

DE LA COMISIÓN DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, CON PUNTOS DE ACUERDO POR LOS QUE SE DESECHAN CINCO INICIATIVAS REFERENTES A LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Honorable Asamblea

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, legisladores de la LIX Legislatura, presentaron iniciativas en materia de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en la forma siguiente

1. Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por la diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco, del Grupo Parlamentario de Partido Revolucionario Institucional, el 28 de abril de 2005.
2. Iniciativa con proyecto de decreto que abroga la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado Emilio Serrano Jiménez, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, el 27 de abril de 2006.
3. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 15-C de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por la diputada María del Carmen Mendoza Flores, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, el 6 de octubre de 2005.
4. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción VIII al artículo 80 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado José Manuel Abdalá de la Fuente, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, el 22 de noviembre de 2005.
5. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción VIII al artículo 80 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado Marcelo Herrera Herbert, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, el 29 de noviembre de 2005.

Esta Comisión que suscribe, con base en las facultades que le confieren los artículos 39, 44 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se abocó al análisis de cada una de las iniciativas y conforme a las deliberaciones y el análisis que de la misma realizaron los miembros de esta Comisión de Hacienda y Crédito Público reunidos en pleno, presentan a esta honorable asamblea el siguiente:

Dictamen

Descripción de las iniciativas

1. La iniciativa de la diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, se proponen reformas a los artículos 1o, 1o-A, 15-B, así como la adición de un artículo 15-B Bis, en los términos siguientes:

En la exposición de motivos de la iniciativa se busca establecer la base del impuesto a partir del valor total del vehículo que registren fabricantes, ensambladores, distribuidores autorizados, importadores, y empresas comerciales con registro ante la Secretaría de Economía como empresa para importar autos usados o comerciantes en el ramo de vehículos que realicen ante la misma dependencia.

Este valor total sería el equivalente al costo de enajenación al consumidor, exceptuando los impuestos al valor agregado (IVA) y, en su caso, sobre la adquisición de vehículos nuevos (Isan).

Se considera que los sujetos obligados deberán incluir en el registro valores diferenciados para los distintos tipos de vehículos que ofrezcan en enajenación, atendiendo a factores como el modelo y el equipo que provenga de fábrica o el que el enajenante le adicione a solicitud del consumidor. No se incluirán en este cálculo del valor total del vehículo, los intereses derivados de créditos otorgados para la adquisición del mismo ni se considerarán tratos preferenciales tales como ofertas por venta de flotillas. Estas disposiciones tienen como objetivo garantizar una misma base de cálculo del impuesto para vehículos con características iguales.

Se propone una diferenciación de modalidades para el pago del impuesto por parte de personas físicas y morales, ya que en tanto para éstas permanece la modalidad preexistente, en el caso de aquéllas se introduce el pago del impuesto con base en un esquema mensual.

Esto es, el monto total del impuesto se calcula de manera anual, pero las personas físicas podrán realizar el pago en las oficinas recaudadoras en un esquema mensual. Estos pagos provisionales, al finalizar el año calendario, deberán hacer la totalidad del impuesto.

Las reformas tienen la finalidad de apoyar la economía de los sujetos al impuesto y al mismo tiempo propiciaría un aumento en la recaudación, ya que al tener más facilidades para cubrir el importe del impuesto, la evasión disminuirá.

Otra de las características de la propuesta es la modificación de los valores para el factor de ajuste en la tabla referente a vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o, fracción IV y 14-B de la ley, así como de aeronaves y motocicletas, excepto automóviles destinados al transporte de hasta 15 pasajeros. Estos valores habrían sido calculados tradicionalmente con base en una depreciación lineal del 10 por ciento cada año sobre el importe del impuesto causado por los vehículos nuevos. De esta forma, al finalizar 10 años calendarios, el vehículo deja de pagar el impuesto.

La mecánica de cálculo para un auto nuevo se determina conforme a su valor de factura (valor total), y el valor de los vehículos usados se modifica por la inflación y la depreciación, entonces se puede utilizar la tenencia causada por el vehículo nuevo, y ajustarla por inflación y depreciación, para estimar el impuesto a pagar por ese vehículo cuando es usado.

