

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS



LA INCONSTITUCIONALIDAD DEL COBRO DEL IMPUESTO SOBRE
TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS POR EL GOBIERNO DEL ESTADO
DE BAJA CALIFORNIA, EN LA ESPECIE: VEHÍCULO USADO

Tesis
Que para obtener el grado de
MAESTRÍA EN CONTADURÍA

Presenta:
GUILLERMO GUADALUPE GARCIA DUARTE

Director
M.I. PLÁCIDO VALENCIANA MORENO

Mexicali, Baja California, México

Mayo de 2006

ÍNDICE

Página

INTRODUCCIÓN

Planteamiento del problema.....	3
Objetivos de la investigación.....	4
Hipótesis.....	5
Justificación del tema.....	7
Metodología.....	8

CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES Y GENERALIDADES

1.1 Año, 1968 Antecedentes y origen de este impuesto en materia federal.....	10
1.2 El Reglamento de Tránsito y Transportes del Municipio de Mexicali, Baja California.....	14

CAPÍTULO 2. LA FORMA INCONSTITUCIONAL COMO EL GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, RECABA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULO USADO

2.1 Sin fundar ni motivar el cobro.....	17
2.1.1 Criterio Doctrinario.....	20
2.1.2 Criterio Jurisprudencial.....	22
2.2 Análisis de la Ley de Ingresos.....	24
2.2.1 La Ley de Ingresos de la Federación.....	24
2.2.2 La Ley de Ingresos del Gobierno del Estado de Baja California.....	25
2.2.3 Criterio Doctrinario.....	26
2.2.4 Criterio Jurisprudencial.....	26
2.3 La Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, no es una Ley Reglamentaria de un Impuesto Estatal.....	28
2.4 Análisis sobre la inconstitucionalidad del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de vehículos que viola el principio de proporcionalidad y equidad.....	31

**CAPÍTULO 3. COBRO DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE
VEHÍCULO POR EL GOBIERNO DEL ESTADO
DE BAJA CALIFORNIA**

3.1 Convenio.....45

3.2 Fundamentación y Motivación.....45

**CAPÍTULO 4. EL AMPARO, MEDIO DE DEFENSA DEL PRESUNTO
CONTRIBUYENTE**

4.1 El Amparo.....50

ANEXOS

Considerandos desde diferentes puntos de vista.....53

Conclusión.....59

Fuentes de Consulta.....60

INTRODUCCIÓN

ACLARACIÓN:

Para efectos del presente trabajo, al referirnos a la Ley o únicamente a “Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos” , se deberá considerar que se refiere a la aplicación de la mencionada Ley, específicamente a

VEHÍCULO USADO

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cómo impugnar el cobro del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículo usado?, es decir, ¿qué es necesario saber para determinar en la especie, que el Impuesto que nos ocupa es violatorio del principio de proporcionalidad y equidad que ampara el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos?

El objetivo de la presente investigación es analizar el Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, lo cual equivale a incursionar en un campo insuficientemente investigado, y por tanto, no existe información doctrinaria que pueda ser invocada sobre el tema que nos ocupa.

Ésta investigación está exclusivamente enfocada a la descripción Inconstitucional que se hace del cobro del mencionado Impuesto, en particular sobre cómo viola el principio de proporcionalidad y equidad, además impugna la forma del cobro del impuesto en comento de acuerdo a la Ley Reglamentaria que nos ocupa y que aplica el gobierno del Estado de Baja California describiendo la situación jurídica del presunto contribuyente a la fecha, todo con apoyo en el análisis descrito, de donde resultan las conclusiones que en resumidas cuentas son las siguientes:

Primera.- Que el Convenio Administrativo entre la Federación y el gobierno del Estado de Baja California, para aplicar la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos (LTUV), además de la Forma Administrativa que utiliza el gobierno del Estado

de Baja California, para recabar la contribución que nos ocupa, carecen de fundamento constitucional.

Segunda.- Que las reformas para el ejercicio fiscal del año 2005, provenientes de las modificaciones a la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo, violan flagrantemente el principio de proporcionalidad y equidad que tutela el artículo 31 Fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Tercera.- Que el juicio de amparo, es sin duda el medio de defensa para que el presunto contribuyente impugne el pretendido pago del impuesto que nos ocupa; defensa que obviamente descansa en las causas de inconstitucionalidad que resultan y que exponen en la presente investigación.

En apoyo de lo descrito en los tres párrafos anteriores que prácticamente es el contenido del cuerpo de la presente investigación, se anexan los criterios doctrinarios y jurisprudenciales relacionados para cada caso.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

La idea de la presente investigación y su acreditación, surge de la plática cordial e informal con algunos abogados estudiosos del Derecho Fiscal cuya identidad no viene al caso por obvias razones, sin embargo, fue su particular e interesante punto de vista la base del presente estudio, quienes sin entrar en detalles en la especie, afirman, por varias razones, que el impuesto en comento es contrario a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Es tal como se describe en el párrafo anterior como surgió la idea del presente Tema cuya investigación pretende como objetivo principal acreditar la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos:

- a. La forma inconstitucional con que el gobierno del Estado de Baja California, cobra el Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo.
- b. Que las reformas para el ejercicio fiscal del año 2005, provenientes de las modificaciones a la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, viola el principio de proporcionalidad y equidad que tutela el artículo 31 Fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Sabemos de antemano que el tema que nos ocupa es motivo del análisis de una interrogante fiscal que es por demás interesante para los mexicanos, sobre todo para los universitarios y profesionistas relacionados con el campo fiscal y que son los que tienen mayor posibilidad de inconformarse impugnando dicho cobro mediante la defensa fiscal relativa a la aplicación del Impuesto en comento.

HIPÓTESIS

La presente Investigación, se realiza en nuestra Universidad Autónoma de Baja California, como resultado de la Maestría en Contaduría con Énfasis en Fiscal, y como ya se dijo, con esta se pretende acreditar que el impuesto en estudio es parte de una política fiscal creada por la Rectoría del Estado, sin embargo, en la especie es inconstitucional, ya que el cobro efectuado por el gobierno del Estado de Baja California, presuntamente se

realiza mediante el **Convenio de colaboración administrativa en materia fiscal federal celebrado por el Gobierno Federal por conducto de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Baja California**, con el cual se pretende dar fundamento y acreditar las facultades del gobierno del Estado de Baja California para cobrar un impuesto concedido al Federación y que se encuentra regulado por una Ley Federal como lo es La ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, lo cual ES CONTRARIO al contenido de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de lo cual nos ocuparemos pretendiendo explicar de manera amplia el contenido del *Marco jurídico para cuyo análisis se invocan las diferentes Leyes que son relativas a dicho impuesto*, por lo que para efecto de la presente Investigación empezaremos por considerar que el cobro del Impuesto Federal que se invoca, por conducto del gobierno del Estado de Baja California, es contrario a los artículos constitucionales siguientes:

Artículo 124.- Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservados a los Estados.

Artículo 126.- No podrá hacerse pago alguno que no este comprendido en el presupuesto o determinado por Ley posterior.

