



# El Impuesto de Tenencia Local Cómo ha Evolucionado

Carlos García Lepe  
Mayra Contreras Ortega  
Jose Federico Alvarez Arana

A partir del año 2009, en el que las entidades federativas iniciaron los esfuerzos por establecer un impuesto local a la Tenencia o Uso de Vehículos, Indetec, ha venido dando seguimiento y difusión a las acciones que han realizado tanto de carácter legislativo para la instrumentación legal del gravamen, como de carácter administrativo a través de decretos que otorgan facilidades y beneficios a los contribuyentes y en muchos casos apoyándolas en el diseño técnico de la contribución, mediante la formulación de los proyectos o iniciativas legislativas correspondientes.

Con la finalidad de seguir apoyando a los estados en la consolidación del gravamen de referencia, se presenta una serie de datos relevantes del estado actual en que se encuentra este importante concepto tributario.<sup>1</sup>

166

<sup>1</sup> INDETEC cuenta con una base de datos que integra la legislación vigente de este impuesto en la totalidad de las entidades federativas, así como los decretos de beneficios fiscales que se aplican y otra información relacionada, misma que se está procesando para integrar una publicación especial.



## INTRODUCCIÓN.

Desde finales del año 2012 y el periodo transcurrido del 2013, las entidades federativas han venido dando a conocer a través de diversos medios las adecuaciones a su legislación fiscal relacionadas con el impuesto a la tenencia o uso de vehículos. En particular, en 2 entidades federativas se restableció el impuesto y en muchas otras se emitieron disposiciones de carácter administrativo relacionadas con descuentos, subsidios, facilidades de pago, u otras medidas similares.

Sobre los estados que recuperaron para su hacienda pública este importante impuesto se destacan los casos siguientes:

**Chiapas.** En esta entidad existió el impuesto local a la tenencia vehicular durante los años 2010 y 2011 y se derogó para el ejercicio fiscal 2012. No obstante lo anterior, el impuesto se volvió a establecer a partir del 1° de enero de 2013, bajo la denominación

de "Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos Automotores".

**Sonora.** En esta entidad se legisló para que a partir del 1° de enero del año 2013 se cobre esta contribución local. En efecto, a partir del presente año se incorporó en la Ley de Hacienda del Estado un nuevo impuesto denominado: "Impuesto Especial para el Fortalecimiento de la Infraestructura Municipal"; mismo que entró en vigor a partir del 1° de enero del 2013. Dicho impuesto, siendo de carácter estatal, por disposición de la Ley se destinarán sus rendimientos a los municipios del estado en apoyo a la prestación de servicios públicos como agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento de aguas residuales, modernización y en su caso, creación de vialidades, parques y su equipamiento, entre otros conceptos similares.

**Chihuahua.** En esta entidad el Congreso del Estado, a través de adecuaciones a la Ley de Hacienda Municipal autorizó durante el año 2012 que los

## “Para el año 2013, son 28 las entidades federativas que aplicarán un impuesto de esta naturaleza”

municipios cobraran a los propietarios de vehículos automotores residentes en el territorio de dichas demarcaciones, una contribución extraordinaria (tipo cuota fija), habiéndola eliminado a partir del 2013; por lo que en el presente año no aplicará una contribución de este tipo, ni municipal, ni estatal.

Por su parte, se mantienen sin este impuesto, los estados de Morelos que

lo derogó con efectos a partir del 1º de enero del 2012, no habiéndolo restablecido para el 2013; y Guanajuato y Jalisco, que no lo han establecido a nivel local.

En resumen, para el año 2013, son 28 las entidades federativas que aplicarán un impuesto de esta naturaleza, como se ilustra en el cuadro siguiente:

**Cuadro No. 1**



- Entidades que han incorporado el Impuesto a la Tenencia en su Legislación Estatal (Otorgan beneficios fiscales que varían en cuanto al monto del beneficio, a los sujetos del mismo y al cumplimiento de requisitos.) En Chiapas y Sonora durante 2012 aprobaron un impuesto estatal que estará vigente a partir del 1º de enero de 2013.
- Durante 2012 se aplicó una contribución extraordinaria municipal. Para 2013, no estableció impuesto.
- Entidades que desde la abrogación del ISTUV federal no establecieron Impuesto Estatal (Guanajuato y Jalisco)
- Entidad que derogó el Impuesto Estatal en 2012 (Morelos)

### CARACTERIZACIÓN DEL IMPUESTO ESTATAL.

En lo general existe una gran similitud en la estructura y características técnicas del impuesto en las entidades federativas que lo tienen establecido, toda vez que tomaron como referente el diseño técnico del impuesto federal sobre tenencia o uso de vehículos. Tal situación ha contribuido de alguna manera a mantener cierta homogeneidad a nivel nacional en aspectos como: denominación del gravamen, objeto, momento de causación, entre otros, aunque con algunas diferencias en cuanto a los años

modelo de vehículos a los que aplica, tarifas y exenciones.

