

## **CAPÍTULO I**

### **EL AUTOTRANSPORTE**

#### **A. ANTECEDENTES**

Las características actuales del autotransporte tienen una mejor explicación, cuanto mayor conocimiento de los aspectos de la historia del autotransporte se tengan. Es por ello que a continuación se presenta un recuento de las características del autotransporte empezando por la antigüedad; pasando por la época prehispánica, colonial, independiente y post-revolucionaria de México; y por último se intenta realzar el panorama que ofrece desde principios del siglo XIX hasta la actualidad el autotransporte en el Estado de Nuevo León.

##### **1. En la Antigüedad**

El hombre primitivo fue el primero en constatar que necesitaba cambiar de un lugar a otro en busca de alimento y así sobrevivir. Utilizó sus pies para poder caminar por las veredas, las cuales ya habían sido abiertas por el mamut, jabalí o búfalo. Estas veredas se convirtieron por milenios en el único contacto entre las tribus.

El primer medio de transporte por tierra fueron los animales, los cuales fueron domesticados por el hombre y empleados como bestias de carga. En las zonas templadas se utilizó al caballo y al buey; y en las zonas extremas al camello, al elefante, al reno y al perro.

Al paso de tiempo el hombre aprendió a montar sobre los animales, convirtiendo al transporte de personas y carga en más rápido y menos cansado.

El hombre en sus primeros intentos de transportar objetos pesados, piedras o animales, utilizó los troncos de los árboles como rodillos, pero tiempo después se percató de que la parte central del rodillo era innecesariamente gruesa. A partir de esta idea y al ir evolucionando la misma, empezaron a surgir las primeras ruedas de madera sólida, trabadas firmemente con unos ejes. Es aquí donde aparece la rueda, la invención más útil para el transporte, tanto para hacerlo más rápido, como para llevar cargas pesadas.

Según los descubrimientos se han encontrado pictografías del año 3250 a. de J.C. que muestran carros con dos ruedas y vagones de cuatro ruedas tirados por bueyes y caballos. También se sabe que los primeros caminos pavimentados empezaron a construirse en 1500 a. de J.C.

## **2. En México**

### **a. Etapa Prehispánica**

En México prehispánico el hombre se trasladaba de un lugar a otro a pie, ya que los caballos, los animales de carga y la rueda no eran conocidos. La transportación de carga la realizaban los *tamemes*, nombre que se le daba a los hombres que cargaban a cuestras sobre su espalda mercancías, hombres o municiones.

Los jefes o altos dignatarios para realizar sus ceremonias y paseos cortos se trasladaban en “andas”, adornadas de plumas multicolores y chapadas de oro, las cuales eran conducidas por varios hombres; y para las jornadas largas se transportaban en “hamaquillas de redes” o a cuestra de los tamemes, que marchaban con trote ligero por las veredas.

En el territorio prehispánico, a través de la explotación del terreno se construyeron las primeras rutas que comunicaban a las diversas regiones y grupos sociales, las cuales ayudaban al comercio, a la conducción de mensajes, a las actividades de defensa o conquista, y a mantener el dominio de los pueblos sojuzgados.

### **b. Etapa Colonial**

Con la invasión de los españoles llegó el caballo, animal que se convirtió en el principal y exclusivo medio de transporte de los conquistadores, ya que a los indígenas se les tenía prohibida esa práctica.

En la Nueva España el transporte por medio de ruedas se conoció hasta 1535, año en el que gracias a la llegada de los toros, Don Sebastián de Aparicio se encargó de construir las primeras carretas para carga, tiradas por toros amansados. En esta misma época se introdujeron al país las mulas, iniciándose con ellas el oficio de la arriería, que consistía en la transportación de granos y mercancías por los caminos a través de recuas de mulas. Este aumento en el tráfico contribuyó a la construcción de caminos que enlazaban a las regiones mineras y a las más avanzadas del norte con la ciudad de México, y a ésta con Veracruz.

Para finales del siglo XVI había ya en Nueva España una gran cantidad de carruajes. Había desde carruajes muy ligeros, como los llamados *quitrines*, que eran arrastrado por un solo caballo; hasta los *bombés*, los cuales iban jalados por varias mulas o caballos y sólo se usaban para los caminos pesados. Después aparecieron las carrozas, las cuales eran manejadas por un cochero montado en uno de los caballos.

En 1793 el Virrey Revillagigedo otorgó a Manuel Antonio Valdés la primera concesión de servicio de coches de alquiler, con 6 unidades, llamados “coches de providencia”, cuyo servicio se hacía por horas. Esta concesión fue el principal motivo por el que se expidieron las primeras disposiciones de tránsito para vehículos de servicio público en el país.

Durante el siglo XIX, el principal medio de transporte para pasajeros era el carruaje, cuyo género se dividía en diligencias, literas, calesas, volanzas, carretillas y convoyes. Uno de los carruajes mas importantes y usados fueron las llamada diligencias, fundadas por Don Manuel

Estrada, y que se encargaban de dar un servicio fijo en los caminos a Veracruz, Guanajuato, Zacatecas, Guadalajara, Tepic y varias otras poblaciones.

### **c. Etapa Independiente**

Al consumarse la independencia de México, no se encontró ningún adelanto en los medios de transporte, los pasajeros seguían transportándose en: diligencias, carruajes, literas, caballo o burro y a pie; y el transporte de carga se siguió haciendo por medio de carretas, recuas de mulas o por cargadores indígenas.

A falta de medios de transporte más eficaces que cubrieran las necesidades de transportación de personas y de carga, en 1837 se otorgó la primera concesión para construir la primera vía férrea en el país, entre la Capital y la Ciudad de Veracruz, la cual fue concluida 36 años después debido a los disturbios y inestabilidad política que vivió el país en esos años.

Con la incorporación del ferrocarril se inauguró la “Era de los ferrocarriles” en México, la cual sustituyó, pero no eliminó los recursos anteriores de transporte. Para el año 1881 la extensión de vía férrea alcanzó 1771.1 km.; en 1901, 10309 km.; en 1905, 16,657.5 Km; y en 1910, 24558 Km.

El ferrocarril se considera el primer antecedente del transporte urbano y suburbano de carga y de pasajeros en el país, debido a que los primeros ferrocarriles que se instalaron ofrecieron un servicio de transporte urbano y suburbano, como consecuencia de estar en proceso de construcción las líneas férreas del país. Pero este auge del ferrocarril duró muy poco, ya que para 1875 la máquina de vapor fue desplazada por los tranvías de mulitas, y para 1896 estos últimos fueron desplazados por los tranvías eléctricos, tanto en la capital del país, como en las principales ciudades y en algunas poblaciones de menor importancia.

El primer automóvil de combustible fue introducido en 1898 por Don Andrés Sierra, siendo de marca Delaunay Belleville y construido a mano en las fábricas de Curvier en Tolón, Francia. Poco tiempo después eran los automóviles marca Ford, los que se destinaron para “ruletear”, gracias a que se le hicieron serias modificaciones, constituyéndose estos en el antecedente del autobús.

### **d. Etapa Post-Revolucionaria**

Durante la Revolución Mexicana, el ferrocarril, que a principios de la misma llegará a su auge, ve estancado su crecimiento al destruirse el 80% de los durmientes, el 40% de los rieles, 679 locomotoras, 14,619 carros de carga y 515 coches de pasajeros. A pesar de todas las dificultades por las que paso el ferrocarril, se siguió extendiendo las vías férreas, las cuales fueron nacionalizadas en 1937 por el Presidente Lázaro Cárdenas.

A pesar de la guerra siguió habiendo importación de automóviles eléctricos, lo cual contribuyó a que en la etapa post-revolucionaria el tranvía eléctrico siguiera siendo el medio de transporte para pasajeros por excelencia. Sin embargo, en 1917 con motivo de la huelga

de tranviarios y la introducción de los automóviles de combustión interna, el tranvía eléctrico fue sustituido por los autobuses.

En los años veinte, con la incorporación del autotransporte, al igual que en las etapas anteriores de la configuración del transporte mexicano, se revolucionó la dinámica social de la época al sustituir y complementar al ferrocarril.

En la década de los años sesenta el "Plan de acción inmediata 1962-1964" y el "Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social, 1966-1970" consideraban un 28.6% y un 22.6% destinado a la inversión en transportes y comunicaciones, respectivamente.

A medida que el país fue pasando del predominio agrícola al industrial, al comercio y otras actividades se fue acentuando a la vez la necesidad de contar con transporte capaz de desplazar la producción creciente.

Para 1970 en México operaban 17,452 empresas de autotransporte de carga con 33,770 unidades de autotransporte: 5,314 materialistas, con 7,071 unidades; 264 de mudanzas, con 946 unidades; y 11,874 de carga en general, con 25,753 unidades. Del total de unidades, 9,298 eran de servicio urbano, 10,609 suburbano y 13,863 foráneo. Con respecto al autotransporte de pasajeros, en este mismo año, operaban 15,994 empresas con 47,639 unidades de transporte: 3,638 de sitio, con 35,145 unidades; 8,243 de ruleteo, con 8,243 unidades; y 4,113 de ruta fija, con 4,251 unidades.

### **3. En Nuevo León**

#### **a. Finales del siglo XIX y principios del XX**

A finales del siglo XIX, la ciudad de Monterrey se había consolidado como la tercera en tamaño e importancia económica en el país, ya que desde mediados del siglo XIX comenzó el proceso de industrialización en la región, favorecido por el desarrollo de las vías de comunicación.

A principios del presente siglo, en la ciudad de Monterrey circulaban tranvías tirados por mulas, los cuales desaparecieron 15 años después, cuando apareció el tranvía eléctrico.

Fue hasta 1917 cuando aparecieron los primeros vehículos de gasolina en Monterrey, empezando con ello a florecer el servicio de transporte por medio de los minibuses llamados "julias". Una de las primeras rutas fue la llamada "Fundiciones", que circulaba del mercado Colón a la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey.

Para principios de los años treinta, las autoridades cancelaron el contrato de la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz de Monterrey, por lo cual desapareció el tranvía eléctrico. La cancelación del servicio tranviario se debió a los siguientes factores: la aparición del vehículo de gasolina para transporte público de pasajeros y de carga; la competencia por la circulación en las calles tan estrechas de la ciudad; el progreso de

pavimentación de las calles; y principalmente a que ya no cubría las necesidades de transporte de la ciudad y la ampliación del servicio resultaba muy costosa.

Con la desaparición de los tranvías, los camiones de gasolina se convirtieron en los únicos que ofrecían el servicio de transporte de carga y de pasajeros en la ciudad, por lo cual, el 30 de mayo de 1932, se promulgó una ley que autorizó a los municipios a reglamentar los servicios públicos de transporte de carga y de pasajeros.

A principios de los años cuarenta, el autotransporte urbano de pasajeros estaba en manos de 18 empresas, de las cuales las principales eran la de los Lazcano y la de los Martínez Chavarría. También había dos cooperativas, la de los extranviarios y la gran Cooperativa Bandera Verde.

Entrando la década de los cincuenta, el servicio de transporte ya era insuficiente en el área metropolitana, ocasionado por el crecimiento acelerado de la población y la gran cantidad de calles que había sin pavimentar. Dado que el crecimiento urbano no podía ser detenido y que las calles debían progresar a la par de dicho crecimiento, se iniciaron los primeros trabajos de ampliación de la estructura vial, ampliándose las avenidas Padre Mier, Juárez y otras.

El gobierno con el fin de resolver el problema de transporte, enfrentado desde los años cuarenta, el 15 de agosto de 1959 creó la Comisión Mixta del Transporte Urbano, que era una unidad económica jurídica destinada a regir el otorgamiento, vigilancia y caducidad de las concesiones del servicio de transporte.

Durante los años sesentas, la ciudad seguía creciendo a un ritmo acelerado, produciendo una agravación en las condiciones de funcionamiento del transporte público, lo que provocó que el gobierno actuará nuevamente, decretando la ampliación de más avenidas como Cuauhtémoc y Pino Suárez. Sin embargo, estas obras pronto fueron insuficientes.

#### **b. En los años 70's**

En la década de los años setentas la fórmula "mejor vialidad" igual a "mejor transporte" alcanzó sus límites. El gobierno del Estado se vio obligado a efectuar cuantiosas inversiones para extender la red de servicios de transporte público y vialidad hacia las áreas de mayor expansión urbana, debido a que el problema ya no era únicamente facilitar la circulación, sino el permitir el acceso a las zonas habitacionales y de industria en un momento en el que se estaba consolidando el fenómeno de conurbación de las cabeceras municipales de Guadalupe, San Nicolás y San Pedro, que hoy forman parte del Área Metropolitana de Monterrey.

El cuadro No. I.1 muestra los patrones de comportamiento en los años de 1970 y 1975, del número de empresas y vehículos de autotransporte público de pasajeros, de alquiler y de carga.

**Cuadro No. I.1**  
**UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO EN SERVICIO**  
**EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN 1970 y 1975**

CONCEPTO	1970	1975
	NÚMERO DE EMPRESAS/ VEHÍCULOS	NÚMERO DE EMPRESAS/ VEHÍCULOS
<b>Autotransporte de Pasajeros</b>	<b>112 - 1,579</b>	<b>88 - 2,975</b>
Urbano	55 - 720	41 - 763
Suburbano	29 - 178	22 - 306
Foráneo	28 - 681	25 - 1,006
<b>Autotransporte de Alquiler</b>	<b>2,185 - 4,011</b>	<b>1,791 - 6,854</b>
Sitío y Turismo	492 - 2,227	500 - 2,587
Ruletero	732 - 732	1,178 - 1,178
Ruta Fija	800 - 800	95 - 3,033
Escolar, turismo y otros	161 - 252	18 - 56
<b>Autotransporte de Carga</b>	<b>639 - 2,035</b>	<b>553 - 3,096</b>
Materialistas	161 - 252	92 - 163
Mudanzas	13 - 44	15 - 75
Producción Especial		166 - 471
Carga en General	465 - 1,739	280 - 2,387

Fuente: VII y VIII Censos del Autotransporte 1971 y 1976, INEGI.

### c. En los años 80's

A principios de los años ochentas, las empresas de autotransporte público, ya se dividían en dos tipos: las tradicionales integradas por empresarios y trabajadores, y que en su mayoría eran de tipo familiar; y las asociaciones de pequeños propietarios, las cuales eran agrupaciones en las que los propietarios unían sus vehículos para prestar el servicio de transporte.

Para 1984, de acuerdo con la información oficial proporcionada por el X Censo de Transportes y Comunicaciones (ver cuadro No. I.2), los vehículos de autotransporte público de carga sólo incrementaron un 37.79% y el de pasajeros en 26.65% con respecto a 1975.

En estas condiciones, el estado del transporte público de pasajeros se convirtió en uno de los principales problemas del gobierno estatal, por lo que se vislumbró recurrir al transporte público masivo, de tipo METRO, como única solución viable.

Fue hasta la administración estatal del Lic. Jorge Treviño que se decidió dar comienzo a la construcción de un sistema de transporte metropolitano bajo la iniciativa estatal, el cual se inauguró el 25 de abril de 1991.

**Cuadro No. I.2**  
**UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO EN SERVICIO**  
**EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN 1984**

CONCEPTO	NÚMERO DE EMPRESAS	NÚMERO DE VEHÍCULOS
<b>Autotransporte de Pasajeros</b>	<b>59</b>	<b>2,628</b>
Urbano y Suburbano	38	1,709
Foráneo	12	773
Turismo y Escolar	5	112
Otro Tipo	4	34
<b>Autotransporte de Carga</b>	<b>210</b>	<b>4,266</b>
Materialistas	10	154
Mudanzas	17	176
Carga producción especial	52	1,086
Carga en General	131	2,850

Fuente: X Censo de Transportes y Comunicaciones 1985, INEGI.

**d. En los 90's**

El cuadro No.I.3 muestra los últimos datos en relación a a la oferta del autotransporte de carga y de pasajeros en el Estado de Nuevo León, teniendo la característica de no sólo presentar al autotransporte público, sino también al autotransporte privado.