La mecánica de cálculo es doble, en primer lugar, la depreciación se calcula sobre el importe del impuesto, en lugar de calcularla sobre el valor del vehículo, ya que en la práctica lógicamente lo que se deprecia es el vehículo y segundo al observar una depreciación lineal del 10 por ciento cada año, se desestima el índice real de depreciación comercial del vehículo que durante los primeros años es muy superior a esta cantidad, mientras que en los últimos años este porcentaje es inferior al 10 por ciento.

Lo anterior conduce a una sobrevaluación del verdadero valor comercial de los vehículos durante los primeros años y una subvaluación durante los últimos años de aplicación de la ley. De hecho, todavía existe algún valor de rescate para los vehículos de más de 10 años de antigüedad.

En cuanto a la depreciación real del 30 al 50 por ciento durante los primeros tres años de vida del vehículo, y no más del 5 por ciento durante los últimos años a pagar el impuesto.

La duración del impuesto será siempre de 10 años, con una variación en las cantidades a pagar por parte de los contribuyentes.

Por lo tanto, a mayor movimiento comercial de vehículos, mayores serán los derechos estatales que se cobren lo cual de alguna forma compensará la disminución de los montos a recaudar por concepto de tenencia.

2. La iniciativa con proyecto de decreto que abroga la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado Emilio Serrano Jiménez, propone abrogar la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, argumentando para tal efecto en su exposición de motivos, entre otras cosas, que el impuesto sobre

tenencia o uso de vehículos es inconstitucional ya que viola la garantía de proporcionalidad tributaria al considerar que no grava el verdadero valor patrimonial del sujeto pasivo del impuesto, y que también se viola el citado principio constitucional con la base gravable que establece la fracción II del artículo 1o-A de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, ya que da lugar a una doble tributación desde el momento en que se acumulan diversos gravámenes.

3. En la iniciativa de la diputada María del Carmen Mendoza Flores, se propone adicionar tres últimos párrafos al artículo 15-C de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Cuando el robo del vehículo o pérdida total del mismo debido a accidentes automovilísticos, incendios, terremotos, maremotos, vandalismo o tormentas, se efectúa antes del pago de la tenencia, se podrá solicitar la exención en la parte correspondiente y en caso de que se realice después del pago se podrá solicitar la devolución en la parte proporcional.

Para tal efecto se deberá presentar la reclamación ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, acompañada del aviso de baja de las placas o la denuncia al Ministerio Público, en los términos que al efecto señale el reglamento correspondiente, la que una vez transcurrido el término de tres meses procederá a autorizar la exención o hacer la devolución correspondiente.

La Secretaría de Hacienda, de conformidad con el reglamento que al efecto se expida, será la facultada para presentar las acciones correspondientes en caso de mal uso o abuso de este derecho.

No se debe dejar a un lado que la seguridad es responsabilidad del Estado y bajo este principio estamos obligados a asumir las consecuencias por una deficiencia en la misma; de esta manera, es contrario a justicia cobrar el pago de la tenencia completa a las personas que han sufrido este agravio en su persona, pues además las personas dejan de ser tenedoras del vehículo, por lo que en una interpretación estricta no deberían pagar.

4. La iniciativa que propone adicionar una fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, fue presentada por el diputado José Manuel Abdalá de la Fuente, se plantea que no se pagará el impuesto por los vehículos que presten el servicio de autotransporte federal de carga.

En la exposición de motivos se señala que para sustentar la propuesta, la industria del autotransporte de carga es un sector precursor de la economía, toda vez que proporciona los medios para distribuir las mercancías que requieren la industria y el comercio a lo largo y ancho de la República Mexicana, cuenta con un parque vehicular del orden de los 460 mil vehículos, agrupados en 9 mil 800 empresas y 88 mil personas físicas que son responsables de la movilización de poco más de 425 millones de toneladas anuales, que equivalen al 86 por ciento de todas las cargas, tanto nacionales como internacionales, mismas que fluyen a través de nuestro país.

El autotransporte de carga de nuestro país, participa con el 3.5 por ciento del producto interno bruto nacional y el 31.6 por ciento del PIB de transporte y almacenaje nacional; genera poco más de 4 millones de empleos directos e indirectos, lo que representa el 5.6 por ciento del personal ocupado a nivel nacional, en una actividad que se ha caracterizado por ser 100 por ciento mexicana, con un origen estrechamente vinculado a las empresas con raíces familiares, mismas que han evolucionado hacia la constitución de medianas y grandes empresas de autotransporte.

