de depreciación

1	0.850
2	0.725
3	0.600
4	0.500
5	0.400
6	0.300

7	0.225
8	0.150
9	0.075

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

El factor de actualización será el correspondiente al periodo comprendido desde el último mes del año inmediato anterior a aquél en que se adquirió el automóvil de que se trate, hasta el último mes del año inmediato anterior a aquél por el que se debe efectuar el pago, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el citado factor en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

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

Los preceptos que se controvierten tienen **carácter heteroaplicativo** es decir que la ley heteroaplicativa por sí sola cuando inicia su vigencia no afecta la esfera jurídica de los gobernados, creando deberes a su cargo, extinguiendo o transformando sus derechos, sino que requiere la norma jurídica un **acto de aplicación posterior** que individualice sus efectos deponiendo agravio alguno.

El carácter heteroaplicativo de la ley se diferencia de la **autoaplicativa** porque ésta última produce efectos jurídicos frente a alguno de sus destinatarios-**por sí misma**-, sin requerir un acto intermediario de aplicación, interfiere en la esfera jurídica de sus gobernados desde que inicia su vigencia sin requerir algún acto aplicativo que actualice su hipótesis normativa, pero no es el caso de la ley que se reclama por la razón expuesta a continuación:

El carácter de la heteroaplicativo de la ley que se reclama queda perfectamente identificado de conformidad con el artículo 73, fracción VI, de la Ley de Amparo al disponer que: **el juicio de amparo es improcedente:...fracción VI contra leyes, tratados y reglamentos que, por su sola vigencia, no causen perjuicio al**

quejoso, sino que se necesita un acto posterior de aplicación para que se origine tal perjuicio.

A su vez, he presentado y realizado el pago de la tenencia 2004, el día **26 de marzo del año en curso**, en lo que respecta al impuesto que se reclama. Es el caso que de conformidad con los fundamentos legales antes transcritos en relación al DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, pago un impuesto desnaturalizado por no ser proporcional, ni equitativo y por depender de una variante ajena a la capacidad contributiva del sujeto pasivo, que además se encuentra imposibilitado de conocer la manera precisa en que debe de contribuir para el gasto público, colocando al contribuyente en un evidente daño patrimonial.

Vale decir que las pruebas demostrativas del pago efectuado, tienen eficacia demostrativa plena a la luz de los numerales 197 y 203 del Código de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Amparo por disposición de su artículo 2°.

III. OPORTUNIDAD PARA LA PRESENTACIÓN DE LA DEMANDA

Que con fecha **26 de marzo del año en curso** he efectuado el pago del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS 2004, vigente en el año 2004, tal como se demuestra con: la exhibición del recibo de pago realizado, dicho pago fue realizado en efectivo, por lo que a partir de dicha fecha **ES QUE SE CONSTITUYE EL PRIMER ACTO DE APLICACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS** vigente en el año 2004, en mi agravio, y me encuentro imposibilitado para conocer de manera precisa la forma en que debo de contribuir para el gasto público y que debo pagar un impuesto desnaturalizado por ser no proporcional ni equitativo y por depender de una variante ajena a mi capacidad contributiva, considerando que dicha lesión es injustificada por inconstitucional, encontrándome dentro del término de quince días siguientes al en que se realizó el pago aludido es que acudo a solicitar el Amparo y Protección de la Justicia de la Unión.

Es importante comentar que aun cuando el pago DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, ya se haya efectuado, no debe considerarse como acto consentido de acuerdo con el artículo 73, fracción XI, de la Ley de Amparo, ya que para materia fiscal, dicho entero se entiende únicamente como el cumplimiento de una obligación o bien como garantía exigida por la Ley, ante el temor de las consecuencias respectivas con la hacienda pública, por lo que el contribuyente al realizar la impugnación respectiva, quedará en claro que no se está de

acuerdo con dicha contribución y que, por tanto, el pago realizado fue "bajo protesta", y a su vez como garantía, aun cuando el Código Fiscal de la Federación actual no contempla la figura, de pagos bajo protesta, ya que este criterio se encuentra plenamente reconocido por la Corte

Lo anterior se aprecia en los siguientes criterios que señalan:

Instancia: Cuarta Sala

Época: Séptima Época

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Parte: 151-156 Quinta Parte

Tesis:

Página: 33

PAGO BAJO PROTESTA. INSTITUCION DE LA FRACCION XI, DEL ARTÍCULO 73, DE LA LEY DE AMPARO. SE PERMITE AUN CUANDO LAS LEYES IMPUGNADAS NO LO CONTENGAN. El quejoso consiente en las disposiciones que califica de inconstitucionales cuando aparece que hizo pago del impuesto lisa y llanamente y no es razón suficiente argumentar que las leyes combatidas no establecen el pago del impuesto bajo protesta, pues no es preciso que las leyes impugnadas instituyan esa forma de pago, considerando que la protesta es una manera de indicar la inconformidad con el contenido de una ley. Para los efectos del juicio de amparo, que es legislación federal, se entiende que existe cumplimiento bajo protesta cuando la ley se cumple pero se expresa que no se considere al quejoso consintiendo las disposiciones tácitamente en los términos del artículo 73, fracción XI, de la Ley de Amparo. No es necesario que la protesta esté prevista o autorizada en algunas disposiciones de las leyes combatidas, sino que basta la declaración de la parte afectada en su esfera jurídica, de que la ley se cumple bajo protesta. Este tipo de cumplimiento de la ley se deduce, para los efectos del juicio de garantías, del artículo 73, fracción XI, de la Ley de Amparo, que se relaciona a la improcedencia del juicio constitucional por manifestaciones de voluntad que entrañen consentimiento de los actos reclamados, precisamente cuando se cumple con la norma cuyo contenido no se está conforme por estimarse inconstitucional; mas si una persona paga y lo hace lisa y llanamente, y reconoce que así hizo el pago, se interpreta su conducta como consentimiento tácito de la ley, porque no expresó que la cumple inconformemente y no basta indicar posteriormente que las leyes de la entidad federativa no consignan la institución del pago bajo protesta, pues la materia que ha de resolverse versa sobre el juicio de amparo, materia federal, y es sólo a través de esta legitimación

que puede determinarse válidamente si se consintió o no en las disposiciones combatidas.

Amparo en revisión 5097/79. Jorge del Rincón Bernal y coags. 12 de noviembre de 1981. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Alfonso López Aparicio. NOTA: En la publicación original esta tesis aparece con la siguiente leyenda: "Véanse: Volúmenes 53, Primera Parte, pág. 35. Volúmenes 115-120, Primera Parte, pág. 137".

Por lo tanto, es posible afirmar que el pago de una contribución, y en este caso se efectuó el pago único o definitivo, no debe ser ni es considerado como indicio de acto consentido por cuanto respecta de manera exclusivamente a la materia fiscal.

IV. NOMBRE Y DOMICILIO DEL QUEJOSO Y DE QUIEN PROMUEVE EN SU NOMBRE

Ya han quedado expresados.

V. NOMBRE Y DOMICILIO DEL TERCERO PERJUDICADO

Bajo protesta de decir verdad manifiesto desconocer su existencia.

VI. AUTORIDAD O AUTORIDADES RESPONSABLES

a) EN SU CARÁCTER DE ORDENADORAS A:

El H. Congreso de la Unión de los Estados Unidos Mexicanos.

El C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos

Todos ellos con domicilio bien conocido.

b) EN SU CARÁCTER DE EJECUTORAS:

El Secretario de Gobernación.

El Director del Diario Oficial de la Federación.

El Secretario de Hacienda y Crédito Público.

El Presidente del Servicio de Administración Tributaria.

El Titular de la Administración Local de Recaudación de Uruapan Michoacán dependiente del Servicio de Administración Tributaria de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público

El C. Gobernador del Estado de Michoacán de Ocampo.

El C. Tesorero General del Estado de Michoacán de Ocampo.

El C. Titular de la Subtesorería General del Estado de Michoacán de Ocampo.

El C. Titular de la Dirección de Recaudación del Estado de Michoacán de Ocampo.

El C. Titular de la Dirección de Recaudación de Uruapan Michoacán dependiente del Tesorero General, Subtesorería General, y Dirección de Recaudación, del Estado de Michoacán de Ocampo.

TODOS ELLOS CON DOMICILIO BIEN CONOCIDO.

VII. ACTOS RECLAMADOS

a) DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN

La discusión, aprobación y expedición del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

b) DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La aprobación, firma, promulgación y orden de publicación del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

c) DEL C. SECRETARIO DE GOBERNACIÓN

El refrendo o firma en términos del artículo 92 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

d) DEL C. DIRECTOR DEL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

La publicación del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

e) DEL SECRETARIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, DEL C. PRESIDENTE DEL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA Y DEL TITULAR DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE RECAUDACIÓN DE URUAPAN MICHOACÁN SE RECLAMA:

Todos los actos, coordinaciones, acuerdos o convenios y resoluciones derivadas de la aplicación del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO

ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

Esto es, los eventuales actos de ejecución de los dispositivos legales mencionados, que en su respectivo ámbito de su competencia y en ejercicio de sus facultades **pretendan llevar a cabo mi contra.**

f) DEL C. Gobernador, del C. Tesorero General, del C. Titular de la Subtesorería General, del C. Titular de la Dirección de Recaudación, y del C. Titular de la Dirección de Recaudación de Uruapan Michoacán dependiente del Tesorero General, Subtesorería General, y Dirección de Recaudación, todos ellos y las dependencias mencionadas del Estado de Michoacán de Ocampo, de los cuales SE RECLAMAN:

Todos los actos, coordinaciones, administraciones, acuerdos o convenios y resoluciones derivadas de la aplicación del DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

Esto es, los eventuales actos de ejecución de los dispositivos legales mencionados, que en su respectivo ámbito de su competencia y en ejercicio de sus facultades **pretendan llevar a cabo mi contra.**

VIII. DISPOSICIONES CONSTITUCIONALES VIOLADAS

Los Preceptos Constitucionales que contienen las garantías individuales que se han violado en mi perjuicio se establecen en los artículos 1, 14, 16, 28 y 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

IX. DISPOSICIONES INDEBIDAMENTE APLICADAS

Se controvierten por sus efectos heteroaplicativos el DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, vigente en el año 2004, PUBLICADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2003, y EMITIDO POR EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN de los Estados Unidos

Mexicanos, ESPECÍFICAMENTE EN CUANTO a los ARTÍCULOS 1, 1-A, 5, 8, 15-B, 15-C DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. y cuyo primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso sucedió el día 26 de marzo del año en curso; la reclamación se realiza SOLAMENTE POR CUANTO HACE AL CONTENIDO Y EFECTOS HETEROAPLICATIVOS DESCRITOS EN EL CAPÍTULO ESPECIAL DE LA PRESENTE DEMANDA DENOMINADO "CARÁCTER HETEROAPLICATIVO DE LA LEY QUE SE RECLAMA".

X. BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD

BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD, manifiesto que los hechos y abstenciones que me constan y que constituyen antecedentes de los actos reclamados y sirven de fundamento de los conceptos de violación son los siguientes:

ANTECEDENTES, HECHOS Y ABSTENCIONES

PRIMERO. Soy una persona física, propietaria del vehículo

Marca de Vehículo: Pontiac

Año: 1998

Tipo Sunfire 4 puertas.

No de serie: 3G2JB54T1WS189893

Clave Vehicular: 0031324

Nacionalidad: Mexicano

Por ser propietario de dicho vehículo, soy un contribuyente obligado al pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos conforme a las disposiciones aplicables al caso.

SEGUNDO. He realizado el pago en efectivo del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos conforme a las disposiciones aplicables al caso, el día 26 de marzo del año 2004, ante las oficinas de la Tesorería General del Estado de Michoacán, específicamente en la oficina ubicada en la ciudad de Uruapan Michoacán, por lo cual se me entrega como comprobante del pago realizado el recibo No _____, FECHA de PAGO de la TENENCIA: 26 de marzo del 2004, IMPORTE del pago de la TENENCIA \$ 1,812.00 (un mil ochocientos doce pesos 00/100 M.N.)

Pago realizado bajo protesta, y en su caso también como garantía, por lo cual, dicha fecha del 26 de marzo del 2004 se convierte en el primer acto de aplicación en perjuicio del quejoso.

TERCERO. Resulta que me encuentro EN UN ESTADO DE INSEGURIDAD JURÍDICA, FUERA DE TODA PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD dado que debo pagar un impuesto desnaturalizado por depender de una variante ajena a mi capacidad contributiva, y por no conocer de manera precisa la forma en que debo de contribuir para el gasto público.

XI. CONCEPTOS DE VIOLACIÓN

PRIMER CONCEPTO DE VIOLACIÓN. Violación al principio de proporcionalidad establecido en el artículo 31 fracción IV Constitucional.

EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, viola en perjuicio de los contribuyentes obligados a este gravamen, el principio de proporcionalidad previsto en el artículo 31 fracción IV de nuestra Carta Magna, anteriormente citado, en razón de que la proporcionalidad implica la aptitud económica de los obligados a tributar, es decir, la capacidad contributiva de los particulares o sujetos pasivos de las contribuciones, la cual se exterioriza por circunstancias o situaciones de tipo objetivo que determinan las valoraciones legislativas mediante las cuales se general las obligaciones impositivas.

En este sentido, la exteriorización referida, debe ser siempre inmediata, es decir, las circunstancias o situaciones objetivas deben revelar de manera directa el nivel de riqueza de los contribuyentes, como lo es el patrimonio, ingresos, renta o ganancias; ante tales condiciones, la exteriorización jamás podrá ser mediata, es decir, basada en circunstancias o situaciones objetivas que solamente hagan presumir el nivel de riqueza, condición que atenta contra el principio de legalidad previsto en el artículo 31 fracción IV, de nuestra Constitución, el cual implica la certeza o certidumbre de las contribuciones mediante la delimitación que la ley haga sobre los elementos de las contribuciones que realiza, dando cumplimiento al postulado de "transparencia tributaria".

Sin embargo, siendo el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, un elemento determinado por el propio Estado, sin que para ello intervengan situaciones de tipo objetivo imputables al contribuyente, es claro que el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, no revela la capacidad contributiva de los sujetos obligados al pago

de este tributo, y al no existir una relación directa entre las condiciones de los contribuyentes con la base utilizada para este impuesto, se viola el principio de proporcionalidad que contempla nuestra Carta Magna.

SEGUNDO CONCEPTO DE VIOLACIÓN. Violación al principio de proporcionalidad y legalidad establecido en el artículo 14, 16, 31, fracción IV de la Constitución. De igual forma, el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004. Resulta violatorio del principio constitucional de legalidad que establece el artículo 31, fracción IV, de nuestra Carta Magna multireferido, el cual significa que los tributos o contribuciones deben establecerse por medio de leyes tanto desde el punto de vista material como formal, las cuales en el ámbito fiscal deben contener por lo menos los elementos básicos y estructurales de las contribuciones como:

- a) Configuración del presupuesto o hecho imponible que hace nacerla obligación tributaria;
- b) La atribución del crédito tributario a un sujeto activo determinado;
- c) La determinación como sujeto pasivo de aquel a quien se atribuye el acaecimiento del hecho imponible;
- d) Los elementos necesarios y específicos para la fijación del quantum, lo que se configura como la base imponible, y
- e) Las exenciones de los efectos neutralizadores del hecho imponible, lo que en resumen refleja que el principio de legalidad, además de hacer evidente la necesidad de la creación de una contribución por medio de la ley, es de capital importancia que dicha ley contenga en forma precisa los elementos básicos de las contribuciones, y que son en el sujeto, objeto, base o tarifa.

Por cuanto respecta al objeto de las contribuciones establecidas en ley, éste queda precisamente a través del hecho imponible, cuyos elementos indispensables son:

- a) La descripción objetiva de un hecho o situación;
- b) Los datos necesarios para individualizar a la persona que debe realizar el hecho.
- c) El momento en que debe configurarse la realización del hecho, y
- d) El lugar donde debe verificarse el hecho

Así por ejemplo, en el caso del impuesto sobre la renta, el hecho es la obtención de ganancias o ingresos, en el impuesto al activo es el ser poseedor de un bien y en el impuesto al valor agregado es vender cosas muebles, prestar servicios o importar cosas muebles, de lo cual se obtiene que sólo los actos o conductas positivas que demuestren la realidad económica de los sujetos pasivos pueden ser erigidos como objeto de las contribuciones; sin embargo en el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, no se obtiene ninguno de estos elementos, es decir, no existe ninguna conducta positiva que me sea imputable y que compruebe la realización de ese hecho imponible toda vez que no existe tal, es decir, no se establece la hipótesis normativa a producirse sobre la cual deba causarse este tributo al no existir relación entre la base de este impuesto, con la tenencia del vehículo.

El IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, resulta evidentemente contrario a lo que el objeto de una contribución debe contener, ya que estamos ante la presencia de un acto negativo que no demuestra la realidad económica sujeta a gravamen, es decir, al existir un hecho negativo por parte del quejoso, el legislador ha pretendido cubrir esa omisión y crear un tributo que rompe con el principio de legalidad, toda vez que entre el objeto y sujeto pasivo de una contribución debe existir íntima relación, en razón de que si no se precisa cuál es el acto o hecho relacionado por el demandante, cuya realización dé origen a la obligación fiscal, el objeto no es cierto y, por ende, se encuentra fuera de los límites de legalidad, situación que se acredita al ser la tenencia del vehículo un elemento que demuestra sólo una condición (gasto o erogación) más no así una consecuencia (realización de un hecho susceptible de gravamen), todo ello desde luego en perjuicio del quejoso.

Por lo tanto la base de este impuesto no es precisa, ya que al tener carácter optativo, al incluir en la base elementos ajenos al tenedor del vehículo, y ya que depende de la tenencia de un vehículo, del tipo de vehículo, de la antigüedad de ese vehículo, del valor del vehículo, del uso que se le da a ese vehículo, de la nacionalidad, de la persona que lo tenga o utilice, de la dependencia de gobierno que lo tenga, si se tiene o no se tiene, entre otras cosas, lo cual imposibilita que el contribuyente conozca de manera precisa la forma en que debe de contribuir al gasto público, ocasionando que su participación en éste, en una igualdad de circunstancias, sea distinta dependiendo de la opción elegida.

Recordemos que los impuestos personales tienen cabida en la vida fiscal de nuestro país, por cuanto son generados por la propia actividad del contribuyente, es decir, no pueden existir elementos externos que determinen la obligación tributaria de un contribuyente, más que los propios que demuestren capacidad contributiva, por tanto, este impuesto es ilegal y carente de proporcionalidad.

TERCER CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Se viola en mi perjuicio el artículo 31 fracción IV Constitucional debido que al establecer un impuesto a cargo de las personas físicas y morales que sean tenedoras o usuarias de un vehículo, lo cual implica que realicen erogaciones, esto es la tenencia del vehículo es un gasto una erogación, sobre la cual se pretende cobrar impuesto por parte de la autoridades hacendarías, esto es tan absurdo como tratar de obtener ganancias de las pérdidas, como tratar de obtener intereses de un gasto, como tener en números rojos o negativos el saldo de una cuenta bancaria y querer que nos genere intereses de cualquier manera, lo cual se encuentra fuera de toda lógica jurídica y humana, debido a que este impuesto cuya base se encuentra constituida en mi principio por las erogaciones efectuadas por tal motivo, a la que se le aplica una tarifa, es inconstitucional. Es decir se está frente a un impuesto que grava las erogaciones que se realizan por tener o poseer un vehículo, como manifestación de riqueza de quien efectúa esa erogación.

Esto es, se vulnera el principio de proporcionalidad tributaria establecido en el artículo 31, fracción IV CONSTITUCIONAL, en virtud de que el hecho generador de la obligación fiscal prevista por la norma que lo contiene no guarda relación con su capacidad contributiva como contribuyente, ya que no grava una fuente de riqueza pues su base gravable se conforma con las erogaciones que el sujeto efectúa, o por valores determinados arbitrariamente y unilateralmente por la autoridad hacendaría, y no por los ingresos del contribuyente.

