

# Revisitando el impuesto sobre la tenencia vehicular

## Revisiting the vehicle ownership tax

Journal of Economic Literature (JEL):  
H11, H2, H71, H77.

**Palabras clave:**  
Estructura y ámbito del sector público  
Tributación y subvenciones  
Impuestos, subvenciones e ingresos  
Relaciones entre los distintos niveles de gobierno

**Keywords:**  
Structure and Scope of Government  
Taxation and Subsidies  
State and Local Taxation,  
Subsidies and Revenue  
Intergovernmental Relations

**Fecha de recepción:**

28 de agosto de 2023

**Fecha de aceptación:**

11 de noviembre de 2023

### Resumen

Este trabajo hace una revisión del impuesto sobre la tenencia vehicular que existe en México, bajo diferentes variantes, desde principios de los años sesenta. Se analizan en particular los argumentos empleados por las autoridades para derogarlo como un impuesto federal, así como las consecuencias negativas que conllevó esa decisión en términos de la recaudación que tenían antes los estados. Se concluye que cualquier nuevo gravamen que pretenda reemplazarlo debe ser administrado por los estados, y sus tasas impositivas deben ser fijadas a nivel federal.

### Abstract

This paper makes a review of the vehicle ownership tax that exists in Mexico, under different variants, since the beginning of the sixties. In particular, the arguments used by the authorities to repeal it as a federal tax are analyzed, as well as the negative consequences that this decision entailed in terms of the tax collection that the states had before. It is concluded that any new tax that aims to replace it must be administered by the states, and their tax rates must be set at the federal level.

### 1. La creación del gravamen

El originalmente llamado Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, el “impuesto sobre la tenencia vehicular” como se le llamará en ocasiones aquí, hizo su aparición oficial el 19 de diciembre de 1961, de acuerdo con el siguiente párrafo de la Iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación (LIF) para el año 1962:

Se prevé la aplicación de un impuesto especial sobre la tenencia y uso de automóviles, que se aplicará anualmente; será de carácter variable, de acuerdo con la edad de los vehículos –a mayor antigüedad menor impuesto– y se causará en el momento de efectuar el canje de placas. La razón del impuesto es, como en el caso de todo gravamen, la de contribuir al gasto público, que en el caso de la expansión de carreteras, autopistas, vías, etc., requieren de recursos cada vez más cuantiosos y a cuya contribución los ingresos

# 150

ECONOMÍAunam vol. 21, núm. 61  
enero-abril, 2024

© 2024 Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía. Este es un artículo Open Access bajo la licencia CC BY-NC-ND (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

**Carlos Hernández Cordero**  
Escuela de Gobierno y Transformación Pública,  
Tecnológico de Monterrey (ITESM)  
<corderocarlosdz@gmail.com>  
**Carlos M. Urzúa**  
Facultad de Economía, UNAM  
<cmurzua@gmail.com>

que se obtienen actualmente por su disfrute no guardan relación con el beneficio recibido, máxime si se considera que son gentes de recursos las que pueden hacer uso de las mismas. Cámara de Diputados (1961).

Varios comentarios sobre el impuesto pueden hacerse a raíz de ese párrafo. El primero, interesante por razones históricas, es que allí no hay mención alguna acerca de que el gravamen tendría un carácter temporal, desmitificando así la creencia popular de que el tributo fue establecido transitoriamente para financiar los Juegos Olímpicos de México de 1968. Esa falsa creencia iba todavía más allá, por cierto, al adjudicar incorrectamente la creación de ese impuesto a la administración de Gustavo Díaz Ordaz en lugar de a la de Adolfo López Mateos.

Dejando de lado esa leyenda, bien vale la pena especular acerca de las verdaderas razones por las que se introdujo ese gravamen a fines de 1961. Nuestra hipótesis, sin fundamentos firmes, es que el nuevo impuesto fue propuesto por las autoridades hacendarias para tratar de justificar su rechazo a la reforma fiscal propuesta para México en 1960 por Nicolás Kaldor, húngaro de nacimiento y profesor del Reino Unido, quien en esos años era uno de los mayores expertos en finanzas públicas del mundo. Para abonar a nuestra conjetura, porque no es más que eso, reproducimos un comentario de Víctor Urquidi, en ese entonces un joven pero ya acreditado economista mexicano que fue testigo del asunto. El informe de Kaldor, nota Urquidi, “fue a la postre considerado útil pero desechado a favor de una iniciativa de reformas limitadas enviada por el Ejecutivo a la Cámara de Diputados a fines de 1961” (Aboite y Unda, 2012, p. 101).