**Cuadro No. I.3**  
**UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE REGISTRADOS POR TIPO**  
**DE SERVICIO EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN EN 1993**

CONCEPTO	PÚBLICOS	PARTICULARES
<b>Autotransporte de Pasajeros</b>	4,609	562
<b>Automoviles de Alquiler</b>	16,295	
<b>Autotransporte de Carga</b>	6,100	167,847

Fuente: XII Censo de Transportes y Comunicaciones 1994. INEGI.

De acuerdo con el cuadro anterior, se puede observar que el número de vehículos públicos se incrementó en 42.99 % el de carga y en 75.38 % el de pasajeros, con respecto a 1984; y que el autotransporte particular de carga representa 27.51 veces el autotransporte público de carga, no sucediendo lo mismo con el de pasajeros, ya que el público es 8.20 veces mayor que el privado.

La actual administración del Estado de Nuevo León, con el fin de consolidar al autotransporte como una actividad primordial, ha establecido un programa ambicioso dentro de su Plan Estatal de Desarrollo 1997-2003, el cual incluye las siguientes estrategias:

*"I. Revisar el marco legal referente a la prestación del servicio de transporte urbano y suburbano con el fin de adecuarlo a las necesidades sociales, ecológicas, económicas y de vialidad.*

*II. Realizar y poner en operación un plan maestro de transporte urbano, reestructurando rutas e incentivando el uso del transporte público sobre el privado.*

*III. Coordinar los esfuerzos de los permisionarios y empresarios del transporte para el establecimiento de alternativas administrativas, financieras y de operación que garanticen un servicio rentable, oportuno y de calidad.*

*IV. Participar con los Municipios del Área Metropolitana de Monterrey en la implantación de un sistema integral de vialidad y tránsito, optimizando la capacidad de la red vial existente, reestructurando y, en su caso, estableciendo el transporte intramunicipal y regional en las diversas localidades del Estado.*

*V. Ampliar la cobertura operativa del metro considerando la factibilidad de expansión de las líneas e incorporando un sistema de rutas de autobuses de enlace."*

En un futuro, gracias a la puesta en práctica de estas estrategias, se espera que el autotransporte se encuentre orientado a la disminución de los problemas actuales de congestión vial y contaminación.

## **B. DEFINICIÓN DEL AUTOTRANSPORTE**

Al autotransporte se le define como la conducción terrestre de carga o de personas de un lugar a otro, por medio de un vehículo. Su demanda surge porque las actividades que realizan las personas requieren de movilidad, es decir, las personas necesitan ir a sus trabajos, a sus escuelas, de compras, etc.; y las mercancías como insumos o bienes terminados han de desplazarse de unas fábricas a otras, de bodegas a comercios, y en ocasiones de los comercios a los clientes.

Ante esta demanda de autotransporte, se le ha dividido en público y privado. El autotransporte privado es el que realizan las personas morales o las personas físicas con vehículos de su propiedad, otorgándose a sí mismos el servicio, es decir, sin contratar a alguien que lo haga por ellos; y el autotransporte público es el que efectúa una persona física o moral autorizada para proporcionar el servicio por cuenta de otro.

Profundizando más sobre el autotransporte público, a continuación se presenta la definición que proporciona la Ley de Comunicaciones y Transportes en su artículo 8, sobre el servicio público de autotransporte:

### **Artículo 8**

*"El servicio público de autotransporte es el traslado de personas, equipajes y carga por las vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, en vehículos autorizados*



*mediante el cobro de las tarifas correspondientes y bajo las condiciones que se establecen en esta ley.*”

Analizando la anterior definición, se encuentran los siguientes características:

**Es el traslado de personas, equipajes y carga**

La definición empieza por presentar los tres elementos que pueden ser objeto de transporte: las personas, el equipaje y la carga.

**Por las vías públicas y caminos de jurisdicción estatal**

Esta característica, en primer lugar establece que el traslado de personas debe ser realizado a través de la vía pública, la se encuentra definida en el artículo 81 de la Ley de Desarrollo Urbano de la forma siguiente:

**Artículo 81**

*“Vía Pública es todo inmueble del dominio público, de utilización común, que por disposición de la ley, de la Secretaría de Desarrollo Urbano, o por razón del servicio, se destine al libre tránsito, o bien, que de hecho está ya afecto a utilización pública en forma habitual y cuya función sea la de servir de acceso a los predios y edificaciones colindantes o para el alojamiento de cualquier instalación, destinada a satisfacer un servicio público.”*

En segundo lugar determina que la vía pública debe de ser de jurisdicción estatal, es decir, debe de encontrarse dentro de las mencionadas en el artículo 2 de la Ley de Comunicaciones y Transportes, las cuales son las siguientes:

**Artículo 2**

*“Son vías de comunicación sujetas a la Ley de Comunicaciones y Transportes:*

*I. Caminos, avenidas, calzadas, calles, paseos y las carreteras pavimentadas o revestidas con terracería, para tránsito de vehículos de cualquier clase, con las excepciones siguientes:*

- a) Los caminos construidos exclusivamente por particulares dentro de sus propiedades que no toquen ningún centro de población;*
- b) Las carreteras que comuniquen al Estado con otra u otras Entidades Federativas; y*
- c) Las carreteras construidas en su totalidad o en su mayor parte por la Federación, siempre que éstas no se hubieren cedido al Estado.*

*II. Los puentes ya construidos o que se construyan en los caminos a que se refiere la fracción anterior.”*

### **En vehículos autorizados**

Este requisito se consolida mediante el concepto de vehículo que proporciona el inciso e) del artículo 9 de la Ley de Comunicaciones y Transportes, y que a continuación se transcribe:

#### **Artículo 9**

*" e) Vehículo de servicio público, es aquél automotor que se utiliza para prestar un servicio de autotransporte y se opera en virtud de una concesión o permiso."*

### **Mediante el cobro de las tarifas correspondientes**

De esta precisión se desprende el concepto de tarifa, pero cabe aclarar que no todos los vehículos de autotransporte público están sujetos a ellas. El concepto de tarifa se encuentra en el inciso g) del artículo 9 de la Ley de Comunicaciones y Transportes, el cual a la letra dice:

#### **Artículo 9**

*"g) Tarifa: es la lista de precios a que estarán sujetos los servicios de autotransporte, que habrá de liquidar el público usuario de acuerdo con los servicios prestados."*

### **Y bajo las condiciones que se establecen en esta ley**

Esta característica establece que el servicio público de autotransporte, debe sujetarse a todas las disposiciones que marque la Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León, referentes a las concesiones o permisos de prestación de dicho servicio.

## **C. CLASIFICACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE**

Al Autotransporte lo clasifica y subclasifica el artículo 10 de Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León, de la siguiente forma:

#### **Artículo 10**

##### *I. Autotransporte de personas*

- a) Urbano, suburbano y foráneo de primera y segunda clase;*
- b) Colectivo urbano, suburbano y foráneo;*
- c) De autos de alquiler;*
- d) De turismo; y*
- e) De transporte especial para trabajadores o escolares.*

##### *II. Autotransporte de carga*

- a) De carga en general;*
- b) De materiales para la construcción;*
- c) Express urbano, suburbano y foráneo;*
- d) De grúas, remolques; y*

*e) De carga especial.*

*III. Autotransporte mixto (de pasajeros, equipaje y carga)*

A continuación se presenta las definiciones de cada tipo de autotransporte, que también son determinadas por la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Nuevo León.

**1. Autotransporte de Personas**

**a. Urbano, suburbano y foráneo de primera y segunda clase**

Es el que se presta en autobuses cerrados, en su caso, el metro, sujeto a itinerario, tarifa de pasajero y horario determinado. Puede ser de primera o segunda clase, según su eficiencia, rapidez, comodidad y tarifa.

**b. Colectivo urbano, suburbano y foráneo**

Es el que se presta en vehículos cerrados, automóvil o camioneta, que estará sujeto a itinerario, tarifa por pasajero y podrá tener o no horario determinado.

**c. De autos de alquiler**

Es el que se presta a personas, en automóviles cerrados, con tarifa determinada, sin itinerario fijo, y podrá tener o no horario determinado.

**d. De turismo**

Es el que se presta a personas que viajan con fines de esparcimiento, recreo o estudio en los lugares de interés turístico del Estado y podrá o no estar sujeto a itinerario, tarifa y horario determinado.

**e. De transporte especial para trabajadores o escolares**

Es el que se presta a quienes laboran y estudian, cuando se dirijan de sus domicilios a los centros de trabajo o escolares y viceversa; o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales o educativos. Dicho transporte se efectuará en vehículos cerrados, camionetas o camiones, y podrá o no estar sujeto a itinerario, tarifa y horario determinado.

**2. Autotransporte de carga**

**a. De carga en general**

Es el que se presta en vehículos cerrados o abiertos, destinados al autotransporte de productos agropecuarios, maquinaria, materiales para construcción, animales y todo tipo de mercancías y objetos. Este servicio no tiene itinerario, ni horario determinado y no requiere concesión o permiso cuando la capacidad del vehículo no sobrepase las tres toneladas.

**b. De materiales para construcción**

Es el que se presta en vehículos cerrados o abiertos, destinados única y exclusivamente para el transporte de todo tipo de productos y demás materiales en bruto o elaborados, que se utilizan en las ramas de la construcción. Este servicio no está sujeto a itinerario, ni horario determinado.

**c. Express urbano, suburbano y foráneo**

Es el que se presta en vehículos cerrados para la transportación de bultos y paquetes de mercancía en general, y no estará sujeto a itinerario, ni horario determinado.

**d. De grúas o remolques**

Es aquel que tiene como finalidad transportar o remolcar cualquier clase de objetos u otros vehículos cerrados para la transportación de bultos y paquetes de mercancía en general, ya sea en plataforma, por elevación o por arrastre, y no estará sujeto a itinerario ni horario determinado.

**e. De carga especial**

Es el que requiere equipo adicional al vehículo, en virtud de las precauciones que según el tipo de carga deberán tomarse a juicio de la Dirección de Comunicaciones y Transportes. Este servicio no tiene horario, ni itinerario determinado.

**3. Autotransporte Mixto**

Es el que se presta para transportar personas y cosas en el mismo vehículo, el cual debe acondicionarse con compartimento para los pasajeros, para el equipaje y para la carga. Este servicio tiene itinerario, tarifa y horario determinado.

## CAPÍTULO II

### LA LEGISLACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE EN NUEVO LEÓN

#### A. LEGISLACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE

Las disposiciones legales que se encargan de normar al autotransporte en el Estado de Nuevo León, son las siguientes:

- La Constitución Política del Estado de Nuevo León
- La Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León
- El Reglamento de Tránsito del Municipio de Monterrey

A continuación se profundiza en cada uno de los anteriores ordenamientos del autotransporte público.

#### 1. Constitución Política del Estado de Nuevo León

La Constitución Política del Estado de Nuevo León, publicada el 16 de diciembre de 1917, es de observancia general en todo el Estado de Nuevo León.

Dentro de los artículos referentes a las garantías individuales, se encuentra el artículo 24 que hace referencia al servicio público de autotransporte, de la siguiente manera:

##### **Artículo 24, segundo párrafo**

*“... la ley castigará severamente y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tenga como objeto obtener el alza de los precios; todo acto o procedimiento que evite o tienda a evitar la libre concurrencia en la producción, industria, comercio o servicios al público; todo acuerdo o combinación, de cualquier manera que se haga; entre productores, industriales, comerciantes y empresarios de transportes o cualquier otro servicio para evitar la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados.”*

En resumen, este artículo establece que en el Estado de Nuevo León queda prohibido el monopolio del servicio público de autotransporte; por lo que la ley debe castigar y las autoridades deben perseguir todo acto, procedimiento y acuerdo que intente evitar la libre concurrencia, libre competencia y el alza de precios del autotransporte.

La garantía del artículo 24 debe ser cumplida tanto por los organismos del servicio público del autotransporte, como por la Ley de Comunicaciones y Transportes, lo cual lo afirma el artículo 1 de la Constitución, que a continuación se menciona:

**Artículo 1**

*"...todas las leyes y todas las Autoridades del Estado deben respetar y sostener las garantías que otorga la presente Constitución."*

**2. Ley Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León.**

La Ley que actualmente rige al servicio público de autotransporte en el Estado de Nuevo, es la Ley de Comunicaciones y Transportes, publicada el 14 de diciembre de 1984, y cuyo objeto es regular el desarrollo de las comunicaciones, los transportes y los servicios públicos conexos a éstos dentro del Estado de Nuevo León.

Esta Ley fue iniciativa del entonces gobernador del Estado, Don Alfonso Martínez Domínguez, quien consideró necesario crear un ordenamiento legal, por medio del cual se reglamentará al autotransporte en general. Su motivo principal fue el no encontrar una ley que reuniera toda la normatividad de las vías de comunicación del Estado y los diversos tipos de servicio de autotransporte de personas, carga o mixto, fuera éste, urbano o foráneo, ya que hasta el momento eran varios ordenamientos los que normaban al autotransporte.

Dentro de los ordenamientos que se encontraban antes de la nueva ley, estaba la Ley de Vías de Comunicación en el Estado, publicada el 8 de julio de 1942, la cual solo regía al transporte foráneo; el Reglamento del Transporte Urbano, publicado el 25 de octubre de 1972 y los decretos 112, 83, 186 y 152 publicados los días 27 de abril de 1972, 5 de febrero de 1975, 19 de mayo de 1976 y 2 de enero de 1984, respectivamente, los cuales normaban al transporte urbano. Todos estos fueron abrogados al crearse la actual Ley de Comunicaciones y Transportes.

Este ordenamiento legal consta de 95 artículos permanentes, que se encuentran distribuidos en 9 capítulos. El primer capítulo de las disposiciones generales de la ley, menciona su interés público, observancia general en el Estado y su objeto; determina las vías de comunicación sujetas a la ley y las autoridades en la materia y finalmente la definición del servicio público de autotransporte. El capítulo segundo clasifica al servicio público de autotransporte. El tercero faculta al Estado para otorgar, mediante concesión o permiso, la explotación de servicios de autotransporte, precisando requisitos y trámites que deben de cumplir quienes deseen obtener dichas concesiones o permisos.

El capítulo cuarto señala las obligaciones de los concesionarios y permisionarios. En el quinto se presentan los casos por las cuales se decreta la caducidad de las concesiones o cancelación de los permisos. El sexto capítulo se refiere al objeto y facultades de la Dirección de Comunicaciones y Transportes como órgano dependiente del Ejecutivo del Estado.

El capítulo séptimo establece las tarifas, horarios e itinerarios para cada tipo de transporte de servicio público. El octavo capítulo se refiere a la inspección y vigilancia que la Dirección de Comunicaciones y Transportes debe realizar periódicamente sobre las vías de comunicación y los medios de transporte. Y último capítulo presenta las infracciones y sanciones en materia de autotransporte público.

### **3. Reglamento de Tránsito del Municipio de Monterrey**

En el Municipio de Monterrey, como en los demás Municipios, existe un Reglamento de Tránsito que precisa las normas necesarias para controlar la vialidad y el tránsito en las vías públicas de la ciudad, estando sujetas a él, tanto las personas físicas como las personas morales que circulen en la ciudad de Monterrey. Fue publicado el 12 de diciembre de 1997, abrogando al anterior del 24 de junio de 1992 y sus correspondientes modificaciones del 12 de febrero y 24 de diciembre de 1993.

El reglamento lo conforman veintiún capítulos, que cubren 135 artículos permanentes. Estos capítulos se pueden dividir para su estudio en cuatro secciones. La primera sección presenta las disposiciones generales de la vialidad y tránsito, la cual se encuentra conformada por los seis primeros capítulos. El primer capítulo resalta el interés público, el objetivo y el ámbito de aplicación del reglamento. El segundo define a las vías públicas y sus prohibiciones. El tercero clasifica a los vehículos. El cuarto establece lo relativo al registro y control vehicular. En el quinto se determinan los requisitos del equipo para la circulación y el estacionamiento. Y el sexto clasifica a los conductores y señala todo lo relativo a la obtención o renovación de la licencia de conducir.

La segunda sección esta compuesta por los capítulos que encierran las obligaciones y prohibiciones dentro de la vialidad y tránsito. El capítulo séptimo precisa las obligaciones y el octavo las prohibiciones de los conductores. El noveno, las obligaciones extras de los motociclistas y ciclistas. El décimo, las obligaciones y prohibiciones de peatones, pasajeros y ocupantes de vehículos. Y el décimo primero, las obligaciones y prohibiciones de los conductores de transporte de carga.