CUARTO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Violación al principio de proporcionalidad y equidad establecido en el artículo 31, fracción IV, 14 y 16 de la Constitución, por parte de la LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, específicamente en su artículo 5, el cual establece la tarifa MEDIANTE LA CUAL SE DETERMINARÁ Y PAGARÁ EL CORRESPONDIENTE impuesto A LOS AUTOMÓVILES NUEVOS DESTINADOS AL TRANSPORTE HASTA DE quince PASAJEROS, ES VIOLATORIA DE LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD. Esto es así, debido a que se establecen tarifas en las que el aumento de la base gravable, que provoca un cambio de rango, conlleva un

incremento en la tasa aplicable que eleva el monto de la contribución en una proporción mayor a la que acontece dentro del rango inmediato inferior, por lo cual dicho artículo 5 del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, es violatorio de los principios tributarios de proporcionalidad y equidad. Con base en tal criterio, el artículo 5o. de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, que establece la forma como debe determinarse y pagarse el tributo correspondiente a los automóviles nuevos destinados al transporte hasta de quince pasajeros, cuyo monto resulta de aplicar al valor del vehículo la tasa que corresponda conforme a la tabla o tarifa prevista por el propio numeral, esto es, para contribuyentes que en razón del valor de su vehículo sea ubicado en el rango o límite inferior de \$ 0.01 al límite superior \$450,000.00, le será aplicado la tasa del 2.60% y nada de cuota fija; para contribuyentes que en razón del valor de su vehículo sea ubicado en el rango o límite inferior de \$ 450,000.01 al límite superior \$886,000.00, le será aplicado la tasa del 7.60% y \$11,700.00 de cuota fija; para contribuyentes que en razón del valor de su vehículo sea ubicado en el rango o límite inferior de \$ 886,000.01 al límite superior \$1,164,000.00, le será aplicado la tasa del 11.60% y \$43,316.00 de cuota fija; para contribuyentes que en razón del valor de su vehículo sea ubicado en el rango o límite inferior de \$ 1,164,000.01 al límite superior \$1,462,000.00, le será aplicado la tasa del 14.60% y \$77,884.00 de cuota fija; y por último para contribuyentes que en razón del valor de su vehículo sea ubicado en el rango o límite inferior de \$ 1,462,000.01 al límite superior "en adelante", le será aplicado la tasa del 16.60% y \$121,392.00 de cuota fija; es violatoria de los aludidos principios consagrados en la fracción IV del artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues al rebasar los contribuyentes un rango en una cantidad mínima y quedar por ello comprendidos en el rango siguiente, les resulta un aumento en la tasa considerablemente desproporcional al incremento de la suma gravada, toda vez que opera un salto cuantitativo en la tasa del gravamen, que es desproporcionado en relación con otro valor que apenas llegue al tope de dicho renglón, lo que además implica un trato desigual a quienes se encuentran en situaciones semejantes.

Así pues, el sistema contemplado en dicho numeral para el pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos a través de tarifas estructuradas con base en rangos y tasas, es violatorio de las garantías de proporcionalidad y equidad, en virtud de que el aumento en una unidad del parámetro de medición de la base gravable

motiva un cambio de rango que genera un incremento en la tasa aplicable, que no atiende a la capacidad contributiva de los gobernados, ni otorga un trato equivalente a los que realizan el mismo hecho imponible, ya que al rebasar los contribuyentes en una unidad el límite superior de un rango y quedar comprendidos en el siguiente, les resulta un aumento considerable del impuesto a enterar, proporcionalmente mayor al incremento de la suma gravada, máxime si se toma en cuenta que la tarifa progresiva grava el hecho imponible en su totalidad y no solamente en la porción que exceda de cada rango, lo que implica, un trato desigual en relación con los contribuyentes que se ubiquen en el tope del rango inmediato inferior.

Lo anterior en virtud de que, como lo señala la Suprema Corte en el cálculo del impuesto en los términos de dicha tabla, al rebasar en una cantidad mínima un rezago y quedar en el rango siguiente, resulta un aumento en la tasa desproporcional al incremento de la suma gravada, toda vez que opera un salto cuantitativo en la tasa del gravamen, que es desproporcional en relación con otro valor que apenas llegue al tope de dicho renglón, lo que además implica un trato desigual a quienes se encuentran en situaciones similares. Se considera que los rangos previstos en la tarifa establecida en el artículo 5, fracción I, resultan elevados en función al valor del mercado de los vehículos, siendo esto inconstitucional.

Así pues, se viola el principio de equidad, no se da un trato igual a los iguales ni desigual a los desiguales, debido a que se otorga un trato preferencial a los taxistas, lo cual después de realizar los cálculos de ley, les resulta mucho menor el pago a éstos y perjudica a los demás tenedores de vehículos, lo que violenta los principios de equidad y proporcionalidad tributarios, dando un trato desigual a los sujetos del impuesto que se encuentren en una situación de igualdad.

Me causa perjuicio que ésta disposición combatida está tomando una cuarta parte del valor de la factura para aplicar el impuesto para

taxis y automóviles destinados al transporte público, lo cual es inconstitucional, porque es un impuesto real que grava la propiedad de autos y aquí le están dando una distinción por el uso que se le dé al auto.

Me causa perjuicio que me encuentro ante la desproporción en el pago del impuesto del ejercicio fiscal 2004, respecto de mis unidades modelos anteriores, dado que el mecanismo previsto por dichos artículos de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el ejercicio fiscal 2004, establecen una mayor carga tributaria para quienes pagarán el impuesto por un vehículo usado para determinada capacidad en relación con aquellos que por una unidad de iguales características pagarán el impuesto por un vehículo modelo 2003 y concretamente 2002, considerados en ese año como nuevo.

Esto es, el impuesto reclamado vigente para el ejercicio fiscal 2004, en relación a los vehículos catalogados como usados por ser de modelo anterior a dicho ejercicio y en atención a su capacidad, no atienden a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico y capacidad, y si por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial y menor capacidad de pasajeros, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados que a los usuarios o tenedores de vehículos nuevos, de las mismas características.

El impuesto se convierte en un impuesto agresivo, porque ahora grava con mayor tasa a los vehículos de menos valor, le pega más a los autos más baratos, entonces resulta más caro el impuesto para las personas que tienen autos de menor valor y seguirá siendo alto para las de mayor valor.

Así las cosas, al no encontrarse ese tributo en proporción al valor del vehículo, por considerar el valor real y capacidad del mismo, trae como consecuencia una carga mayor al usuario o tenedor de un vehículo usado que al de uno nuevo, incluso del mismo precio.

También me causa perjuicio y violentan el principio de proporcionalidad tributario, que no se atiende a la riqueza real del contribuyente, sino que a través de un factor de actualización pretenden darle valor fiscal al vehículo. Se basa

en una determinación fría, presuntiva del valor económico del automóvil en función de la actualización de factores y depreciación.

Así pues al no darle un mecanismo de defensa al particular para demostrar que su automóvil no tiene el valor frío que dan las tarifas de actualización y depreciación, lo hace inconstitucional, ya que no le dan al particular la oportunidad de demostrar que su carro vale menos.

Esto es, por los factores a que vincula la ley en mención, resulta desproporcional el pago, pues por absurdo que parezca, resulta que puede pagar más una persona que cubre una tenencia de 2003 a 2004, que una que compraba un vehículo nuevo en el 2004.

QUINTO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Violación al principio de proporcionalidad y equidad establecido en el artículo 31, fracción IV, 14 y 16 de la Constitución, por parte de la Ley del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, específicamente en su artículo 15-B, el cual establece que tratándose de vehículos usados de fabricación nacional o importados, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor de ajuste, que será el que resulte de multiplicar el factor de actualización por el factor que le corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, viola las garantías de proporcionalidad y equidad tributarias, toda vez que el impuesto que regula no atiende a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico y sí, por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados que a los usuarios o tenedores de vehículos nuevos, incluso de un precio superior.

Así pues, Si se toma en consideración que el hecho imponible del tributo relativo lo constituye la tenencia o uso de vehículos a que se refiere la citada ley y que el carácter real y patrimonial obliga a determinar la capacidad económica del contribuyente tenedor o usuario del vehículo, en función del valor de éste, lo que significa que entre más valor tenga el vehículo, existe un más claro indicador de la capacidad económica o patrimonial que tiene su titular, puede concluirse que el artículo 15-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos que prevé el

procedimiento para el cálculo del tributo, vigente en el año 2004, transgrede el principio de proporcionalidad tributaria consagrado en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal. Ello es así, si se atiende a que conforme al contenido del artículo 5o. de la mencionada ley, el impuesto se calcula, en caso de automóviles nuevos, aplicando al valor del mismo la tarifa prevista en este numeral, y que a partir del siguiente año al de la adquisición del vehículo, el impuesto ya no se calcula aplicando lo dispuesto en el último precepto citado, sino multiplicando el impuesto pagado en el ejercicio inmediato anterior por el factor de ajuste que se establece en el artículo 15-B del mismo ordenamiento, debidamente actualizado, de manera que con la entrada en vigor de las reformas a la ley de que se trata, publicadas en el Diario Oficial de la Federación de 30 de diciembre de 2002, para el ejercicio fiscal de 2003 y que continuó vigente en 2004, al artículo 5o. referido, en las que se actualizó la base del impuesto, el mecanismo previsto en el diverso precepto 15-B desatiende la capacidad económica de los contribuyentes, al no encontrarse el tributo en proporción al valor del vehículo, arrojando una mayor carga tributaria al usuario o tenedor de un vehículo usado que al que usa o tiene uno nuevo, incluso del mismo precio.

Me causa perjuicio que me encuentro ante la desproporción en el pago del impuesto del ejercicio fiscal 2004, respecto de mis unidades modelos anteriores, dado que el mecanismo previsto por dichos artículos de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el ejercicio fiscal 2004, establecen una mayor carga tributaria para quienes pagarán el impuesto por un vehículo usado para determinada capacidad en relación con aquellos que por una unidad de iguales características pagarán el impuesto por un vehículo modelo 2003 y concretamente 2002, considerados en ese año como nuevo.

Esto es, el impuesto reclamado vigente para el ejercicio fiscal 2004, en relación a los vehículos catalogados como usados por ser de modelo anterior a dicho ejercicio y en atención a su capacidad, no atienden a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico y capacidad, y si por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial y menor capacidad de pasajeros, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados que a los usuarios o tenedores de vehículos nuevos, de las mismas características.

Así las cosas, al no encontrarse ese tributo en proporción al valor del vehículo, por considerar el valor real y capacidad del mismo, trae como consecuencia una carga mayor al usuario o tenedor de un vehículo usado que al de uno nuevo, incluso del mismo precio.