En este entorno, es preciso tomar en consideración que esta ley es violatoria del principio constitucional de legalidad que implica que los tributos o contribuciones deben establecerse por medio de leyes, tanto desde el punto de vista material como formal. En este sentido el impuesto se basa sobre la presunción de tener un vehículo y en los valores dados en forma unilateral por el Estado, con lo que queda al margen de capacidad contributiva del quejoso y es contrario al artículo 31, fracción IV, de nuestra Constitución.

Para el contribuyente la tenencia de un vehículo implica necesariamente una erogación, es decir, un gasto o una inversión sobre la cual pesa el gravamen de un impuesto sobre la tenencia o uso del vehículo, lo que resulta tan improcedente como pretender gravar una pérdida u obtener intereses de un saldo bancario negativo.

El Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos se ha ganado a lo largo de los años, acciones de rechazo y protesta de la sociedad en virtud de que el objeto del impuesto, es decir el vehículo, es sujeto también del impuesto al activo, con lo cual se genera una doble carga tributaria. En el caso de autotransportes de carga, esta duplicidad es evidente toda vez que los vehículos que se utilizan para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, constituyen precisamente el principal activo de las empresas, con lo cual se lesiona el patrimonio de estas unidades productivas y les resta competitividad.

5. En la iniciativa del diputado Marcelo Herrera Herbert, se propone adicionar una fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para que no se pague este impuesto para los vehículos cualquiera que sean, siempre y cuando sea adquirido en territorio nacional y su uso sea destinado para las actividades de producción, distribución y comercialización de los productos agropecuarios y marítimos del país; y que se encuentren debidamente registrados como tales en las dependencias federales respectivas.

Se expresa en la exposición de motivos que la importancia del sector agropecuario está dada por su doble función de proveer bienes finales fundamentales y buena parte de los insumos básicos de la actividad industrial se señala que hoy en día, la relevancia del fenómeno agropecuario va en decadencia, esto debido a la expansión de las actividades productivas, y el reemplazo de recursos naturales por suplementos de tipo artificial.

Uno de los pilares fundamentales de la economía de cualquier país, lo representa su actividad agropecuaria, la cual en México obtuvo sólo entre los años de 1940 a 1965 niveles de crecimiento en cuanto a su producción de un 7 por ciento anual. Sin embargo, el sector agropecuario, siendo uno de los ejes productivos de la economía nacional de vital importancia, ha disminuido su proceso de crecimiento en los últimos años perdiendo competitividad, incluso en el mercado interno.

En la exposición de motivos se señala que nuestro país desde su concepción como Estado moderno siempre se ha caracterizado por el establecimiento de programas encaminados a orientar por buen rumbo a las actividades de los sectores primarios. No obstante, los últimos sexenios se ha dejado en el olvido las reformas legales que beneficien a los productores nacionales; sin embargo, México, ha firmado una serie de compromisos internacionales como el Tratado de Libre Comercio con América del Norte, que en lo referente a su capítulo agropecuario pone en serio riesgo a este sector en nuestro país.

Es por lo anterior que urge que los actores políticos nacionales realicen una serie de medidas legales que aviven la actividad primaria nacional, siendo inconcebible que un país como el nuestro que cuenta con un sin número de riquezas naturales este poniendo en riesgo a todo un sector económico cuyas raíces culturales son más añejas que nuestra propia nación como Estado moderno.

Todo lo expuesto, justifica el propósito de instrumentar una política fiscal por lo que propone exentar del pago de impuesto sobre tenencia y uso vehicular a todos aquellos vehículos cuya característica sea la de ser utilizados para la producción, distribución y comercialización de los productos del sector agropecuario y marítimo con la única salvedad de que estos sean adquiridos en el territorio nacional.