Al correlacionar los numerales invocados en los dos párrafos anteriores con el impuesto que nos ocupa, podemos observar:

- a. Que las reformas para el ejercicio fiscal del año 2005, provenientes de las modificaciones a la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, violan el principio de proporcionalidad y equidad que tutela el artículo 31 Fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

- b. Que el **cobro del Impuesto Federal** en comento es una facultad expresamente concedida a la federación, ya que así **está contemplado** en la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2005, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** de fecha 31 de diciembre del 2004, y **de ninguna manera esta contemplado** en la Ley de Ingresos del estado de Baja California, para el ejercicio Fiscal 2005, publicado en el **Periódico Oficial del Estado de Baja California**, con fecha 31 de diciembre del 2004, tal y como se acredita con el anexo de los referidos documentos en el capítulo correspondiente.

JUSTIFICACIÓN

Como se explicará dentro de la presente investigación, tanto la manera de cobrar el Gobierno del Estado de Baja California, el Impuesto que nos ocupa, como el Convenio en Materia Fiscal entre la Federación y el Gobierno del Estado de Baja California, para efectos de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Vehículo, son violatorios de las Garantías Individuales, ya que Ni están fundados, NI están motivados.

Con esta investigación se busca confirmar que mediante el juicio de Amparo puede declararse inconstitucional el cobro de dicho tributo, por las razones que exponemos y que, en nuestra opinión deberá declararse inconstitucional dicha Ley, por lo que el **Juicio de Amparo** se ha convertido en una estrategia fiscal que puede ser utilizada por toda empresa mexicana.

METODOLOGÍA

La metodología utilizada en la presente investigación se apoya en la búsqueda de información mediante fuentes bibliográficas, antecedentes de los fundamentos Constitucionales, Leyes Aplicables y Convenios de Colaboración Administrativa, para, posteriormente diseñar un plan de trabajo, donde se consideraron: el planteamiento del problema, los objetivos de la investigación, la justificación del tema, la metodología de trabajo, índice preliminar y registro de las fuentes de consulta.

La siguiente etapa consistió en realizar un análisis de la información obtenida, teniendo como guía, los objetivos de la investigación y en su caso la hipótesis planteada para demostrar la procedencia de un juicio de Amparo en materia fiscal para declarar la inconstitucional del cobro del Impuesto materia de esta investigación, por las razones de que viola los principios de Proporcionalidad y Equidad.

CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES Y GENERALIDADES

1.1 AÑO, 1968 ANTECEDENTES Y ORIGEN DE ESTE IMPUESTO EN MATERIA FEDERAL

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 situaciones contingentes que absorben una cantidad importante de recursos públicos, uno de esos momentos lo fue el decretar a nuestra patria sede de los Juegos Olímpicos de 1968, como consecuencia se requería contar con los suficientes recursos que permitieran realizar todas las modificaciones y adecuaciones de los lugares en donde se tendrían que realizar las diversas disciplinas deportivas, y que mejor forma de allegarse de recursos económicos a través del cobro de un nuevo impuesto por tener o usar automóviles.

Fue entonces que para el año de 1961 es creado el Impuesto Sobre 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 en comento, 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 con la debida amplitud las bases indispensables para el cobro de dicho impuesto, estableciendo con claridad el sujeto, y el objeto del impuesto. Las cuotas aplicables para su pago, mismas que no sufren

alteración alguna 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.

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 estos 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 atenuar el deterioro de los ingresos de los contribuyentes.

Para el año de 1980 se planteó la abrogación de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles de 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, esquís 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 alusión 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 1° de enero de 1981, entro 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 este 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, 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.

Si tomamos en cuenta que, en años pasados, la imposición de nuevas contribuciones era un método sencillo y frecuentemente utilizado, para obtener recursos públicos adicionales, como en el caso del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; con la visión de que estos recursos fortalecerían la economía del país, de tal suerte que hoy debiéramos contar con una economía fuerte y finanzas públicas sanas, que permitiera vivir más desahogadamente a los mexicanos, la población de los años sesenta gozaba de una estabilidad económica en el país, por lo que la tenencia no representaba una carga importante para los contribuyentes, no así en la actualidad donde la economía sufre de un bajo crecimiento.

1.2 EL REGLAMENTO DE TRANSITO Y TRANSPORTES DEL MUNICIPIO DE MEXICALI, BAJA CALIFORNIA

Los artículos 36 y 37 del Reglamento de Tránsito y Transportes del Municipio de Mexicali, Baja California, establecen como obligación para todos los propietarios de vehículos en el Estado de Baja California, lo siguiente:

Artículo 36.- “Todo vehículo para poder transitar dentro del Municipio deberá estar provisto de placas, tarjeta de circulación y calcomanías respectivas”.

Artículo 37.- “Los vehículos requieren para su transito en el Municipio, del registro correspondiente ante la autoridad competente del gobierno del estado de Baja California. Dicho registro se comprobará mediante la exhibición de las placas, de la calcomanía vigente a éstas y de la tarjeta de circulación, instrumentos que deberán llevarse dentro del vehículo que además acreditan el pago de los derechos correspondientes”.

Por tanto, es obligación según los referidos artículos 36 y 37 del Reglamento de Tránsito y Transportes del Municipio de Mexicali, Baja California, que el presunto contribuyente propietario de un vehículo acuda la “Autoridad Competente” para obtener para su vehículo:

- a. Su registro
- b. Sus placas
- c. Su tarjeta de Circulación
- d. Calcomanías

Sin embargo, como se observa, dichos numerales no establecen de ninguna manera que a las autoridades del gobierno del Estado de Baja California, se les deberá pagar ni “Tenencia” ni Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, además de que dicho impuesto ni siquiera se encuentra comprendido en la Ley de Ingresos, ni en el Presupuesto, ni Ley alguna de aplicación Local, es decir, en alguna Ley que sea aplicable por el gobierno del Estado de Baja California. Por tanto, el presunto contribuyente no está en obligación de pagar ni el referido concepto ni el impuesto en comento, en virtud de lo ordenado por la Constitución en el numeral que enseguida se invoca:

“Artículo 126: No podrá hacerse pago alguno que no esté comprendido en el presupuesto o determinado por Ley posterior”.

**CAPÍTULO 2. LA INCONSTITUCIONALIDAD CON
QUE EL GOBIERNO DE BAJA CALIFORNIA
RECABA EL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO
DE VEHÍCULOS**

2.1 SIN FUNDAR NI MOTIVAR EL COBRO

Como se desprende de los recibos que emite la Secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno de Baja California, a los presuntos contribuyentes que comparecen a tramitar el registro correspondiente de su vehículo y obtener así las placas y las calcomanías vigentes incluyendo a éstas la tarjeta de circulación, que obligadamente deben llevarse dentro del vehículo como requisitos para poder transitar dentro del Municipio , aprovecha el momento de la comparecencia en comento a realizar el pago de los derechos en comento, efectuándose un acto administrativo carente de fundamento y de motivación, violatorio de la Garantías de Legalidad que ampara el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, haciéndolo parecer dicho pago como un acto consentido por el contribuyente, no obstante que deja en estado de indefensión al ciudadano al cobrarle un concepto al que llama simplemente:

“Tenencia”

Lo anterior es visible en la referida **Tarjeta de Circulación vehicular** que se **anexa** en el capítulo correspondiente, a la que se encuentra adherido el recibo de pago por la cantidad que **al parecer** según la Secretaría de Planeación de Finanzas, es la que ordena la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

El Documento Público que señala en el párrafo anterior, precisamente por ser un Documento Publico, tiene valor de prueba plena de la existencia del acto administrativo violatorio de la Garantía de Legalidad en perjuicio de los ciudadanos que acuden a efectuar el pago de los derechos correspondientes para el registro de su vehículo y expedición de placas y demás documentos ya invocados y que como ya señalamos, la autoridad emite el

acto administrativo sin fundamento y sin motivación alguna, cobrando lo que al parecer es por concepto de “tenencia”, siendo el caso que cobra arbitrariamente el mencionado concepto a dos especies de vehículos:

Una, a los nuevos y

Otra, a los usados de modelos hasta de 10 años de antigüedad.