Solo a manera de referencia y por restricciones de espacio, en el cuadro siguiente se muestran algunas de las diferencias aquí mencionadas, sin dejar de mencionar que INDETEC cuenta con una base de datos que integra la legislación vigente de este impuesto en la totalidad de las entidades federativas, así como los decretos de beneficios fiscales que se aplican. Esta información se encuentra disponible para los funcionarios fiscales del país.

**Cuadro No. 2**

#### Características Generales del Impuesto en Algunas Entidades Federativas del País.

Entidad	Vehículos que grava	Tratamientos especiales en Ley con disminución del impuesto o nula carga fiscal (7 entidades)
Ags.	Vehículos (Veh.) nuevos y de hasta 9 años modelo anteriores y,	Destinados al transporte hasta de 10 pasajeros accionados por motores de combustión interna, energía eléctrica e híbridos cuyo valor no exceda de \$200,000.00 incluyendo IVA. <b>Fuente.- Ley de Hda. con reformas publicadas el 31/12/2012</b>
	Veh. modelos anteriores a los últimos 10 años	Veh. Propiedad de personas discapacitadas, pensionados, jubilados o adultos mayores. <b>Fuente.- Ley de Hda. con reformas publicadas el 31/12/2012</b>
B.C.	Veh. que correspondan al año y a los últimos 9 años anteriores.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos con valor menor a \$500,000.00 propiedad de personas físicas y morales.</li> <li>- Automóviles eléctricos nuevos y usados, así como aquellos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.</li> <li>- Automóviles propiedad de personas con discapacidad debidamente acreditada en los términos que establezca la Secretaría de Planeación y Finanzas. Un vehículo por persona.</li> <li>- Automóviles propiedad de asociaciones civiles que no persigan fines de lucro y de asociaciones religiosas constituidas en los términos de la ley respectiva, con domicilio en Baja California.</li> </ul> <b>Fuente.- Ley. Hda. 2012</b>

Características Generales del Impuesto en Algunas Entidades Federativas del País.

Entidad	Vehículos que grava	Tratamientos especiales en Ley con disminución del impuesto o nula carga fiscal (7 entidades)
B.C.S	Veh. nuevos y sin límite de año modelo de antigüedad	Personas afiliadas al Instituto Nacional de Adultos en Plenitud o que tengan el carácter de pensionados o jubilados por las diversas instituciones sociales, causarán y pagarán un 50% del impuesto. Vehículos cuyo valor total sin depreciación sea igual o inferior a \$100,000.00, se aplicará la tasa del 0%. Vehículos de más de diez años de fabricación anteriores al de aplicación de esta Ley, se aplica tasa del 0%. Vehículos eléctricos, así como de aquellos eléctricos que además, cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%. <b>Fuente.- Ley del Impuesto Estatal Vehicular, vigente en 2013.</b>
Camp.	Incluye a Veh. nuevos y sin límite en cuanto a años modelos.	No se pagará el impuesto en los casos que se acredite haber cubierto un impuesto correspondiente al año de calendario de que se trate en otra entidad federativa que en su momento le correspondió por su circunscripción territorial, cuyo objeto coincida con el de este Capítulo. (L.Hda. 2012).
Col.	Incluye desde vehículos nuevos, hasta de 9 años modelos anteriores.	Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%. <b>Fuente.- Art. 41 Z BIS 6.- Ley de Hda. 2012.</b>
Coah.	Veh. nuevos, y de hasta 9 años modelo anteriores	Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%. <b>Fuente.- Art. 47 Ley. Hda.</b>
	Veh. de más de 10 años de fabricación	Este impuesto se aplica mediante la siguiente cuota anual: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Automóviles, camionetas, tractores no agrícolas \$300.00.</li> <li>• Minibuses, microbuses, camiones de carga autobuses integrales y ómnibuses \$360.00 y,</li> <li>• Remolques y semirremolques \$170.00</li> </ul> <b>Fuente.- Art. 57 Ley. Hda. 2012</b>
D.F.	Veh. Nuevos y usados sin límite en cuanto año modelo.	Los vehículos eléctricos o eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna (híbridos) tendrán una reducción del 100% en el pago del Impuesto. <b>Nota.- Los vehículos de más de 10 años modelo pagan una cantidad fija.</b> <b>Fuente.- Párrafo Tercero de la Fracc. III, Art. Vigésimo Tercero Transitorio del Código Fiscal del D.F</b>

**POLÍTICAS FISCALES ESPECÍFICAS.**

Como se aprecia del cuadro anterior, la titularidad en la potestad tributaria en este concepto permite a las entidades federativas imprimir al impuesto sus

propias preferencias y condiciones, atendiendo para ello a las condiciones específicas de cada región, así como a sus particularidades y necesidades locales.