Así pues, se viola el principio de equidad, no se da un trato igual a los iguales ni desigual a los desiguales, debido a que se otorga un trato preferencial a los taxistas, lo cual después de realizar los cálculos de ley, les resulta mucho menor el pago a éstos y perjudica a los demás tenedores de vehículos, lo que violenta los principios de equidad y proporcionalidad tributarios, dando un trato desigual a los sujetos del impuesto que se encuentren en una situación de igualdad.

Me causa perjuicio que ésta disposición combatida está tomando una cuarta parte del valor de la factura para aplicar el impuesto para taxis y automóviles destinados al transporte público, lo cual es inconstitucional, porque es un impuesto real que grava la propiedad de autos y aquí le están dando una distinción por el uso que se le dé al auto.

Es inconstitucional este artículo, al tomar la tarifa establecida en el artículo 5 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y uso de vehículos para calcular el impuesto, debido a que éste último debe ser y fue declarado inconstitucional.

También me causa perjuicio y violentan el principio de proporcionalidad tributario, que no se atiende a la riqueza real del contribuyente, sino que a través de un factor de actualización pretenden darle valor fiscal al vehículo. Se basa en una determinación fría, presuntiva del valor económico del automóvil en función de la actualización de factores y depreciación.

Así pues al no darle un mecanismo de defensa al particular para demostrar que su automóvil no tiene el valor frío que dan las tarifas de actualización y depreciación, lo hace inconstitucional, ya que no le dan al particular la oportunidad de demostrar que su carro vale menos.

SEXTO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Violación al principio de proporcionalidad y equidad, legalidad y audiencia establecido en el artículo 31, fracción IV, 14 y 16 de la Constitución, por parte de la Ley del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, específicamente en sus artículos 5 y 15-C. Al establecer los artículos mencionados de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos las bases para calcular el impuesto relativo, respecto de vehículos de fabricación nacional o importados, de hasta "nueve años modelo" anteriores al de aplicación de la propia ley, destinados al transporte de hasta quince pasajeros, precisando que el valor del automóvil señalado en la factura original o carta factura se multiplicará por el factor de depreciación y la cantidad que se obtenga de tal operación, por el factor de actualización; y que al monto que resulte en miles de pesos (base gravable), se le aplicará la tasa que le corresponda conforme a la tarifa, y los límites inferior y superior de la misma, en términos de lo dispuesto en el artículo 5o., transgreden las garantías de proporcionalidad y equidad tributarias. Esto es así, porque tal precepto, al cual remite el artículo 15-C, establece rangos o parámetros de medición de la base gravable que no atienden a la capacidad económica de quienes han de pagar el impuesto de que se trata, lo que a su vez impide que la distribución de las cargas públicas sea equitativa, es decir, no mantiene las situaciones de igualdad contributiva preexistentes, dado que la tarifa progresiva grava el hecho imponible en su totalidad y no solamente en la porción que exceda de cada rango, de tal modo que un vehículo nuevo de mayor valor económico puede pagar lo mismo que uno usado de las mismas características cuando el valor de ambos se ubique en el mismo parámetro de alguno de los cinco que contempla la tabla o tarifa contenida en el indicado artículo 5o. e, incluso, tal desigualdad se presenta respecto de tenedores o usuarios de vehículos usados con distinto valor patrimonial.

Me causa perjuicio que me encuentro ante la desproporción en el pago del impuesto del ejercicio fiscal 2004, respecto de mis unidades modelos anteriores, dado que el mecanismo previsto por dichos artículos de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el ejercicio fiscal 2004, establecen una mayor carga tributaria para quienes pagarán el impuesto por un vehículo usado para determinada capacidad en relación con aquellos que por una unidad de iguales características pagarán el impuesto por un vehículo modelo 2003 y concretamente 2002, considerados en ese año como nuevo.

Esto es, el impuesto reclamado vigente para el ejercicio fiscal 2004, en relación a los vehículos catalogados como usados por ser de modelo anterior a dicho ejercicio y en atención a su capacidad, no atienden a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico y capacidad, y si por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial y menor capacidad de pasajeros, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados que a los usuarios o tenedores de vehículos nuevos, de las mismas características.

Así las cosas, al no encontrarse ese tributo en proporción al valor del vehículo, por considerar el valor real y capacidad del mismo, trae como consecuencia una carga mayor al usuario o tenedor de un vehículo usado que al de uno nuevo, incluso del mismo precio.

Es inconstitucional este artículo, al tomar la tarifa establecida en el artículo 5 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y uso de vehículos para calcular el impuesto, debido a que éste último debe ser y fue declarado inconstitucional.

También me causa perjuicio y violentan el principio de proporcionalidad tributario, que no se atiende a la riqueza real del contribuyente, sino que a través de un factor de actualización pretenden darle valor fiscal al vehículo. Se basa en una determinación fría, presuntiva del valor económico del automóvil en función de la actualización de factores y depreciación.

Así pues al no darle un mecanismo de defensa al particular para demostrar que su automóvil no tiene el valor frío que dan las tarifas de actualización y depreciación, lo hace inconstitucional, ya que no le dan al particular la oportunidad de demostrar que su carro vale menos.

SÉPTIMO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Violación al principio de proporcionalidad y equidad establecido en el artículo 31, fracción IV de la Constitución, por parte de la Ley del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, específicamente en su artículo 1-A fracción II, el referido artículo, al incluir en la expresión "valor total del vehículo" las contribuciones que deben cubrirse por la enajenación o importación del vehículo, viola el principio de proporcionalidad tributaria consagrado en la fracción IV del artículo 31 de la

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues al incorporar a la base del tributo elementos ajenos al valor de mercado del vehículo, el impuesto deja de guardar una relación directa con la manifestación objetiva de la riqueza que grava, es decir, la tenencia de un vehículo automotor. Esto es, una cosa es el valor real de un vehículo y otra distinta son las contribuciones que pueden llegar a generarse con motivo de diversas operaciones jurídicas relacionadas con él, por lo que al incluir dentro de su base gravable elementos ajenos al hecho imponible resulta desproporcionado y oneroso.

OCTAVO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Se viola en mi perjuicio el artículo 28 y 31, fracción IV de nuestra Constitución, debido a que en el primero de los artículos mencionados se prohíbe la exención de impuestos, sin embargo esta situación no se cumple en el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004 que ataco, debido a que dentro de su artículo 8 se exenta del impuesto comentado por la tenencia de ciertos vehículos, el uso que se le de a esos vehículos, o al servicio de quien se encuentre, así como de acuerdo a quien utilice esos vehículos. Por lo tanto se exenta arbitrariamente del pago del impuesto comentado a ciertos vehículos, y personas que los tengan, además de darse un trato desigual a los iguales, de no haber equidad, debido a que la fuente de este impuesto es la tenencia o uso del vehículo, por lo cual toda persona que tenga o use vehículo debe ser un sujeto obligado al pago del tributo, no se protege la garantía o principio de equidad para algunas personas que tienen y usan vehículos, esto es se exenta a unas personas que tienen y usan vehículos de este impuesto y a otros se les obliga al pago, cuando el hecho generador es el mismo. Esto es a unas personas que tienen y usan vehículos se les cobra este impuesto y a unas personas que tienen y usan vehículos e les exenta o no se les cobra el impuesto, por lo cual se violan mis garantías individuales. Por tanto, No existe un trato igual a los iguales, violándose la garantía de equidad. Así como no se cumple con la prohibición de exenciones por títulos, tal como acontece en la especie.

El artículo 8o., de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos viola el principio de equidad tributaria consagrado en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución General de la República, al exentar del pago del impuesto relativo a determinados vehículos, en virtud de que siendo un impuesto que grava la tenencia o el uso de vehículos, las diferencias que pueden motivar un tratamiento desigual deben radicar en las características del automotor, o bien, en el uso que se le dé; por tanto, que el citado artículo 8o. no cumple con los elementos

objetivos que esta Suprema Corte de Justicia de la Nación ha considerado que permiten delimitar el principio constitucional de referencia, pues la mencionada exención produce una distinción entre situaciones tributarias que pueden considerarse iguales sin que exista una justificación objetiva y razonable, esto es, a iguales supuestos de hecho (tenencia de vehículos similares o de usos análogos), no corresponden idénticas consecuencias jurídicas, pues a unos se les exenta y a otros no.

Esto es se da un trato preferencial y distinto a los vehículos eléctricos y los importados temporalmente, y a los automóviles al servicio diplomático y consulares, y de sus agentes diplomáticos y consulares, y los que tengan para su venta los fabricantes, plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes, lo cual es causa de inconstitucionalidad, por exentarlos del impuesto, y provocando la falta de equidad y la violación al artículo 28 de la Constitución.

Por lo cual, la propia ley del Impuesto sobre Tenencia y uso de vehículos viola el principio de equidad, dado que por la tenencia de vehículos en términos distinto se exenta a unos y se obliga al pago a otros.

El artículo octavo comentado sostiene irregularidades en sede del principio de equidad, esto en virtud de que en él existen beneficios de no pago para algunos y de pago para todos los demás que no cobijan la exención.

NOVENO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Se viola en mi perjuicio el artículo 31, fracción IV de nuestra Constitución, debido a que el impuesto considerado inconstitucional no es proporcional es decir, para que sea proporcional se debe pagar impuesto según la capacidad económica del sujeto, pero hasta que medida se debe considerar esta capacidad, esto es así, dado que con tantos y diverso impuestos federales, estatales y municipales, desde cuando dicho principio o garantía de proporcionalidad ha sido violada, y en mi caso particular me ha sido transgerida la misma garantía. Por lo cual se debe considerar el impuesto que se tilda de inconstitucional como tal.

DECIMO CONCEPTO DE VIOLACIÓN.- Violación al principio de proporcionalidad y equidad establecido en el artículo 31, fracción IV, 14 y 16 de la Constitución, por parte de la Ley del IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS vigente en el año 2004, específicamente en su artículo 1, el cual establece que tratándose de vehículos nuevos importados, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el

ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor de proporción, que será el que resulte de aplicar, según el mes de importación, que será el que le corresponda conforme al mes de importación, viola las garantías de proporcionalidad y equidad tributarias, toda vez que el impuesto que regula no atiende a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico, e importado, y sí, por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial, y nacionales, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados y nacionales que a los usuarios o tenedores de vehículos nuevos importados, incluso de un precio superior.

