

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, A CARGO DEL DIPUTADO TOMÁS TRUEBA GRACIÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El que suscribe, diputado federal Tomás Antonio Trueba Gracián del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en la fracción II del artículo 55 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General, me permito presentar a la consideración de esta H. soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 5, fracción I, 12, 13, 14, 14-A, 14-B, 15-B y 16 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Exposición de Motivos

Los representantes populares tenemos la responsabilidad de escuchar con atención los reclamos sociales para transformarlos, con toda justicia, en acciones legislativas que busquen la equidad, el desarrollo y el bien común en el país.

El Impuesto de la Tenencia o Uso de Vehículos se creó en la década de los 60, específicamente para subsanar los gastos financieros que el gobierno iba a realizar por las olimpiadas de esa década, pero lamentablemente el impuesto quedó hasta el día de hoy.

Cada una de las actividades de los legisladores están encaminadas a la captación de las necesidades del pueblo, de sus reclamos, de sus intereses, de sus propósitos y de sus esperanzas. La sensibilidad del Poder Legislativo, debe desembocar en la transformación de la realidad por medio de la norma y en su caso, modificar ésta si así lo considera necesario, la sociedad.

Atendiendo precisamente al reclamo popular y tratando de estimular el mercado y consumo de automóviles es que se propone esta iniciativa que tienen como fin la desaparición paulatina de cargas fiscales que desestiman el cambio de automóviles antiguos por nuevos o de modelo reciente.

Las elevadas tarifas del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, el Impuesto al Valor Agregado, el pago sobre tenencia y un sinnúmero de gravámenes encarecen los vehículos hasta hacerlos inaccesibles para el grueso de los ciudadanos.

La Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos aprobada para 2003 y 2004 establecía que el pago de la tenencia de un vehículo se tenía que calcular tomando en cuenta el valor total del automóvil incluyendo a los demás impuestos inherentes, por lo que dicha ley generó inconformidad entre algunos contribuyentes que promovieron amparos para no pagar la tenencia bajo esta modalidad, después de varios meses dichos juicios terminaron en la Corte.

Derivado de lo anterior, la Suprema Corte de Justicia de la Nación concluyó que no procedían los amparos contra el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, al determinar que el pago de la tenencia vehicular si es constitucional y que éste se calculará de acuerdo con el valor comercial, incluyendo el Impuesto sobre Automóviles Nuevos y cualquier otro impuesto que se pague al adquirirlo. En el caso del impuesto sobre tenencia, si bien el tributo no forma parte del precio de los vehículos (como el ISAN), su causación incide en el costo operativo anual, por lo que sí tiene relevancia para el contribuyente, ya que encarece los costos de operación.

Actualmente, la administración y la recaudación de este impuesto se encuentra a cargo de las entidades federativas, por lo que el control se puede llevar de manera más precisa al acercar la fiscalización a un ámbito territorial más reducido, lo que teóricamente debe incrementar la eficiencia del tributo. No obstante, el impuesto a la tenencia o uso de vehículos sigue siendo federal, por lo que las entidades federativas carecen de facultades, entre otras cosas, para condonar total o parcialmente este tributo, aun cuando la recaudación sea exclusivamente para ellas.

Es evidente que la recaudación con impuestos confiscatorios representa, al menos por un tiempo, mayores ingresos que con tributos equitativos que respeten la capacidad de pago del contribuyente, pero con el paso de los años se estimulan acciones de rechazo, protesta, contrabando de autos y corrupción, que contaminan la estructura impositiva y la asignación eficiente de recursos. Adicionalmente, el principio de equidad tributaria debe estar por encima de objetivos meramente recaudatorios.

Se considera que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos genera un alto costo para la sociedad, en comparación con su capacidad real de recaudación, algunos de los problemas más frecuentes que se presentan en México es el de la doble tributación y el de poner un impuesto sobre otra u otras contribuciones, como acontece con el gravamen de tenencia, lo que sin duda conculca la seguridad jurídica que debe imperar en materia tributaria, de conformidad con lo que dispone el artículo 31, fracción IV, que a continuación se transcribe:

"Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:

...

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del estado y municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

Es necesario especificar que el impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos no es tan representativo para los ingresos federales en comparación con otros impuestos tributarios (véase la estructura porcentual de los ingresos de la tabla 1). Aun a pesar de que la tenencia es una fuente de ingresos para las entidades federativas así como para los municipios, la intención reducir su tasa impositiva hasta llegar al 0% es fundamentalmente porque es muy baja la recaudación que se logra en materia de la tenencia vehicular, aunado a que representa un costo importante para los causantes.