Las características hasta aquí descritas del acto administrativo que nos ocupa, son la base de procedencia para la defensa del presunto contribuyente en el Juicio de Amparo, ya que dicho acto es un procedimiento jurídico que es consecuencia del Proceso Jurídico en donde el Reglamento de Transito y Trasportes del Municipio de Mexicali, Baja California, en sus artículos 36 y 37, obliga al propietario del vehículo a concurrir a efectuar el procedimiento aquí descrito para poder transitar con el Estado y sus Municipios.

Es importante señalar que la Secretaría de Planeación y finanzas del gobierno del Estado de Baja California, voluntariamente no registrará ningún vehículo como los señalados en la especie que nos ocupa, ni entregará placas, ni calcomanías, si no se le paga previamente la cantidad por el referido concepto de “Tenencia”, el cual aparece automáticamente en el recibo con los conceptos que ahí se indican.

También es importante señalar que para efecto de reclamar el acto administrativo proveniente del procedimiento, hay que provocar o solicitar de cualquier manera por escrito a la Secretaría que se invoca, para que explique al contribuyente a que se refiere el concepto que nos ocupa y su fundamento, además de que señale si es el caso de que si no se le paga, no entregará los documentos que invocan los artículos 36 y 37 del Reglamento de

Tránsito y Transportes del Municipio de Mexicali, Baja California, pues como ya se dijo, el recibo descrito en el párrafo anterior carece total y absolutamente de *la Forma*, y por tanto, del elemento externo que debe integrar dicho acto administrativo, en donde deben quedar comprendidos todos los requisitos de *carácter intrínseco* que la Ley señala como necesario para la expresión de la voluntad que genera la decisión administrativa.

La inconstitucionalidad del acto administrativo que nos ocupa, es reclamable en virtud de la multicitada carencia de *la Forma* descrita en el párrafo anterior, y que deja en estado de indefensión a los propietarios de los vehículos en comento, pues, conculca la citada *Garantía de Legalidad* que concede el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que condiciona que el invocado acto administrativo:

Primero.-Sea realizado por la autoridad competente, y que en el caso que nos ocupa, por ser un Impuesto Federal. El gobierno del Estado de Baja California, no es la autoridad competente, además, para el caso que nos ocupa las responsables ni fundan ni motivan el cobro por concepto de “Tenencia”, por lo que como ya se dijo, dejan en estado de indefensión al propietario del vehículo, ya que este último ni siquiera puede saber si las autoridades responsables que realizaron el acto administrativo, tienen la exigida aptitud que como órgano de la administración debe tener.

Segundo.- Esté fundado y motivado en su aspecto *Formal* que establezca la causa legal del procedimiento realizado por la autoridad competente, es decir, una disposición normativa general e impersonal creadora y reguladora de situaciones abstractas, cosa que en el acto administrativo que nos ocupa no sucede, conculcando de esa manera el Principio

de Legalidad que consiste en que las autoridades solo pueden hacer lo que la Ley les permite, principio que ha sido acogido por la Suprema Corte.

La exigencia de Fundar Legalmente, impone a las autoridades diversas obligaciones, que se traducen en las siguientes condiciones:

- 1.- Que el órgano del Estado del que tal acto provenga este investido con las facultades expresamente consignadas en la norma jurídica (“Ley”) para emitirlo;
- 2.- Que el propio acto se prevea en dicha norma;
- 3.- Que su sentido y alcance se ajusten a las disposiciones normativas que lo rijan,
- 4.- Que el citado acto se contenga o derive de un mandamiento escrito, en cuyo texto se expresen los preceptos específicos que lo apoyen.

2.1.1 CRITERIO DOCTRINARIO

Se funda el razonamiento del presente punto 2.1, en el Criterio Doctrinario que se publica en el Texto: Derecho Administrativo, del maestro: GABINO FRAGA, en el Título Cuarto, capítulo IV, elementos del Acto Administración, Punto 233. La forma, página 271, del cual se anexa copia simple en el Capítulo correspondiente, y que a la letra dice:

*“233. **La Forma** constituye un elemento externo que viene a integrar el acto administración. En ella quedan comprendidos todos los requisitos de carácter extrínseco que la Ley señala como necesarios para la expresión de la voluntad que genera la voluntad administrativa.*

*A diferencia de lo que ocurre en el Derecho Privado, la **Forma** en el Derecho Administrativo tiene normalmente el carácter de una solemnidad necesaria no sólo para la prueba sino principalmente para la existencia del Acto, y es que en esta última rama del Derecho el elemento Formal constituye una Garantía automática de la regularidad administrativa.*

Para comprender la importancia del vicio de la forma, dice Hauriou, es preciso darse cuenta de que las formalidades constituyen con la determinación precisa de la competencia, la principal condición del orden y de la moderación en el ejercicio del Poder Administrativo.

En Derecho Publico dice Jeze, al contrario de lo que pasa en Derecho Privado las Formas son garantías automáticas imaginadas por la leyes o los reglamentos para asegurar el buen funcionamiento de los servicios Públicos, impidiendo las decisiones irreflexivas, precipitadas, insuficientemente estudiadas.

La Forma del Acto Administrativo, aunque puede ser oral o consistente en determinados actos materiales, normalmente requiere que satisfaga ciertos requisitos cuando el acto implique privación o afectación de un derecho o imposición de una obligación. Según el artículo 16 de la Constitución, “nadie puede ser molestado en su persona, familias, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de autoridad competente que Funde y Motive la causa legal del procedimiento..., y esto significa que el Acto Lesivo debe consignar por escrito el Motivo que lo ha provocado y el Derecho que se procede.

En términos categóricos la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha declarado que la Motivación exigida por el artículo 16 Constitucional consiste en el razonamiento contenido en el texto mismo del Acto Autoritario o de Molestia, razonamiento según el

cual, quien lo emitió llegó a la conclusión de que el acto concreto al cual se dirige se ajusta exactamente a las prevenciones de determinados preceptos legales, es decir, Motivar un Acto es externar las consideraciones relativas a las circunstancias de hecho que se formulo la autoridad para establecer la adecuación del caso concreto a la hipótesis legal”.

Conclusión: El afectado que no conozca los motivos y fundamentos legales queda en estado de indefensión ya que **No** puede defenderse en forma adecuada.

2.1.2.-CRITERIO JURISPRUDENCIAL

Tiene relación el presente razonamiento en el siguiente criterio jurisprudencial:

Novena época: Instancia: CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO; Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta; Tomo: VII, Mayo de 1998; I,4to.T.19K; pagina 1021

FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN. NO PUEDEN OMITIRSE POR LA SIMPLE CITA DE JURISPRUDENCIA. Aunque la jurisprudencia es una importante fuente del derecho en nuestro sistema jurídico, tal circunstancia no entraña que, so pretexto de su aplicación, se de la omnímoda posibilidad de que se ignore o margine el Imperativo Constitucional (artículo 16 de la Máxima Ley) de que todo *Acto de Autoridad* dirigido a inferir una molestia al gobernado, cuente con la debida *fundamentación y motivación*,

aspectos insoslayables en la conducta del juzgador; de suerte que la sola cita de una tesis jurisprudencial, sin procederle la consiguiente motivación, implica Violación de Garantías.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA DE TRABAJO DEL PRIMER CIRCUITO.