Consideraciones de la comisión

1. En relación con el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por la diputada Ivonne Aracelly Ortega Pacheco, que reforma el artículo 1o para establecer un esquema mensual de pago del impuesto para personas físicas, la Comisión de Hacienda y Crédito Público, no es procedente, ya que se considera que cambiar el esquema anual de pago del impuesto por un esquema mensual pondría en riesgo no solo la recaudación que por el mismo obtienen las entidades federativas coordinadas en esta materia, sino también los programas institucionales de carácter local que se programan e instrumentan con base en la recaudación esperada y obtenida.

Es importante mencionar que la propuesta de modificación al esquema de pago del impuesto al que actualmente se encuentra vigente, traería como consecuencia, una carga administrativa mayor para las entidades federativas al

tener que administrar de forma mensual dicho impuesto y un impacto económico que se vería reflejado posiblemente en el incremento de los costos de los trámites que los contribuyentes realizan en esta materia, en virtud de que las entidades federativas tendrían que destinar recursos humanos y materiales para la administración del impuesto. Cabe señalar que esta ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1962, y abrogada posteriormente por la ley que ahora se encuentra vigente, ha prevalecido el esquema de pago anual del impuesto durante los primeros meses del año, tanto para personas físicas como para morales.

Por lo que se refiere a la propuesta de reforma al artículo 1o-A, para establecer que el valor total del vehículo deberá registrarse ante la Secretaría de Economía durante los primeros 10 días del año de calendario, tampoco se está de acuerdo con la misma, en virtud de que se considera que el hecho de registrar el valor total de cada vehículo durante los primeros días del año, obstaculizaría el cobro del impuesto, toda vez que las entidades federativas inician la determinación y el cobro del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos a partir del día 2 de enero de cada año. Además, esta propuesta no está contemplando que los precios de los vehículos se modifican de acuerdo con las condiciones de mercado, y con los costos de los insumos para su fabricación, por lo que establecer un valor fijo para un automóvil desde el inicio del año, puede afectar tanto a los contribuyentes como al sector automotriz.

En cuanto a los factores por año de antigüedad establecidos en los artículos 15-B y el 15-B Bis propuesto, no se consideran convenientes, ya que como lo establece la disposición vigente, los factores van decreciendo conforme a la antigüedad del vehículo; así, cuando el factor de antigüedad disminuye, también el impuesto a pagar es menor.

Es de señalar que a partir del año 2005, para los vehículos a que se refiere el artículo 15-B, los automóviles de fabricación nacional e importados para el transporte de más de 15 pasajeros o efectos y automóviles con placas de servicio público de transporte de pasajeros, taxis, aeronaves y motocicletas, al impuesto causado, se aplicará un factor de actualización sólo en el supuesto de que el incremento porcentual acumulado del índice nacional de precios al consumidor desde el mes en que se actualizaron por última vez exceda del 10 por ciento. Derivado del procedimiento anterior la disminución en el impuesto equivale al 5.14 por ciento.

Finalmente, la Comisión de Hacienda y Crédito Público, considera que la propuesta de disminuir los factores de depreciación provocaría una reducción del impuesto, lo que significará para las entidades federativas y los municipios una pérdida de ingresos. Para el ejercicio fiscal de 2006, de conformidad con la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2006, se estima que la recaudación del citado impuesto ascenderá a 15 mil 378.2 millones de pesos, cifra que se vería afectada si se modifican los factores de depreciación, al tiempo que impactaría negativamente el cálculo de las participaciones que reciben las entidades federativas, toda vez que este gravamen, es un impuesto asignable que se toma como base, entre otros elementos, dentro de la fórmula que sirve para el cálculo de la distribución del Fondo General de Participaciones a las entidades federativas.

Por las consideraciones anteriores, la Comisión de Hacienda y Crédito Público, no considera procedente la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

2. Iniciativa con proyecto de decreto que abroga la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado Emilio Serrano Jiménez.

La que dictamina considera que se han efectuado reformas a esta ley, con el propósito de subsanar algunos vicios que la Suprema Corte de Justicia de la Nación llegó a identificar, sin que con posterioridad se tenga información de que el impuesto citado presente vicios de inconstitucionalidad.