Esto es, el impuesto reclamado vigente para el ejercicio fiscal 2004, en relación a los vehículos catalogados como usados por ser de modelo anterior a dicho ejercicio y en atención a su nacionalidad, no atienden a la capacidad económica de los tenedores o usuarios de los vehículos y es inequitativo, al no impactar proporcionalmente el patrimonio de los sujetos que cuentan con un vehículo de mayor valor económico y nacionalidad, y si por el contrario, afecta desproporcionalmente a los sujetos titulares de vehículos con un menor valor patrimonial y nacionalidad, imponiendo un mayor tributo a los usuarios o tenedores de vehículos usados y de México que a los vehículos nuevos importados, de las mismas características.

Así las cosas, al no encontrarse ese tributo en proporción al valor del vehículo, por considerar el valor real y capacidad del mismo, trae como consecuencia una carga mayor al usuario o tenedor de un vehículo usado que al de uno nuevo, incluso del mismo precio.

Así pues, se viola el principio de equidad, no se da un trato igual a los iguales ni desigual a los desiguales, debido a que se otorga un trato preferencial a la importación de vehículos nuevos, lo cual después de realizar los cálculos de ley, les resulta mucho menor el pago a éstos y perjudica a los demás tenedores de vehículos, lo que violenta los principio de equidad y proporcionalidad tributarios,

dando un trato desigual a los sujetos del impuesto que se encuentren en una situación de igualdad.

Me causa perjuicio que ésta disposición combatida está tomando una proporción del impuesto que correspondería al uso de un vehículo nuevo, lo cual es inconstitucional, porque es un impuesto real que grava la propiedad de autos y aquí le están dando una distinción por el tiempo de uso que se le dé al auto.

También me causa perjuicio y violentan el principio de proporcionalidad tributario, que no se atiende a la riqueza real del contribuyente, sino que a través de un factor de proporción pretenden darle valor fiscal o se le permite pagar en forma proporcional a los meses de uso del vehículo. Se basa en una determinación fría, presuntiva del valor económico del automóvil en función de la actualización de factores y depreciación, y de factores de proporción.

Así pues al no darle un mecanismo de defensa al particular para demostrar que su automóvil no tiene el valor frío que dan las tarifas de actualización y depreciación, lo hace inconstitucional, ya que no le dan al particular la oportunidad de demostrar que su carro vale menos.

En este tenor, tomando en consideración que es a las autoridades administrativas a quienes corresponde dar cumplimiento a la ejecutoria de amparo en su carácter de entes estatales encargados de la recaudación, deberá requerirse, tan pronto como se dicte sentencia que me favorezca, a la Tesorería del Estado de Michoacán de Ocampo para que a través de la unidad administrativa que corresponda devuelva a la quejosa las cantidades que enteró por concepto de la aplicación del impuesto impugnado.

XII. PRUEBAS

PRIMERA. LA DOCUMENTAL PÚBLICA: Consistente en copia certificada de la factura del vehículo señalado en el numeral primero de los antecedentes, hechos y abstenciones de la presente demanda.

SEGUNDA. LA DOCUMENTAL PÚBLICA: Consistente en copia certificada del recibo de pago del impuesto sobre tenencia de vehículos por el año 2004, realizado por y de acuerdo a lo por señalado en el numeral primero y segundo respectivamente, de los antecedentes, hechos y abstenciones de la presente demanda.

TERCERA. LA DOCUMENTAL PÚBLICA: Consistente en copias de identificación oficial.

CUARTO. LA DOCUMENTAL PÚBLICA: Consistente en copias de COMPROBANTE DE DOMICILIO

QUINTO. LA DOCUMENTA PÚBLICA: Consistente en copia de la tarjeta de circulación.

XIII. SUSPENSIÓN DEL ACTO RECLAMADO

Por lo anteriormente expuesto y fundado a usted Juez de Distrito, atentamente pido o solicito:

PRIMERO. Tenerme por presentado en tiempo y forma legal, solicitando el amparo y protección de la justicia federal, contra el acto de las autoridades que quedaron señaladas como responsables en el capítulo respectivo.

SEGUNDO. Reconocer la personalidad que ostento

TERCERO. Admitir la presente demanda de garantías, solicitando a las autoridades señaladas como responsables, rindan sus informes de los actos reclamados.

CUARTO. Que la cantidad pagada por concepto del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, satisfaga la garantía del interés fiscal.

QUINTO. Concederme la suspensión PROVISIONAL de los efectos de los actos reclamados.

SEXTO. Tener por ofrecidas, exhibidas, admitidas y por desahogadas las pruebas que se relacionan y adjuntaron en el presente escrito.

SÉPTIMO. Previos los trámites procesales, conceder a mi mandante el Amparo y Protección de la Justicia de la Unión en contra de los actos reclamados de las autoridades ya señaladas como responsables o llegado el momento procesal oportuno Concederme la suspensión DEFINITIVA de los efectos de los actos reclamados.

OCTAVO. Ordenar a la Tesorería del Estado de Michoacán de Ocampo, me devuelva el importe de la cantidad pagada por concepto del

Impuesto SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, con su respectiva actualización y recargos.

PROTESTO LO NECESARIO

Uruapan Michoacán de Ocampo a 19 de abril de 2004

J. Jesús Terrazas Castañeda

4.2 BENEFICIOS PARA LOS USUARIOS DE LOS VEHÍCULOS EN EL SUPUESTO DE QUE SE ELIMINARA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

El parque vehicular con el que cuenta el país es muy grande, por tanto la afectación que tiene el impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos, concierne a gran parte de la sociedad, y el periodo en que el propietario de un vehículo está obligado a pagar por ser poseedor de un vehículo también es muy grande.

Así pues, tanto los que se encuentran en posibilidades de adquirir un vehículo nuevo, como los que no pueden tener más que un vehículo con 10 años antigüedad se enfrentan a tener que cubrir una misma obligación, ciertamente se debe ser consciente que a fin de que el gobierno pueda cumplir eficientemente con todas sus obligaciones, requiere allegarse de los recursos necesarios que requiere para tal efecto.

Pero también cabe señalar que si el contribuyente no cuenta con los medios necesarios, difícilmente podrá cubrir sus obligaciones fiscales; por tanto es indispensable primeramente generar las fuentes de riqueza para que ya después se encuentren las personas en posibilidades de poder contribuir.

En este sentido podemos afirmar que:

- Muchas personas se verían beneficiadas ya que eliminando este impuesto podrían adquirir un auto nuevo
- Los que no pueden adquirir un vehículo nuevo también se beneficiarían ya que sería un ahorro el evitar el pago que tengan que hacer.
- Para los que no se encuentran en posibilidades de adquirir un automóvil nuevo y tampoco se encuentran obligados al pago

de dicho impuesto también representaría un beneficio ya que esto activaría la economía y produciría un efecto en cadena de una derrama económica.

4.3 DESVENTAJAS PARA LOS USUARIOS DE LOS VEHICULOS EN EL SUPUESTO DE QUE SE ELIMINARA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA DE AUTOMÓVILES NUEVOS

No se puede hablar de que algún particular se afectara por el hecho de ahorrarse el pago de un impuesto, o porque posiblemente por el no pagar un impuesto se incentive a una industria tan importante como lo es la industria automotriz al crear más fuentes de empleos e invertir en el país.

Al igual que en la industria automotriz, para los usuarios de los vehículos la eliminación de los impuestos no traería más que consecuencias positivas. Únicamente bastará que el gobierno federal considere su balanza y determine que tiene más peso para él, si seguir percibiendo un impuesto de forma constante o bien dejar de recibirlo y con ello incentivar a una empresa con gran capacidad de inversión y amplias posibilidades de crecimiento.

4.4 TERCEROS INVOLUCRADOS CON LA POSIBLE ELIMINACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

El mundo actual en el que vivimos es un mundo globalizado donde las operaciones de todos, aún las de los que menos nos imaginamos, nos afectan; por tanto, una gran medida de éxito es el buscar el tener presencia en el mayor número de lados posibles, para lo cual se requiere el transporte, parte indispensable para cubrir y llegar a nuevos mercados, motivo suficiente para creer que la industria automotriz es una

industria a la cual se le puede exprimir bastante, indirectamente en cualquier tipo de industria, empresa, y en sí en el curso de la vida diaria están presentes los medios de transporte. Esta reflexión sirve de base para no ver la posible eliminación del impuesto de forma aislada, sino que hay que verlo como un conjunto de oportunidades de desarrollo y progreso.

Si bien concluimos que toda industria está relacionada con la industria automotriz, de manera más directa lo están las empresas aseguradoras y las instituciones financieras; si con la eliminación de la tenencia logramos incrementar la venta de automóviles nuevos también, se lograría incrementar las operaciones de la aseguradoras, después de las casas los automóviles representan una de las inversiones más fuerte. Por lo tanto, los adquirientes de los vehículos se verían más en la necesidad de contratar los servicios de este tipo de empresas.

Por otro lado, cada vez son más las instituciones de crédito que presentan diversas promociones, para el otorgamiento de créditos destinados para la adquisición de vehículos, si a esto le agregamos el pretexto de que se elimina el impuesto por la adquisición de los vehículos, es por demás obvio el asegurar que las solicitudes de créditos y otorgamiento de éstos se incrementaría.

Son innumerables las empresas que se verían involucradas, por citar algunas podemos mencionar:

- Industrias llanteras
- Refaccionarías
- Talleres mecánicos
- Gasolineras
- Auto lavados

- Toda clase de proveedores de las armadoras
- Autoboutiques
- Etcétera.

Todos estos incrementos en las operaciones de las empresas, a pesar de que no se esté directamente relacionado con ellas, no se deben ver de manera aislada. Este incremento de operaciones siempre dará como resultado mayores y mejores oportunidades de trabajo y mayor circulación de dinero.

CAPITULO 5

**CALCULO DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O
USO DE VEHÍCULOS**

5.1 MOMENTO DE OBLIGATORIEDAD DEL PAGO DEL IMPUESTO

5.1.1 Vehículos nuevos

El impuesto sobre tenencia o uso de vehículos es un impuesto federal, que se rige por reglas que son aplicadas en todo el país, el pago del impuesto se hace en las oficinas recaudadoras de los municipios o bien en las oficinas recaudadoras de las delegaciones en el caso del distrito federal.