-Amparo directo 75/97. Petróleos Mexicanos. 24 de febrero de 1997. Unanimidad de votos.

Ponente: Isaías Corona Ortiz. Secretario: Enrique Munguía Padilla.

-Amparo directo 804/92. Felipe Arellano y otros. 18 de marzo de 1992. Unanimidad de votos. Potente: Fortino Valencia Sandoval. Secretario: Leonardo A. López Taboada.

Véase: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Epoca, Tomo XII, septiembre de 2000, pagina 8, tesis por contradicción P/J. 88/2000 de rubro “JURISPRUDENCIA. SU TRANSCRIPCIÓN POR LOS ÓRGANOS JURISPRUDENCIALES EN SUS RESOLUCIONES. PUEDE SER APTA PARA FUNDARLAS Y MOTIVARLAS, A CONDICIÓN DE QUE SE DEMUESTRE SU APLICACIÓN AL CASO”.

2.2. ANÁLISIS DE LA LEY DE INGRESOS

2.2.1. LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN

Es muy importante hacer la observación de que **el cobro del Impuesto sobre Tenencia o uso de Automóviles**, es un **Impuesto Federal**, y por tanto, su cobro es una facultad expresamente concedida a la federación ya que incluso así esta contemplado en la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2005, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de noviembre del 2004, tal y como se acredita con los anexos de los referidos documentos que obran en el capítulo correspondiente, por tanto, se concluye que el Impuesto en estudio:

- a. Esta contemplado su cobro en la Ley de Ingresos de la Federación;
- b. Es un **impuesto concedido a la Federación** por el congreso;
- c. Debe pagarse a la federación;
- d. Lo reglamenta una Ley Federal que es, **La ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de vehículos;**
- e. Es una Contribución necesaria para cubrir el Presupuesto de la Federación

Se encuentra Fundamento para los anteriores Incisos “a, b, c, d, y e,” en los artículos 73-VII, 124 y 126 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que prevén:

Artículo 73.- El congreso tiene facultad:

VII.- Para imponer las Contribuciones necesarias a cubrir el presupuesto

Artículo 124.- Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los Funcionarios Federales, se entienden reservados a los Estados”.

Artículo 126.- No podrá hacerse pago alguno que no este comprendido en el Presupuesto o determinado por la Ley posterior.

2.2.2.- LA LEY DE INGRESOS DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

Cabe agregar que el **Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, de ninguna manera esta contemplado en la Ley de Ingresos del gobierno del Estado de Baja California, para el Ejercicio Fiscal 2005, publicada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California, con fecha 31 de Diciembre del 2004, por tanto, es aplicable de nueva cuenta para el presente asunto que nos ocupa el artículo 126 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que ordena:

Artículo 126.- No podrá hacerse pago alguno que no este comprendido en el Presupuesto o determinado por Ley posterior.

2.2.3. CRITERIO DOCTRINARIO.

Se funda el razonamiento del presente punto 2.2.3, en el Criterio Doctrinario que se publica en el texto: Derecho Financiero Mexicano. Del Maestro: SERGIO FRANCISCO DE LA GARZA, en la parte Segunda “El Derecho Presupuestario”, Capítulo II, “El Presupuesto de Ingresos”, por Programas y Actividades” Página 109, del cual se anexa copia simple en el Capítulo correspondiente, y que a la letra dice:

“La ley de Ingresos de la Federación, así se llama el Acto Legislativo que determina los Ingresos que el Gobierno Federal esta autorizado para recaudar en un año determinado, constituye por lo general una mera lista de “conceptos” por virtud de los cuales puede percibir Ingresos el Gobierno, sin especificar, salvo caso excepcionales, los elementos de los diversos impuestos; Sujeto, Hecho Imponible, Alícuota, Tasa o Tarifa del gravámen, y solo establece que en determinado ejercicio fiscal se permitirán los ingresos provenientes de los conceptos que en la misma se enumeran, los que causan u recaudan de acuerdo con las leyes en vigor”.

2.2.4.- CRITERIO JURISPRUDENCIAL

El presente Criterio Jurisprudencial se transcribió del texto que se sita en el Criterio Doctrinario anterior, y que obra en la página 110, y de la cual se anexa Copia Simple al Capítulo correspondiente y que a la letra dice:

“338 Leyes de Ingresos, Constitucionalidad de las.- Como **las Leyes de Ingresos constituyen solamente un Catálogo de Impuestos**, su constitucionalidad depende de las leyes tributarias especiales correspondientes.

Jurisprudencia.- Pleno, sexta época, Vol. XLVIII, Primera parte, página 48”

2.3. LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, NO ES LEY REGLAMENTARIA DE UN IMPUESTO ESTATAL.

El artículo 31 de la Constitución Federal, es el Fundamento para las Leyes secundarias o reglamentarias que establecen tributos mediante mecanismos que atiendan a la Capacidad Contributiva Real y Actual de quienes resultan obligados por dichas leyes, sin embargo, el impuesto que nos ocupa grava la porción de la riqueza considerada como Fuente Gravada, representada por el vehículo, hasta 9 años de antigüedad, siendo el caso que el monto del gravamen debe fijarse en relación directa con el Valor de esos Bienes y la Ley en comento al no establecer en los artículos 5 y 15-C ni en ningún otro un mismo mecanismo de prueba que establezca objetivamente dicho valor, sencillamente es claro que violan las garantías de proporcionalidad y equidad tributarias sobre todo el artículo 15-C que se tilda de inconstitucionalidad en la medida que la base para calcular el impuesto que prevé es incongruente con el objeto, que en este caso es el vehículo hasta 9 años de antigüedad, además, de que no se esta permitiendo al contribuyente demostrar el valor del vehículo para que pueda pagar un impuesto acorde al objeto, es decir no se establece con exactitud quien puede pagar más en función del objeto del impuesto y viceversa, por lo que la Justicia de la Unión deberá amparar y proteger al ciudadano que se lo solicite, esto, por lo que ve y se refiere a la aplicación del artículo 15-C de la Ley de Impuesto que nos ocupa, y que se cita enseguida:

IMPUESTO DE AUTOMÓVILES HASTA DE 9 AÑOS DE ANTIGÜEDAD

Artículo 15-C.- *Tratándose de automóviles de fabricación nacional o importada, de hasta de 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, distribuidos 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

<i>Años de Antigüedad</i>	<i>Factor de depreciación</i>
<i>1</i>	<i>0.850</i>
<i>2</i>	<i>0.725</i>
<i>3</i>	<i>0.600</i>
<i>4</i>	<i>0.500</i>
<i>5</i>	<i>0.400</i>
<i>6</i>	<i>0.300</i>
<i>7</i>	<i>0.225</i>
<i>8</i>	<i>0.150</i>
<i>9</i>	<i>0.075</i>

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 el artículo 5to. de esta Ley.

FACTOR DE ACTUALIZACIÓN

El factor de actualización será correspondiente al periodo comprendido desde el último mes del año inmediato anterior a aquel en que se adquirió el automóvil de que se trate, hasta el último mes del año inmediato anterior a aquel 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 modelo al que se corresponda el vehículo”.