En la tercera sección se encuentran los capítulos referentes a los hechos de vialidad y tránsito. El capítulo décimo segundo precisa cuando ocurre la suspensión de movimiento de los vehículos y donde se deben estacionar los vehículos. En el décimo tercero se determina como debe desarrollarse la circulación de vehículos. El décimo cuarto se refiere a la conducción nocturna y el uso de las luces. El décimo quinto establece las señales y dispositivos de tránsito. Y el décimo sexto señala los accidentes de tránsito.

Por último la cuarta sección esta compuesta por capítulos que cubren diversos aspectos. El capítulo décimo séptimo se refiere a los seguros y las fianzas. El décimo octavo, a las empresas que se dedican a la compraventa, reparación o traslado de vehículos accidentados. El décimo noveno, a las Facultades de la Secretaría de Vialidad y Tránsito. El vigésimo, a

las sanciones por faltas o violaciones al reglamento de tránsito. Y el vigésimo primero, a la inconformidad de los particulares y su procedimiento para presentarla.

## **B. DISPOSICIONES LEGALES DE LAS CONCESIONES O PERMISOS**

La Ley de Comunicaciones y Transportes indica que en el Estado de Nuevo León, el servicio público de autotransporte lo proporcionará el Estado, a través de dos formas: por administración directa, o por concesión o permiso. Siendo la misma ley la que establece las medidas necesarias para lograr la coordinación, el mejor funcionamiento y la reglamentación de los sistemas y medios de transporte, cuando el Estado encomienda la prestación del servicio público de autotransporte a través de concesionarios o permisionarios.

En los siguientes apartados se presenta la forma en que el Estado otorga las concesiones o permisos para explotar el servicio público del autotransporte. También se expone lo relativo al contenido de las concesiones o permisos, las obligaciones, las infracciones y sanciones de los permisionarios o concesionarios; y por último las formas de terminación de dicha concesión o permiso.

### **1. Otorgamiento de la Concesión o del Permiso**

La solicitud para obtener concesiones o permisos para el establecimiento, explotación, instalación o apertura de nuevos servicios o rutas de autotransporte público, se debe hacer ante la Dirección de Comunicaciones y Transportes.

Es conveniente señalar que las concesiones y permisos sólo se otorgan a ciudadanos mexicanos o a sociedades mexicanas constituidas conforme a las leyes del país.

El siguiente procedimiento administrativo, contenido en el capítulo III referente a las concesiones y permisos de la Ley de Comunicaciones y Transportes, se debe agotar antes de que se otorgue la concesión o permiso:

- a) La Dirección de Comunicaciones y Transportes recibe la solicitud de concesión o permiso, con los requisitos que marca la Ley de Comunicaciones y Transportes.
- b) El ejecutivo fija la garantía previa, la cual será reintegrada al resolverse la solicitud. La garantía previa tiene como objeto obligar al solicitante a continuar con los trámites hasta ser agotados.
- c) Pagada la garantía previa y los derechos que resulten, la Dirección de Comunicaciones y Transportes turnará la solicitud, tratándose de transporte urbano al Consejo Estatal del



Transporte y del transporte foráneo al Sistema de Caminos de Nuevo León, para que se encarguen de opinar si es o no conveniente otorgarla.

d) Recibida la opinión, el ejecutivo ordenará la publicación de la solicitud a costa del interesado, en el Periódico Oficial del Estado, por dos veces consecutivas, con el fin de que en el plazo de quince días contados a partir de la fecha de la última publicación, las personas que se consideren afectadas presenten sus observaciones.

e) Transcurrido el plazo, sin que se hayan presentado dichas observaciones, se otorga la concesión o permiso, y se paga la garantía definitiva. Esta garantía tiene como objeto asegurar el pago de la responsabilidad proveniente de la inobservancia de los ordenamiento de tránsito y transporte; el incumplimiento de las condiciones fijadas en las concesión o permiso; las relativas a proporcionar el mismo en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene y las que se deriven de accidentes en general.

f) Se publica el acuerdo del Ejecutivo otorgando la concesión o permiso, a costa del interesado por una sola vez en el Periódico Oficial del Estado y en otro de los de mayor circulación de la ciudad de Monterrey.

Cabe destacar, que las concesiones y permisos se pueden ceder, gravar o enajenar, siempre que tenga cuando menos cinco años de explotación.

## **2. Contenido de la Concesión o Permiso**

El conjunto de cláusulas de la resolución, en la que se otorgue la concesión o permiso para la explotación del servicio público de autotransporte, deben contener:

- » El término dentro del que deberá iniciarse la prestación del servicio.
- » Las obligaciones de los concesionarios o permisionarios.
- » La regularidad o continuidad con que deba prestarse el servicio.
- » Los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones del equipo, condiciones sobre comodidad, seguridad e higiene que se deban observar.

## **3. Obligaciones de los Concesionarios o Permisionarios**

Los concesionarios y permisionarios del servicio público de autotransporte tienen las siguientes obligaciones que señala el artículo 52 de la Ley de Comunicaciones y Transportes:

### **Artículo 52**

*"I. Cumplir fielmente con la prestación de los servicios públicos que fije la concesión o permiso, las disposiciones que establezca sobre la materia la Dirección de*

*Comunicaciones y Transportes, la estricta observancia de los Reglamentos de tránsito locales, así como la Ley de Comunicaciones y Transportes;*

*II. Coadyuvar con el Estado en el mantenimiento y conservación de las vías de comunicación por las que transiten;*

*III. Responder ante la Dirección de Comunicaciones y Transportes o ante cualquier autoridad estatal o municipal, de las faltas en que incurran por sí mismos, o por conducto de las personas de quienes se sirvan como operadores de los vehículos destinados a la prestación del servicio público;*

*IV. Adquirir seguro para la unidad en que preste el servicio público concesionado, que ampare al pasajero o viajero, a la propia unidad y los posibles daños que se pudieren ocasionar a terceros;*

*V. Mantener los vehículos en buen estado general mecánico, eléctrico, de pintura y presentación que para cada caso fije la Dirección de Comunicaciones y Transportes, evitando la contaminación por ruidos o humos. El concesionario o permisionario será responsable además, de la higiénica y correcta presentación del operador y del aseo del vehículo, en el caso de autotransporte de pasajeros y mixto;*

*VI. Sujetarse a las tarifas autorizadas y respetar los horarios e itinerarios, en su caso;*

*VII. Notificar a la Dirección de Comunicaciones y Transportes, dentro del término de veinticuatro horas, en caso de haber sufrido algún accidente el vehículo autorizado;*

*VIII. Usar en los vehículos autorizados los colores, letreros e identificación que determine la Dirección de Comunicaciones y Transportes;*

*IX. Tratar con respeto, cortesía y atención, a las personas que utilicen sus servicios y a la población en general, siendo responsable del comportamiento del personal de operación;*

*X. Cuidar bajo su estricta responsabilidad que los vehículos autorizados sean manejados sólo por quienes tengan licencia de chofer de servicio público en vigor;*

*XI. Dar aviso previo a la Dirección de Comunicaciones y Transportes, en caso de cambio de domicilio y las razones que originen éste;*

*XII. Proporcionar a la Dirección de Comunicaciones y Transportes, la información técnica, que se le solicite; y*

*XIII. Observar la Ley de Comunicaciones y Transportes en lo relativo a las condiciones y características de las terminales y sitios, así como a señalamientos determinados por la Dirección de Comunicaciones y Transportes."*

#### **4. Infracciones y Sanciones de los Concesionarios o Permisarios**

Comete infracción con respecto al servicio público de autotransporte en el Estado de Nuevo León, quien se encuentre en alguno de los siguiente supuestos señalados en el artículo 87 de la ley de Comunicaciones y Transportes:

- » Explote vías estatales sin concesión o permiso.
- » Dañe, perjudique o destruya vías de comunicación o medios de transporte.
- » Continúe el servicio sin renovar la concesión o permiso.
- » Invada o ejecute obras que perjudique vías estatales de comunicación.
- » Aplique itinerarios, horarios y tarifas no autorizados.
- » Demás que establezca la Ley de Comunicaciones y Transportes.

Las sanciones pueden ser desde una simple amonestación, multa, suspensión de derechos sin multa, hasta la caducidad de la concesión o cancelación del permiso.

#### **5. Forma de Terminación de la Concesión o Permiso**

A la forma en que el Ejecutivo decreta la terminación de las concesiones se le llama caducidad y a la terminación de los permisos se le denomina cancelación.

Las concesiones pueden llegar a caducar cuando el concesionario se encuentre en alguno de los siguientes supuestos del artículo 54 de la Ley de Comunicaciones y Transportes:

- » No cumplan con las obligaciones correspondientes
- » Interrumpa el servicio sin causa justificada.
- » Grave, ceda o enajene la concesión sin autorización.
- » Cambie su nacionalidad mexicana.
- » Preste servicio distinto al acordado o sea deficiente.
- » Se niegue a otorgar las garantías.
- » Modifique ruta, instalación o ubicación sin previa autorización.
- » No renueve su concesión.

- » No ponga en servicio el vehículo dentro del plazo de 60 días después de la concesión;
- » Su garantía deje de satisfacer su finalidad.
- » No cumpla con tarifas, horarios e itinerarios dados.
- » Por exigirlo el interés público.
- » Y por los demás motivos que se señalen en el contrato de concesión.

La cancelación de la autorización al permisionario, se presenta cuando éste se encuentre en alguno de los siguientes supuestos mencionados en el artículo 60 de la Ley de Comunicaciones y Transportes:

- » Se le retire la autorización.
- » No se preste el servicio en el plazo estipulado, salvo fuerza mayor.
- » Suspenda temporal o definitivamente el servicio sin autorización.
- » Realice servicio distinto al fijado.
- » Venda, traspase, sustituya, aumente o disminuya los vehículos sin autorización.
- » No sustituya los vehículos deficientes.
- » Enajene las autorizaciones.
- » No restituya la garantía.
- » Cambie de nacionalidad.
- » Viole tarifas y horarios.
- » Transporte materiales sin autorización.
- » Y por cometer hecho delictivo relacionado con el servicio.

## **CAPÍTULO III**

### **LOS ORGANISMOS DEL DE AUTOTRANSPORTE EN NUEVO LEÓN**

En Nuevo León, los organismos del autotransporte tienen como fin común el procurar eficientar la prestación del servicio del autotransporte en el Estado, ya sea de carácter urbano o foráneo, desarrollando las acciones necesarias para mejorar su rendimiento y coordinación.

En la entidad se cuenta con los siguientes organismos del autotransporte:

- La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas
- La Dirección de Comunicaciones y Transportes
- El Consejo Estatal del Transporte
- El Sistema de Caminos de Nuevo León
- La Secretaría de Vialidad y Tránsito de Monterrey

A continuación se expone, con más detalle, cada uno de los anteriores organismos del autotransporte.

#### **A. SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y OBRAS PÚBLICAS**

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, encuentra fundamentada su existencia en la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, publicada el 31 de julio de 1991.

Esta Secretaría es una dependencias del Ejecutivo y tiene como objetivo auxiliar al Gobernador del Estado en el estudio y despacho de los asuntos relacionados con el desarrollo urbano y obras públicas.

Dentro de los asuntos que el Ejecutivo le encomienda, por medio del artículo 22 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, existen seis fracciones que hacen referencia al autotransporte:

**Artículo 22**

*"X. Dirigir, coordinar y controlar, la ejecución de los programas de ... transporte, vialidad, ... conforme a sus lineamientos de cada uno, utilizando las mejores tecnologías y sistemas de construcción disponibles;*

*XIX. Previo los estudios correspondientes, proponer al Titular del Ejecutivo las tarifas del transporte público;*

*XX. Autorizar la expedición de placas y tarjetas de circulación para vehículos destinados al transporte público local;*

*XXI. Garantizar la provisión del servicio público de transporte de personas de manera directa, en coordinación con organismos públicos o privados o mediante concesión a terceros que cumplan con los requisitos de seguridad, frecuencia y confort, que al efecto se establezcan;*

*XXII. Tramitar las solicitudes para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte de personas y mercancías en el área metropolitana de Monterrey y en caminos y carreteras de competencia estatal;*

*XXIII. Diseñar y ejecutar las obras de infraestructura de transporte y vialidad conforme al Plan Estatal de Vialidad y Transporte."*

**B. DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

La Dirección de Comunicaciones y Transportes fue creada por la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado de Nuevo León, publicada el 14 de diciembre de 1984.

Esta Dirección es el órgano del Ejecutivo del Estado, que se encarga de la aplicación de la Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León, y cuyo objeto es planear, autorizar, vigilar, coordinar y controlar los servicios públicos de autotransporte por caminos del Estado, coordinándose con las Autoridades Federales del Ramo.

Las facultades exclusivas de este organismo se mencionan en el artículo 68 de la Ley de Comunicaciones y Transportes, el cual a la letra dice:

**Artículo 68**

*"I. Procurar que los concesionarios o permisionarios aumenten los vehículos destinados a la prestación del servicio público de autotransporte;*

*II. Modificar, ampliar, restringir o cancelar, ya sea provisional o definitivamente, las líneas e itinerarios objeto de concesión o permiso, de acuerdo a las exigencias del interés público;*

*III. Fijar itinerarios, líneas, horarios, tarifas y especificaciones que satisfagan las necesidades del servicio de transporte;*

*IV. Señalar las garantías que deben otorgar los concesionarios o permisionarios, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión o permiso;*

*V. Aplicar las medidas administrativas a que se refiere la Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León, algunas de estas son las siguientes:*

- Recibir, turnar para su opinión y autorizar las solicitudes de concesión o permiso para establecimiento, explotación, instalación o apertura de nuevos servicios o rutas.*
- Disponer total o parcialmente de las garantías definitivas con el fin de reparar el incumplimientos de obligaciones de concesionarios o permisionarios.*
- Realizar periódicamente inspección técnica de las vías de comunicación y medios de transporte.*
- Aprobar que las concesiones se puedan ceder, gravar o enajenar.*
- Cancelar temporal o definitivamente la concesión o permiso.*
- Vigilar la forma y bases de constitución de sociedades que se organicen para la explotación de vías de comunicación.*

*VI. Fijar, calificar y aplicar las sanciones en que incurran los concesionarios o permisionarios;*

*VII. Decretar las medidas administrativas provisionales, en los casos de infracciones cometidas por los concesionarios o permisionarios;*

*VIII. Oír para el ejercicio de sus atribuciones, la opinión del Consejo Estatal del Transporte, de la Junta Local de Caminos y de la Autoridad Municipal de la zona de que se trate."*

## C. CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE

El Consejo Estatal del Transporte fue creado el 6 de noviembre de 1987, por iniciativa del entonces gobernador del Estado, Lic. Jorge A. Treviño, y a través del decreto no. 117 del H. Congreso del Estado.

Es un foro de concertación que tiene por objeto analizar y discutir los problemas del autotransporte de personas en el territorio del Estado y específicamente en el Área Metropolitana de Monterrey, y proponer al Titular del Ejecutivo medidas para su mejoramiento.

Este Consejo es un organismo de carácter interinstitucional auxiliar del Ejecutivo del Estado, el cual se encuentran formado, según el artículo 3 de la Ley que crea al mismo, por los siguientes representantes de la ciudadanía:

### **Artículo 3**

*"A. Un presidente designado por el Gobernador del Estado.*

*B. El Secretario General de Gobierno*

*C. El Secretario de Obras Públicas y Transporte*

*D. El Secretario de Desarrollo Urbano*

*E. El Delegado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*

*F. Los presidentes municipales de: Apodaca, General Escobedo, Guadalupe, Monterrey, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García y de Santa Catarina.*

*G. Los dirigentes de tres organizaciones obreras y uno del sector popular. Invariablemente estarán representados la Confederación de Trabajadores de México y la Confederación Revolucionarias de Obreros y Campesinos.*

*H. Los Rectores de la Universidad Autónoma de Nuevo León y del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.*

*I. Dos representantes de la comunidad estudiantil, designados uno por el Rector de la Universidad Autónoma de Nuevo León y otro por el Rector del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.*

*J. Así como un representante de las instituciones que se mencionan a continuación:*

- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C.*
- Cámara Nacional de Comercio, Delegación Nuevo León.*
- Cámara de la Industria de la Transformación de Nuevo León.*



- Centro Patronal de Nuevo León.
- Consejo de las Instituciones de Nuevo León."