El pago del impuesto en el supuesto de que el vehículo sea del año 2005 y se haya adquirido en este mismo año, deberá cubrirse dentro de los 15 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de facturación o elaboración de carta factura, para poder hacer el pago de la tenencia es necesario previamente haber hecho el pago de los Derechos por Servicios de Control Vehicular por concepto de trámite de alta que comprende la expedición inicial de placas, calcomanía y tarjeta de circulación.

El impuesto de los vehículos modelo 2005 pero que hayan sido adquiridos durante el ejercicio fiscal anterior (2004), se calculará con las tarifas para determinar el impuesto sobre tenencia para el año 2005 como nuevos y el plazo para pagar será hasta el 31 de marzo del 2005 (por el periodo que se tuvieron los vehículos en el año 2004 se pago el impuesto correspondiente al periodo).

5.1.2 Vehículos anteriores al año actual y hasta con 9 años de antigüedad

Los propietarios de vehículos de modelo anterior al actual y con una antigüedad de hasta 9 años al actual (vehículos modelo 1996 a 2004) deberán cubrir el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, junto con los derechos por servicios de control vehicular, a más tardar el 31 de marzo del año vigente.

5.1.3 Vehículos eléctricos, vehículos de servicio público o servicio particular de transporte de más de 15 pasajeros y motocicletas

Los vehículos eléctricos y vehículos de servicio público o servicio particular de transporte de más de 15 pasajeros y motocicletas se sujetarán a las dos reglas anteriores si son vehículos nuevos o motocicletas nuevas el pago deberá hacerse dentro de los 15 días siguientes a la fecha de facturación o elaboración de carta factura, si no son nuevos deberá pagarse el impuesto a más tardar el 31 de marzo.

En todos los casos para poder hacer el pago de la tenencia deberá hacerse también el pago de derechos por servicios de control vehicular (por el refrendo para la vigencia anual de las placas de matrícula o para trámite de alta que comprende la expedición inicial de placas, tarjeta de circulación y calcomanía).

5.2 CALCULO DEL IMPUESTO

5.2.1 Cálculo del impuesto para vehículos nuevos

Los propietarios de vehículos nuevos pagarán el impuesto que se determine conforme a las siguientes tablas:

Tabla 1

CATEGORIA	LIMITE INFERIOR \$	LIMITE SUPERIOR \$	CUOTA FIJA \$	TASA SOBRE EXCEDENTE DE LIMITE INFERIOR %
A	0.01	428,768.31	0.00	3.0
B	428,768.32	825,140.79	12,863.05	8.7
C	825,140.80	1,109,080.70	47,347.45	13.3
D	1,109,080.71	1,393,020.60	85,111.46	16.8
E	1,393,020.61	EN ADELANTE	132,813.36	19.1

1. Se debe ubicar el valor del vehículo contemplado en la factura, en la tabla anterior, el valor de la factura debe ubicarse en alguna de las 5 categorías que se presentan en la tabla.
2. Si el valor del vehículo se encuentra en el renglón de la categoría A el importe del vehículo según factura se multiplicara por la tasa del 3.0%
3. Si el valor del vehículo se encuentra en los renglones de las categorías B, C, D, o E, al valor de la factura se le restara el limite inferior que corresponda a la categoría a

la que pertenezca el vehículo, el resultado será multiplicado por el porcentaje que le corresponda según la categoría que sea, a este resultado se le sumara el importe de la cuota fija.

4. Una vez obtenido el importe a pagar por la categoría a la cual corresponda se multiplicara por el factor que de acuerdo al mes de facturación se deba aplicar; según la siguiente tabla:

TABLA A

Mes de facturación	Factor
ENERO	1.00
FEBRERO	.92
MARZO	.83
ABRIL	.75
MAYO	.67
JUNIO	.58
JULIO	.50
AGOSTO	.42
SEPTIEMBRE	.33
OCTUBRE	.25
NOVIEMBRE	.17
DICIEMBRE	.08

Ejemplos:

(nota: en todos los ejemplos el valor factura no incluye IVA)

A) Vehículos del año 2005 que se encuentran en la categoría A y que fueron adquiridos y facturados en el mes de enero o bien antes de enero.

Si el vehículo que se adquiere tiene un valor factura de \$250,000.00 y la fecha de facturación es el 2 de enero del 2005, el propietario del vehículo hará el siguiente procedimiento para determinar el monto a pagar por concepto de tenencia.

1.- Ubicar el valor factura en la tabla 1, con lo que se obtiene que por el valor del vehículo se encuentra en la categoría A

2.- El valor del vehículo se multiplica por el porcentaje que maneja la categoría A

$$250000 * 3.0\% = 7500$$

El propietario de este vehículo deberá pagar \$7,500.00

Considerando este mismo caso en el año 2004, si el valor del vehículo fuese de \$250,000.00 su costo o valor total hubiese sido de \$287,500.00 multiplicado por la tasa del 2.6 que se tenía en ese año el impuesto hubiese sido de \$7,475.00

En otras palabras no existió ninguna disminución para el pago del impuesto, dejaron fuera del valor total del vehículo el importe que causaba el IVA, disminuyendo con ello la base del impuesto, pero aumentaron la tasa por lo que lejos de que exista un ahorro hay un pequeño incremento.

3.- Una vez obtenido el resultado anterior se multiplica por el factor indicado en la tabla A, que corresponde al mes de facturación.

$$7500 * 1 = \$7,500.00$$

A1) Vehículos del año 2005 que se encuentran en la categoría A y que fueron adquiridos y facturados en mes distinto a enero.

Si el vehículo que se adquiere tiene un valor factura de \$325,000.00 y la fecha de facturación es el 12 de abril del 2005, el propietario del vehículo hará el siguiente procedimiento para determinar el monto a pagar por concepto de tenencia.

1.- Ubicar el valor factura en la tabla 1, con lo que se obtiene que por el valor del vehículo este se encuentra en la categoría A

2.- El valor del vehículo se multiplica por el porcentaje que maneja la categoría A

$$325,000 * 3.0\% = 9,750.00$$

3.- Una vez obtenido el resultado anterior se multiplica por el factor de la tabla A, que corresponde al mes de facturación.

$$9,750.00 * .75 = 7,312.50$$

A1/04) Un vehículo del mismo valor mas IVA y comprado igualmente en abril pero del 2004 tendría que haber hecho un pago por \$7,288.12

B) Vehículos del año 2005 que se encuentran en una categoría distinta a la A y que fueron adquiridos y facturados en el mes de enero o bien antes de enero.

Si el vehículo que se adquiere tiene un valor factura de \$497,300.00 y la fecha de facturación es el 5 de enero del 2005, el propietario del vehículo hará el siguiente procedimiento para determinar el monto a pagar por concepto de tenencia.

1.- Ubicar el valor factura en la tabla 1, con lo que se obtiene que por el valor del vehículo este se encuentra en la categoría B

2.- Al valor del vehículo se le resta el limite inferior de la categoría B, ese resultado es multiplicado por el excedente sobre el limite inferior, a este nuevo resultado se le suma la cuota fija que maneja la categoría B

$$497,300 - 428,768.32 = 68,531.68$$

$$68,531.68 * 8.7 = 5,962.25$$

$$5,962.25 + 12863.05 = 18,825.30$$

3.- Una vez obtenido el resultado anterior se multiplica por el factor que corresponde al mes de facturación.

$$18,825.30 * 1 = 18,825.30$$

B/04) Considerando el mismo caso en el 2004 este vehículo hubiese tenido un valor con IVA de 571,895.00, tomando en cuenta que para el 2005 tanto la cuota fija, como la tasa aumentaron y a su vez el limite superior para estar en determinada categoría disminuyo, volvemos a comprobar que no hubo beneficio con que se halla

eliminado del valor total de vehículo el importe correspondiente al IVA.

$$571,895 - 493,083.57 = 78,811.43$$

$$78,811.43 * 7.6\% = 5,989.66$$

$$5,989.66 + 12,820.17 = 18,809.83$$

B1) Vehículos del año 2005 que se encuentran en una categoría distinta a la A y que fueron adquiridos y facturados en un mes distinto a enero.

Si el vehículo que se adquiere tiene un valor factura de \$967,500.00 y la fecha de facturación es el 11 de noviembre del 2005, el propietario del vehículo hará el siguiente procedimiento para determinar el monto a pagar por concepto de tenencia.

1.- Ubicar el valor factura en la tabla 1, con lo que se obtiene que por el valor del vehículo este se encuentra en la categoría C

2.- Al valor del vehículo se le resta el límite inferior de la categoría C, ese resultado es multiplicado por el excedente sobre el límite inferior, a este nuevo resultado se le suma la cuota fija que maneja la categoría C

$$967,500 - 825,140.80 = 142,359.20$$

$$142,359.20 * 13.3\% = 18,933.77$$

$$18,933.77 + 47,347.45 = 66,281.22$$

3.- Una vez obtenido el resultado anterior se multiplica por el factor de la tabla A que corresponde al mes de facturación.

$$66,281.22 * .17 = 11,267.80$$

B1/04) El mismo vehículo en el 2004 hubiese tenido un valor total de 1,112,625.00 haciendo los cálculos conforme a las tablas del año pasado obtendríamos un neto a pagar de \$10,183.90

B1.1)

Considerando el mismo vehículo que el ejemplo B1 pero suponiendo que el mes de facturación hubiera sido enero el pago debió ser de 66,281.22

B1.2)

Considerando el mismo vehículo que el ejemplo B1 pero suponiendo que el mes de facturación hubiera sido diciembre el pago debe ser de \$5,302.49

El dato anterior lo obtenemos de multiplicar el costo total del impuesto anual por el factor que le corresponde según la proporción determinada en la tabla A
 $(66,281.22 * .08 = 5,302.49)$

5.2.2 Cálculo del impuesto para vehículos de hasta nueve años anteriores al año actual

Los propietarios de vehículos que sean modelo (año) anterior al actual pagaran el impuesto que se determine conforme a las siguientes tablas:

Tabla 1

CATEGORÍA	LIMITE INFERIOR \$	LIMITE SUPERIOR \$	CUOTA FIJA \$	TASA SOBRE EXCEDENTE DE LIMITE INFERIOR %
A	0.01	428,768.31	0.00	3.0
B	428,768.32	825,140.79	12,863.05	8.7
C	825,140.80	1,109,080.70	47,347.45	13.3
D	1,109,080.71	1,393,020.60	85,111.46	16.8
E	1,393,020.61	EN ADELANTE	132,813.36	19.1

Tabla 2

Modelo del vehículo	Factor de ajuste
2004	.8961
2003	.7947
2002	.6932

2001	.6088
2000	.5302
1999	.4530
1998	.3989
1997	.3132
1996	.2001

1.- Primeramente se debe identificar el año modelo que sea el vehículo

2.- El valor de la factura deberá multiplicarse por el factor de ajuste que se tenga para el año que sea el vehículo (tabla 2)

Hasta el año 2004 el procedimiento era identificar el año modelo del vehículo, multiplicar el valor factura (incluyendo IVA) por un factor de depreciación, una vez obtenido ese resultado se multiplicaba por un factor de actualización ya que se contaba con ese dato se continuaba con lo que en este año es el paso 3.