2.4 ANÁLISIS SOBRE LA INCONSTITUCIONALIDAD DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS QUE VIOLA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD

Principio de Proporcionalidad: *Este principio exige que la carga impositiva derivada de los gastos públicos, se ajuste a la capacidad contributiva de los sujetos obligados.*

Principio de Equidad: *(impositiva) uno de los principios característicos de un sistema tributario, es el de la equidad impositiva, que significa gravamen igual a personas de igual situación y gravamen adecuado a personas en situación diferente.*

Diccionario Jurídico Mexicano, Editorial Porrúa; 6ta Edición; 1993

Artículo 31 Fracción IV Constitucional:

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.

Reformas a la Ley:

En las reformas para el ejercicio fiscal del año 2005, existen modificaciones a la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

En esencia se modificó la base gravable de dicho tributo, esto es, se realizaron modificaciones al artículo 1-A en su fracción II, con lo cual, de nueva cuenta contamos con el Juicio de Amparo Indirecto en contra del primer acto de aplicación que se hiciera de dicho tributo, ya sea de vehículos nuevos o usados.

El agravio en esencia, deberá de manifestar lo siguiente:

El artículo 1-A de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, es inconstitucional por violar la garantía de proporcionalidad tributaria por que no grava el verdadero valor patrimonial del sujeto pasivo, sino que grava un valor ficto que no tiene relación alguna con la situación particular del causante, por lo que luego entonces resulta procedente la concesión del Amparo.

Efectivamente dicho precepto señala (artículo y fracción reformados para el ejercicio fiscal del año 2005).

Al margen de un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente:

DECRETO

“ EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DRECRETA:

SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforman los artículos 1-A, fracción II, primer párrafo; 5 fracción I, en su tarifa; 13; 14; 14-C; 15 fracción II; 15B primer párrafo, excepto su tabla y fracciones I y II y 15-C, incisos a), excepto su tabla, y b); se adicionan los artículos 15-B,

con un párrafo segundo, recorriéndose en su orden los artículos actuales segundo a cuarto párrafos, y 15-D, y se derogan los artículos 5, fracción I último párrafo, en su tabla, los conceptos de veleros y embarcaciones; 15-B, penúltimo párrafo, y 15-C penúltimo párrafo, todos de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

II Valor Total del Vehículo, el precio de enajenación el 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.

Cuando en el Ejercicio Fiscal 2004, estuvo vigente de la siguiente manera:

ARTÍCULO 1.- Para efectos de ésta Ley, se entiende por

.....

II Valor Total del Vehículo, el precio de enajenación del fabricante, ensamblador, distribuidor o comerciante autorizado en el ramo de vehículo, al consumidor, incluyendo el equipo de opcional común o de lujo, el Impuesto al Valor Agregado, y las demás disposiciones que se deban cubrir por la enajenación o importación sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones.

A fin de quedar evidenciado lo anterior, resultado de todo necesario determinar en primer término, la naturaleza jurídica del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo, debiendo atender a lo dispuesto por el primer párrafo del artículo primero de la Ley.

Ahora bien, conforme a la Jurisprudencia del Poder Judicial, la proporcionalidad se encuentra vinculada con la capacidad económica de los contribuyentes, capacidad que debe ser gravada diferencialmente para que en cada caso el impacto sea distinto respecto a la cantidad y respecto al mayor o menor sacrificio que se ve reflejado cuantitativamente en la distribución patrimonial que se produce, y en proporción a los ingresos obtenidos.

Las anteriores conclusiones, han sido recogidas de las *Tesis PXXXL/96, del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, visible en la página 437, Tomo III, marzo de 1996, Novena Época, del Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, del siguiente contenido:*

IMPUESTOS CONCEPTO DE CAPACIDAD CONTRIBUTIVA.- Ésta Tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido que el principio de proporcionalidad tributaria exigido por el artículo 31 fracción cuarta de la Constitución Política del los Estados Unidos Mexicanos, consistente en que los sujetos pasivos de un tributo, deben contribuir a los gastos públicos en función de su respectiva capacidad contributiva. Lo anterior significa que, para que un gravámen sea proporcional, se requiere que el objeto del tributo establecido por el Estado, guarde relación con la capacidad contributiva del objeto pasivo entendida esta como la potencialidad de contribuir a los gastos públicos, que el legislador atribuye al sujeto pasivo del impuesto. Ahora bien, tomando en consideración que todos los presupuestos de todos los impuestos de hechos de los impuestos tienen una naturaleza económica en forma de una situación o de un movimiento de riqueza y que las consecuencias tributarias son medidas en función de esta

riqueza, debe concluirse que es necesaria una estrecha relación entre el impuesto y la unidad de medida (capacidad contributiva) a la que se aplica la tasa de la obligación.

Luego entonces, el hecho imponible del Impuesto lo constituye la Tenencia o Uso de Vehículos propiedad del contribuyente.

Ahora bien, como se mencionó al principio del presente estudio, la inconstitucionalidad del citado artículo 1-A en su fracción II, se fundamenta en sostener que dicho artículo contraviene al artículo 31, fracción IV de la Ley Fundamental, pues al tomar en cuenta la base gravable del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículo “.....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 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.....”.

En las circunstancias apuntadas para efectos de tomarse en cuenta el valor del vehículo, se está tomando ahora una doble tributación, es decir, se grava el Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos sobre otros impuestos tales como el Impuesto pagado con motivo de la importación del bien.

La base del impuesto considera elementos ajenos al hecho imponible, como lo es el Impuesto pagado por la importación del bien, que en nada tienen que ver con la capacidad contributiva en razón de que para pagarse dicho impuesto debe ser aplicado sobre el valor

de éste, mas, dicho impuesto parado por la importación, por lo que deja de considerar elementos o circunstancias que no tiene relación directa o inmediata con la capacidad contributiva y el objeto del tributo.

Es obvio que el valor del bien, tiene como consecuencia que se incremente ficticiamente la base, haciendo que el causante cubra un impuesto exorbitante y ruinoso porque no tiene que ver con el verdadero valor del bien objeto del tributo.

La base gravable del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, a saber, el precio de enajenación al consumidor, incluyendo el Impuesto pagado por la importación del mismo, entre otros conceptos.

El artículo 1-A en su fracción II de dicha Ley, establece la base gravable en comento, lo cual viola el principio de proporcionalidad tributaria, toda vez que las contribuciones que deben ser consideradas como parte integrante de esa base, con elementos ajenos a la manifestación objetiva de riqueza de los sujetos obligados que el caso concreto estiba en la tenencia de un vehículo como es el caso de la ahora quejosa.

Dicha situación así ha sido dilucidada por nuestra H. Primera Sala de la Suprema Corte de la Nación, en la Tesis 1ra LXIII/2003, Novena Época, publicada en el Seminario Judicial de la Federación y su gaceta, tomo XVIII, correspondiente al mes de noviembre de 2003, página 129, cuyo rubro y texto son los siguientes:

IMPUESTOS CONCEPTO DE CAPACIDAD CONTRIBUTIVA.- Ésta tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha sostenido que el principio de proporcionalidad tributaria exigido por el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consiste en que los sujetos pasivos de un tributo establecido por el

estado, guarde relación con la capacidad contributiva del objeto pasivo, entendida esta como la potencialidad de contribuir a los gastos públicos, que el legislador atribuye al sujeto pasivo del impuesto. Ahora bien, tomando en consideración que todos los presupuestos de hecho de los impuestos tienen una naturaleza económica en forma de una situación o de un movimiento de riqueza u que las consecuencias tributarias son medidas en función de esta riqueza, debe concluirse que es necesaria una estrecha relación entre el impuesto y la unidad de medida (capacidad contributiva) a la que se aplica la tasa de la obligación.