Otro punto que puede mencionarse acerca del citado párrafo de la LIF es que, si bien los recursos que se obtendrían por el nuevo gravamen no fueron etiquetados por los legisladores para un gasto específico, lo cual era conceptualmente correcto, ellos sí hicieron mención en particular acerca de las costosas mejoras que se requerían para las vías públicas del país. De la mano de lo anterior, también puede notarse en ese texto que, aunque no explícitamente, la iniciativa sugiere el carácter progresivo del impuesto: “máxime si se considera que son gentes de recursos las que pueden hacer uso de las mismas [las vías]”.

Puede apuntarse igualmente el hecho de que el párrafo no menciona en absoluto las implicaciones sobre el medio ambiente que tendría un impuesto de esa naturaleza. Lo cual es entendible, dado que la plena apreciación de la relevancia de los impuestos ambientales no nació en México hasta el siglo XXI, como se comenta en la sección siguiente (véase también Hernández Cordero y Urzúa, 2023).

Respecto al procedimiento legislativo seguido para introducir el nuevo gravamen, debe notarse que el Congreso de la Unión lo aprobó, a fines de 1961, sin que hubiera de por medio una ley específica al respecto. Esto podría calificarse como una anomalía, aunque también es cierto que la contribución se establece en una ley más general. En la Iniciativa de la LIF se estimó, por otro lado, que la recaudación anual por ese concepto sería del orden de 76.5 millones de pesos corrientes, un estimado que fue sorprendentemente cercano, dada la novedad del tributo, a los 74.3 millones de pesos que acabaron ingresando a las arcas (SHCP, 1962). Debido a los resultados así obtenidos, a finales de 1962 el Ejecutivo Federal presentó, ahora sí, una iniciativa de Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, la cual fue de inmediato aprobada por el Congreso (DOF, 1962). Sobra añadir que la capacidad recaudatoria del gravamen quedó de manifiesto ya en el año de 1963, cuando ingresaron a las arcas federales más de 150 millones de pesos (SHCP, 1963), el doble de lo que se obtuvo por ese concepto un año antes.

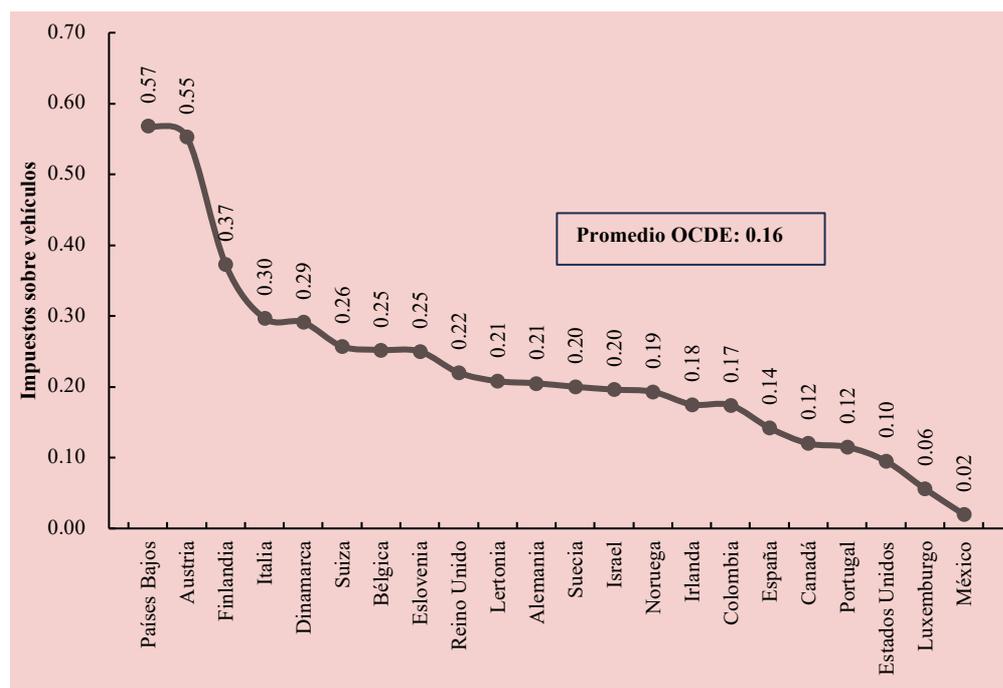
Así pues, la nueva contribución fiscal parecía que había llegado para quedarse. Pero décadas después, como se reseña posteriormente en este artículo, varios gobiernos, tanto el federal como algunos estatales, trataron de deshacerse del impuesto y casi lo consiguieron.