Ahora bien, por lo que se refiere al argumento de que la base gravable establecida en la fracción II del artículo 1o-A de la ley viola el principio de proporcionalidad tributaria, ya que considera dentro de dicha base otras contribuciones, debe mencionarse que la Suprema Corte de Justicia de la Nación se ha pronunciado en el sentido de que el hecho de que la base del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos se integre, entre otros elementos, por el impuesto al valor agregado (impuesto que conforme a las reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 1o de diciembre de 2004, ya no forma parte de la base) y las demás contribuciones que deban

cubrirse por su enajenación o importación, no lo hace inconstitucional, en virtud de que dichos elementos, al formar parte del precio que se refleja en la factura, manifiestan la capacidad económica del contribuyente mismo que se ha manifestado en la tesis jurisprudencial de la Suprema Corte.

Adicionalmente, abrogar esta ley tal y como se propone en la iniciativa en estudio, significaría para las entidades federativas y municipios una pérdida de ingresos importante, con la consecuente afectación de sus finanzas públicas, ya que aún y cuando este impuesto es un gravamen federal, las entidades federativas perciben el 100 por ciento de su recaudación, misma que en 20 por ciento deben destinar a los municipios.

Abrogar el impuesto, debe ser analizada si se presenta de manera aislada sin proponer otra fuente alternativa de ingresos para las entidades federativas y los municipios. Conforme a la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2006, la recaudación de este impuesto ascenderá a 15 mil 378.2 millones de pesos, recursos que las entidades federativas perderían en caso de eliminarse el impuesto de referencia.

Conviene mencionar que además de la importancia del impuesto en materia de recaudación, también este impuesto permite cumplir con propósitos extrafiscales, tales como la integración de un padrón vehicular estatal que se denomina Sarve, mismo que se actualiza anualmente y constituye un requisito para percibir el 100 por ciento de la recaudación del citado impuesto, permitiendo con ello, no sólo a la autoridad fiscal, sino a otras instancias administrativas, tener un adecuado control sobre los vehículos. De igual manera, tratándose del Registro Público Vehicular (Repuve) a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública, este impuesto conlleva un efecto positivo que permite identificar a los vehículos y a sus propietarios, otorgando mayor seguridad en las operaciones de las unidades registradas.

Finalmente, cabe destacar que la administración de este impuesto por parte de las entidades federativas también juega un papel importante para efectos de la determinación del esfuerzo recaudatorio que se refleja en el cálculo del coeficiente de distribución de la segunda parte del Fondo General de Participaciones.

Por las consideraciones anteriores, esta Comisión de Hacienda y Crédito Público considera que no es procedente la iniciativa con proyecto de decreto que abroga la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

3. En la iniciativa de la diputada María del Carmen Mendoza Flores, se propone adicionar tres párrafos al artículo 15-C de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, que el cálculo del impuesto a los vehículos cuando el robo del vehículo o pérdida total del mismo debido a accidentes automovilísticos, incendios, terremotos, maremotos, vandalismo o tormentas, se efectúa antes del pago de la tenencia, se podrá solicitar la exención en la parte correspondiente y en caso de que se realice después del pago se podrá solicitar la devolución en la parte proporcional.

La Comisión de Hacienda y Crédito Público, que dictamina, considera que no se debe dejar a un lado que la seguridad es responsabilidad del Estado y bajo este principio estamos obligados a asumir las consecuencias por una deficiencia en la misma, de esta manera, es contrario a justicia cobrar el pago de la tenencia completa a las personas que han sufrido este agravio en su persona, pues además las personas dejan de ser tenedoras del vehículo, por lo que en una interpretación estricta no deberían pagar.

De esta manera el hecho imponible constituye la base para la definición y clasificación del impuesto, así como un elemento necesario para la interpretación y alcance de la contribución.

Ahora bien, al no contemplarse en la iniciativa mecanismos que permitan a las entidades federativas como autoridades fiscales coordinadas que se benefician del 100 por ciento de la recaudación de dicho impuesto la implementación de medidas de control que les permita verificar los supuestos que se proponen para obtener los beneficios de la propuesta se considera que afectaría gravemente los ingresos de las entidades federativas, ya que podría generar abusos por parte de los contribuyentes, con el fin de evitar el pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, o en su caso, solicitar una devolución sin tener derecho a ello, en perjuicio de los fiscos estatales.