Ahora bien, como se mencionó al principio del presente estudio, la inconstitucionalidad del citado artículo 1-A en su fracción II, se fundamenta en sostener que dicho artículo contraviene al artículo 31, fracción IV de la Ley Fundamental, pues al tomar en cuenta la base gravable del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos “.....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 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.....” .

En las circunstancias apuntadas para efectos de tomarse en cuenta el valor del vehículo, se esta tomando ahora una doble tributación, es decir, se grava el IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS sobre otros impuestos tales como el IMPUESTO PAGADO CON MOTIVO DE LA IMPORTACION DEL BIEN.

La base del impuesto considera elementos ajenos al hecho imponible, como lo es el impuesto pagado por la importación del bien, que en nada tiene que ver con la capacidad contributiva, en razón de que para pagarse dicho impuesto debe de aplicarse sobre el valor de éste, más dicho impuesto PAGADO POR LA IMPORTACIÓN por lo que deja de considerar elementos o circunstancias que no tienen relación directa o inmediata con la capacidad contributiva y el objeto del tributo.

Es obvio que el valor del bien, tiene como consecuencia que se incremente ficticiamente la base, haciendo que el causante cubra un impuesto exorbitante y ruinoso por que no tiene que ver con el verdadero valor del bien objeto del tributo.

La base gravable del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, es el valor del vehículo, a saber, el precio de enajenación al consumidor, incluyendo el impuesto pagado por la importación del mismo, entre otros conceptos.

El artículo 1-A en su fracción II de dicha Ley, establece la base gravable en comento, lo cual viola el principio de proporcionalidad tributario, toda vez que las contribuciones que deben ser consideradas como parte integrante de esa base, son elementos ajenos a la manifestación objetiva de riqueza de los sujetos obligados que en el caso concreto estriba en la tenencia de un vehículo con el caso de la ahora quejosa.

Dicha situación, así ha sido dilucidada por nuestra H. Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la tesis 1ra LXII/2003 de esta Novena Época, publicada en el semanario judicial de la Federación y su gaceta, tomo XVII, correspondiente al mes de noviembre de 2003 página 129, rubro y texto son los siguientes:

TENENCIA O USO DE VEHÍCULO. EL ARTÍCULO 1-A FRACCIÓN II DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO, AL CONCLUIR ELEMENTOS AJENOS A LA MANIFESTACION OBJETIVA DE RIQUEZA QUE CONSTITUYE EL HECHO IMPONIBLE; VIOLA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD TRIBUTARIA. El referido artículo, al incluir en la expresión “ Valor Total del Vehículo ” las contribuciones que deben de cubrirse por la enajenación o importación del vehículo, viola el principio de proporcionalidad y tributaria consagrada 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 del vehículo y otra distinta son las contribuciones que pueden llegar a generarse con él, por lo que al incluir dentro de su base gravable elementos ajenos al hecho imponible resulta desproporcionado y oneroso.

Asimismo, sentada la jurisprudencia en el mes de diciembre de 2004, la cual es del rubro y tenor siguiente:

Novena Época Instancia: Primera Sala Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta tomo XX, diciembre de 2004, tesis 1ra/j. 109/2004. página 322 materia: Constitucional, Administrativa Jurisprudencia. TENENCIA O USO DE VEHÍCULO.- EL ARTÍCULO 1-A, FRACCIÓN II, DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO, AL INCLUIR ELEMENTOS AJENOS A LA MANIFESTACIÓN OBJETIVA DE RIQUEZA QUE CONSTITUYE EL HECHO IMPONIBLE, VIOLA EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD TRIBUTARIA (LEGISLACIÓN VIGENTE EN 2004).- . El referido artículo, al incluir en la expresión “ Valor Total del Vehículo ” las contribuciones

que deben de cubrirse por la enajenación o importación del vehículo, viola el principio de proporcionalidad y tributaria consagrada 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 del vehículo y otra distinta son las contribuciones que pueden llegar a generarse con él, por lo que al incluir dentro de su base gravable elementos ajenos al hecho imponible resulta desproporcionado y oneroso.

PRECEDENTES

Amparo en Revisión 1272/2004. Aditivos Mexicanos, S.A. de C.V., 29 de septiembre de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretario: Roberto Lara Chagoyán.

Amparo en Revisión 1200/2004. María del Pilar Gutierrez Clairgue. 29 de septiembre de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretario: Miguel Angel Antemate Chigo.

Amparo en Revisión 1271/2004. María de Lourdes Ruiz Pastrana. 29 de septiembre de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ponente Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretario: Mariana Mureddú Gilabert.

Amparo en Revisión 1337/2004. Jorge Flores Tom. 6 de octubre de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretario: Roberto Lara Chagoyán.

Amparo en Revisión 1322/2004. Ana María de la Luz Martínez Durón. 13 de octubre de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ponente: Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretario: Enrique Luis Barraza Uribe. Tesis de Jurisprudencia 109/2004. Aprobado por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión de 27 de octubre de 2004.

En efecto, la base gravable contenida en el mencionado artículo, constituye una hipótesis de doble tributación donde se acumulan distintos gravámenes para contribuir con otro diverso (pago de tenencia), por lo que se torna violatorio del principio de proporcionalidad tributario. Luego entonces, dicho tributo resulta desproporcional. A lo que en las diversas sentencias ganadas al día de hoy, se ha determinado lo siguiente (hasta la Ley vigente en el ejercicio fiscal del 2004).

Resolución transcrita a la letra:

“...Asiste la razón al peticionario de amparo al expresar que el artículo 1-A en su fracción II, de la Ley de Tenencia y Uso de Vehículos, es inconstitucional porque no grava el verdadero valor patrimonial del contribuyente, sino un valor ficto que no tiene relación con la situación económica del gobernado.

Como se dijo, de acuerdo a la mecánica de cálculo del impuesto.....tal expresión incluye, según lo dispone el artículo 1 de la misma Ley. 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, situación que evidentemente transgrede el principio de proporcionalidad tributario consagrado en la fracción IV del

artículo 31 Constitucional de la manifestación de riqueza gravada por el hecho de adquirir el automóvil (citan varias tesis).

.....

Asimismo, cabe precisar que en los casos como el que se estudia, en el impuesto relativo ha sido pagado en la oficina recaudadora, la consecuencia del amparo es que sean devueltas a la promovente del juicio constitucional, las cantidades depositadas, a fin de cumplir con el imperativo establecido en el artículo 80 de la Ley Reglamentaria del Juicio de Garantías que ordena restituir al agraviado en el goce de la garantía transgredida, así como en lo subsiguiente no le sea aplicada (cita varias tesis).

.....En las relacionadas condicionadas, lo procedente es conceder el amparo y protección de la Justicia Federal solicitados, respecto a los numerales 1-A fracción II y 5 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos, para el efecto de que sea sustraída de la esfera jurídica del quejoso la obligación de liquidar el respectivo gravamen, y por lo que hace a los actos de ejecución, le sea integrado el pago que realizó por el ejercicio fiscal de 2004.

Por lo expuesto y fundado se resuelve:

SEGUNDO.- La Justicia de la Unión Ampara y Protege a...en términos del considerando séptimo ”.