3.- Una vez que determinamos el valor del vehículo según el factor de ajuste, se ubicará el resultado obtenido, en la tabla 1 para conocer la tasa aplicar, o en su caso si el valor del vehículo provoca que se ubique en una categoría distinta a la A, determinar cual será la cuota fija y tasa a aplicar al excedente que se obtenga de restar del valor del vehículo el límite inferior de cada categoría.

CATEGORÍA A

- Si el resultado del valor ajustado del vehículo nos arroja un valor inferior a \$428,768.32 se aplicara de forma directa el porcentaje de 3.00%

CATEGORIA B

- Si el resultado del valor ajustado del vehículo nos arroja un valor superior a \$428,768.31 pero menor a \$825,140.80, a este resultado se le restara el limite inferior de \$428,768.32 esta diferencia se multiplicara por el porcentaje de 8.7% y a este resultado se le adicionara la cuota fija de la categoría B \$12,863.05 la suma será el neto a pagar por el ejercicio 2005

CATEGORIA C

- Si el resultado del valor ajustado del vehículo nos arroja un valor superior a \$825,140.79 pero menor a \$1,109,080.71, a este resultado se le restara el limite inferior de \$825,140.80 esta diferencia se multiplicara por el porcentaje de 13.30% y a este resultado se le adicionara la cuota fija de la categoría C \$47,347.45 la suma será el neto a pagar por el ejercicio 2005

CATEGORIA D

- Si el resultado del valor ajustado del vehículo nos arroja un valor superior a \$1,109,080.70 pero menor a \$1,393,020.61, a este resultado se le restara el limite inferior de \$1,109,080.71, esta diferencia se multiplicara por el porcentaje de 16.80% y a este resultado se le adicionara la cuota fija de la categoría D \$85,111.46 la suma será el neto a pagar por el ejercicio 2005

CATEGORIA E

- Si el resultado del valor ajustado del vehículo nos arroja un valor superior a \$1,393,020.60, a este resultado se le restara el limite inferior de \$1,393,020.61 esta diferencia se multiplicara por el porcentaje de 19.10% y a este resultado se le adicionara la cuota fija de la categoría E \$132,813.36 la suma será el neto a pagar por el ejercicio 2005

Ejemplos:

A) Vehículos que por su valor se encuentran dentro de la categoría A

Suponiendo que el vehículo es un año modelo 2000 que en su valor de factura tiene un precio de \$369,458.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 2000

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste del año que corresponde

$$369,458 * .5302 = 195,886.63$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría A

Como el vehículo pertenece a la categoría A directamente se le aplica la tasa correspondiente al valor ajustado

$$195,886.63 * 3.0\% = 5,876.59$$

A1) Suponiendo que el vehículo es un año modelo 1996 que en su valor de factura tiene un precio de \$1,650,555.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 1996

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste

$$1,650,555 * .2001 = 330,276.05$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría A

El vehículo en su valor de factura correspondió a la categoría mas alta cuando fue nuevo, la E pero una vez que se a calculado su valor ajustado el vehículo lo ubicamos dentro de la categoría A

Como el vehículo pertenece a la categoría A directamente se le aplica la tasa correspondiente al valor depreciado y actualizado

$$330,276.05 * 3.0\% = 9,908.28$$

El neto a pagar correspondiente al ejercicio 2005 seria de \$9,908.28

B) Vehículos que por su valor se encuentran dentro de la categoría B

Suponiendo que el vehículo es un año modelo 2003 que en su valor de factura tiene un precio de \$650,550.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 2003

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste del año que corresponde

$$650,550 * .7947 = 516,992.08$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la que corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría B

Al valor depreciado y actualizado se le resta el límite inferior de la categoría B

$$516,992.08 - 428,768.32 = 88,223.76$$

El excedente del límite inferior de la categoría B se multiplica por la tasa correspondiente a la misma categoría

$$88,223.76 * 8.7\% = 7,675.46$$

Al resultado anterior se le adiciona la cuota fija de la categoría B

$$7,675.46 + 12,863.05 = 20,538.51$$

El neto a pagar correspondiente al ejercicio 2005 sería de \$20,538.51

C) Vehículos que por su valor se encuentran dentro de la categoría C

Suponiendo que el vehículo es un año modelo 2002 que en su valor de factura tiene un precio de \$1,250,535.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 2002

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste del año que corresponde

$$1,250,535 * .6932 = 866,870.86$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la que corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría C

Al valor ajustado se le resta el límite inferior de la categoría C

$$866,870.86 - 825,140.80 = 41,730.06$$

El excedente del límite inferior de la categoría C se multiplica por la tasa correspondiente a la misma categoría

$$41,730.06 * 13.3\% = 5,550.09$$

Al resultado anterior se le adiciona la cuota fija de la categoría C

$$5,550.09 + 47,347.45 = 52,897.54$$

El neto a pagar correspondiente al ejercicio 2005 sería de \$52,897.54

D) Vehículos que por su valor se encuentran dentro de la categoría D

Suponiendo que el vehículo es un año modelo 2001 que en su valor de factura tiene un precio de \$1,850,875.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 2001

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste del año que corresponde

$$1,850,875 * 6088 = 1,126,812.70$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la que corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría D

Al valor ajustado se le resta el límite inferior de la categoría D

$$1,126,812.70 - 1,109,080.71 = 17,731.99$$

El excedente del límite inferior de la categoría D se multiplica por la tasa correspondiente a la misma categoría

$$17,731.99 * 16.8\% = 2,978.97$$

Al resultado anterior se le adiciona la cuota fija de la categoría D

$$2,978.97 + 85,111.46 = 88,090.43$$

El neto a pagar correspondiente al ejercicio 2005 seria de \$88,090.43

D) Vehículos que por su valor se encuentran dentro de la categoría E

Suponiendo que el vehículo es un año modelo 1998 que en su valor de factura tiene un precio de \$3,560,000.00

1.- Se identifica el vehículo en el año que corresponda en la tabla 2, el vehículo es un modelo 1998

2.- El valor de factura se multiplica por el factor de ajuste del año que corresponde

$$3,560,000.00 * .3989 = 1,420,084$$

3.- El valor ajustado se ubica en la tabla uno para determinar la categoría a la corresponde según su valor por lo cual se obtiene que pertenece a la categoría E

Al valor ajustado se le resta el limite inferior de la categoría E

$$1,420,084 - 1,393,020.61 = 27,063.39$$

El excedente del limite inferior de la categoría E se multiplica por la tasa correspondiente a la misma categoría

$$27,063.39 * 19.1\% = 5169.10$$

Al resultado anterior se le adiciona la cuota fija de la categoría E

$$5,169.10 + 132,813.39 = 137,982.49$$

El neto a pagar correspondiente al ejercicio 2005 seria de \$137,982.49

A todos los cálculos anteriores falta adicionarle el costo por los derechos por servicios de control vehicular pago que debe efectuarse al mismo tiempo que se efectuó el pago de la tenencia, estos derechos son el alta del vehículo pago que se efectúa únicamente cuando se adquiere el vehículo ya sea que sea adquiriera directamente de agencia o de un particular, y el refrendo de

placas el cual si es pago anual e incluso se continua pagando aun cuando ya no se este obligado al pago de la tenencia.

Ya que el valor del vehículo varia por el transcurso del tiempo es posible que no siempre un carro que pertenezca a la misma categoría por todo el tiempo que se esta obligado a cubrir la tenencia.

Un vehículo que de acuerdo a su valor se ubique dentro de la primera categoría(A) desde que se adquirió siempre permanecerá en ella, pero un vehículo que recién adquirido su valor se ubique en la categoría E es posible que en el transcurso de los diez años en que se este obligado al pago de la tenencia llegue incluso a ubicarse hasta en la categoría A.

Hasta el año 2004 para calcular el valor de los vehículos que no fuesen nuevos al valor factura se le aplicaba un factor de depreciación y a ese resultado se le aplicaba en factor de actualización, para este año se elimino un paso simplemente se tiene un solo factor que actualiza y deprecia el valor del vehículo, el porcentaje de depreciación se puede considerar hasta cierto punto injusto, ya que si consideramos los porcentajes máximo de deducción de inversiones según lo marca la ley del impuesto sobre la renta en el articulo 40, fracción VI para los vehículos se puede manejar una tasa del 25%, por lo que en 4 años seria totalmente depreciado el vehículo con lo que tendríamos que en cuatro años ya no habría base sobre la cual calcular el pago de la tenencia.

Considerando el valor de mercado tampoco el porcentaje es justo ya que los vehículos pierden rápidamente su valor y el valor que se le da a los vehículos según el impuesto sobre tenencia tampoco es representativo en base a la realidad actual.

5.2.3 Cálculo del impuesto para vehículos de servicio publico o servicio particular de transporte nuevos (pasajeros mas de 15)

El calculo del impuesto para vehículos de carga o transporte de mas de 15 pasajeros que sean modelo 2005 deberán ubicarse en alguna de las dos categorías existentes y aplicar la tasa

que le corresponda respecto a la categoría en que se encuentre.

1.- si el peso bruto del vehículo es menor a 15 toneladas, el impuesto será el resultado de aplicar el .245% al valor de vehículo.