De manera complementaria a los descuentos o tratamientos especiales





que se advierten del propio cuadro, algunas entidades federativas mediante decretos especiales o programas han establecido otros tratamientos particulares, algunos de ellos atendiendo a aspectos como: valor de los vehículos, situación específica de los propietarios o tenedores (jubilados, pensionados, madres solteras, etc.); es decir, acciones de carácter social.

En otras entidades se han buscado objetivos como: impulsar el consumo y producción de vehículos, mantener la planta productiva, fomentar el empleo, apoyo a la economía familiar, etc.

Desde otra perspectiva, varias de ellas diseñaron e implementaron acciones administrativas tendientes a facilitar la regularización en el pago del impuesto.

Una estrategia más, ha consistido en instrumentar programas de descuentos por pronto pago, condonación, subsidios, restitución del pago

del impuesto mediante programas de gasto, entre otros.

La magnitud de los descuentos o disminución de la carga fiscal ha sido muy variables entre los estados. Los hay desde aquellos en los que la disminución o descuento equivale al 100% del impuesto, hasta otros con porcentajes del 30 y hasta el 10%.

Finalmente, otros aspectos diferenciales han consistido en que en algunos estados los beneficios se han otorgado de manera generalizada (a cualquier contribuyente), mientras que en otros se han direccionado a determinados contribuyentes, ejemplos: propietarios de vehículos de menor valor. Además de diferencias en cuanto a la duración de los programas, requisitos a cumplir, etc.

Complementando la información del cuadro anterior, en el siguiente se presenta un resumen con los estados que otorgan subsidios parciales.

**Cuadro No. 3**
**Descuentos o Subsidios Otorgados en el Impuesto.**
**SUBSIDIO PARCIAL (21 entidades)**

Aguascalientes	Aplica tratamientos especiales a Vehículos Nuevos y de hasta 9 años modelo anterior, cuando el valor del vehículo e IVA consignados en factura de 1ª enajenación, sumados den la cantidad de hasta 200 mil pesos. Descuento del 10% a Vehículos Nuevos y hasta 9 años modelo anterior, que se cause en el 2013, cuando el pago se efectúe durante el mes de enero y 5% al que se realice en febrero de dicho ejercicio.
Baja California	No son objeto del impuesto, los vehículos de personas físicas y morales que no estén afectos a una actividad empresarial (comercial, industrial y/o de servicios), tenedoras o usuarias cuyo valor sea menor de 500 mil pesos.
Campeche	Exenta de pago a vehículos de personas físicas con un monto hasta de 200 mil pesos a valor factura sin IVA, siempre y cuando los automóviles se hayan adquirido en los ejercicios 2003 a 2012; asimismo aplica los siguientes beneficios 100% de las multas; 50% de los recargos generados por la falta de pago oportuno; 50% de los gastos de ejecución ordinarios los cuales aplicarán para los ejercicios 2010, 2011 y 2012, atendiendo al inicio de su vigencia como impuesto estatal.
Coahuila	Estimula a propietarios de automóviles nuevos de hasta 300 mil pesos más IVA.
Chiapas	Otorga los siguientes descuentos: Enero y Febrero 20%, Marzo 10% y Abril 5 %
Distrito Federal	Subsidio del 100% a personas físicas y morales sin fines de lucro propietarios de vehículos cuyo valor máximo sea de 250 mil pesos IVA incluido.
Estado de México	Subsidio del 100% a personas físicas y morales sin fines de lucro propietarios de vehículos cuyo valor máximo sea de 350 mil pesos más IVA.
Guerrero	Otorga estímulo a vehículos de servicio particular, cuyo costo no rebase los 200 mil pesos sin IVA.
Hidalgo	Exenta del pago a vehículos con un monto de hasta 350 mil pesos IVA incluido.
Nuevo León	Subsidia a propietarios de vehículos año modelo 2004 a 2008 cuyo valor fiscal no exceda de 200 mil pesos, vehículos de carga con peso bruto menor a 3.5 toneladas (Pick un) años modelo 2009 a 2013, de 100% a personas que sufran robo de vehículo, y 100% en recargos generados durante el 2012 y que se generen hasta marzo de 2013 a vehículos que no tengan un valor base superior a 200 mil y que sean modelo 2003 a 2007
Oaxaca	Otorga subsidio a vehículos con precio menor a los 200 mil pesos.
Querétaro	Otorga 100% de subsidio a vehículos con valor de hasta 400 mil pesos incluido IVA.
San Luis Potosí	Otorga los siguientes descuentos: Enero 15%, Febrero 10% y Marzo 5% y pagos a 6 o 12 meses sin intereses al pagar en instituciones bancarias participantes.
Sinaloa	Otorga subsidio del 100% a personas físicas y morales sin fines de lucro propietarias de vehículos cuyo valor máximo sea de 200 mil pesos más IVA
Sonora	Vehículos de más de 10 años de antigüedad no pagan el Impuesto No hay información disponible sobre la aplicación de estímulos o beneficios.
Tabasco	Otorga subsidio en el Impuesto Estatal vehicular hasta por un monto al equivalente de valor factura de 100 mil pesos sin IVA en automóviles de personas físicas y de empresas; aplica a un automóvil por cada razón social; asimismo otorga descuentos del 20% en Enero y febrero 15% en Marzo a través de Recaudanet 10% en Marzo con paro en Receptoría y 5% en Abril si se paga por Recaudanet.
Tamaulipas	Subsidio del 100% a personas físicas y morales sin fines de lucro propietarias de vehículos cuyo valor máximo sea de 200 mil pesos más IVA
Tlaxcala	Tasa "0" a contribuyentes que adquieran un vehículo cuyo valor del mismo no exceda los 175 mil pesos.
Veracruz	100% de subsidio a los propietarios de vehículos que no rebasen el valor de 230 mil pesos excluyendo IVA.
Yucatán	Exenta a vehículos de hasta 322,785 pesos a valor factura en el año 2013, IVA incluido hasta el 31 de marzo.
Zacatecas	Subsidia a automóviles con precio menor a los 200 mil pesos.