## 2. Los fines extrafiscales de un impuesto

Aparte de la mencionada leyenda que liga el impuesto sobre la tenencia vehicular a los gastos que se hicieron para la Olimpiada de 1968, una segunda creencia es que ese gravamen fue una mera invención del gobierno mexicano. Pero lo cierto es que en muchos países existen desde hace décadas los gravámenes a la adquisición o uso de vehículos, así como los impuestos a las gasolinas y los ligados al uso de las vías públicas, por no hablar de los impuestos que son catalogados *ex profeso* como ambientales.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (2023), en el año 2021 el promedio de recaudación por los conceptos citados representó 0.16% del Producto Interno Bruto (PIB) entre los países miembros. La Figura 1 muestra la recaudación individual en el caso de veintidós de esos países, México incluido. Como se ilustra allí, la carga tributaria varía mucho, pero era quizás previsible que el país ocupase el último lugar en esa lista, con apenas 0.02% del PIB. En el lado opuesto se encuentran los Países Bajos y Austria, quienes recaudan, tan solo a través de esos impuestos específicos, más de 0.5% de su PIB. Entre los países con menor carga tributaria que aparecen en esa gráfica se encuentra Estados Unidos; pero, aun así, su recaudación en términos de su PIB es cinco veces mayor que la de México. Finalmente, hay otros países no considerados en la tabla que han comenzado a diseñar otros esquemas tributarios. Por ejemplo, en Francia se han contemplado ya contribuciones ligadas tanto a las emisiones contaminantes como al peso de cada vehículo.

Figura 1. Impuestos sobre vehículos en países miembros de la OCDE (Porcentaje del PIB, 2021)



Fuente: elaboración propia con datos de OCDE (2023).

Si bien el impuesto sobre la tenencia vehicular fue concebido en 1961 como un mecanismo meramente recaudatorio, no sucedió lo mismo en el caso de otros países donde impuestos semejantes tienen casi siempre tintes extrafiscales, en especial ambientales. Al respecto, la OCDE (2009) observa que el sector del transporte ofrece un amplio margen para el uso de impuestos que mejoren el bienestar social debido a los costos externos que impone ese sector, entre ellos: *a)* los accidentes viales; *b)* la congestión vehicular; *c)* los retrasos causados por los usuarios de las vialidades; *d)* los efectos de la contaminación derivados de los vehículos automotores.

En el caso de México, los gravámenes que han tenido desde su origen fines genuinamente extrafiscales son relativamente recientes, a pesar de que la Ley del Impuesto Especial a la Producción y Servicios (IEPS) entró en vigor desde el año 1981. En ese entonces se instituyó, en particular, el IEPS a la gasolina con objetivos claramente recaudatorios. Entre los otros impuestos especiales que ya eran contemplados desde entonces se encontraban los comúnmente llamados “impuestos al pecado” (al tabaco y a las bebidas alcohólicas, por ejemplo). Aunque ciertamente se justificaban por su efecto disuasivo en el consumo, eran vistos sobre todo como una fuente confiable de recursos debido a la inelasticidad de precios que siempre han exhibido esos bienes en todo el mundo.

A partir de este siglo, sin embargo, ya se ha cobrado plena conciencia en México de la importancia de los fines extrafiscales. Quizás el ejemplo más notorio se dio en el caso del IEPS a las bebidas saborizadas que tanta polémica y tanta oposición causó. Tras introducir el impuesto en 2014, la Ley de Ingresos de la Federación (SHCP, 2014) estableció que para el año fiscal de 2015 el Presupuesto de Egresos de la Federación debería prever una asignación equivalente a la recaudación estimada por concepto del IEPS a las bebidas saborizadas. Una vez descontadas las participaciones que corresponderían a las entidades federativas, el resto debería destinarse, de acuerdo con la ley, a programas de tratamiento y combate a la obesidad y enfermedades crónico-degenerativas relativas, así como para apoyar el incremento en la cobertura de los servicios de agua potable en localidades rurales, y proveer bebederos de agua potable en las escuelas públicas.