Por lo anterior, la Comisión de Hacienda y Crédito Público no considera procedente la propuesta de reforma al artículo 15-C de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

4. La iniciativa propone adicionar una fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y fue presentada por el diputado José Manuel Abdalá de la Fuente, en la que propone que no se pague el impuesto por los vehículos que presten el servicio de autotransporte federal de carga.

La Comisión de Hacienda y Crédito Público, que dictamina esta iniciativa, considera que la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos en sus disposiciones vigentes prevé un trato diferenciado para los vehículos destinados al transporte de más de 15 pasajeros o efectos, donde quedan comprendidos los de carga, al establecer una tasa del impuesto del 0.245 por ciento aplicable al valor total del vehículo, cuando el peso bruto vehicular sea menor a 15 toneladas. Cuando el peso bruto vehicular sea mayor a 15 toneladas, la tasa máxima será del 0.50 por ciento, considerando un ajuste en función del tonelaje del vehículo. Estas tasas son menores a las que establece la mencionada ley para los vehículos nuevos destinados al transporte de hasta 15 pasajeros, en donde las tasas van desde un 3.0 por ciento hasta un 19.1 por ciento, atendiendo al valor del vehículo.

En efecto, la fracción IV del artículo 5o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos establece lo siguiente:

"Artículo 5o. Tratándose de automóviles, omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, el impuesto se calculará como a continuación se indica:

...

IV. Para automóviles nuevos destinados al transporte de más de 15 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 por ciento 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 por ciento 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.

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."

Por lo que hace a los argumentos de equidad y capacidad contributiva, en la exposición de motivos se expresa que "... el impuesto se basa sobre la presunción de tener un vehículo y en los valores dados en forma unilateral por el Estado ...", afirmación que en su parte final es incorrecta, ya que la base no se fija de manera unilateral por el Estado, sino que conforme a los artículos 5o, 13, 14, 14-B, 15-B, 15-C y 15-D de esta ley, los contribuyentes determinan la base del impuesto a pagar en función del valor total del vehículo, o como lo ha considerado la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en función de una base objetiva, lo cual respeta los principios de proporcionalidad y equidad tributarios.

Por lo que se refiere a la exención, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sustentado que tratándose de un impuesto patrimonial como en el caso lo es el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, y en observancia al principio de equidad tributaria que debe regir en materia de exenciones, las diferencias que pueden motivar un

tratamiento desigual deben radicar en las características del automotor, o en el uso que se le dé al mismo con lo cual la Suprema Corte en tesis ha sustentado.

Por su parte, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contempla adicionalmente al autotransporte federal de carga, el de pasajeros y de turismo, e incluso, el transporte privado, ya sea de bienes o de personas. En este sentido, se considera que el destino del vehículo, en este caso, el autotransporte federal de carga, no es una característica que justifique el trato desigual que se propone frente al autotransporte de pasajeros o de turismo, e inclusive, frente al transporte de carga privado; por el contrario, este supuesto podría producir una distinción entre situaciones que podrían considerarse iguales frente a la norma tributaria, conforme al criterio jurisprudencial sustentado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, lo que pondría en riesgo la recaudación del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a los sectores de turismo o de pasajeros.

Por las consideraciones anteriores, la Comisión de Hacienda y Crédito Público, propone que la adición de la fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, es improcedente.

5.- En la iniciativa del diputado Marcelo Herrera Herbert, se propone adicionar una fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para que no se pague este impuesto para los vehículos cualquiera que sea, siempre y cuando sea adquirido en territorio nacional y su uso sea para actividades de producción, distribución y comercialización de los productos agropecuarios y marítimos del país; y que se encuentren debidamente registrados como tales en las dependencias federales respectivas.

Actualmente, la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos prevé un trato diferenciado para los vehículos destinados al transporte de más de 15 pasajeros o efectos, donde quedan comprendidos los destinados al transporte de productos agrícolas, ganaderos y marítimos, al establecer una tasa del impuesto del 0.245 por ciento aplicable al valor total del vehículo, cuando el peso bruto vehicular sea menor a 15 toneladas. Cuando el peso bruto vehicular sea mayor a 15 toneladas, la tasa máxima será del 0.50 por ciento, considerando un ajuste en función del tonelaje del vehículo. Estas tasas son menores a las que establece la mencionada ley para los vehículos nuevos destinados al transporte de hasta 15 pasajeros, en donde las tasas van desde un 3.0 por ciento hasta un 19.1 por ciento, atendiendo al valor del vehículo.