“No se debe de olvidar que en el fondo uno de los propósitos de la derogación del impuesto federal consistió en ‘Fortalecer el Federalismo Fiscal’ dotando de nuevas potestades tributarias a los gobiernos locales”

Por su parte, los estados de Colima, Durango, Michoacán, Puebla y Quintana Roo, otorgan un subsidio del 100%.

En ambos casos la obtención de los subsidios se encuentra sujeta a determinados requisitos.

#### IMPACTO EN LAS FINANZAS PÚBLICAS.

Si bien es cierto que para algunas entidades federativas la instrumentación de los programas mencionados ha representado una oportunidad para apoyar a la sociedad y en algunos casos facilitar la regularización de obligaciones fiscales previamente contraídas, no se debe de olvidar que en el fondo uno de los propósitos de la derogación del impuesto federal consistió en el “Fortalecer el Federalismo Fiscal” tal como se advierte de las premisas de la Iniciativa de Reformas Fiscales que para el ejercicio 2008, turnó el ejecutivo federal al H. Congreso de la Unión, que a continuación se describen:

*“Premisas de la Iniciativa”*

*México requiere avanzar a una nueva etapa de federalismo fiscal basada en una mayor corresponsabilidad entre los distintos órdenes*

*de gobierno, a fin de contar con una política fiscal moderna y responsable que además de preservar el equilibrio de las finanzas públicas federales, dote de nuevas potestades tributarias a los gobiernos locales a fin de que cuenten con instrumentos fiscales flexibles que les permitan incrementar sus ingresos propios y satisfacer sus necesidades de gasto.*

*La presente Iniciativa, más que replantear el pacto fiscal en su totalidad, recoge los principales planteamientos de la Convención Nacional Hacendaria celebrada en el año 2004, los diversos planteamientos de la Conferencia Nacional de Gobernadores (Conago), los planteamientos del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal realizados a través de los funcionarios fiscales, y aquéllos derivados del constante e intenso diálogo entre el Gobierno Federal, las entidades federativas y los municipios, a fin de adecuar nuestro federalismo hacendario a las nuevas realidades nacionales.*

*En ese sentido, las propuestas para fortalecer nuestro federalismo fiscal tienen dos ejes torales:*





- *Expandir las facultades tributarias de las entidades federativas y otorgar mayores incentivos para utilizarlas. Lo anterior sin mermar las finanzas públicas federales, al tiempo que se evite una proliferación de impuestos locales.*

...