Es necesario indicar que el impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos representó en el 2004 el 1.69% de los ingresos tributarios del Gobierno Federal, y se prevé que para el 2005 su ponderación sea del 1.64% (Véase gráfica 1), cifras menores en comparación con los demás ingresos tributarios.

Los legisladores debemos considerar el entorno social en que se inscribe la imposición tributaria para determinar su viabilidad. Es cierto que la legalidad es uno de los principales factores para la determinación de la legislación fiscal, pero no menos importante es la capacidad de los contribuyentes y, sobre todo, la situación económica y social prevaleciente.

Por tanto, se propone una reforma que implica un esquema gradual, mediante el cual, en un período de 3 años, el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos se vaya reduciendo hasta llegar a un cobro nulo. De esta forma el impuesto federal se va reduciendo paulatinamente y da oportunidad para que los Congresos y Legislaturas locales de las diferentes entidades federativas propongan y aprueben su propia ley de tenencia.

Se propone un período de tres años para que las entidades federativas instrumenten el sistema de cobro correspondiente al impuesto local en referencia. De esta manera, las entidades federativas no asumen un costo administrativo tan grande como el que implicaría abrogar la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el siguiente ejercicio fiscal.

Así, se propone reformar los artículos 5° fracción primera, 12, 13, 14, 14-A, 14-B y 15-B para establecer una tarifa con una cuota de cero pesos y una tasa de cero por ciento, a los que se llegará durante un período de tres ejercicios fiscales. El esquema propuesto de disminución de la tarifa se incorpora en los artículos transitorios de esta iniciativa de reforma.

Se incorpora también una reforma al artículo 16 con la finalidad de aclarar que las entidades federativas podrán establecer impuestos locales o municipales sobre tenencia o uso de vehículos sin perjuicio de continuar adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

En este sentido, las entidades federativas no tendrán ningún impacto en sus finanzas públicas en la medida en que promulguen sus propias leyes de tenencia o uso de vehículos estableciendo la tasa que más le convenga a la propia entidad y que le permita complementar el ingreso derivado de la participación de la tenencia federal. inclusive, algunas entidades federativas pudieran hasta aumentar sus ingresos provenientes del nuevo impuesto que establezcan.

Al final de este período de tres años, después de que las entidades federativas han promulgado sus propias leyes de tenencia o uso de vehículos, la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos quedará abrogada.

Por lo antes expuesto, se pone a la consideración de esta H. Asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 5° fracción primera, 12, 13, 14, 14-A, 14-B, 15-B y 16, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Artículo Único.- Se reforman los artículos 5°, fracción primera, 12, 13, 14, 14-A, 14-B, 15-B y 16 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos para quedar como sigue:

Artículo 5o.- 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:

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.

Artículo 12.- Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso máximo, incluyendo la carga de la aeronave expresado en toneladas, por la cantidad de \$0.00, para aeronaves de pistón, turbohélice y helicópteros, y por la cantidad de \$0.00, para aeronaves de reacción.

Artículo 13. Tratándose de embarcaciones, veleros, esquís acuáticos motorizados, motocicletas acuáticas y tablas de oleaje con motor, nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo de que se trate el 0.00%.

Artículo 14. Tratándose de motocicletas nuevas, el impuesto se calculará aplicando al valor total de la motocicleta, la siguiente:

Artículo 14-A.- Tratándose de vehículos de más de diez años de fabricación anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará conforme a la siguiente:

El monto de las cuotas establecidas en este artículo se actualizarán con el factor a que se refiere el artículo 14-C de esta Ley.

Tratándose de motocicletas de más de diez años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto se pagará a la tasa del 0%.

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos, que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del automóvil el 0.0%.

Para los efectos de este artículo, el impuesto únicamente será aplicable a aquellas unidades que para su circulación requieran de placas y tarjeta de circulación expedidas por las autoridades estatales o del Distrito Federal.

Artículo 15-B. Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves y motocicletas, 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 que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

El resultado obtenido conforme al párrafo anterior, se actualizará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14-C de esta Ley.

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 se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo del vehículo, de conformidad con la tabla establecida en este artículo, y

II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se actualizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14-C de esta Ley; el resultado obtenido se multiplicará por 0.000%.

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 16.- Primer párrafo (Se deroga).

Segundo párrafo (Se deroga).

Tercer párrafo (Se deroga).

Las entidades federativas podrán establecer impuestos locales o municipales sobre tenencia o uso de vehículos sin perjuicio de continuar adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

Transitorios

Primero. Para los efectos del artículo 5º fracción I de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006.