Ahora bien, para propósitos de este trabajo es importante señalar que en el siglo pasado estuvo en duda la legalidad de los fines extrafiscales de las contribuciones. Sin embargo, ya en 1999 la Suprema Corte de Justicia de la Nación decretó que las contribuciones destinadas a un gasto público específico no violan la fracción IV del artículo 31 de la Constitución, la cual establece que es obligación de los mexicanos “contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los estados, de la Ciudad de México y del municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes”. De acuerdo con la Suprema Corte, si bien es cierto que el artículo 31 establece que los tributos deben destinarse al pago de los gastos públicos, también lo es que eso no significa que el producto de una recaudación relativa deba ingresar a una caja común en la que se encuentren mezclados los demás impuestos y, de esta forma, se pierda el rastreo de su origen. Es decir, las contribuciones persiguen el fin de contribuir al gasto público, pero eso no les impide también perseguir una finalidad extrafiscal de manera paralela (SCJN, 1999).

Otro acontecimiento histórico que vale la pena recordar es que fueron los estados de Oaxaca y Zacatecas los pioneros, a nivel local, en la imposición de contribuciones con objetivos extrafiscales. En 2013 el Gobierno del Estado de Oaxaca decretó una Ley de Cambio Climático (PO, 2013) que estableció la creación de un fondo cuyos recursos deberían ser destinados para priorizar los proyectos y acciones relacionadas con la adaptación al cambio climático. El fondo debería integrarse con diferentes fuentes de recursos, entre las que destacaban, entre otras, por los ingresos obtenidos por las sanciones por emisiones de gases de efecto invernadero.

De manera todavía más notable, el Gobierno del Estado de Zacatecas introdujo en su Ley de Ingresos para el 2017 una serie de impuestos ambientales (también conocidos como verdes o ecológicos), que eran para entonces

muy novedosos dado que gravaban de manera expresa las externalidades negativas producidas por la industria minera. Las contribuciones introducidas fueron: 1) un gravamen por remediación ambiental en la extracción de materiales; 2) un impuesto a la emisión de gases a la atmósfera; 3) un impuesto a la emisión de contaminantes al suelo, subsuelo y agua; y 4) una tasa para gravar el depósito o almacenamiento de residuos. Sobra añadir que, como se documenta ampliamente en Hernández Cordero y Urzúa (2023), esta disposición fiscal fue controvertida de inmediato no solamente por las empresas afectadas, sino también, curiosamente, por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Por fortuna, aunque muchos observadores pensaban que tal no iba a ser el caso, la Suprema Corte de Justicia de la Nación dio la razón al gobierno zacatecano tres años después.

Volviendo al tema específico que nos ocupa, la discusión en esta sección sugiere que si se pretendiese un restablecimiento del impuesto sobre la tenencia vehicular, o la creación de una nueva contribución similar, dicho tributo podría y debería ser justificado primariamente por sus fines extrafiscales.

### 3. Avatares del impuesto sobre la tenencia vehicular

En diciembre de 1980 se derogó la ley promulgada a fines de 1962 y se dio paso a una nueva que incorporó como sujetos del impuesto a los propietarios de otros vehículos de motor, además de perfeccionar la base y las tarifas del gravamen (DOF, 1980). De manera acorde, el nombre del tributo se cambió a Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, como se le conoce a partir de entonces.

Por otro lado, desde el año 1973 comenzaron a establecerse convenios de coordinación entre el gobierno federal y los gobiernos de las entidades federativas para que los últimos participaran de manera activa en la administración del impuesto (verificando la inscripción en el padrón vehicular y el pago del impuesto, en particular). Ya desde entonces esa contribución se convirtió en uno de los gravámenes con mayores incentivos económicos para las entidades federativas. Esos ingresos llegaron pronto a ser superiores a los incentivos provenientes de la función de fiscalización de los impuestos federales tradicionales, los cuales eran hasta entonces los más importantes dentro del esquema de colaboración entre los tres niveles de gobierno (INDETEC, 2020).