*De igual forma y como otra medida de fortalecimiento del sistema federalista mexicano, se plantea abrogar la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos. Lo anterior, en virtud de que en la actualidad dicho impuesto, a pesar de ser federal, es administrado en su totalidad por las entidades federativas y el 100% de su recaudación pertenece a las mismas. Ello, sin perjuicio de que las entidades federativas que así lo estimen conveniente podrán esta-*

*blecer este tipo de contribución con la plena libertad de determinar sus características esenciales y demás requisitos y condiciones que consideren pertinentes, tal y como actualmente acontece.*

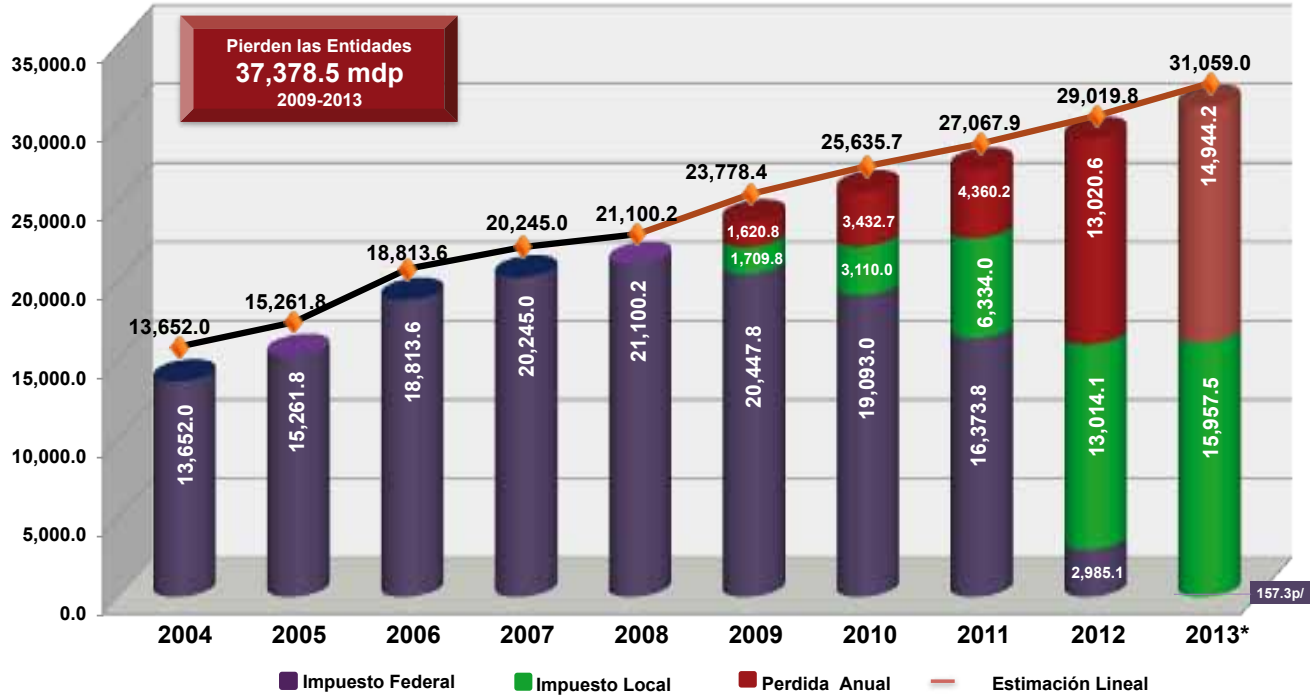
.....”

En consecuencia, si se considera la recaudación estimada ya como impuesto estatal; respecto a la recaudación proyectada, se advierte un decrecimiento importante, lo cual puede ser resultado de los diversos tratamientos de beneficio que se han venido instrumentando, tal como se puede advertir del siguiente cuadro No. 4 en el que se ilustra la recaudación proyectada conforme a la evolución que venía registrando el impuesto federal previo a su derogación y la recaudación estimada conforme a las leyes de ingresos.

**Cuadro No. 4**

**Recaudación del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos en las Entidades Federativas 2004 - 2013**

Millones de pesos



Fuente.- Elaboración propia con base en información publicada por la S.H.C.P. y Leyes de Ingresos Estatales 2013

Como se aprecia, la diferencia entre la recaudación proyectada y la estimada es de más de 14 mil millones de pesos, cantidad que a su vez equivale al 93.3% de la recaudación estimada en las leyes de ingresos para el 2013.

Si bien es cierto que en algunas entidades federativas la instrumentación del impuesto ha representado una coyuntura para recuperar recaudación por otros conceptos, para una gran parte de ellas les ha significado dejar de percibir recur-

sos que legalmente les correspondían.

De manera particularizada sobre las posibles repercusiones financieras que cada entidad federativa puede enfrentar al establecer como local este impuesto, en el cuadro siguiente se presenta un comparativo de la recaudación que por concepto de incentivos económicos de colaboración en la administración del impuesto federal obtuvieron en el 2008 respecto a la recaudación que presupuestaron en sus leyes de ingresos para el 2013.