En las relatadas condiciones, en nuestra opinión deberá de nueva cuenta declararse inconstitucional dicha Ley, por lo que el juicio de amparo se ha convertido en una estrategia al alcance de toda empresa mexicana.

Tal como podemos apreciar, se logró declarar inconstitucional dicho tributo, lo cual significa que si acudimos al Juicio de Amparo contra actos que son ilegales y violatorios de garantías individuales tributarias, el Fisco Legislador tiene base para modificar de nueva cuenta para el ejercicio fiscal de 2006 dicha Ley.

Recordemos que el gobernado puede realizar todo aquello que las leyes no le prohíben de manera expresa.

**CAPÍTULO 3. COBRO DEL IMPUESTO SOBRE
TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS POR EL
GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**

3.1 CONVENIO

“El Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal que celebren el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado”.

3.2 FUNDAMENTACIÓN Y MOTIVACIÓN

Fundamentación : *Aquella que implica la exigencia de que las autoridades citen la Ley y los preceptos de ella en que se apoyen.*

La Motivación: *En época reciente la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido en varias ejecutorias que:*

“El razonamiento contenido en el texto mismo del acto autoritario de molestia según el cual quien lo emitió llegó a la conclusión de que el acto concreto al cual se dirige se ajusta exactamente a las prevenciones de determinados preceptos legales”.

Es externar las consideraciones relativas a las circunstancias de hecho que formulo la autoridad para establecer la adecuación del caso concreto a la hipótesis legal.

Derecho Financiero Mexicano, Sergio Francisco de la Garza, Editorial Porrúa; 19na Edición; 2001.

Como se desprende del Convenio a que nos referimos en el párrafo anterior y del cual se anexa copia, los Fundamentos Constitucionales en que al parecer pretende sustentarse dicho Convenio, son los artículos 25, 26 y 116 de la Constitución Política de los

Estados Unidos Mexicanos, mismos que a todas luces se ve que son ajenos en la especie a la Materia Fiscal Federal, ya que:

a).- El artículo 25, se refiere y da sustento a la Rectoría Económica del Estado y por medio de la cual se pretende alcanzar el Objetivo Máximo de la Economía Política:

“El Desarrollo Económico derivado del Crecimiento Económico”

Crecimiento Económico: Incremento de las actividades económicas, en el crecimiento económico se manifiesta la expansión de las fuerzas productivas; es decir, de la fuerza de trabajo, del capital, de la producción, de las ventas y del comercio.

Desarrollo Económico: Proceso mediante el cual los países pasan de un estado atrasado de su economía a un estado avanzado de la misma.

Fuente: Problemas Económicos de México, José Silvestre Méndez M

Para robustecer lo dicho por José Silvestre Méndez en su texto, se transcribe lo dicho por el maestro Ignacio Burgoa O. en su libro Las Garantías Individuales:

“ II. El nuevo artículo 25 constitucional. Este precepto contiene diversas declaraciones sobre la política del Estado en materia económica, mismas que fundamentan su rectoría en la propia esfera. Así en su primer párrafo, dicho precepto previene que corresponde a la entidad estatal “la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático...”

a) El mismo primer párrafo dispone que “ mediante el fomento del crecimiento y el empleo de una más justa distribución del ingreso y la riqueza (se) permita el pleno

ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución” . Es loable la tendencia que apunta la disposición transcrita; sin embargo, el ejercicio de la libertad y la preservación de la dignidad humana individual o colectiva no requiere necesariamente de medidas de carácter económico. Es cierto que la justa distribución de la riqueza y del ingreso público posibilita el ejercicio de las libertades del hombre, sin que, no obstante, constituya su causa determinante, toda vez que significa un valor que puede alcanzarse aún dentro de situaciones fácticas adversas, como lo ha demostrado la historia de los pueblos del mundo y las luchas de sus paladines. En resumen, creemos que el segundo párrafo del actual artículo 25 constitucional, que comentamos comete el ingente error de suponer que mediante la política que prescribe se permita el ejercicio de la libertad y se preserve la dignidad humana, toda vez que no advierte que estos objetivos no necesariamente se alcanzan con medidas de carácter económico.

b) De acuerdo a lo que establece dicho precepto en su párrafo segundo, “el Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional”. En estos objetivos se traduce precisamente la rectoría económica del Estado, pues en ella concluyen la planeación, la conducción, la coordinación y la orientación de la actividad económica nacional” .

b).- El artículo 26, se refiere y da sustento al Plan Nacional de Desarrollo Económico, mediante el cual se pretende lograr el Crecimiento Económico requisito indispensable para obtener el Desarrollo Económico en México.

Transcribe, artículo 26 Constitucional, texto por el maestro Ignacio Burgoa O. en su libro Las Garantías Individuales:

“ III. El nuevo artículo 26 constitucional. Este precepto alude a lo que denomina “ la planeación democrática del desarrollo nacional”, en la que pueden participar los diversos sectores sociales, previniendo que tal planeación “recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlos al plan y los programas de desarrollo”. Determina la elaboración de un “plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal” es decir, los órganos centralizados del poder y las entidades paraestatales”.

c).- El artículo 116 fracción VII, se refiere y da sustento a que la Federación y los Estados podrán Convenir la Asunción (hacer suya) por parte de estos del ejercicio de sus funciones (en lo concerniente):

- c.1. La ejecución de obras (carreteras, aeropuertos, caminos, puentes, etc)
- c.2. La prestación de Servicios Públicos (Educación, Médicos, etc)

Artículo 116 Fracción VII Constitucional:

“ La Federación y los Estados, en los términos de ley, podrán convenir la asunción por parte de éstos del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, cuando el desarrollo económico y social lo hagan necesario. Los Estados estarán facultados para celebrar esos convenios con sus Municipios, a efecto de que éstos asuman la prestación de servicio o la atención de las funciones a que se refiere el párrafo anterior”.

**CAPÍTULO 4. EL AMPARO, MEDIO DE DEFENSA
DEL PRESUNTO CONTRIBUYENTE**

4.1 EL AMPARO, MEDIO DE DEFENSA DEL PRESUNTO CONTRIBUYENTE

Es obvio que la secretaría de Planeación y Finanzas del Gobierno del Estado de Baja California de voluntad propia no dejará de cobrar la “Tenencia” ya sea de una manera o de otra, con o sin fundamento, tal como se describe en la presente investigación, por lo tanto, al propietario del vehículo que no esté dispuesto a pagar la mencionada “Tenencia” se le recomienda como Medio de Defensa, buscar Amparo y Protección de la Justicia Federal a través del Juicio de Amparo, en donde habrá de acreditar el Acto falto de Legalidad y violatorio de garantías que cometen la autoridades al realizar el cobro del impuesto en comento en las circunstancias y con las características descritas en la presente investigación.

Con el juicio de Amparo en comento, se pretende la tutela de un ordenamiento de Derecho Superior que es el de la constitución, con fundamento en las diversas hipótesis de procedencia establecidas en el artículo 103 Constitucional, todo esto en contra de las posibles violaciones que cometan la autoridades del gobierno del Estado de Baja California, en el asunto que nos ocupa.

Es así que la Garantía de Legalidad implicada en la primera parte del artículo 16 Constitucional, es la que da pie al Juicio de Amparo en el asunto que nos ocupa, el cual salvaguarda las Garantías Individuales, del artículo en comento que en su primera parte, ordena que:

“Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, si no en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente que funde y motive la causa legal del procedimiento”.