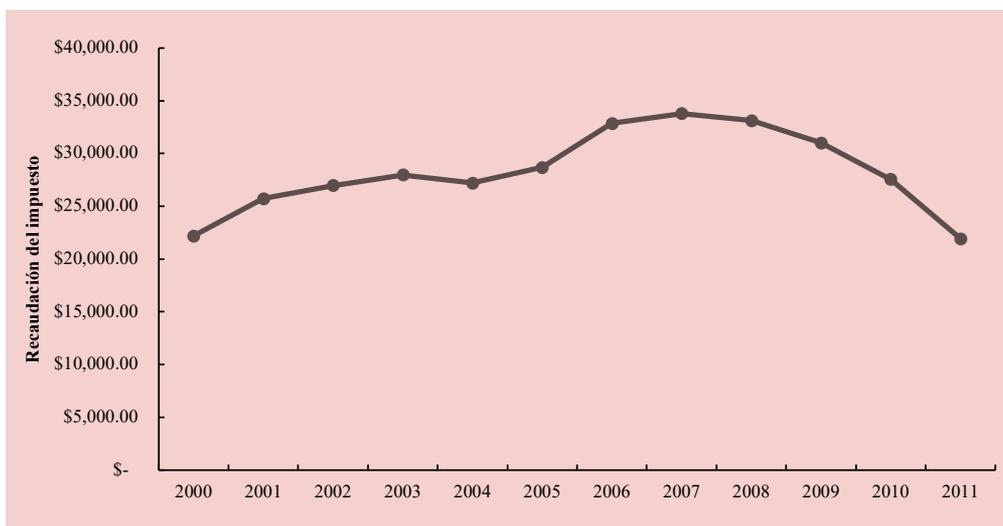
La creciente participación en la administración y recaudación de dicho gravamen por parte de los estados y el llamado entonces Distrito Federal llegó a su conclusión en el año de 1991, cuando pudieron no solamente administrar sino usufructuar plenamente, al cien por ciento, los recursos obtenidos por la recaudación de ese impuesto en sus territorios. Un año después, en 1992, algunas entidades federativas decidieron de hecho ampliar la base del gravamen para incluir el pago en el caso de los vehículos con más de diez años de antigüedad (INDETEC, 2020).

Hay que subrayar la importancia de que el Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos tuviera un carácter federal por casi medio siglo, del año 1962 hasta, por razones que pronto se verán, el año 2007. La Figura 2 muestra el monto de la recaudación del impuesto a nivel nacional, por parte de todas las entidades federativas, durante la primera década del siglo actual. Como puede apreciarse allí, hubo una tendencia definitivamente creciente a lo largo del tiempo hasta llegar a su cima en el año 2007.

A pesar de ese éxito recaudatorio, durante el sexenio del presidente Felipe Calderón Hinojosa (2006-2012) se tomó la decisión de eliminar el carácter federal del impuesto y también de ceder la potestad tributaria a las entidades federativas para su eventual establecimiento y cobro local (con el costo político que ello implicaría). Todo como consecuencia de una promesa electoral, adoptada públicamente por Calderón pocos meses antes de las competidas elecciones presidenciales que se efectuaron en el año 2006.

Ese cambio de ley fue hecho sin sopesar sus graves consecuencias, como han subrayado diversos autores; por ejemplo, INDETEC (2020), Urzúa (2003 y 2006) y Villarreal (2009). El impuesto era y es fácilmente administrable, progresivo, directo y había superado con éxito en su recaudación todas aquellas deficiencias inherentes a los sistemas tributarios locales. Aun así, la reforma calderonista que abrogó el carácter federal del impuesto fue aprobada por el Congreso a fines del año 2007, ocasionando con ello graves pérdidas fiscales para las entidades federativas.

**Figura 2. Recaudación nacional del impuesto sobre la tenencia vehicular (Millones de pesos de 2020)**



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2022).

La iniciativa de reforma que abrogó el carácter federal del impuesto, publicada en la *Gaceta Parlamentaria* (2007), era muy contradictoria desde su exposición de motivos. Por un lado, aseguraba que desde su creación en 1961 el gobierno federal había establecido la naturaleza temporal de la contribución. Esto, como se subrayó en la primera sección, era una falsedad.