En efecto, la fracción IV del artículo 5o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos establece que tratándose de automóviles, omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, el impuesto se calculará como a continuación se indica:

"IV. Para automóviles nuevos destinados al transporte de más de 15 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 por ciento 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 por ciento 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.

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."

Por otra parte, conforme al criterio sustentado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, tratándose de un impuesto patrimonial como en el caso lo es el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, y en observancia al principio de equidad tributaria que debe regir en materia de exenciones, las diferencias que pueden motivar un tratamiento desigual deben radicar en las características del automotor, o en el uso que se le dé al mismo acorde a las tesis de la Suprema Corte de Justicia.

Ahora bien, conforme al artículo 33 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que regula, entre otros aspectos, los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, tenemos que los servicios de transporte se dividen en: a) de pasajeros, b) de turismo, y c) de carga. Dentro de esta última categoría se autoriza, cumpliendo los requisitos que para tal efecto establece la ley, el transporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

En este sentido, y considerando que bajo el servicio de autotransporte federal de carga se pueden transportar cualquier tipo de bienes, no siendo restrictivo a productos derivados de una actividad en específico, como puede ser la agrícola, la ganadera, o la de pesca, sino también la relativa a la rama industrial o silvícola, y a cualquier otra rama comercial, la propuesta de exentar del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos a los automóviles que se utilicen para actividades relacionadas con la industria agropecuaria y marítima, podría producir una distinción entre situaciones iguales frente a la norma tributaria, conforme al criterio jurisprudencial sustentado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, lo que pondría en riesgo no solamente la recaudación del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a los demás vehículos destinados al transporte de carga, sino también a los de turismo y de pasajeros.

Por lo cual, la iniciativa que adiciona la fracción VIII al artículo 8o de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, no es de aprobarse.

Por las consideraciones anteriores, la Comisión de Hacienda y Crédito Público no considera procedentes las iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, por lo que pone a consideración del Pleno de esta honorable Cámara de Diputados el siguiente

Acuerdo

Primero. Se desechan las cinco iniciativas de la LIX Legislatura, objeto de este dictamen, en materia de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, mismas que fueron turnadas a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Segundo. Archívese los presentes asuntos, como total y definitivamente concluidos.

Sala de comisiones de la honorable Cámara de Diputados, a 11 de abril de 2007.

Por la Comisión de Hacienda y Crédito Público

Diputados: Charbel Jorge Estefan Chidiac (rúbrica), presidente; David Figueroa Ortega (rúbrica), Emilio Ramón Ramiro Flores Domínguez (rúbrica), Ricardo Rodríguez Jiménez (rúbrica), Camerino Eleazar Márquez Madrid (rúbrica), José Antonio Saavedra Coronel (rúbrica), Antonio Soto Sánchez (rúbrica), Horacio Emigdio Garza Garza, Ismael Ordaz Jiménez (rúbrica), Carlos Alberto Puente Salas (rúbrica), Juan Ignacio Samperio Montaña (rúbrica), Joaquín Humberto Vela González (rúbrica), Manuel Cárdenas Fonseca (rúbrica en abstención), Aída Marina Arvizu Rivas (rúbrica en abstención), secretarios; José Alejandro Aguilar López (rúbrica), Samuel Aguilar Solís (rúbrica), José Rosas Aispuro Torres, Itzcóatl Tonatiuh Bravo Padilla, Francisco Javier Calzada Vázquez, Ramón Ceja Romero, Carlos Chaurand Arzate (rúbrica), José de la Torre Sánchez (rúbrica), Juan Nicasio Guerra Ochoa (rúbrica), José Martín López Cisneros, Lorenzo Daniel Ludlow Kuri (rúbrica), José Manuel Minjares Jiménez (rúbrica), José Murat (rúbrica), Raúl Alejandro Padilla Orozco (rúbrica), Dolores María del Carmen Parra Jiménez (rúbrica), Jorge Alejandro Salum del Palacio (rúbrica), Faustino Soto Ramos, Pablo Trejo Pérez (rúbrica), Javier Guerrero García (rúbrica), Luis Xavier Maawad Robert (rúbrica).