Al crearse el Consejo Estatal del Transporte, se le otorgaron las atribuciones que la Ley de Comunicaciones y Transportes de 1984 le había conferido a la Comisión de Regulación y Vigilancia del Transporte, excepto el ser un organismo auxiliar de la Dirección de Comunicaciones y Transportes. La totalidad de sus facultades se encuentran en artículo 6 de la Ley que lo creó, y son las siguientes:

#### **Artículo 6**

*"I. Analizar la problemática del servicio público de autotransporte de personas en el área metropolitana de Monterrey y en su caso, en los demás municipios del estado, y proponer las alternativas viables para su solución;*

*II. Proponer al titular del Ejecutivo del Estado las medidas que se consideren convenientes para racionalizar y eficientar la prestación del servicio público de autotransporte de personas;*

*III. Realizar u ordenar la elaboración de estudios socioeconómicos y técnicos para determinar las necesidades del transporte en el Estado y proponer las medidas conducentes a su solución;*

*IV. Llevar un registro de los principales indicadores y estadísticas en materia de transporte urbano que permitan medir el impacto de la problemática para facilitar la toma de decisiones;*

*V. Proponer al Ejecutivo del Estado políticas y programas de apoyo técnico y financiero para mejorar la prestación del servicio público de autotransporte de personas;*

*VI. Opinar sobre precios y tarifas que se apliquen en el servicio público de autotransporte de personas;*

*VII. Sugerir el establecimiento de medidas y normas para la protección de la vida y la salud de los usuarios, así como la comodidad y rapidez en el tránsito de vehículos;*

*VIII. Proponer las medidas técnicas y operacionales que comprendan las vialidades, paradas, estacionamientos y demás servicios para comunicar eficazmente entre sí los centros de habitación, de trabajo, de cultura y de recreación;*

*IX. Opinar sobre el otorgamiento, modificación y cancelación de concesiones y permisos;*

*X. Proponer el establecimiento, modificación y cancelación de líneas, itinerarios, horarios, sitios, terminales, paradas, clase de vehículos y demás especificaciones para la eficaz prestación del servicio;*

*XI. Establecer mecanismos de coordinación, comunicación e intercambio de información con entidades públicas y privadas relacionadas con la solución de los problemas de transporte urbano;*

*XII. Proponer las medidas de simplificación y modernización administrativas que permitan contar con un servicio público de autotransporte de personas en las mejores condiciones posibles para los habitantes de la entidad;*

*XIII. Otorgar poderes para actos de dominio, de administración y pleitos y cobranzas a favor de las personas que se estime conveniente y revocarlos, en su caso."*

#### **D. SISTEMA DE CAMINOS DE NUEVO LEÓN**

El Sistema de Caminos de Nuevo León fue creado el 30 de enero de 1989, constituyéndose en un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, con domicilio en la ciudad de Monterrey.

El objeto del Sistema de Caminos de Nuevo León es planear, programar, presupuestar, elaborar los proyectos, construir, administrar, conservar y reconstruir la infraestructura de carreteras, caminos, puentes y aeropistas de jurisdicción estatal.

La ley que creó al Sistema de Caminos de Nuevo León, abrogó la ley que creó la Junta Local de Caminos, publicada el 11 de septiembre de 1937, y por lo tanto, las facultades que las leyes le otorgaban a la Junta Local de Caminos fueron transferidas al Sistema de Caminos de Nuevo León.

Las atribuciones de este organismo, se señalan en el artículo 3 de la ley que lo crea, y son las siguientes:

##### **Artículo 3**

*"I. Planear, programar, presupuestar, elaborar los proyectos, construir y señalar las infraestructura camionera, puentes y aeropistas del Estado, así como los convenidos entre el Gobierno Estatal y el Federal, entre éstos y los Municipios y particulares interesados en ellos;*

*II. Conservar, ampliar, mejorar, modernizar y reconstruir el Sistema Estatal de Caminos;*

*III. Elaborar los proyectos de programas anuales de inversión de las obras en materia de caminos estatales y convenidos;*

*IV. Realizar los estudios y proyectos para la construcción, reconstrucción, conservación y señalamiento de las obras a que se refiere la fracción anterior, conforme a las normas técnicas establecidas;*

*V. Convenir con las dependencias y entidades de los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, e Instituciones y organismos de los sectores social y privado, los programas y presupuestos para la construcción, ampliación, conservación y mantenimiento de obras y vías de comunicación de jurisdicción estatal;*

*VI. Proyectar, instalar y mantener en operación el señalamiento y los dispositivos de seguridad en la red carretera a su cargo;*

*VII. Ejecutar las acciones tendientes a la construcción, reconstrucción, modernización y conservación de los caminos que se deriven de los programas estatales convenidos;*

*VIII. Supervisar que las obras se ejecuten conforme a las normas, especificaciones, proyectos y programas aprobados y, en su caso, conforme a lo estipulado en los contratos de obra;*

*IX. Administrar sus programas, presupuestos y patrimonio, de acuerdo a las disposiciones legales aplicables;*

*X. Ejecutar las demás obras que determine el Consejo de Administración relativas a la infraestructura para el transporte, ya sea que se derive de programas convenidos o bien de programas estatales directos;*

*XI. Vigilar que se respete el derecho de vía, e intervenir en el otorgamiento de las autorizaciones para la ejecución de obras dentro del derecho de vía o para la instalación de servicios conexos o auxiliares del transporte;*

*XII. Intervenir en el estudio para la autorización de los vehículos y cargas que deban transitar por la red carretera a su cuidado, en los términos de la Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León;*

*XIII. Establecer la coordinación necesaria con la autoridad competente para la reparación de los daños ocasionados por terceros a la red estatal;*

*XIV. Elaborar los estudios de plusvalía de los terrenos beneficiados derivados de la construcción y modernización de las carreteras;*

*XV. Emitir opinión sobre los proyectos de vialidad y transporte que incidan en la red de carreteras y caminos del Estado;*

*XVI. A solicitud de los Ayuntamientos, asesorarlos en materia de construcción, reconstrucción, modernización, conservación y mantenimiento de caminos y calles;*

*XVII. Celebrar toda clase de contratos y convenios con autoridades Federales, Estatales y Municipales, con organismos públicos o privados y con particulares, en beneficio del organismo, y*

*XVIII. Las demás que le otorguen las disposiciones legales aplicables."*

## **E. SECRETARÍA DE VIALIDAD Y TRÁNSITO DE MONTERREY**

Cada Municipio cuenta con una dependencia que se encarga de la vigilancia de la vialidad y tránsito en la ciudad. Tomando como punto de referencia el Municipio de Monterrey, la Secretaría de Vialidad y Tránsito de Monterrey es el organismo que se encarga de proporcionar dicha vigilancia, la cual fue creada el 12 de diciembre de 1997 por el Reglamento de Tránsito del Municipio de Monterrey

Las facultades de esta Secretaría, referentes a la vialidad y tránsito de la ciudad y que son aplicables al autotransporte, las establece el artículo 122 del Reglamento de Tránsito del Municipio de Monterrey de la forma siguiente:

### **Artículo 122**

*"I. Establecer o autorizar centros de capacitación en materia de vialidad y tránsito, los cuales pueden ser oficiales o particulares;*

*II. Retirar de la circulación todos aquellos vehículos que no satisfagan los requisitos de seguridad, o registro, de acuerdo con el Reglamento de Tránsito;*

*III. Retirar de la circulación los vehículos que presenten muestras de abandono, inutilidad o desarme en vía pública;*

*IV. Detener los vehículos cuyos conductores hayan causado daños a terceros en sus bienes o en su persona hasta en tanto no haya sido reparado, repuesto o pagado el daño. Los vehículos quedarán a disposición del Agente del Ministerio Público correspondiente en los casos de accidentes en los que hubiere lesionado o en aquellos casos que hayan sido solicitado por querrela;*

*V. Determinar los casos en los que el infractor deba cumplir arresto cuando se niegue a pagar la multa en forma inmediata, alterar el orden e insultar a las Autoridades;*

*VI. Asistir a las diversas autoridades facultadas para ordenar la detención de vehículos. En todos los casos se requerirá ordenamiento por escrito que funde y motive el procedimiento.*

*VII. Celebrar convenios con Autoridades Civiles y Militares en lo relacionado a Vialidad y Tránsito;*

*VIII. Ejercer la función de inspección y apoyo a las diversas Autoridades Municipales, pudiendo solicitar los permisos correspondientes según sea el caso;*

*IX. Hacer cambios y ajustes a la vialidad, de acuerdo a las circunstancias;*

*X. Resolver los casos no previstos en el Reglamento de Tránsito; y*

*XI. Las demás que le de el Reglamento de Tránsito."*

## CAPÍTULO IV

### LOS IMPUESTOS EN MÉXICO

#### A. LOS IMPUESTOS Y SUS ELEMENTOS

##### 1. Fundamento Legal

El fundamento legal del deber de pagar impuestos en México se encuentra consignado en la fracción IV del artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en forma reiterativa el artículo 1 del Código Fiscal de la Federación, los cuales a continuación se mencionan:

##### **Artículo 31**

*“Son obligaciones de los mexicanos:*

*IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación como del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”*

##### **Artículo 1**

*“Las personas físicas y las morales están obligadas a contribuir para los gastos públicos conforme a las leyes fiscales respectivas;...”*

Estas disposiciones legales coinciden en afirmar la obligatoriedad de los particulares de pagar contribuciones a la Federación, Entidades Federativas y a los Municipios.

##### 2. Definición Legal

La definición de los impuestos, que adopta la legislación fiscal vigente, se expone en la fracción I del artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, en los siguientes términos:

##### **Artículo 2**

*“I. Impuestos son las contribuciones establecidas en Ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentren en la situación jurídica o de hecho previstas por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este artículo.”*

Analizando la anterior definición, sobresalen las siguientes características:

### **Los impuestos son contribuciones**

Los impuestos reciben la categoría de contribuciones con fundamento en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política Federal, ya que son las obligaciones que se deben cumplir para cubrir el gasto público.

### **Establecidas en la ley**

Esta característica se fundamenta también en el artículo 31, fracción IV constitucional, que establece que la contribución al gasto público se debe realizar conforme lo establezcan las leyes; y en el artículo 73, fracción VII del mismo ordenamiento, el cual dispone que el Congreso de la Unión es el órgano competente para discutir y aprobar las contribuciones que vayan a cubrir el presupuesto de egresos de la nación.

Por lo antes mencionado, esta característica sostiene que para que la exigibilidad de un impuesto sea fundada, se requiere que haya una ley que lo establezca y que debe de ser expedida por el poder legislativo.

### **Que deben pagar las personas físicas y morales**

De esta precisión se desprende que sólo existen dos sujetos obligados a pagar los impuestos: las personas físicas y las personas morales.

El Código Civil para el Distrito Federal, de aplicación supletoria en materia fiscal federal, determina lo que se debe entender por persona física y por persona moral. Por una parte, el artículo 22 sustenta que la persona física es todo ser nacido vivo o concebido no nacido; y por otra, el artículo 25 señala lo que se debe entender como personas morales, el cual se transcribe a continuación:

#### **Artículo 25**

*“Son personas morales:*

*I. La Nación, los Estados y los Municipios;*

*II. Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;*

*III. Las sociedades civiles o mercantiles;*

*IV. Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal;*

*V. Las sociedades cooperativas y mutualistas;*

*VI. Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquier otro fin ilícito siempre que no fueren desconocidas por la ley;*

*VII. Las personas morales extranjeras de naturaleza privada.”*

### **Que se encuentren en la situación jurídica o de hecho previstas por la ley**

Esta característica señala que una persona física o moral esta obligada al pago del impuesto, siempre y cuando incurra previamente en una situación que coincida con el hecho generador que prevé la ley impositiva.

### **3. Sus Elementos**

Los impuestos se componen de los siguientes elementos de aplicación estricta: objeto, sujeto, base, cuota, tasa o tarifa, exenciones, infracciones y sanciones; y los siguientes elementos complementarios: momento de causación, momento de pago, lugar de pago, obligaciones y demás. A continuación se profundiza en cada uno de estos elementos.

#### **a. El Objeto**

El objeto del impuesto o hecho imponible es la situación jurídica o de hecho que la ley impositiva señala como hecho generador del impuesto, en otras palabras es la hipótesis condicionante de la norma creadora de un impuesto. Si los actos que realice una persona física o moral coinciden con en el acto que la ley señala como la que da origen a un impuesto, ésta debe cumplir lo que prevea dicha ley impositiva.

El objeto del impuesto debe contener los siguientes aspectos: material, personal, temporal y espacial. En primer lugar, el aspecto material es la descripción objetiva de un hecho o situación. En segundo lugar, el aspecto personal significa que debe contener los datos necesarios para individualizar a la persona que debe efectuar el hecho. En tercer lugar, el aspecto temporal es el momento en que debe configurarse o tenerse por configurada la realización del hecho imponible. Y por último el aspecto espacial es el lugar donde debe suceder el hecho imponible.

#### **b. Los Sujetos**

Existen dos tipos de sujetos dentro de un impuesto: el sujeto activo y el sujeto pasivo.

##### **Sujeto Activo**

El sujeto activo es aquel que tiene la facultad de establecer, exigir y recaudar el impuesto, en los términos fijados por la ley impositiva correspondiente.

En México, según el artículo 31, fracción IV, los sujetos activos son la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios. Fuera de los anteriores sujetos activos, ninguna persona, individual o colectiva, puede en México tener las facultades constitucionales de sujeto activo.

##### **Sujeto Pasivo**

El sujeto pasivo es la persona física o moral, mexicana o extranjera, que de acuerdo con la ley impositiva se encuentra obligada a pagar el impuesto al Estado, es decir, es la persona cuya situación coincide con la que la ley señala como hecho generador del impuesto o la



persona a quien la ley le impone la obligación de pago en sustitución o conjuntamente con aquélla.

La calidad de sujeto pasivo que se le da a las personas físicas o morales, se encuentra fundamentada en la, ya mencionada, definición de impuesto del artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, y que viene a ser confirmada por el artículo 1 del mismo ordenamiento, el cual señala la obligación de éstas a contribuir para los gastos públicos conforme a las leyes fiscales respectivas.

#### **c. La Base**

La base del impuesto es la parte o proporción del objeto gravado por la ley, obtenida por medio de los procedimientos que establezca la ley impositiva, y sobre la que se determina el impuesto que tiene la obligación de pagar el sujeto pasivo al Estado.

#### **d. La Tasa, Tarifa o Cuota**

El monto del impuesto a pagar se puede determinar por medio de una tasa, una tarifa o una cuota. En primer lugar, la tasa del impuesto es un tanto por ciento que se le aplica a la base para obtener el impuesto. En segundo lugar, la tarifa del impuesto es una tabla que puede estar representada por límites inferiores y superiores de los ingresos, cuotas fijas y porcentajes; o por porcentajes o cuotas que aumentan al aumentar la base del impuesto. Y por último, la cuota del impuesto es la cantidad específica en efectivo que se debe dar como impuesto, correspondiente a un objeto que pertenecen a la misma categoría.

#### **e. Exenciones**

La exención del impuesto es la eliminación de ciertos hechos o situaciones imponibles, de la regla general de causación, por razones de equidad, de conveniencia o de política económica.

De acuerdo con las anteriores razones, las exenciones se dividen en: exenciones de equidad, de conveniencia y de política económica. En primer lugar, las exenciones de equidad disponen que los sujetos que ya cubren un impuesto, se les exima del pago de un nuevo impuesto, con el fin de dejarlos en situación de igualdad frente a los sujetos pasivos del mismo. En segundo lugar, las exenciones de conveniencia son las que se establecen generalmente sobre los impuestos al consumo, eximiendo de impuestos el consumo de artículos o de servicios considerados de primera necesidad, con el objetivo de no encarecer el costo de la vida. Y por último, las exenciones de política económica se crean cuando se desea incrementar el desarrollo de ciertas industrias consideradas como nuevas o necesarias, o para alentarlas a establecerse en zonas susceptibles de desarrollo.