**Cuadro No. 5**

Comparativo de recaudación por incentivos económicos por entidad federativa obtenida en materia de ISTUV Federal 2008, respecto a la recaudación estimada de impuesto local 2013.

	RECAUDACIÓN OBTENIDA 2008 <sup>+</sup> (1)	RECAUDACIÓN ESTIMADA 2013 <sup>**</sup> (2)	DIFERENCIA (2)-(1)
<b>Total</b>	<b>21,100.2</b>	<b>15,953.5</b>	<b>-5,146.7</b>
<b>Entidad</b>			
Aguascalientes	228.8	64.4	-164.4
Baja California	473.6	111.1	-362.6
Baja California Sur	118.2	81.9	-36.3
Campeche	181.5	102.0	-79.5
Coahuila	518.5	749.2	230.7
Colima	123.0	157.0	34.0
Chiapas	320.8	389.9	69.1
Chihuahua	504.3	0.0	-504.3
Distrito Federal	4,911.0	2,198.7	-2,712.3
Durango	165.0	150.0	-15.0
Guanajuato	746.2	0.0	-746.2
Guerrero	235.8	67.7	-168.1
Hidalgo	228.1	247.8	19.7
Jalisco	1,728.2	0.0	-1,728.2
México	2,277.9	3,634.4	1,356.5
Michoacan	467.8	598.6	130.8
Morelos	217.9	0.0	-217.9
Nayarit	117.5	145.3	27.8
Nuevo León	2,227.2	1,776.0	-451.2
Oaxaca	201.2	145.4	-55.8
Puebla	723.9	1,102.9	379.0
Querétaro	440.6	535.2	94.6
Quintana Roo	353.8	30.2	-323.6
San Luis Potosí	352.6	398.3	45.7
Sinaloa	482.9	500.9	18.0
Sonora	526.5	783.6	257.1
Tabasco	347.2	246.7	-100.5
Tamaulipas	478.8	321.7	-157.1
Tlaxcala	74.5	5.1	-69.4
Veracruz	849.5	927.6	78.1
Yucatán	321.8	238.8	-83.0
Zacatecas	155.7	243.1	87.4

\* Representa los Incentivos Económicos Recibidos por las Entidades Federativas por la Administración del ISTUV Federal, fuente: [http://www.hacienda.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/Estadisticas\\_Oportunas\\_Finanzas\\_Publicas/Informacion\\_mensual/Paginas/coordinacion.aspx](http://www.hacienda.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/Estadisticas_Oportunas_Finanzas_Publicas/Informacion_mensual/Paginas/coordinacion.aspx)

Nota: Las sumas parciales y las variaciones pueden no coincidir debido al redondeo.

\*\* Leyes de Ingresos 2013.

“El impuesto sobre tenencia de vehículos es un gravamen proporcional y equitativo, en el que pagan más quienes tienen la capacidad económica para adquirir vehículos de mayor valor”

Como se pudo advertir, en la mayoría de las entidades federativas la recaudación estimada del impuesto local para el año 2013 es mucho menor respecto a los incentivos económicos recibidos por la administración del ISTUV Federal por el año 2008; lo cual es un punto sobre el que se considera conveniente reflexionar, con el propósito de evitar que en un futuro inmediato se anule la recaudación del impuesto, tanto la propia, como la de las entidades federativas que tienen vecindad con aquellas que otorgan beneficios importantes; y además, evitar que se ponga en riesgo la existencia del gravamen en razón de que bajo el argumento de que otros estados no lo cobran, los ciudadanos se opongan al pago en aquellos estados que cuenten con él.

#### Consideraciones Sobre la Conveniencia de Mantener el Impuesto a Nivel Local:

Sobre este tema es importante tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- ❖ **Naturaleza del Gravamen.**
  - Se trata de un impuesto que grava la capacidad económica expresada en la propiedad, tenencia o uso de los vehículos,
  - De acuerdo con su diseño técnico es un gravamen proporcional y equitativo, en el que pagan más quienes tienen la capacidad económica para adquirir vehículos de mayor valor,
  - Es una excelente vía para redistribuir recursos, de aquellas personas que cuentan con mayor patrimonio, hacia personas

o sectores de menor capacidad contributiva,

❖ **Servicios de Infraestructura.**

- Los parques vehiculares y los desarrollos urbanos están creciendo con tal intensidad que hacen urgente el desarrollo de vialidades y sistemas de transporte masivos, económicos y seguros, cuyo desarrollo requiere de importantes cantidades de recursos,

❖ **Preservación de la Ecología.**

- Cada vez se hace más urgente instrumentar acciones para preservar y mejorar las condiciones ambientales y ecológicas, que garanticen el sano desarrollo de la sociedad,