En efecto, este artículo 16 Constitucional, a través de los conceptos Causa Legal del procedimiento y fundamentación y motivación de la misma, contiene una Garantía de Legalidad frente a las autoridades en general, haciendo consistir los actos violatorios ya no en una privación, como lo hace el artículo 14, sino en una mera molestia, por lo que su alcance es mucho mayor. En esta forma, siendo procedente el amparo por violaciones de las Garantías Individuales cometidas por cualquier autoridad (artículo 103, fracción I) sobre todo el contenido del artículo 16 Constitucional en su primera parte referente a la Legalidad, en los términos ya apuntados, resulta que el medio de control tutela a través de la presentación de dicha garantía todos los ordenamientos legales.

ANEXOS

**CONSIDERANDOS DESDE DIFERENTES PUNTOS
DE VISTA**

CONSIDERANDOS DESDE DIFERENTES PUNTOS DE VISTA

El Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de Baja California, con base al Artículo 116 Fracción VII Constitucional, pretenden fundar el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal, en donde el Gobierno del Estado de Baja California, asume las funciones de la federación en el cobro del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, lo cual automáticamente se correlaciona con las Garantías Individuales en Materia de Derecho de Amparo y con la Materia Económica, ya que en la Primera el Imperio del Estado impone una Conducta Jurídica de la que forzosamente se desprende un Resultado Económico para la población, sin saber con certeza si dicha conducta será en beneficio o en perjuicio de dicha población, por tanto, aunque son cosa diferentes son igualmente importantes porque cada una tiene una función importantísima en el Nivel de Vida de los mexicanos, por lo que resulta importante que analicemos de manera breve el artículo 116 fracción VII, con respecto al convenio que nos ocupa y para efecto del impuesto en comento:

1.- Desde el punto de Vista de las Garantías Individuales:

Efectivamente el artículo 31 constitucional, es el fundamento para leyes secundarias o reglamentarias que establecen tributos atendiendo a la Capacidad Tributaria Real y Actual de los obligados por dichas leyes, sin embargo, la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, viola las Garantías Individuales al afectar tributariamente la porción considerada como Fuente Gravada que es el Vehículo usado, siendo el caso que el Monto del gravamen debe fijarse en relación directa con el Valor del Bien, sin embargo, la ley en

comento al no establecer en los artículos 5 y 15-C ningún mecanismo de prueba que establezcan objetivamente dicho valor, violan las Garantías de Proporcionalidad y de Equidad Tributarias, ya que la base para calcular el Impuesto es incongruente con el objeto, lo cual deja en Estado de Indefensión al contribuyente, pues no le permite demostrar el Valor Real del vehículo para que pueda pagar un impuesto acorde al objeto, ya que como se ve en dichos numerales, no establece con exactitud quien puede pagar mas o quien puede pagar menos en función del objeto.

2.- Desde el Punto de Vista del Derecho Constitucional:

Es obvio que no existe Fundamento Constitucional en Materia Fiscal, cuya hipótesis describa en la especie que a la Federación le está permitido celebrar con alguna Entidad Federativa el citado Convenio Administrativo en Materia Fiscal, para que de ésta manera la Entidad Federativa sea la que recabe las contribuciones que corresponden a la Federación, tal y como sucede con la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y menos, sin que la ultima renuncie a sus facultades de recabar las contribuciones concernientes al Impuesto que nos ocupa, mismo que se encuentra contemplado en la Ley de Ingresos de la Federación, y no en la ley de Ingresos del Gobierno del Estado de Baja California.

Analizando al detalle el articulo 116 fracción VII, nos damos cuenta dicha hipótesis jurídica no encuadra los Hechos relacionados con el Convenio Administrativo en comentario, por lo que se llega a la conclusión de que no sirve de Fundamento Constitucional al Convenio Administrativo en Materia Fiscal que se comenta, ya que dicha hipótesis se refiere a un convenio entre la federación y los gobiernos locales respecto de la Asunción

del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, que como se ve, para nada se refiere a la Materia Fiscal.

3.- Desde el Punto de Vista de la Teoría Económica:

El artículo 116 fracción VII, establece como condición para celebrar el convenio entre las Federación y los Gobiernos Locales respecto de la Asunción del ejercicio de sus funciones, la ejecución y operación de obras y la prestación de servicios públicos, la motivación que se refiere a:

“Cuando el Desarrollo Económico y Social lo haga necesario”

No resulta sencillo explicar en pocas palabras el término Desarrollo Económico y Social, sin embargo, diremos de entrada, que es obvio que de ninguna manera se acredita que el Convenio en comento sea producto o tenga su origen en que:

“El Desarrollo Económico y Social lo Haga necesario”

Además, dicho término como muchos sabemos, no es otra cosa que una mera figura de la Ciencia Económica cuyo contenido propiamente se refiere a los elementos que integran el promedio del Nivel de vida de la población mexicana y que son:

La alimentación, la educación, la salud, y la vivienda, lo cual además ni siquiera se puede medir pues se refiere en promedio a la calidad de vida de la población en los conceptos descritos.

CONCLUSIÓN

ÚNICA. Que según se describe tanto la manera de cobrar el Gobierno del Estado de Baja California, el Impuesto que nos ocupa, como el Convenio en Materia Fiscal entre la Federación y el Gobierno del Estado de Baja California, para efectos de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Vehículos, son violatorios de las Garantías Individuales, ya que Ni esta fundado, ni esta motivado, pues además en el artículo 116 fracción VII del cual ya nos ocupamos, se pretende dar fundamento a dicho Convenio en los artículos 25, 26, todos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, siendo el caso también que los dos últimos artículos se que refieren a la Rectoría Económica del Estado y la Planeación del Desarrollo Económico, cosas que vienen a ser muy diferentes a la Materia Fiscal, por lo que se concluye otra vez que dicha ley que nos ocupa es:

¡ INCONSTITUCIONAL!

FUENTES DE CONSULTA

Fuentes Bibliográficas

Diccionario Jurídico Mexicano, Editorial Porrúa, 6ta Edición, 1993.

Burgoa, O. Ignacio, Las Garantías Individuales Editorial Porrúa, 35va Edición, 2002.

De Pina, Rafael, De Pina Vara Rafael, Diccionario de Derecho, Editorial Porrúa, 29va Edición, 2000.

De la Garza, Sergio Francisco, Derecho Financiero Mexicano, Editorial Porrúa 18va. Edición, 1999.

Fraga , Gabino, Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, 37va Edición, 1998.

Méndez, Méndez, José Silvestre, Problemas Económicos de México, Editorial Mc Graw Hill, 4ta Edición, 1998.

Palomar de Miguel, Juan, Diccionario para Juristas, Editorial Porrúa, 1ra Edición, 2000

Reyes, Corona, Oswaldo G. , Revista Mexicana de Estrategias Fiscales, “ Defensa Fiscal “ , número 75, febrero de 2005.

Fuentes Normativas

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos

Diario Oficial de la Federación, de fecha 31 de diciembre de 2004, que publica la Ley e Ingresos de la Federación, para el ejercicio fiscal 2005.

Periódico Oficial del Estado de Baja California, de fecha 31 de diciembre de 2004, que publica la Ley de Ingresos del Estado de Baja California, para el ejercicio fiscal 2005.

Poder Judicial de la Federación, Jurisprudencias y tesis aisladas, EIUS 2003

Formato de la tarjeta de circulación vehicular, servicio particular (2004), expedida por el Gobierno de Baja California.