#### **f. Lugar de Pago**

El lugar de pago de los impuestos lo establece la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Hacienda de cada Estado y la Tesorería Municipal, en cada uno de sus respectivos ámbitos de competencia impositiva. Sólo existen cuatro lugares en los cuales se puede ejercer la recepción de pago de impuestos: las oficinas de dichas dependencias

encargadas de la recaudación, otras dependencias oficiales, organismos públicos y organismos privados.

#### **g. Momento de Causación y Momento de Pago**

El momento de causación del impuesto se encuentra establecido en el primer párrafo del artículo 6 del Código Fiscal de la Federación, el cual se menciona:

##### **Artículo 6, primer párrafo**

*“Las contribuciones se causan conforme se realizan las situaciones jurídicas o de hecho, previstas en las leyes fiscales vigentes durante el lapso en que ocurran”*

Con base en el precepto anterior, se concluye que el momento de causación del impuesto es el momento en que se llevan a cabo la situación jurídica o de hecho prevista por la ley impositiva, como hecho generador del impuesto, y que el momento de causación no es el mismo en todos los impuestos.

Por lo que respecta al momento de pago del impuesto, éste se encuentra definido en el cuarto párrafo del artículo antes mencionado, y que a la letra dice:

##### **Artículo 6, cuarto párrafo**

*“Las contribuciones se pagan en la fecha o dentro del plazo señalado en las disposiciones respectivas.”*

Atento a lo anterior, el momento de pago es el término establecido en la ley impositiva, al que debe sujetarse el sujeto pasivo para enterar los impuestos al sujeto activo. Conocer el momento de pago es indispensable para el sujeto pasivo, ya que si llega a transcurrir éste y los impuestos no han sido pagados, el sujeto activo tiene facultades plenas para exigirlos.

Las leyes impositivas pueden presentar los siguientes momentos de pago:

- » El impuesto se debe pagar antes de que se cause el impuesto: esto significa que primero se paga el impuesto y después se realiza el hecho previsto en la ley impositiva.
- » El impuesto se debe pagar en el instante en que se causa el impuesto: esto se da cuando el momento de pago y causación coinciden, con lo que el impuesto se paga en el momento en que se realizan los actos que dan origen al nacimiento del impuesto.
- » El impuesto se debe pagar después de que se causa el impuesto: en este caso primero se realizan los actos de causación que dan origen al nacimiento del impuesto y después se paga éste.

#### **h. Obligaciones de los Sujetos del Impuesto**

El sujeto pasivo del impuesto debe cumplir con una obligación principal, la cual se considera una obligación de dar, ya que radica en el hecho de pagar el impuesto al Estado.

También debe cumplir con varias obligaciones secundarias, las que se clasifican en: obligaciones de hacer, de no hacer y de tolerar. Primeramente, las obligaciones de hacer son las que imponen al sujeto pasivo la realización de un hecho en favor del sujeto activo. En segundo lugar, las obligaciones de no hacer son las que exigen al sujeto pasivo se abstenga de realizar determinado acto o actividad en favor del sujeto activo. Y por último, las obligaciones de tolerar son las que obligan al sujeto pasivo a permitir la práctica de actividades, por parte del sujeto activo.

Puede suceder que el sujeto pasivo no tenga la obligación principal de pagar el impuesto, pero sí las obligaciones secundarias, lo cual se encuentra estipulado en el cuarto párrafo del artículo 1 del Código Fiscal de la Federación, de la forma siguiente:

**Artículo 1, cuarto párrafo**

*“Las personas que de conformidad con las leyes fiscales no estén obligadas a pagar contribuciones, únicamente tendrán las otras obligaciones que establezcan en forma expresa las propias leyes.”*

Cabe señalar, que las obligaciones secundarias sólo permanecerán mientras haya posibilidad de que se presente la obligación principal, pero al desaparecer ésta también desaparece la sujeción a dichas obligaciones.

**i. Infracciones y Sanciones**

Las infracciones son la inobservancia de las disposiciones fiscales, es decir, se presentan cuando el sujeto pasivo se encuentra en los supuestos previstos en el Código Fiscal de la Federación o del Estado, o por omitir el cumplimiento de obligaciones previstas en la leyes impositivas correspondientes.

Las sanciones son las penas impuestas al contribuyente por las autoridades fiscales competentes, como medios para exigir al contribuyente el debido y oportuno cumplimiento de sus obligaciones fiscales, las cuales regularmente son sanciones pecuniarias, llamadas multas.

**B. CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS**

**1. Clasificación Doctrinal**

La doctrina ha formulado diversas clasificaciones de los impuestos, teniendo como objeto presentar las diferentes categorías de impuestos que se establecen en un país, en función de la variedad de fuentes gravables que ofrece su economía.

A continuación se exponen las clasificaciones de los impuestos más citadas y utilizadas dentro de la legislación fiscal mexicana:

### **a. Directos e Indirectos**

Impuestos directos son los que no se pueden trasladar a terceras personas, y por lo tanto repercuten en las utilidades o rendimientos del contribuyente.

Impuestos indirectos son aquéllos que, a diferencia de los impuestos directos, sí pueden ser trasladados a terceras personas, no incidiendo en la utilidad o rendimiento del contribuyente, sino en los ingresos provenientes de operaciones de consumo de dichas terceras personas.

### **b. Reales y Personales**

Impuestos reales son aquéllos que están destinados a gravar valores económicos de bienes o cosas propiedad de una persona física o moral.

Impuestos personales son los que gravan los ingresos, utilidades, ganancias o rendimientos obtenidos por personas físicas o morales en el desarrollo de los diversos tipos de actividades productivas.

### **c. Generales y Especiales**

Impuestos generales son los que gravan diversas actividades económicas y que tienen el común denominador de ser de la misma naturaleza.

Impuestos especiales son aquéllos que gravan de modo exclusivo, una determinada actividad económica.

### **d. Específicos y Ad-Valorem**

Impuestos específicos son aquéllos que se determinan en función al peso, medida, volumen, cantidad y dimensiones en general del bien gravado.

Impuestos ad-valorem son los que se establecen en función del valor o precio del bien gravado.

### **e. Con fines fiscales y con fines extrafiscales**

Impuestos con fines fiscales son los que se establecen para recaudar los ingresos necesarios para cubrir el presupuesto de egresos.

Impuestos con fines extrafiscales son aquéllos que se establecen sin el ánimo de obtener de ellos ingresos para satisfacer el presupuesto, sino con una finalidad diferente, de carácter social, económico, político, etc.

### **f. Sobre bienes y servicios, y sobre ingresos y la riqueza**

Los impuestos sobre bienes y servicios están encaminados a gravar los bienes y mercancías que se expenden al público, así como los servicios que se le prestan.

Los impuestos sobre el ingreso y la riqueza son aquéllos que inciden progresivamente sobre los rendimientos o sobre el patrimonio de los individuos y empresas.

## **2. Clasificación según Legislación Fiscal Mexicana**

La Legislación Fiscal Mexicana, por medio de las Leyes de Ingresos de la Federación, de los Estados y de los Municipios, hace la clasificación de los impuestos, reafirmando lo expuesto por la fracción IV del artículo 31 constitucional, en: federales, estatales y municipales. Para tener mayor claridad a continuación se expone dicha clasificación:

### **a. Federales**

Los impuestos federales son los que, dentro de su ámbito de competencia impositiva, puede percibir la Federación en cada ejercicio fiscal. El total de impuestos federales se encuentran plasmados en la Ley de Ingresos de la Federación, la que es expedida anualmente por el Congreso de la Unión.

### **b. Estatales**

Los impuestos estatales son los que se encarga de señalar la Legislatura del Estado por medio de la Ley de Ingresos del propio Estado, y que deben ser recaudados y percibidos por el propio Estado.

### **c. Municipales**

Los impuestos municipales son los que debe percibir el Municipio y que se encuentran previstos por la Legislatura del Estado, a través de la Ley de Ingresos Municipales

## **C. PRINCIPIOS DE LOS IMPUESTOS**

### **1. Principios Teóricos**

En la actualidad existen principios teóricos de los impuestos, que varios tratadistas han desarrollado y que se deben tomar en cuenta al elaborar una ley impositiva.

Los principios teóricos que más se han difundido son los que formuló y presentó el economista inglés Adam Smith, en su libro V de su obra titulada "Riqueza de las Naciones", los cuales a continuación se presentan:

#### **a. Principio de Justicia**

Conforme a el principio de justicia, los habitantes de un país deben contribuir al sostenimiento del gobierno en una proporción lo más cercana posible a sus capacidades

económicas. La doctrina considera que este principio se cumple a través de otros dos principios: el de generalidad y el de uniformidad.

#### **Principio de Generalidad**

El principio de generalidad señala que el impuesto debe comprender a todas las personas que reúnan las dos siguientes condiciones: capacidad económica y encontrarse en la situación que la ley impositiva señala como hecho generador del impuesto.

#### **Principio de Uniformidad**

El principio de uniformidad determina que todas las personas sean iguales frente al impuesto, es decir, que la ley impositiva trate igual a situaciones iguales y en forma desigual a situaciones desiguales.

#### **b. Principio de Certidumbre**

De acuerdo con el principio de certidumbre, el impuesto debe poseer fijeza en sus principales elementos o características: objeto, sujeto, base, tasa, cuota o tarifa, exenciones, momento en que se causa, forma y fecha de pago, infracciones y sanciones, para evitar que la autoridad fiscal pueda alterar los elementos en perjuicio de los contribuyentes.

#### **c. Principio de Comodidad**

Según el principio de comodidad, el impuesto debe recaudarse en las fechas o periodos que en atención a la naturaleza del gravamen sean más propicias y ventajosas para que el contribuyente realice su pago, es decir, se debe establecer el pago cuando es más probable que el contribuyente disponga de medios económicos para realizarlo y así obtener una mayor recaudación y una menor evasión.

#### **d. Principio de Economía**

Este principio precisa que, para justificar la existencia de un impuesto, el costo de la administración, control y recaudación debe ser el mínimo, es decir, que la diferencia entre la suma que se recaude y la que realmente entre en las arcas de la nación, tiene que ser la menor posible.

### **2. Principios Constitucionales**

Los principios constitucionales de los impuestos se desprenden del articulado de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, los cuales para su mejor entendimiento se dividen en dos grupos:

- » Principios establecidos en las garantías individuales.
- » Principios derivados del artículo 31, fracción IV de la Constitución Mexicana.

A continuación se profundiza en cada uno de estos grupos de principios constitucionales.

### **a. Principios establecidos en las garantías individuales**

Dentro de los primeros 29 artículos constitucionales, que contienen las garantías individuales de los mexicanos, se encuentran los siguientes artículos en relación con los impuestos:

#### **Artículos 1**

*“En los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse ni suspenderse, sino en los casos y con las condiciones que ella misma establece”*

Este artículo establece la garantía de igualdad, al decir que en México todo individuo gozará de las garantías que otorga la Constitución. Cabe destacar, que de dicha garantía gozan también los extranjeros que se encuentren en México según el artículo 33 constitucional.

#### **Artículo 8**

*“Los funcionarios y empleados públicos respetarán el ejercicio del derecho de petición, siempre que ésta se formule por escrito, de manera pacífica y respetuosa; pero en materia política sólo podrán hacer uso de ese derecho los ciudadanos de la República.*

*A toda petición deberá recaer un acuerdo escrito de la autoridad a quien se haya dirigido, la cual tiene obligación de hacerlo conocer en breve término al peticionario.”*

El anterior precepto presenta la garantía de libertad de realizar peticiones a las autoridades competentes, las cuales deben cubrir tres características: por escrito, de manera pacífica y de forma respetuosa. También establece que la autoridad competente debe dar respuesta en término breve al peticionario, lo que no significa que la respuesta se debe hacer en favor de éste.

#### **Artículo 13**

*“Nadie puede ser juzgado por leyes privativas ni por tribunales especiales...”*

Por su parte, este artículo consagra la garantía de igualdad que determina que toda persona sometida a un juicio, debe ser juzgado por leyes generales y por tribunales previamente establecidos, prohibiendo con esto las leyes privativas y los tribunales especiales.

#### **Artículo 14**

*“A ninguna ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna.*

*Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos,*

*en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho.*

*En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía y aun por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata.*

*En los juicios del orden civil, la sentencia definitiva deberá ser conforme a la letra, o a la interpretación jurídica de la ley, y a falta de ésta se fundará en los principios generales del derecho.”*

Esta disposición legal contiene tres garantías: la de irretroactividad, la de audiencia y la de legalidad. En primer lugar, la garantía de irretroactividad de la ley se refiere a la prohibición de aplicar una ley a hechos anteriores a su vigencia. En segundo lugar, la garantía de audiencia señala que toda persona que infrinja la ley tiene derecho a ser defendido por medio de juicio. Y en tercer lugar la garantía de legalidad precisa que nadie puede ser sancionado por pena no especificada en la ley, y que toda sentencia debe realizarse según la ley respectiva, o cuando no se cuente con ésta se realizará conforme a los principios del derecho mexicano.

#### **Artículo 16, primer párrafo**

*“Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento. ...”*

El anterior artículo encierra la garantía de seguridad jurídica, que consiste en que todo acto de autoridad debe emanar de autoridad competente y además debe poseer las siguientes tres características: fundado y motivado legalmente, constar por escrito y entregarse al interesado.

#### **Artículo 17**

*“Ninguna persona podrá hacerse justicia por sí misma, ni ejercer violencia para reclamar su derecho.*

*Toda persona tiene derecho a que se le administra justicia por tribunales que estarán expedidos para impartirla en los plazos y términos que fijen las leyes, emitiendo sus resoluciones de manera pronta, completa e imparcial. Su servicio será gratuito, quedando, en consecuencia, prohibidas las costas judiciales.*

*Las leyes federales y locales establecerán los medios necesarios para que se garantice la independencia de los tribunales y la plena ejecución de sus resoluciones.*

*Nadie puede ser aprisionado por deudas de carácter puramente civil.”*



Este artículo establece los siguientes tres principios: nadie puede hacerse justicia por sí mismo; están prohibidas las costas judiciales; y se permite al legislador establecer y regular todo lo relativo a los delitos fiscales.

#### **Artículo 21**

*“La imposición de las penas es propia y exclusiva de la autoridad judicial. La persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la Policía Judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquél. Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa o arresto hasta por treinta y seis horas; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutará ésta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de treinta y seis horas.*

*Si el infractor fuese jornalero, obrero o trabajador, no podrá ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal o salario de un día.*

*Tratándose de trabajadores no asalariados la multa no excederá del equivalente a un día de su ingreso.”*

En lo que respecta a este precepto, se identifican los siguientes principios: la autoridad judicial es la única facultada para imponer penas; las autoridad administrativa es la competente para sancionar por infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía; y por último especifica que si la multa es impuesta a trabajadores asalariados o independientes, ésta no podrá exceder de un día de salario o de un día de ingreso.

#### **Artículo 22, primero y segundo párrafo**

*“Quedan prohibidas...la multa excesiva, la confiscación de bienes y cualquiera otras penas inusitadas y trascendentales.*

*No se considerará como confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona hecha por la autoridad judicial, para el pago de la responsabilidad civil resultante de la comisión de un delito, o para el pago de impuestos o multas, ...”*

El anterior artículo prevé las siguientes garantías de seguridad jurídica: de prohibir las multas excesivas, las penas inusitadas y las penas trascendentales. En primer lugar, la multa excesiva es la pena pecuniaria que es contraria a la finalidad, que conforme a la ley debió inspirar a la autoridad administrativa que la impuso. En segundo lugar, la pena inusitada es aquella cuya imposición no obedece a la aplicación de la norma que la contiene, sino al arbitrio de la autoridad sancionadora. Y por último, la pena trascendental es la que se presenta cuando se sanciona a una persona por una infracción de la cual es ajena.

El segundo párrafo de este artículo elimina la prohibición que el primer párrafo menciona, con respecto a la confiscación de bienes para el pago de impuestos o multas.

**Artículo 23**

*“Nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito, ya sea que en el juicio se le absuelva o se le condene.”*

Del precepto constitucional anterior, emana la garantía de seguridad pública de que nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo ilícito.