❖ **Desplazamiento del Parque Vehicular y Pérdida de Control.**

- El otorgamiento de beneficios ha provocado una alta dinámica en los parques vehiculares, lo que en la práctica ha propiciado que el registro de los vehículos se realice en aquellas entidades que ofrecen mayores beneficios, en demérito de la recaudación del impuesto en la entidad de donde provienen,
- Esto mismo hace nulos los esfuerzos por integrar un control vehicular estatal confiable, en virtud de que la mayoría de los movimientos que se generan por estas circunstancias en los padrones vehiculares son de carácter virtual, lo que repercute a su vez en escasa con-

fiabilidad no solo de los registros estatales, sino del Registro Público Vehicular (REPUVE),

❖ **Precaria Situación de las Haciendas Públicas.**

De manera complementaria a las anteriores no se deben ignorar las circunstancias por las que atraviesan las finanzas de las haciendas estatales y que hacen más apremiante disponer de recursos propios y en consecuencia optimizar el aprovechamiento de las fuentes tributarias como la que aquí se trata. Entre dichas circunstancias se encuentran las siguientes:

- Alta dependencia en cuanto a los recursos provenientes de la federación, los cuales ascienden a alrededor del 82% de sus ingresos totales,
- Reiterado crecimiento en la contratación de deuda como fuente de financiamiento, la cual en 2011 equivalió al 73.80% de los ingresos estatales propios.
- Estacionalidad de los ingresos propios en relación al comportamiento de la contratación de la deuda.

Sobre el tema específico de la recaudación, en los cuadros siguientes se incorpora información que dimensiona e ilustra la importancia de los ingresos propios y su evolución respecto a otros rubros de la hacienda pública de las entidades federativas a través del comportamiento registrado en los últimos años.