Segundo. Para los efectos del artículo 12 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006.

Artículo 12.- Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso máximo, incluyendo la carga de la aeronave expresado en toneladas, por la cantidad de \$5,484.75, para aeronaves de pistón, turbohélice y helicópteros, y por la cantidad de \$5,907.75, para aeronaves de reacción.

b) Para el ejercicio fiscal 2007.

Artículo 12.- Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso máximo, incluyendo la carga de la aeronave expresado en toneladas, por la cantidad de \$3,656.5, para aeronaves de pistón, turbohélice y helicópteros, y por la cantidad de \$3,938.5, para aeronaves de reacción.

c) Para el ejercicio fiscal 2008.

Artículo 12.- Tratándose de aeronaves nuevas, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso máximo, incluyendo la carga de la aeronave expresado en toneladas, por la cantidad de \$1,828.25, para aeronaves de pistón, turbohélice y helicópteros, y por la cantidad de \$1,969.25, para aeronaves de reacción.

Tercero. Para los efectos del artículo 13 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal 2006.

Artículo 13.- Tratándose de embarcaciones, veleros, esquís acuáticos motorizados, motocicletas acuáticas y tablas de oleaje con motor, nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo de que se trate el 1.13%.

b) Para el ejercicio fiscal 2007.

Artículo 13.- Tratándose de embarcaciones, veleros, esquís acuáticos motorizados, motocicletas acuáticas y tablas de oleaje con motor, nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo de que se trate el 0.75%.

c) Para el ejercicio fiscal 2008.

Artículo 13.- Tratándose de embarcaciones, veleros, esquís acuáticos motorizados, motocicletas acuáticas y tablas de oleaje con motor, nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del vehículo de que se trate el 0.38%.

Cuarto. Para los efectos del artículo 14 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006.

Quinto. Para los efectos del artículo 14-A de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006.

TIPO DE VEHICULOS CUOTA

AERONAVES:

Hélice	N\$ 336.00
Turbohélice	1,860.00
Reacción	2,687.25
HELICOPTEROS	413.25

b) Para el ejercicio fiscal de 2007.

TIPO DE VEHICULOS CUOTA

AERONAVES:

Hélice	N\$ 224
Turbohélice	1240
Reacción	1791.5
HELICOPTEROS	275.5

c) Para el ejercicio fiscal de 2008.

TIPO DE VEHICULOS CUOTA

AERONAVES:

Hélice	N\$ 112
Turbohélice	620
Reacción	895.75
HELICOPTEROS	137.75

Sexto. Para los efectos del artículo 14-B primer párrafo de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos, que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del automóvil el 0.12%.

b) Para el ejercicio fiscal de 2007

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos, que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del automóvil el 0.08%.

c) Para el ejercicio fiscal de 2008

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos, que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto será la cantidad que resulte de aplicar al valor total del automóvil el 0.04%.

SÉPTIMO. Para los efectos del artículo 15-B de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006.

Años de Antigüedad	Factor
--------------------	--------

1	0.675
2	0.667
3	0.656
4	0.643
5	0.625
6	0.600
7	0.563
8	0.500
9	0.375

b) Para el ejercicio fiscal de 2007.

Años de antigüedad	Factor
--------------------	--------

1	0.450
2	0.445
3	0.438
4	0.429

5	0.417
6	0.400
7	0.375
8	0.334
9	0.250

c) Para el ejercicio fiscal de 2008.

Años de
antigüedad Factor

1	0.225
2	0.222
3	0.219
4	0.214
5	0.208
6	0.200
7	0.188
8	0.167
9	0.125

OCTAVO. Para los efectos del artículo 15-B fracción II de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en lugar de aplicar la tarifa contenida en dicho precepto, durante los ejercicios fiscales de 2006 a 2008 se aplicarán los siguientes:

a) Para el ejercicio fiscal de 2006

Artículo 15-B.

II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se actualizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14-C de esta Ley; el resultado obtenido se multiplicará por 0.184%.

b) Para el ejercicio fiscal de 2007

Artículo 15-B.

II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se actualizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14-C de esta Ley; el resultado obtenido se multiplicará por 0.123%.

c) Para el ejercicio fiscal de 2008

Artículo 15-B.

II. La cantidad obtenida conforme a la fracción anterior se actualizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14-C de esta Ley; el resultado obtenido se multiplicará por 0.061%.

Noveno. Se abroga la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos a partir del 1° de enero de 2009.

Dip. Tomás Trueba Gracián (rúbrica)