**Artículo 28**

*“En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos...las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes.”*

Este artículo prohíbe las exenciones de impuestos, con la salvedad de ser permitidas cuando estén reguladas en ley impositiva, pero será indispensable que el sujeto reúna los requisitos legales requeridos para tal efecto.

**b. Principios derivados del artículo 31, fracción IV de la Constitución Mexicana**

A continuación se menciona la fracción IV del artículo 31 constitucional, de donde se desprenden los principios derivados de la obligación de contribuir, y posteriormente se profundizará en cada uno de ellos:

**Artículo 31, fracción IV**

*“Son obligaciones de los mexicanos:*

*IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación como del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”*

**Principio de Obligatoriedad**

Este principio sostiene la obligatoriedad de los mexicanos de pagar contribuciones, cuando se realicen el supuesto establecido en las leyes impositivas. De este principio se deduce que no es decisión del particular cooperar o no a los gastos públicos, sino que es el Estado el que impone la obligación de hacerlo y que puede ejercer acciones coactivas para que se cumpla con ella.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación para justificar la legalidad de la obligación de los extranjeros para pagar impuestos, ha resuelto que los extranjeros tienen al igual que los nacionales, la obligación de contribuir a los gastos públicos, ya que también se benefician de las instituciones públicas y de los servicios que el Estado presta.

**Principio del Gasto Público**

Este principio establece que todos los impuestos recaudados se deben destinar a los gastos públicos. Se entiende por Gasto Público, todas las erogaciones, generalmente en dinero, que justificadamente realice el Estado para cumplir fines administrativos o económicos-sociales previstos en el presupuesto de egresos.

Cabe destacar, que los gastos públicos no sólo son destinados a costear los servicios públicos que el Estado proporciona, sino a costear toda la actuación del Estado, la cual no solamente se concentra en los servicios públicos.

### **Principios de Proporcionalidad**

Este principio determina que las leyes fiscales deben establecer, a través de criterios de progresividad, las cuotas, tasas o tarifas que gravan al contribuyente atendiendo a su capacidad contributiva, es decir, quien obtiene más ingresos debe pagar mayores contribuciones, en comparación de los que obtienen menos.

### **Principio de Equidad**

El principio de equidad señala que todas las leyes impositivas deben inspirarse en una noción de igualdad, es decir, deben proporcionar un tratamiento igual a todos los contribuyentes comprendidos en la misma situación jurídica que marque un mismo impuesto, con excepción de las cuotas, tasas o tarifas que deben inspirarse en un criterio de progresividad.

### **Principio de Legalidad**

Este principio precisa que todo impuesto, sus elementos básicos y las facultades de las autoridades fiscales deben estar establecidos de manera expresa en ley impositiva; y que dicha ley, como se mencionó al analizar el concepto de impuesto, debe emanar del poder legislativo, ya sea federal o estatal, según sea el caso.

## CAPÍTULO V

### LA COMPETENCIA IMPOSITIVA EN MÉXICO

#### A. LA COMPETENCIA IMPOSITIVA

La competencia impositiva en México es determinada por la ya comentada, fracción IV del artículo 31 constitucional, la cual se vuelve a transcribir para su mejor comprensión:

##### **Artículo 31**

*“Son obligaciones de los mexicanos:*

*IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación como del Estado y Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”*

Se puede concluir de esta disposición, que en la nación existen tres niveles de competencia impositiva: federal, estatal y municipal; y que el domicilio de la persona es la base fundamental, que determina que Entidad Federativa y que Municipio tiene el derecho de gravarle.

La definición de domicilio fiscal se encuentra en el artículo 10 del Código Fiscal de la Federación, que textualmente dice:

##### **Artículo 10**

*“Se considera domicilio fiscal:*

##### *I. Tratándose de personas físicas:*

*a) Cuando realizan actividades empresariales, el local en que se encuentre el principal asiento de sus negocios.*

*b) Cuando no realicen las actividades señaladas en el inciso anterior y presten servicios personales independientes, el local que utilicen como base fija para el desempeño de sus actividades.*

*c) En los demás casos, el lugar donde tengan el asiento principal de sus actividades.*

##### *II. En el caso de personas morales:*

a) *Cuando sean residentes en el país, el local en donde se encuentre la administración principal del negocio.*

b) *Si se trata de establecimientos de personas morales residentes en el extranjero, dicho establecimiento; en el caso de varios establecimientos, el local en donde se encuentre la administración principal del negocio en el país, o en su defecto el que designen”.*

## **B. LOS ÁMBITOS DE COMPETENCIA IMPOSITIVA**

En los siguientes apartados se exponen los tres ámbitos de competencia impositiva: federal, estatal y municipal, así como sus correspondientes artículos constitucionales que los fundamentan y delimitan.

### **1. Competencia Impositiva Federal**

La fracción VII del artículo 73 constitucional, establece el fundamento en materia impositiva federal, en los siguientes términos:

#### **Artículo 73**

*“El Congreso tiene facultad:*

*VII. Para imponer las contribuciones necesarias a cubrir el presupuesto.”*

Esta facultad que se le otorga a las Cámaras del Congreso de la Unión, es una facultad muy amplia para establecer contribuciones por medio de leyes, sobre cualquier materia y sin ninguna limitación, salvo que deben de ser las necesarias para cubrir el presupuesto nacional.

Las fracciones X y XXIX del mismo artículo 73, señalan determinadas materias que en forma exclusiva debe gravar la Federación y que por lo tanto no pueden ser gravadas por los Estados. Dichas fracciones a continuación se transcriben:

#### **Artículo 73**

*“El Congreso tiene facultad:*

*X. Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, servicios de banca y crédito, energía eléctrica y nuclear, ...*

*XXIX. Para establecer contribuciones:*

*1. Sobre el comercio exterior;*

2. *Sobre el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales comprendidos en los párrafos 4o. y 5o. del artículo 27;*
3. *Sobre instituciones de crédito y sociedades de seguros;*
4. *Sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación;*
5. *Especiales sobre:*
  - a) *Energía Eléctrica;*
  - b) *Producción y consumo de tabacos labrados;*
  - c) *Gasolina y otros productos derivados del petróleo;*
  - d) *Cerillos y fósforos;*
  - e) *Aguamiel y productos de su fermentación;*
  - f) *Explotación forestal; y*
  - g) *Producción y consumo de cerveza"*

Cabe señalar que el contenido de estas fracciones no es limitativo, debido a que la Federación, como se apuntó anteriormente, no esta impedida para gravar otras materias; además de que las materias contenidas en dichas fracciones sólo representan una parte de los impuestos que enumera el artículo 1 de la Ley de Ingresos de la Federación para 1998 y que al respecto establece los siguientes impuestos:

#### **Artículo 1**

##### *"I. Impuestos*

1. *Impuestos sobre la renta*
2. *Impuesto al activo*
3. *Impuesto al valor agregado*
4. *Impuesto especial sobre producción y servicios*
  - A. *Gasolina y diesel*
  - B. *Bebidas alcohólicas*
  - C. *Cervezas*
  - D. *Tabacos labrados*
5. *Impuesto sobre tenencia y uso de vehículos*
6. *Impuesto sobre automóviles nuevos*
7. *Impuesto sobre servicios expresamente declarados de interés público por la ley, en los que intervengan empresas concesionadas de bienes del dominio directo de la Nación.*
8. *Impuestos a los rendimientos petroleros*
9. *Impuestos al comercio exterior:*
  - A. *A la importación*
  - B. *A la exportación*
10. *Accesorios"*

En el anterior artículo se encuentran dos impuestos que no presentan cantidades estimadas, los cuales son: el impuesto a los rendimientos petroleros; y el impuesto sobre servicios expresamente declarados de interés públicos por la ley, en los que intervengan empresas concesionarias de bienes del dominio directo de la Nación.

## 2. Competencia Impositiva Estatal

El ámbito de competencia impositiva estatal lo establecen en forma limitativa las fracciones IV, V, VI, y VII del artículo 117 constitucional, las cuales se transcriben a continuación:

### **Artículo 117**

*“Los Estados no pueden, en ningún caso:*

*IV. Gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su territorio;*

*V. Prohibir ni gravar, directa ni indirectamente, la entrada a su territorio, ni la salida de él, a ninguna mercancía nacional o extranjera;*

*VI. Gravar la circulación, ni el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exacción se efectúe por aduanas locales, requiera inspección o registro de bultos o exija documentación que acompañe la mercancía;*

*VII. Expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuestos o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que estas diferencias se establezcan respecto de la producción similar de la localidad, o ya entre producciones semejantes de distinta procedencia.”*

En general, el contenido de las anteriores fracciones del artículo 117, determina la prohibición de impuestos alcabalatorios. Los anteriores ordenamientos se encuentran reforzados por la fracción IX del artículo 73 constitucional y por el primer párrafo del artículo 131 constitucional, los cuales a la letra exponen:

### **Artículo 73**

*“El Congreso tiene facultad:*

*IX. Para impedir que en el comercio de Estado a Estado se establezcan restricciones.”*

### **Artículo 131**

*“Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo, y aun prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos cualquiera que sea su procedencia; pero sin que la misma Federación pueda establecer ni dictar en el Distrito Federal los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117.”*

Como se puede observar la fracción IX del artículo 73, proporciona al Congreso de la Unión la facultad para combatir la restricción del libre comercio entre los Estados, y el primer párrafo del artículo 131 constitucional reitera la facultad absoluta de la Federación sobre el comercio exterior.

Aparte de las limitaciones ya expuestas, existen otras que son determinadas por la fracción IX del artículo 117 y por la fracción I del artículo 118, las cuales textualmente dicen:

**Artículo 117**

*“Los Estados no pueden, en ningún caso:*

*IX. Gravar la producción, el acopio o la venta del tabaco en rama, en forma distinta o con cuotas mayores de las que el Congreso de la Unión autorice.”*

**Artículo 118**

*“Tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión:*

*I. Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.”*

Como se puede ver, a diferencia de las limitaciones anteriores, estas dos restricciones tienen la característica de ser condicionadas, ya que solo se necesita que el Congreso autorice o consienta al Estado para establecer las contribuciones.

Tomando en cuenta las anteriores limitaciones y la disposición citada en el apartado anterior, referente a las materias gravadas exclusivamente por la Federación, los Estados pueden establecer sus impuestos, a través de las leyes impositivas expedidas por su órgano legislativo, teniendo así, facultades concurrentes con la Federación para gravar todas las demás materias impositivas.

Cabe destacar, que las leyes impositivas estatales sólo son obligatorias dentro de la delimitación de su extensión territorial, lo cual lo fundamenta el artículo 121 constitucional, en su fracción I, que a la letra dice:

**Artículo 121**

*“I. Las leyes de un Estado sólo tendrán efecto en su propio territorio y, por consiguiente, no podrán ser obligatorias fuera de él.”*

### **3. Competencia Impositiva Municipal**

La competencia impositiva municipal se encuentra enmarcada en el artículo 115, fracción IV constitucional, en los siguientes términos:



### **Artículo 115**

*“IV. Los municipios administrarán libremente su hacienda, la cual se formará de los rendimientos de los bienes que les pertenezcan, así como de las contribuciones y otros ingresos que las legislaturas establezcan a su favor, y en todo caso:*

*a) Percibirán las contribuciones, incluyendo tasas adicionales, que establezcan los Estados sobre la propiedad inmobiliaria, de su fraccionamiento, división, consolidación, traslación y mejora así como las que tengan por base el cambio de valor de los inmuebles. Los municipios podrán celebrar convenios con el Estado para que éste se haga cargo de algunas de las funciones relacionadas con la administración de esas contribuciones.*

*b) Las participaciones federales, que serán cubiertas por la Federación a los Municipios con arreglo a las bases, montos y plazos que anualmente se determinen por las Legislaturas de los Estados.*

*c) Los ingresos derivados de la prestación de servicios públicos a su cargo.*

*Las leyes federales no limitarán la facultad de los Estados para establecer las contribuciones a que se refieren los incisos a) y c), ni concederán exenciones en relación con las mismas. Las leyes locales no establecerán exenciones o subsidios respecto de las mencionadas contribuciones, en favor de personas físicas o morales, ni de instituciones oficiales o privadas. Sólo los bienes del dominio público de la Federación, de los Estados o de los Municipios estarán exentos de dichas contribuciones.*

*Las Legislaturas de los Estados aprobarán las leyes de ingresos de los ayuntamientos y revisarán sus cuentas públicas. Los presupuestos de egresos serán aprobados por los ayuntamientos con base en sus ingresos disponibles.”*

La anterior disposición solamente concede al Municipio, la facultad de recaudar y administrar sus impuestos municipales, pero no de crear sus propias leyes impositivas, ya que esta tarea esta encomendada a las Legislaturas de los Estados. Por lo tanto, el Municipio mantiene una incapacidad impositiva, a diferencia de la Federación y los Estados, y únicamente puede proponer a las Legislatura Estatal las contribuciones que considere necesarias.

## **CAPÍTULO VI**

### **LA COORDINACIÓN FISCAL DE LOS IMPUESTOS**

#### **A. EL SISTEMA NACIONAL DE COORDINACIÓN FISCAL**

El Sistema Nacional de Coordinación Fiscal es producto de las convenciones nacionales fiscales de 1925, 1933 y 1947, que se encargaron de estudiar la problemática originada por la ausencia de una distribución constitucional expresa de competencias fiscales.

El actual Sistema Nacional de Coordinación Fiscal tiene por objetivo el coordinar el sistema fiscal nacional y el de fortalecer a las haciendas públicas, tanto del Distrito Federal como de los Estados y Municipios. Se encuentra integrado legalmente por:

- Ley de Coordinación Fiscal
- Convenios de Adhesión al Sistema de Coordinación Fiscal
- Convenios de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal
- Organismos en Materia de Coordinación Fiscal

##### **1. Ley de Coordinación Fiscal**

El Sistema Nacional de Coordinación Fiscal se encuentra regulado por la ley de Coordinación Fiscal, publicada el 27 de diciembre de 1978 y puesta en vigor en toda la República hasta el día 1o. de enero de 1980, salvo el capítulo IV titulado “Organismos en Materia de Coordinación”, el cual entró en vigor desde el 1o. de enero de 1979.

Al entrar en vigor esta ley, se abrogaron los siguientes ordenamientos: la Ley de Coordinación Fiscal del 28 de diciembre de 1953, la cual fue la primer ley de coordinación en el país; la Ley que Regula el Pago de Participaciones en Ingresos Federales a las Entidades Federativas, del 29 de diciembre de 1948; y la Ley que otorga Compensaciones Adicionales a los Estados que Celebran Convenio de Coordinación en Materia de Impuesto Federal sobre Ingresos Mercantiles, del 28 de diciembre de 1953.

El objeto de la Ley de Coordinación Fiscal, como su mismo nombre lo dice, es coordinar el Sistema Fiscal de la Federación con los de los Estados, Municipios y Distrito Federal, establecer la participación que corresponda a estas entidades en los ingresos federales, dar las bases para la distribución entre ellos de dichas participaciones, fijar reglas de colaboración administrativa entre las diversas autoridades fiscales, y constituir y dar las base de organización y funcionamiento de los organismos en materia de coordinación fiscal.

Actualmente la ley consta de 42 artículos distribuidos en cinco capítulos. El capítulo primero regula la distribución de las participaciones de ingresos federales hacia los Estados, Municipios y Distrito Federal. El segundo establece los Convenios de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal. El tercero se refiere a los Convenios de Colaboración Administrativa. El cuarto señala los organismos que existen en materia de coordinación. Y por último, el capítulo quinto establece los fondos de aportaciones federales.

## **2. Convenios de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal**

La adhesión de los Estados al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal se realiza mediante convenio celebrado con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el cual debe ser autorizado por la Legislatura Estatal correspondiente.

El objeto de este convenio es formalizar la incorporación de los Estados a dicho sistema, para que con ello puedan obtener un porcentaje de participación en el rendimiento de impuestos, derechos y productos de carácter federal de acuerdo con la Ley de Coordinación Fiscal; y dejar en suspenso ciertos impuestos o derechos estatales o municipales, o no establecer otros, según establezcan las leyes federales.

Hay dos puntos importantes que se deben considerar dentro del contenido del mencionado convenio: el primero es que la adhesión debe llevarse a cabo integralmente y no en relación con algunos ingresos de la Federación; y el segundo que los Estados pueden coordinarse solamente en impuestos o coordinarse en impuestos y derechos.