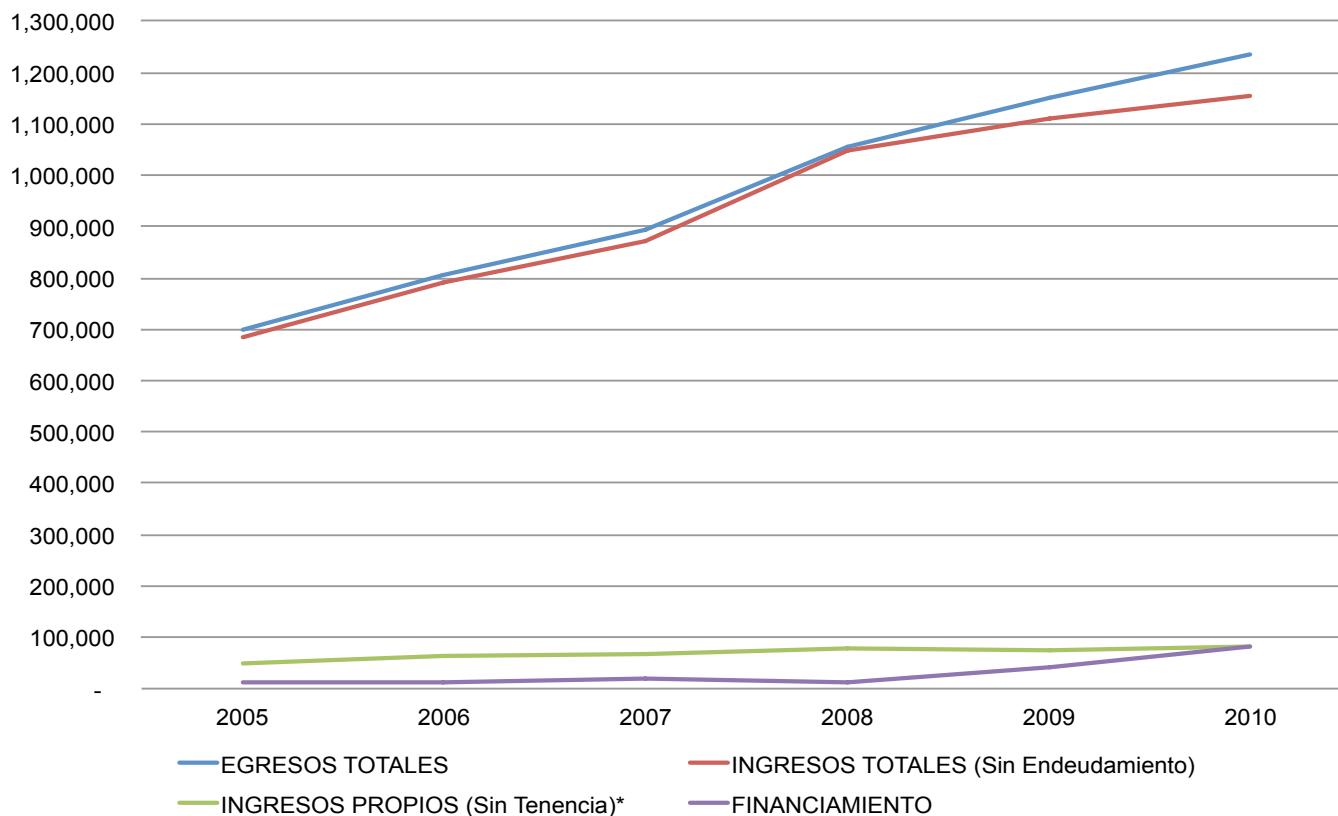
**Cuadro No. 6**

**Estructura de los Ingresos Estatales y Tendencia del Endeudamiento**

	Promedio de la Entidades		
	2009	2010	2011
<b>Ingresos Totales</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Ingresos Estatales Propios</b>	<b>8.4</b>	<b>8.5</b>	<b>8.4</b>
<b>Impuestos</b>	<b>3.2</b>	<b>3.7</b>	<b>3.6</b>
<b>Derechos</b>	<b>2.0</b>	<b>2.7</b>	<b>2.6</b>
<b>Contribuciones por Mejora</b>	<b>1.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0.2</b>
<b>Productos</b>	<b>2.0</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>
<b>Aprovechamiento</b>	<b>0.2</b>	<b>1.4</b>	<b>1.4</b>
<b>Ingresos por Venta de Bienes</b>	<b>3.9</b>	<b>2.3</b>	<b>1.8</b>
<b>Ingresos Federales</b>	<b>84.4</b>	<b>84.3</b>	<b>83.6</b>
<b>Participaciones e Incentivos</b>	<b>31.2</b>	<b>32.7</b>	<b>32.1</b>
<b>Aportaciones Federales. Ramo 33</b>	<b>33.9</b>	<b>35.1</b>	<b>35.9</b>
<b>Convenios y Subsidios</b>	<b>19.3</b>	<b>16.5</b>	<b>15.7</b>
<b>Endeudamiento</b>	<b>3.3</b>	<b>4.9</b>	<b>6.2</b>

**Cuadro No. 7**

**Evolución de los Ingresos y Egresos en las Entidades Federativas 2005-2010**  
(Millones de Pesos)



Fuente.- Elaboración propia con base en información obtenida de las cuentas públicas de las entidades federativas.



### CONCLUSIONES:

De la información anterior se concluye en la urgente necesidad de evitar el deterioro en la recaudación del impuesto, pero sobre todo, no poner en riesgo su existencia.

Sobre el particular se estiman convenientes acciones como las siguientes:

- Evitar que las entidades federativas inscriban en sus padrones a vehículos provenientes de otras entidades federativas que no comprueben haber obtenido la baja en la entidad de donde proceden,
- Adecuar los marcos jurídicos de las entidades federativas para establecer claramente las reglas respecto a la domiciliación de las obligaciones en materia específica del impuesto a la tenencia o uso de vehículos, especialmente considerando que el objeto del gravamen lo constituye la tenencia o el uso de dichas unidades en el territorio de una entidad federativa.
- Analizar e impulsar la posibilidad de que las entidades federativas ce-

lebrén convenios de colaboración para que los estados se apoyen entre sí en la recuperación de los créditos fiscales inherentes a los vehículos.

- Finalmente, es de reiterar la afectación que sufren los sistemas de control vehicular, como resultado de la gran movilidad que han venido presentando los parques vehiculares hacia aquellas entidades que no cobran el impuesto, lo cual repercute en carencia de padrones debidamente actualizados; que en la práctica dificultan entre otras las labores relacionadas con el control de la propiedad y la seguridad pública. Ambas de gran trascendencia para la paz social.

---

*Carlos García Lepe, es Abogado por la Universidad de Guadalajara, y actualmente se desempeña como Director General Adjunto de Hacienda Estatal y Coordinación Hacendaria en el INDETEC. [cgarcial@indetec.gob.mx](mailto:cgarcial@indetec.gob.mx)*

*Mayra V. Contreras Ortega, es Licenciada en Administración Pública por la Universidad de Guadalajara, y actualmente se desempeña como Consultor Investigador de INDETEC. [mcontreraso@indetec.gob.mx](mailto:mcontreraso@indetec.gob.mx)*

*José Federico Álvarez Arana, es Administrador y Contador Público; Maestro en Impuestos por el Instituto de Especialización para Ejecutivos, A.C.; y actualmente se desempeña como Consultor Investigador en el INDETEC. [falvarez@indetec.gob.mx](mailto:falvarez@indetec.gob.mx)*