Por otro lado, la iniciativa aceptaba que el impuesto sobre la tenencia vehicular era una fuente de financiamiento de gran importancia para las finanzas públicas locales y que su eliminación podría erosionar de manera significativa los erarios estatales. Pero al mismo tiempo la propuesta también establecía, como su mayor objetivo, la necesidad de fortalecer el federalismo fiscal dada la nueva realidad política y la creciente descentralización del gasto público que se tenía entonces. Aunque, para añadir todavía más a la confusión, el documento no explicaba el por qué un impuesto federal, que hasta ese momento había sido cobrado y administrado eficientemente por los gobiernos locales, debería perder ese carácter y cómo es que esa medida fortalecería el federalismo fiscal. Esas patentes contradicciones en la iniciativa de reforma sugieren que el cambio de ley se basó, al final del día, en un criterio meramente político antes que económico.

La reforma fue aprobada a fines de 2007, pero no entró en vigor en 2008 sino hasta el año 2012, de acuerdo con un artículo transitorio. Con ello se libró prácticamente todo el sexenio del impulsor de la propuesta. Pero, como muestra de manera clara la Figura 2, durante el periodo 2008-2011 sí se afectó la recaudación de ese impuesto. La razón es que fue en 2007 el último año en que se actualizaron las cuotas para el pago del tributo. La inflación explica, pues, la caída en esa gráfica.

¿Qué pasó a partir de 2012? Ocurrió lo que era obvio que iba a suceder. En la literatura de finanzas públicas hay una pintoresca expresión en inglés *“the race to the bottom”*, la cual se podría traducir al español como “la carrera hacia el fondo”. Y esto fue lo que en efecto ocurrió a partir de 2012, pues los gobiernos de las entidades federativas comenzaron a competir entre ellos para que los dueños de los vehículos los matricularan en su territorio y no en el de los vecinos. Ante dicha competencia fiscal y las consecuentes presiones sociales de los habitantes de los propios estados, el impuesto sobre la tenencia vehicular acabó siendo derogado o subsidiado en la mayoría de los gobiernos estatales.

Como se muestra en la Tabla 1, un total de diecinueve entidades federativas han derogado hasta hoy la contribución. De las trece entidades restantes, seis de ellas fueron un tanto más precavidas y no lo eliminaron, pero, lo que para los propios contribuyentes lleva a lo mismo, ofrecen año con año un subsidio de 100% para su pago. Quedan finalmente siete entidades donde sí se paga la tenencia, pero solamente cuando el costo de mercado del vehículo exceda unos montos fijados de antemano.

Un caso interesante en este último grupo lo brinda la Ciudad de México, que ha sido la entidad más reacia de deshacerse del impuesto. El problema que enfrenta es que a su alrededor se haya el Estado de México, donde el umbral para pagar la tenencia es mayor, y Morelos, donde ya se derogó el impuesto. En consecuencia, muchos compradores de coches nuevos que viven en la Ciudad de México acaban matriculando sus vehículos en esos dos estados vecinos.

#### 4. ¿Cómo enmendar ese grave error fiscal?

El reducido número de potestades tributarias de las entidades federativas, aunado al hecho de que en algunos estados los procedimientos de administración y cobro de los impuestos locales no son muy eficaces, han acentuado cada vez más la dependencia financiera de los gobiernos de las entidades hacia el gobierno federal. Por ello, parecería recomendable explorar la posibilidad de que el impuesto sobre la tenencia vehicular, o un reemplazo similar a él (véase más abajo), pueda volver a establecerse con carácter federal.

**Tabla 1. Tratamiento local del impuesto sobre la tenencia vehicular (2023)**

Regulación		Entidad federativa	Total
<i>Se mantiene el gravamen y se otorgan subsidios</i>			
Subsidio de 100% para todo vehículo		Colima, Durango, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo y Veracruz	6
Subsidio de 100% para vehículos con costo menor a	\$250,000	Ciudad de México y Guerrero	2
	\$400,000	Estado de México y Querétaro	2
	\$500,000	Baja California y Guanajuato	2
	\$550,000	Tlaxcala	1
<i>Derogaron el impuesto o no se aplica</i>			
		Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Chihuahua, Coahuila, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Yucatán y Zacatecas	19

Fuente: compilación propia basada en las leyes de ingresos de las entidades federativas.

Al respecto, cabe hacerse primero la pregunta acerca de la recaudación potencial que podría obtenerse si se volviese a contar con un impuesto de esa naturaleza. Cualquier respuesta que se dé a esa cuestión es por necesidad tentativa, pues, como se comentó con anterioridad, sólo se tienen datos de la recaudación anterior hasta el año 2007. Advertido esto, la Tabla 2 presenta, como una evidencia que puede ayudar a responder esa pregunta, los miles de millones de pesos (corrientes) que fueron recaudados a nivel nacional desde el año 2001 hasta el año de quiebre mencionado.