El convenio de adhesión y el decreto de aprobación por parte de la Legislatura del Estado se deben publicar en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado, surtiendo efectos a partir del día siguiente de la publicación que se efectúe en último lugar.

El Estado puede dar por terminado el convenio de adhesión, siempre y cuando lo autorice la Legislatura del Estado. Tanto el acto por el cual se separe el Estado del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, como el decreto de la Legislatura del Estado que autoriza la separación, deben publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado, surtiendo efectos a partir del día siguiente de la publicación que se efectúe en último lugar.

Es oportuno mencionar que el Distrito Federal no debe celebrar Convenio de Adhesión, debido a que la Ley de Coordinación lo adhiere automáticamente al sistema en materia de impuestos y derechos.

## **3. Convenios de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal**

Los Estados adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público pueden celebrar convenios de colaboración administrativa en

materia fiscal federal, mediante los cuales se otorgan a las autoridades fiscales estatales o municipales, según se acuerde, las funciones de registro federal de contribuyentes, recaudación, fiscalización y administración en relación con las contribuciones federales.

El Distrito Federal y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante acuerdo del ejecutivo federal, se coordinarán en las materias mencionadas en el párrafo anterior.

Dentro del contenido del convenio o acuerdo se deben especificar: los ingresos federales que quedan bajo su subordinación, las facultades que se ejerzan, las limitaciones de las mismas, y las percepciones que debe recibir el Distrito Federal, los Estados o Municipios por las actividades de administración fiscal que realicen. Dicho convenio debe publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado, surtiendo efectos a partir del día siguiente de su publicación.

La Federación o el Estado pueden dar por terminado total o parcialmente un convenio, terminación que también debe ser publicada y que surtirá sus efectos también a partir del día siguiente de su publicación.

#### **4. Organismos en Materia de Coordinación Fiscal**

Los órganos que se encargan del desarrollo, vigilancia y perfeccionamiento del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, son los siguientes:

##### **a. Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales**

La Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales se integra por el Secretario de Hacienda y Crédito Público, cuyo sustituto es el Subsecretario de Ingresos, y por los titulares del órgano hacendario de las entidades, que también puede ser sustituido por la persona que al efecto designen. La reunión es presidida por el mencionado secretario y el funcionario de mayor jerarquía de la entidad en que se lleve a cabo la reunión.

Las sesiones de la reunión son convocadas por el Secretario de Hacienda y Crédito Público o por la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales, las cuales se deben llevar a cabo, cuando menos, una vez al año en el lugar elegido por sus integrantes.

Las facultades de este organismo se encuentran plasmadas en el artículo 19 de la Ley de Coordinación Fiscal, el cual a continuación se transcribe:

##### **Artículo 19**

*"I. Aprobar los reglamentos de funcionamiento de la propia Reunión Nacional, de la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales, del Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas y de la Junta de Coordinación Fiscal;*

*II. Establecer, en su caso, las aportaciones ordinarias y extraordinarias que deban cubrir la Federación y las entidades, para el sostenimiento de los órganos citados en la fracción anterior;*

*III. Fungir como asamblea general del instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas y aprobar sus presupuestos y programas;*

*IV. Proponer al ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a los gobiernos de los estados, por conducto del titular de su órgano hacendario, las medidas que estime conveniente para actualizar o mejorar el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal."*

Dentro las anteriores atribuciones se destaca, como más importante, la de proponer al Ejecutivo Federal y a los gobiernos de los Estados las medidas que estime convenientes para actualizar o mejorar el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

#### **b. Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales**

La Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales esta formada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y por ocho Estados de la República Mexicana.

Para la constitución de dicha Comisión, las entidades federativas se encuentran distribuidas en los siguientes ocho grupos, dentro de los cuales es elegida por cada grupo la entidad que lo representará durante dos años, renovándose por mitad anualmente, y que actuará por medio del titular de su órgano hacendario o por la persona que éste designe:

Grupo Uno: Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa

Grupo Dos: Chihuahua, Coahuila, Durango y Zacatecas

Grupo Tres: Hidalgo, Nuevo León, Tamaulipas y Tlaxcala

Grupo Cuatro: Aguascalientes, Colima, Jalisco y Nayarit

Grupo Cinco: Guanajuato, Michoacán, Querétaro y San Luis Potosí

Grupo Seis: Distrito Federal, Guerrero, México y Morelos

Grupo Siete: Chiapas, Oaxaca, Puebla y Veracruz

Grupo Ocho: Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán

Tanto el Secretario de Hacienda y Crédito Público, quien puede ser suplido por el Subsecretario de Ingresos, como el titular del órgano hacendario que elija la comisión entre sus miembros, serán los que presidan la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales.

En el artículo 21 de la Ley de Coordinación Fiscal se establecen las facultades de la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales, las cuales a continuación se presentan:

#### **Artículo 21**

*"I. Preparar las Reuniones Nacionales de Funcionarios Fiscales y establecer los asuntos de que deban ocuparse;*

*II. Preparar los proyectos de distribución de aportaciones ordinarias y extraordinarias que deban cubrir la Federación y las entidades para el sostenimiento de los órganos de coordinación, los cuales someterá a la aprobación de la Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales;*

*III. Fungir como consejo directivo del Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas y formular informes de las actividades de dicho Instituto y de la propia Comisión Permanente, que someterá a la aprobación de la Reunión Nacional;*

*IV. Vigilar la creación e incremento de los fondos señalados en esta ley, su distribución entre las Entidades y las liquidaciones anuales que de dichos Fondos formule la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, así como vigilar la determinación, liquidación y pago de participaciones a los Municipios que de acuerdo con esta ley debe efectuar la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los Estados;*

*V. Formular los dictámenes técnicos a que se refiere el artículo 11 de la Ley de Coordinación Fiscal;*

*VI. Las demás que le encomienden la Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los titulares de los órganos hacendarios de las entidades."*

### **c. Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas**

El Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas (INDETEC) es un organismo público, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

Este Instituto se encuentra conformado por un Director General que es el representante del mismo; por la Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales que funge como asamblea general y que se encarga de aprobar sus estatutos, reglamentos, programas y presupuestos; y por la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales que funge como consejo directivo y tiene las facultades que señalan los estatutos.

Las funciones del INDETEC se encuentran en el artículo 22 de la Ley de Coordinación Fiscal y son las siguientes:

#### **Artículo 22**

*"I. Realizar estudios relativos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal;*

*II. Hacer estudios permanentes de la legislación tributaria vigente en la Federación y en cada una de las entidades, así como de las respectivas administraciones;*

*III. Sugerir medidas encaminadas a coordinar la acción impositiva federal y local, para lograr la más equitativa distribución de los ingresos entre la Federación y las entidades;*

*IV. Desempeñar las funciones de secretaría técnica de la Reunión Nacional y de la Comisión Permanente de Funciones Fiscales;*

*V. Actuar como consultor técnico de las haciendas públicas;*

*VI. Promover el desarrollo técnico de las haciendas públicas municipales;*

*VII. Capacitar técnicos y funcionarios fiscales;*

*VIII. Desarrollar los programas que apruebe la Reunión Nacional de Funcionarios Fiscales."*

#### **d. Junta de Coordinación Fiscal**

La Junta de Coordinación Fiscal esta integrada por los representantes que designa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y por los titulares de los órganos hacendarios de las ocho entidades que forman la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales.

## **B. LAS PARTICIPACIONES DE LOS INGRESOS FEDERALES**

### **1. Participaciones para los Estados y el Distrito Federal**

Los Estados que se adhieren al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y el Distrito Federal pueden recibir participaciones federales de:

- » El Fondo General de Participaciones
- » Las Adiciones al Fondo General de Participaciones
- » Los Accesorios de las Contribuciones de la Recaudación Federal Participable
- » Los Productos Relacionados con Terrenos o Bosques Nacionales
- » La Recaudación sobre el Impuesto sobre Especial sobre Producción y Servicios
- » La Recaudación sobre Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos, siempre y cuando tengan celebrado Convenio de Colaboración Administrativa en materia de este impuesto.
- » La Recaudación sobre Impuesto sobre Automóviles Nuevos, siempre y cuando tengan celebrado Convenio de Colaboración Administrativa en materia de este impuesto.
- » La Reserva de Contingencia
- » La Reserva de Compensación

### **a. Fondo General de Participaciones**

El Fondo General de Participaciones se constituye con el 20% de la recaudación federal participable que obtenga la Federación en un ejercicio, determinada de la siguiente forma:

Impuestos  
 + Derechos sobre la extracción de petróleo y de minería  
 - Devoluciones de impuestos  
 - Devoluciones de derechos sobre la extracción de petróleo y de minería

---

Recaudación Federal Participable

En dicha recaudación no se debe incluir los siguientes conceptos:

- » Derechos adicionales o extraordinarios, sobre la extracción de petróleo.
- » Los incentivos que se establezcan en los Convenios de Colaboración Administrativa.
- » El impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de las entidades que tengan celebrado Convenio de Colaboración Administrativa en materia de este impuesto.
- » El impuesto sobre automóviles nuevos de las entidades que tengan celebrado Convenio de Colaboración Administrativa en materia de este impuesto.
- » La parte de la recaudación correspondiente al impuesto especial sobre producción y servicios en que participen los Estados adheridas al Sistema de Coordinación Fiscal y el Distrito Federal.
- » La parte de la recaudación correspondiente al régimen de pequeños contribuyentes en que participen los Municipios y el Distrito Federal.
- » La tasa superior al 15% a los ingresos por la obtención de premios a que se refieren los artículos 130 y 158 de la Ley del Impuesto sobre la Renta.

El Fondo General de Participaciones se distribuye de la siguiente manera:

- » El 45.17% del mismo, en proporción directa al número de habitantes que tenga cada Estado o el Distrito Federal en el ejercicio de que se trate.
- » El 45.17% en relación al coeficiente de participación en los impuestos asignables de cada Estado o del Distrito Federal. Los impuestos asignables son: el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, el Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos, y el Impuesto sobre Automóviles Nuevos.
- » El 9.66% en proporción inversa a las participaciones por habitante, de las dos anteriores fracciones, que tenga cada Estado o el Distrito Federal.



### **b. Participación en las Adiciones al Fondo General de Participaciones**

El Fondo General de Participaciones se adiciona con:

- » El 1% de la recaudación federal participable que sólo corresponderá al Distrito Federal o a los Estados que se coordinen en materia de derechos, el cual será distribuido entre ellas conforme al coeficiente efectivo del Fondo General de Participaciones que les corresponda para el ejercicio en el que se calcula.
- » El por ciento que represente en la recaudación federal participable, los ingresos en un ejercicio de las contribuciones locales o municipales que los Estados y el Distrito Federal convengan con la Secretaría de Hacienda en derogar o dejar en suspenso.
- » El 80% del impuesto recaudado por los Estados y el Distrito Federal en 1989, por concepto de las bases especiales de tributación. Su distribución se realiza mensualmente a las entidades recaudadoras en proporción a lo recaudado, respecto a dicho 80%, previa actualización y división entre doce.

### **c. Participación en los Accesorios de las Contribuciones de la Recaudación Federal Participable**

Tanto los Estados, como el Distrito Federal tienen el derecho de participar de los accesorios de las contribuciones que forman parte de la recaudación federal participable, es decir, de los accesorios de los impuestos, y de los derechos sobre extracción de petróleo y de minería que establezcan los Convenios de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

### **d. Participación en los Productos Relacionados con Terrenos o Bosques Nacionales**

Los Estados y el Distrito Federal que cuenten con terrenos o bosques nacionales, deben recibir el 50% de los productos obtenidos por la venta, arrendamiento o explotación de dichos bienes encontrados dentro de su territorio.

### **e. Participación en la Recaudación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios**

Los Estados que se encuentren adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y el Distrito Federal, participan de la recaudación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios de la forma siguiente:

- » Del 20% de la recaudación si se trata de cerveza, bebidas refrescantes con una graduación alcohólica de hasta 6° G.L., alcohol y bebidas alcohólicas.
- » Del 8% de la recaudación si se trata de tabacos labrados.

Esta participación se distribuye en función del porcentaje que representa la enajenación de cada uno de los bienes mencionados anteriormente en cada entidad, de la enajenación nacional.

#### **f. Participación en la Recaudación del Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos y/o del Impuesto sobre Automóviles Nuevos**

Los Estados y el Distrito Federal que además de encontrarse adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, celebren Convenios de Colaboración Administrativa en materia del Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos y/o del Impuesto sobre automóviles Nuevos, reciben el 100% de la recaudación que se obtiene por dichos impuestos.

#### **g. Participación en la Reserva de Contingencia**

La reserva de contingencia se constituye con el .25% de la recaudación federal participable de cada ejercicio, teniendo como objetivo apoyar a los Estados o al Distrito Federal cuando su participación total en los Fondos General y Municipal no alcance el crecimiento experimentado por la recaudación federal participable del año respecto a la 1990.

El 90% de la Reserva se distribuye mensualmente y el restante 10% anualmente, comenzando por la entidad que tiene el coeficiente de participación efectiva menor hasta llegar a la que tiene el mayor. El coeficiente es el que resulta de dividir las participaciones efectivamente percibidas por cada entidad, entre el total de las participaciones pagadas en el ejercicio de que se trate.

#### **h. Participación en la Reserva de Compensación**

Los Estados o el Distrito Federal cuando se vean afectados por el cambio en la fórmula de participaciones tienen el derecho a gozar de una Reserva de Compensación, la cual se constituye con el remanente del 1% de la recaudación federal participable que adiciona al Fondo General de Participaciones, y con el remanente del 83.2% del Fondo de Fomento Municipal, es decir, con los remanentes que correspondan a las Estados no coordinadas en derechos. La distribución se hace anualmente, empezando por la entidad que se ve menos afectada por el cambio en la fórmula de participaciones hasta llegar a la más afectada.

El monto de afectación de la entidad se determina restando a las participaciones que le hubieran correspondido en 1990, la participación efectiva de la entidad en el año que corresponda.

## **2. Participación para los Municipios**

### **a. Participación mínima de los Municipios**

Los Estados que reciban participaciones por los siguientes conceptos, deben participar de ellos a sus correspondientes Municipios:

- » El Fondo General de Participaciones
- » Las Adiciones al Fondo General de Participaciones
- » La Recaudación sobre el Impuesto sobre Especial sobre Producción y Servicios
- » La Recaudación sobre Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos
- » La Recaudación sobre Impuesto sobre Automóviles Nuevos
- » La Reserva de Contingencia

La Participación mínima que debe otorgar el Estado a sus Municipios, es la siguiente:

- » El 20% del El Fondo General de Participaciones, de las Adiciones al Fondo General de Participaciones, de la Recaudación sobre el Impuesto sobre Especial sobre Producción y Servicios, de la Recaudación sobre Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos, y de la Recaudación sobre Impuesto sobre Automóviles Nuevos.
- » De la Reserva de Contingencia, una cantidad equivalente a la proporción que representa el conjunto de participaciones a sus municipios del total de participaciones de la entidad. En dicho conjunto de participaciones no se debe incluir: la participación correspondiente del .136% de la recaudación federal participable y la participación del derecho adicional sobre extracción de petróleo.

#### **b. Participación de la Recaudación Federal Participable**

Los Municipios participan de la Recaudación Federal Participable por medio de los siguientes porcentajes:

- » El .136% a los Municipios colindantes con la frontera o los litorales por donde se realice la importación y exportación de mercancía, cuyos Estados tengan convenio con la Federación en materia de vigilancia y control de introducción ilegal de mercancía extranjera.
- » El 1%, del cual el 16.8% se destina para formar el Fondo de Fomento Municipal, y se incrementará con el otro 83.2% que sólo corresponderá a los Estados que se coordinen en materia de derechos.

#### **c. Participación del Derecho Adicional sobre Extracción de Petróleo**

Los Municipios colindantes con la frontera o litorales, por donde se exporta el petróleo, deben recibir el 3.17% del derecho adicional sobre extracción de petróleo.

#### **d. Participación de la Recaudación del Régimen de Pequeños Contribuyentes**

Los Municipios y el Distrito Federal participan del 70% de la recaudación que obtenga el Estado por concepto del Impuesto Sobre la Renta a cargo de las personas físicas que se encuentren bajo el régimen de pequeños contribuyentes.