2.- si el peso bruto del vehículo es de 15 a 35 toneladas, el impuesto será el resultado de aplicar el .50% al valor de vehículo por el factor que resulte de dividir el peso bruto del vehículo entre 30, cuando el peso del vehículo sea superior a las 35 toneladas se considerara para efecto de obtener el factor, 35 toneladas el peso del vehículo.

Los vehículos que se adquirieran en el 2005, pagaran la parte proporcional del impuesto de acuerdo al mes en que fue adquirido, los porcentajes que se aplicaran para determinar la proporción se encuentran en la siguiente tabla.

TABLA A

Mes de facturación	porcentaje
ENERO	100%
FEBRERO	92%
MARZO	83%
ABRIL	75%
MAYO	67%
JUNIO	58%
JULIO	50%
AGOSTO	42%
SEPTIEMBRE	33%
OCTUBRE	25%
NOVIEMBRE	17%
DICIEMBRE	08%

Ejemplos :

A) Vehículos que por su peso bruto se ubiquen dentro de la primer categoría y que por su fecha de adquisición el pago no sea proporcional.

Si el peso bruto del vehículo es de 8 toneladas, el valor del vehículo es de \$780,000 y fue adquirido en enero del 2005.

1.- el peso del vehículo los ubicamos dentro del primer rango por lo cual le será aplicable el .245%

2.- el valor del vehículo se multiplica por el porcentaje que le corresponde, $780,000 * .245\% = \$1,911.00$

3.- el resultado anterior se multiplica por el porcentaje que le corresponde de acuerdo al mes de adquisición, como el vehículo fue adquirido en enero el pago se hace al 100% por lo cual deberá pagarse \$1,911.00

B) Vehículos que por su peso bruto se ubiquen dentro de la segunda categoría y que por su fecha de adquisición el pago deba calcularse de forma proporcional.

Si el peso bruto del vehículo es de 19 toneladas, el valor del vehículo es de \$1,180,000 y fue adquirido en abril del 2005.

1.- el peso del vehículo los ubicamos dentro del segundo rango por lo cual le será aplicable el .50%

2.- el valor del vehículo se multiplica por el porcentaje que le corresponde, $1,180,000 * .50\% = \$5,900.00$

3.-el resultado del paso 2 se multiplica por el factor que resulta de dividir las toneladas del vehículo entre 30, $19 / 30 = .6333333 * 5,900 = 3,736.66$

4.- el resultado anterior se multiplica por el porcentaje que le corresponde de acuerdo al mes de adquisición, como el vehículo fue adquirido en abril el pago se hace al 75% $3,736.66 * 75\% = 2,802.49$ por lo tanto deberá pagarse \$2,802.00

B1) Vehículos que por su peso bruto se ubiquen dentro de la segunda categoría y que por su fecha de adquisición el pago deba calcularse de forma proporcional.

Si el peso bruto del vehículo es de 37 toneladas, el valor del vehículo es de \$1,480,000 y fue adquirido en junio del 2005.

1.- el peso del vehículo los ubicamos dentro del segundo rango por lo cual le será aplicable el .50%

2.- el valor del vehículo se multiplica por el porcentaje que le corresponde, $1,480,000 * .50\% = \$7,400.00$

3.- el resultado del paso 2 se multiplica por el factor que resulta de dividir las toneladas del vehículo entre 30. $35 / 30 = 1.166666667 * 7,400 = 8,633.33$ (siguiendo la regla general para determinar el factor debió haberse dividido $37/30$, pero como el peso del vehículo excedió de las 35 toneladas a fin de sacar el factor se considero como peso del vehículo 35 toneladas)

4.- el resultado anterior se multiplica por el porcentaje que le corresponde de acuerdo al mes de adquisición, como el vehículo fue adquirido en junio el pago se hace al 58% $8,633.33 * 58\% = 5,007.33$ por lo tanto deberá pagarse \$5,007.00

5.2.4 Cálculo del impuesto para vehículos de servicio publico o servicio particular de transporte, cuyo modelo año sea de 1996 a l 2004 (pasajeros mas de 15)

La Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de vehículos en el artículo 15-b indica que para esta clase de vehículos, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente

TABLA

AÑOS DE ANTIGÜEDAD	FACTOR
1	.900
2	.889
3	.875
4	.857
5	.833
6	.800
7	.750
8	.667
9	.500

En el caso de esta clase de vehículos no hubo cambios en cuanto a la metodología del calculo del impuesto por lo que basta con multiplicar el factor de la tabla anterior por el ultimo pago hecho por concepto de tenencia, esto es el pago que se efectuó en el 2004.

Al pago de la tenencia tanto de los vehículos nuevos como de años anteriores falta adicionarles el pago correspondiente a los servicios de control vehicular (alta o refrendo)

Los vehículos modelo anterior a 1996 ya no están obligados a pagar el impuesto sobre tenencia, solamente deben seguir pagando los refrendos y en su caso el cambio de placas.

CONCLUSIONES

El desarrollo de esta investigación nos da como resultado, el confirmar que la posible eliminación del tenencia trae un sin número de beneficios no solo a la industria automotriz, o a los propietarios de vehículos que se encuentren obligados a cubrir el pago del impuesto sobre tenencia, si no en si a todo el país.

A través del desarrollo de esta investigación se percibió el gran descontento de mucha gente por el pago de este impuesto a ojos de mucha gente se trata de un impuesto nada equitativo y si muy injusto

La investigación también nos llevó a observar que la infraestructura y aportaciones que hace la industria automotriz al país es muy grande pero a la vez tiene grandes amenazas tanto internas como externas.

Las opiniones de mucha gente y organismos deben ser escuchadas y a esas opiniones les debe dar una respuesta el gobierno ya que a los mismos integrantes del gobierno no se les ha dado respuesta cuando la propuesta que presentan es de eliminar el impuesto sobre tenencia y en cambio si dan una muy amplia respuesta cuando la propuesta versa sobre un incremento al impuesto, o cuando la propuesta se refiere a disminuir el plazo para cubrir el impuesto.

De forma concreta no se le está pidiendo al gobierno que deje de cobrar impuestos, pero si que busque la forma de incrementar el numero de contribuyentes a fin de que no tengan que cargar con el peso de sostener al país solo los contribuyentes que el gobierno ya tiene cautivos.

Una empresa de éxito no lo es por tener grandes márgenes de utilidad, al contrario lo es por tener pequeños márgenes que provoca que tenga muchas operaciones.

Si el gobierno se ve como empresa será exitoso cuando incremente sus operaciones, eso lo hará a través de más clientes (inversionistas), tendrá mas clientes cuando ofrezca un mejor producto (bajas tasa de impuesto y mayor seguridad).

BIBLIOGRAFIA

CORTINA GUTIÉRREZ, Alfonso, ***Curso de Política de Finanzas Publicas en México***, Editorial Porrúa, México, 1977,286p.p.

FLORES ZAVALA, Ernesto, ***Elementos de Finanzas Publicas***, T ed., editorial Porrúa, México, 1972,342 p.p.

MALPICIA DE LA MADRID, Luis, ***El Sistema Mexicano contra Practicas Desleales de Comercio Internacional y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte***, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1996,426 p.p.

MOTO SALAZAR, Efraín y José Miguel Moto, ***Elementos de Derecho***, 45^a ed., Editorial Porrúa, México, 2000,452p.p.

PONCE GÓMEZ, Francisco y Rodolfo Ponce Castillo, ***Derecho Fiscal***, 6^a ed., Editorial Banca y Comercio, México, 2001,376 p.p.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2000

Legislación Aduanera, 2003

Ley del Comercio Exterior, 2003

Ley de Ingresos de la Federación, 2003

Ley de Ingresos de la Federación, 2004

Ley de Ingresos de la Federación, 2005

Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos

Ley que modifica al Código Fiscal de la Federación y a las leyes del Impuesto Sobre la Renta, Impuesto al Valor Agregado, Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, Federal de Impuesto sobre Automóviles Nuevos y Federal de Derechos, 2001

OTRAS FUENTES

ASSAF, Marcelo, "**Mas vehículos usados de importación**", en Automóvil Panamericano, año 8, vol. 12 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Diciembre de 2002 1 Up.p.

DURAN, José Antonio, "**Crecerá la inversión y producción en México**", en Automóvil Panamericano, año 6, vol. 12 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Febrero de 2000 124p.p.

DURAN, José Antonio, "**Desempleos en el primer semestre**", en Automóvil Panamericano, año 7, vol. 10 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Octubre de 2001 117p.p.

DURAN, José Antonio, "**Finanzas del automóvil sin cambios los precios de los autos en el 2004**",

en Automóvil Panamericano, año 8, vol. 7 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Julio de 2002 114p.p.

DURAN, José Antonio, "**Mas producción de vehículos en México**", en Automóvil Panamericano, año 8, vol. 3 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Marzo de 2002 1Hp.p.

MIRANDA, Fernando, "**Cambio de discurso**", en Automóvil Panamericano, año 9, vol. 3 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Marzo de 2003 114p.p.

MIRANDA, Fernando, "**Peligrosa tentación**", en Automóvil Panamericano, año 8, vol. 10 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Octubre de 2002 114p.p.

VILLASEÑOR, Francisco, **"Proponen quitar tenencia"**, en Automóvil Panamericano, año 9, vol. 100 Editorial Motorpress Televisa, S. A. de C.V., Mayo de 2003 170p.p.

<http://asper.sefintab.gob.mx/tenencia04> <http://gaceta.cddhcu.gob.mx>

<http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/82/?5=>

WWW.cronica.com.mx/nota.php?idc=107653

WWW.directorio.com.mx/gobierno

WWW.directorio.gob.mx

WWW.finanzas.df.gob.mx/tesorería/controlvehicular/particulares95_03.html

WWW.fiscalistas.net/colabora/dicistuv.html

WWW.offixfiscal.com.mx

WWW.ordenjuridico.gob.mx/PE/administracion/peAG.php

WWW.tramitanet.gob.mx:9001/pls/t2tramest/despdpue

WWW.precidencia.gob.mx

WWW.sncf.gob.mx/legislación//cf.universidadabierta.Edu.mx

WWW.tramitanet.gob.mx:9001/pls/t2tramest/despdpue

WWW.tareaweb.com/data/leyes/leyinfo/92/14.htm