En otra columna de la tabla se expresan esos montos como porcentaje del producto interno bruto nominal del año correspondiente. No sorprende mucho la relativa estabilidad de ese porcentaje a lo largo de los años, pues uno esperaría una alta correlación entre el número de vehículos que circulan en México y la actividad económica. Un dato un poco más interesante es que el promedio de dichos porcentajes sea 0.16% del PIB, una cifra que, como se mostró en la Figura 1, es idéntica al promedio de recaudación por concepto de impuestos a vehículos que tienen los países miembros de la OCDE. Además, como también se puede verificar en la Figura 1, ese promedio sería ocho veces mayor que el actual porcentaje.

Multiplicando ahora 0.16% por el PIB nominal del último año para el que hay una cifra oficial, el 2022, así como por las dos últimas estimaciones hacendarias del PIB para el 2023 y 2024 (SHCP, 2023), se obtienen los siguientes estimados del potencial recaudatorio del impuesto sobre la tenencia vehicular: \$45 mil millones de pesos en 2022, \$51 mil millones en 2023 y, la cifra más relevante, \$55 mil millones de pesos en el año 2024.

**Tabla 2. Recaudación nacional del impuesto sobre la tenencia vehicular (Millones de pesos corrientes)**

Año	Recaudación	% del PIB
2001	\$10,378	0.15
2002	\$11,474	0.16
2003	\$12,385	0.16
2004	\$13,008	0.15
2005	\$14,516	0.15
2006	\$17,689	0.17
2007	\$19,235	0.17
Porcentaje promedio	0.16	

Fuente: elaboración propia con datos del INEGI (2022).

impuesto sobre nóminas, el cual debe pagarse al gobierno por las empresas locales de acuerdo a un porcentaje de las erogaciones que éstas efectúan para remunerar el trabajo personal subordinado. Obviamente esta contribución es altamente distorsionadora en términos económicos, pues castiga de manera directa el empleo de los trabajadores.

Ahora bien, pocos ciudadanos en México, y para el caso en el resto del mundo, simpatizarían con la idea de tener que pagar de nueva cuenta un impuesto que ya ha sido derogado o que está siendo subsidiado en su totalidad. Es por ello que debería crearse en su lugar una contribución parecida, pero que tuviera además un claro espíritu ambientalista y cuyos fines extrafiscales fueran plenamente apreciados por la ciudadanía.

Su creación no sería, ciertamente, una tarea fácil. Para empezar, se requeriría que tanto el gobierno federal como los gobiernos locales asumieran la medida como una decisión de carácter nacional, a sabiendas del costo político que conllevaría la introducción de un nuevo impuesto. Pero la dificultad no radicaría solamente en el aspecto político, sino en el diseño mismo del impuesto, el cual debería ser hecho de manera conjunta por todos los involucrados, el gobierno federal y los gobiernos estatales, y siempre tomando en cuenta el marco del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

- Debido a la complejidad de su creación, antes de concluir con este trabajo se presentan algunos de los muchos puntos que podrían considerarse en el diseño de tal impuesto.
- El nuevo gravamen debería tener, por necesidad, un carácter federal y coordinado. Sin embargo, el tributo siempre sería administrado, cobrado y usufructuado por los estados.
- Tras su promulgación en el *Diario Oficial de la Federación*, deberían firmarse de manera aparejada los convenios de colaboración fiscal mediante los cuales las entidades renunciarían a la potestad de regular este impuesto de manera local, a cambio de poder administrarlo y usufructuarlo en su totalidad.
- Las entidades federativas deberían obligarse a contar con registros vehiculares confiables. La federación debería, a su vez, comprometerse a fortalecer el Registro Público Vehicular, compartiendo sus capacidades e infraestructura informática con los gobiernos locales.
- Podrían desarrollarse programas de crédito a tasa preferencial en la banca de desarrollo federal que tengan por objeto fortalecer la infraestructura local en la administración y cobro del impuesto.
- Un gran porcentaje de la recaudación, si no es que absolutamente toda, podría estar sujeta a fines extrafiscales. Estos objetivos deberían justificar claramente ante la ciudadanía la imposición del gravamen. Es decir, los recursos fiscales obtenidos podrían ser destinados de manera expresa para,

por ejemplo, la construcción o mejora de la infraestructura vial; para la implementación de medidas de mitigación del daño ambiental; para la atención médica de enfermedades respiratorias derivadas de la contaminación; y para cualquier medida ajena a la lógica recaudatoria tradicional que permita fundamentar la medida.

- Los fines extrafiscales deberían ser diseñados de acuerdo con las necesidades de cada entidad federativa, a la medida; pues, para la fortuna de los mexicanos, la República es muy diversa y tiene, aunque luego se olvida, un régimen federalista. El alcance de los fines extrafiscales podría ser muy amplio siempre y cuando, de acuerdo con la ya citada jurisprudencia de la Suprema Corte, se justifique el interés general. Así pues, el gasto público que sea financiado por los ingresos locales puede ser destinado a cualquier materia que beneficie de forma directa a la población de cada estado.
- Finalmente, debería tenerse siempre presente el papel cada vez más preponderante que están tomando los impuestos verdes (ecológicos, ambientales) en muchos estados del país. Como se mencionó con anterioridad, y es descrito en detalle por Hernández Cordero y Urzúa (2023), ya se ha abierto una ventana de oportunidad para los estados en materia tributaria que es políticamente imposible que pueda cerrarse de nuevo.

### Bibliografía

- Aboites, L. y M. Unda (2012). *El fracaso de la reforma fiscal de 1961: artículos publicados y documentos del archivo de Víctor L. Urquidí en torno a la cuestión tributaria en México*, México, D. F.: El Colegio de México.
- Cámara de Diputados (1961). *Diario de los Debates*, Legislatura XLV, año I, núm. 37, 19 de diciembre, México, D. F.: Congreso de la Unión.
- DOF (1962). *Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles*, Diario Oficial de la Federación, 29 de diciembre de 1962, México, D. F.: Secretaría de Gobernación.
- (1980). *Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos*, Diario Oficial de la Federación, 30 de diciembre de 1980, México, D. F.: Secretaría de Gobernación.
- (2007). *Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos*, abrogada por decreto a partir del 1 de enero de 2012, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 2007, México, D. F.: Secretaría de Gobernación.
- Gaceta Parlamentaria (2007). *Proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones fiscales, para fortalecer el federalismo fiscal*, 20 de junio de 2007, México, D. F.: Cámara de Diputados.

- PO (2013). *Ley de Cambio Climático para el Estado de Oaxaca*, Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, 28 de noviembre de 2013, Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca.
- Hernández Cordero, C. y C. M. Urzúa (2023). "Federalismo e impuestos verdes en México", *Revista de Economía Mexicana. Anuario UNAM*, año 7, núm. 8, pp. 65-92.
- INDETEC (2020). *Impuesto a la tenencia o uso de vehículos: antecedentes, situación actual y reflexiones*, Guadalajara: Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas.
- INEGI (2022). *Estadísticas de finanzas estatales y municipales*, Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- OCDE (2009). *The scope for CO2-based differentiation in motor vehicle taxes*, París: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- (2023). *Global Revenue Statistics Database*, París: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- PO (2013). *Ley de Cambio Climático para el Estado de Oaxaca*, Periódico Oficial, 28 de noviembre de 2013, Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca.
- SCJN (1999). *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, Tomo X, noviembre, p. 26, México, D. F.: Suprema Corte de Justicia de la Nación.
- SHCP (1962). *Cuenta Pública 1962*, México, D. F.: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- (1963). *Cuenta Pública 1963*, México, D. F.: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- (2014). *Ley de Ingresos de la Federación 2014*, México, D. F.: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- (2023). *Criterios Generales de Política Económica 2024*, Ciudad de México: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- Urzúa, C. M. (2013). "Cinco propuestas en materia tributaria", en Z. Villamar (ed.), *Hacia una reforma hacendaria progresista*, México, D. F.: Fundación Friedrich Ebert, pp. 61-72.
- (2016). "Los ingresos públicos de la Ciudad de México", en A. G. Aguilar (ed.), *La Ciudad de México en el Siglo XXI: realidades y retos*, Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa, pp. 541-547.
- Villarreal, H. J. (2019). "Pensando una reforma integral al sistema fiscal mexicano", *Análisis*, Ciudad de México: Fundación Friedrich Ebert, pp. 3-19.