## **C. LAS PARTICIPACIONES PARA LOS ESTADOS NO COORDINADOS**

Los Estados que optan por no adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, pueden establecer los impuestos locales y municipales que no contraríen las limitaciones marcadas por la Constitución del país; y además tienen derecho a participar, en los términos de las leyes respectivas, de los impuestos especiales subsistentes que hace mención el inciso 5 de la fracción XXIX del artículo 73 de dicha Constitución, que a la letra dice:

### **Artículo 73**

*“El Congreso tiene facultad:*

*XXIX. Para establecer contribuciones:*

*5. Especiales sobre:*

- a) Energía Eléctrica;*
- b) Producción y consumo de tabacos labrados;*
- c) Gasolina y otros productos derivados del petróleo;*
- d) Cerillos y fósforos;*
- e) Aguamiel y productos de su fermentación;*
- f) Explotación forestal; y*
- g) Producción y consumo de cerveza.”*

La Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en su artículo 28, marca las siguientes participaciones, que sobre la recaudación atribuible a sus territorios de dicho impuesto, tienen derecho las entidades no adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal:

### **Artículo 28**

*“I. Del importe recaudado sobre cerveza:*

- a) 2.8% a las entidades que la produzcan.*
- b) 36.6% a las entidades donde se consuma*
- c) 7.9% a los municipios de las entidades donde se consuma*

*II. Del importe recaudado sobre gasolina:*

- a) 8% a las entidades federativas*
- b) 2% a los municipios*

*III. Del importe recaudado sobre tabaco:*

- a) 2% a las entidades productoras*
- b) 13% a las entidades consumidoras*
- c) 5% a los municipios de las entidades consumidoras”*

También los Estados no adheridos al sistema y que cultiven tabaco pueden gravar la producción, acopio o venta en rama del mismo, con impuestos locales o municipales que en conjunto no excedan de un peso cincuenta centavos por kilo.

## **D. LAS PARTICIPACIONES PARA LOS ESTADOS NO IMPORTANDO SU COORDINACIÓN**

### **1. Opción de Establecer Impuesto Locales o Municipales sobre Tenencia o Uso de Vehículos**

La Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en su artículo 16, establece que los Estados adheridos o no, al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, pueden establecer impuestos locales o municipales sobre tenencia o uso de vehículos.

### **2. Participación de los Fondos de Aportaciones Federales**

Los Estados, el Distrito Federal y en su caso los Municipios, coordinados o no al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, reciben recursos económicos de los fondos establecidos anualmente por el Presupuesto de Egresos de la Federación, provenientes de aportaciones federales.

A continuación se señalan los fondos de aportaciones federales y su objetivo.

#### **a. Fondo de Aportaciones para la Educación Básica y Normal**

Este fondo se constituye para dar a los Estados y al Distrito Federal, los recursos económicos complementarios para realizar sus funciones que se encuentran a su cargo en materia de educación.

#### **b. Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud**

Por medio de este fondo, los Estados y el Distrito Federal reciben los recursos económicos que los apoyen para ejercer las atribuciones que le competen en materia de salud.

#### **c. Fondo de Aportaciones para Infraestructura Social**

El objetivo de este fondo es destinar a los Estados y a los Municipios, los recursos económicos para el financiamiento de obras, acciones sociales básicas e inversiones, que beneficien directamente a sectores de su población que se encuentren en condiciones de rezago social y de pobreza extrema, en los siguientes rubros: agua potable, alcantarillado, drenaje y letrinas, urbanización municipal, electrificación rural y de colonias pobres, infraestructura básica de salud, infraestructura básica educativa, mejoramiento de vivienda, caminos rurales, e infraestructura productiva rural.

#### **d. Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios y del Distrito Federal**

Este fondo tiene como objetivo que los Municipios, a través de los Estados y el Distrito Federal, reciban recursos económicos que se emplearán en la satisfacción de sus

requerimientos, dando prioridad al cumplimiento de sus obligaciones financieras y a la atención de las necesidades directamente vinculadas a la seguridad pública de sus habitantes.

**e. Fondo de Aportaciones Múltiples**

Por medio del fondo de aportaciones múltiples se destina a los Estados y al Distrito Federal, los recursos económicos que se emplearán en el otorgamiento de desayunos escolares, apoyos alimentarios y de asistencia social a la población en condiciones de pobreza extrema, apoyos a la población en desamparo; así como a la construcción, equipamiento y rehabilitación de infraestructura física de los niveles de educación básica y superior en la modalidad universitaria.

## CAPÍTULO VII

### LA HACIENDA PÚBLICA DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

#### A. EL ESTADO Y SU HACIENDA PÚBLICA

##### 1. El Estado

La Constitución Política del país en sus artículos 40 y 43, establece el fundamento legal que sustenta a Nuevo León como un Estado:

##### **Artículo 40**

*“Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una república representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una Federación establecida según los principios de esta ley fundamental.”*

##### **Artículo 43**

*“Las partes integrantes de la Federación son los Estados de Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas y Distrito Federal.*

De los anteriores preceptos se desprende que Nuevo León es un Estado de la República Mexicana; que es libre y soberano en cuanto al gobierno y su administración interior; que es independiente de los demás Estados del país y de cualquier otro Estado extranjero; y que sólo esta sujeto a las leyes generales del país en todo lo que no afecte su régimen interior.

En el artículo 28 de la Constitución del Estado de Nuevo León se establece lo que se debe entender como Estado de Nuevo León:

##### **Artículo 28**

*“El Estado de Nuevo León comprende el territorio de lo que fue provincia del Nuevo Reyno de León, con los límites que marcan los convenios relativos con los Estados vecinos, y continúa dividido en las siguientes municipalidades: Monterrey (capital del Estado), Abasolo, Agualeguas, Anaáhuac, Apodaca, Aramberri, Allende, Bustamante, Cadereyta Jiménez, Carmen, Cerralvo, Ciénega de Flores, China, Dr. Arroyo, Dr. Coss, Dr. González, Galeana, García, Gral. Zaragoza, Gral. Zuazua, Guadalupe, Higueras, Hualahuises, Iturbide, Juárez, Lampazos de Naranjo, Linares,*

*Los Ramones, Los Aldamas, Los Herreras, Marín, Melchor Ocampo, Mier y Noriega, Mina, Montemorelos, Parás, Pesquería, Rayones, Sabinas Hidalgo, Salinas Victoria, Hidalgo, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, Santa Catarina, Santiago, Vallecillo, Villaldama, y con las demás municipalidades que se formen en los sucesivo.”*

## **2. La Hacienda Pública Estatal**

De acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, la Hacienda Estatal se compone:

### **Artículo 133**

*“...de los edificios del mismo, de las aguas que no siendo federales tampoco pertenezcan a particulares, por pasar de una finca a otra; de las herencias y bienes vacantes, de los créditos que tenga a su favor, de sus propias rentas, de las contribuciones que decreta el Legislativo y de los demás ingresos que determinen las leyes fiscales.”*

Como resultado de los dos apartados anteriores, se puede concluir que al ser el Estado libre y soberano en cuanto a su régimen interior, es libre de organizar y controlar su Hacienda Pública Estatal.

## **B. LAS AUTORIDADES Y DEPENDENCIAS FISCALES ESTATALES**

### **1. Autoridades Fiscales Estatales**

Las autoridades fiscales dentro del Estado de Nuevo León, de acuerdo con el artículo 34 del Código Fiscal del Estado, son las siguientes:

- » El Gobernador del Estado.
- » El Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado.
- » Los Titulares de las dependencias administrativas de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado.
- » Los Jefes o Encargados de las oficinas recaudadoras.
- » Los Funcionarios Federales, Estatales y Municipales, cuando los convenios celebrados así lo establezcan.
- » Quienes conforme a las disposiciones estatales, tengan facultades para administrar contribuciones.



## 2. La Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado

La Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado es una dependencia de la Administración Pública del Estado, que tiene a su cargo el organizar, dirigir y controlar la Hacienda Pública del Estado de Nuevo León.

El titular de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado es nombrado por el Gobernador del Estado, dándole el cargo de Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado y de Jefe de la Hacienda Pública del Estado.

La Secretaría para el correcto despacho de los asuntos de su competencia, cuenta con las unidades y direcciones administrativas que muestra el cuadro VII-1.

**Cuadro VII-1**  
**UNIDADES Y DIRECCIONES ADMINISTRATIVAS DE LA**  
**SECRETARÍA DE FINANZAS Y TESORERÍA GENERAL DEL ESTADO**

SUBSECRETARÍA	DIRECCIONES ADMINISTRATIVAS
Subsecretaría de Egresos	Dirección de Programación, Presupuestación y Cuenta Pública Dirección de Aplicación Presupuestal y Contabilidad Dirección de Pagos Dirección de Caja General
Subsecretaría de Ingresos	Dirección de Recaudación Dirección de Fiscalización Dirección de Coordinación Hacendaria Dirección de Catastro Unidad de Orientación y Asistencia al Contribuyente
Subsecretaría de Finanzas	Dirección de Planeación Financiera Dirección de Crédito Público Unidad de Desincorporación de Organismos Paraestatales
Subsecretaría de Administración	Dirección Jurídica Dirección de Patrimonio Dirección de Adquisiciones y Servicios Dirección de Control de Operaciones Dirección de Asesoría Fiscal Dirección de Recursos Humanos
Dirección de Informática	No tiene

De acuerdo con el artículo 18 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León, las atribuciones de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado son:

### **Artículo 18**

*"I. Las que le encomienda directamente la Constitución Política del Estado;*

*II. Recaudar los ingresos de carácter fiscal que establezcan las leyes y aquellos otros ingresos cuya exacción le corresponda o le haya sido delegada de acuerdo a la ley;*

- III. Elaborar y presentar al Ejecutivo el anteproyecto de la Ley de Ingresos y el Presupuesto de Egresos;*
- IV. Promover, organizar y realizar estudios con el fin de incrementar los ingresos y mejorar los sistemas de control fiscal;*
- V. Proponer al Gobernador las políticas de recaudación impositiva y, en su caso, velar por su aplicación;*
- VI. Ejercer las atribuciones derivadas de los convenios fiscales que celebre el Gobierno del Estado con el Gobierno Federal, con los Municipios de la entidad y con los Gobiernos de otros Estados de la República;*
- VII. Constituir y actualizar los patrones de contribuyentes, controlar el cumplimiento de sus obligaciones y ejercer las acciones de fiscalización tendientes a evitar la evasión y exclusión por parte de los mismos, aplicando las sanciones que correspondan en caso de infracciones a las disposiciones tributarias;*
- VIII. Instrumentar y vigilar la correcta aplicación de subsidios y exenciones fiscales;*
- IX. Custodiar y concentrar los fondos y valores financieros del Gobierno del Estado;*
- X. En coordinación con la Secretaría General de Gobierno representar en juicio a la Hacienda Pública del Estado, por delegación del ejecutivo;*
- XI. Efectuar las erogaciones conforme al presupuesto de egresos;*
- XII. Llevar la contabilidad de la Hacienda Pública Estatal;*
- XIII. Formular mensualmente la Cuenta General de ingresos y egresos y someterla a consideración del ejecutivo;*
- XIV. Dirigir la negociación y llevar el registro y control de la deuda pública del Estado;*
- XV. Elaborar el informe sobre la Cuenta Pública en los términos de la Constitución Política del Estado;*
- XVI. Establecer medidas de control respecto de los ingresos y egresos de las entidades paraestatales, descentralizadas, fideicomisos y fondos, así como de los Patronatos que manejan recursos oficiales;*
- XVII. Proporcionar asesoría en materia de interpretación y aplicación de las leyes tributarias del estado y realizar una labor permanente de difusión y orientación fiscal;*

*XVIII. Recibir, coordinar y registrar la entrega oportuna de fondos descentralizados para la inversión que la Federación participe al Estado y de los recursos estatales que se descentralicen a los municipios.*

*XIX. Recibir, revisar y reclamar, en su caso, las participaciones en impuestos federales a favor del Gobierno del Estado y acudir en auxilio de los Municipios cuando éstos lo soliciten para gestionar lo que a ellos les corresponda;*

*XX. Elaborar los estudios de planeación financiera de las dependencias del Gobierno y de los organismos del sector empresarial;*

*XXI. Recibir los programas operativos anuales elaborados por las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal y con vista a los mismos, formular el Programa Anual del Gasto Público;*

*XXII. Elaborar los programas estatales de Inversión y someterlos al ejecutivo para su aprobación, observando congruencia con los planes y estrategias de Gobierno;*

*XXIII. Expedir licencias de conducir, placas y tarjetas de circulación de vehículos;*

*XXIV. Programar, realizar y celebrar los contratos relativos a las adquisiciones, suministros de bienes muebles e inmuebles y servicios necesarios para el cumplimiento de los fines de la Administración Pública del Estado; velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones aplicables en relación con los recursos humanos, materiales y servicios directamente relacionados con el Gobierno del estado, y vigilar que las dependencias y entidades ejerzan conforme a la Ley, las atribuciones que ésta les confiere en esa materia;*

*XXV. Actualizar el inventario de los bienes muebles e inmuebles propiedad del Estado;*

*XXVI. Establecer programas para la conservación y el mantenimiento de los bienes inmuebles del gobierno del estado;*

*XXVII. Celebrar los contratos de arrendamiento que tengan por objeto proporcionar locales a las oficinas gubernamentales y dar las bases generales para los contratos de arrendamiento que con el mismo fin celebren las entidades y organismos del sector paraestatal;*

*XXVIII. Invertir en los términos de las leyes de la materia, en la celebración de contratos de compraventa, comodato, donación y demás en los que se afecte el patrimonio del gobierno del Estado;*

*XXIX. Tramitar los nombramientos, promociones, cambios de adscripción, licencias, bajas y jubilaciones de los servidores públicos, así como administrar y pagar la nómina estatal, con excepción de la nómina del sistema educativo estatal;*

*XXX. Planear y programar en coordinación con los titulares de las dependencias la selección, contratación y capacitación del personal y llevar los registros del mismo; controlar su asistencia y vacaciones, otorgar becas y otros estímulos y promover actividades socioculturales y deportivas para los trabajadores al servicio del Estado;*

*XXXI. Mantener al corriente el escalafón y el tabulador de los trabajadores al servicio del Estado, así como programar los estímulos y recompensas para dicho personal; administrar y regular el otorgamiento y pago de las pensiones;*

*XXXII. Programar y prestar los servicios generales a las dependencias del ejecutivo y proporcionar las bases generales para el suministro de servicios del sector paraestatal; para tal efecto, deberá establecer esquemas de descentralización administrativa;*

*XXXIII. Llevar el registro de proveedores de bienes y servicios de la Administración Pública Estatal y presidir el Comité para el Control de Operaciones Patrimoniales de la Administración Pública Estatal;*

*XXXIV. Las demás que le señalen las leyes, reglamentos y otras disposiciones vigentes.”*

## **C. LA POLÍTICA FISCAL ESTATAL**

### **1. La Legislatura del Estado**

La Legislatura del Estado de Nuevo León como representante del poder legislativo estatal, esta compuesta por veintiséis diputados electos por mayoría relativa y hasta dieciséis electos por el principio de representación proporcional, los cuales son renovados cada tres años.

Las facultades relacionadas con la materia fiscal de la Legislatura Estatal, están determinadas en las siguientes fracciones del artículo 63 de la Constitución del Estado:

#### **Artículo 63**

*"Pertenece al Congreso:*

*I. Decretar las leyes relativas a la Administración y Gobierno interior del Estado en todos sus ramos, interpretarlas, reformarlas y derogarlas en caso necesario;*

*II. Iniciar ante el Congreso de la Unión las que a éste competen, así como su reforma o derogación y secundar, cuando lo estime conveniente, las iniciativas hechas por las Legislaturas de otros Estados;*

*III. Reclamar ante quien corresponda las leyes que dé el Congreso General y las Legislaturas, cuando ataquen la soberanía o independencia del Estado, o que por cualquier otro motivo se consideran anticonstitucionales;*

*IV. Vigilar el cumplimiento de la Constitución y de las leyes, ...*

*IX. Fijar anualmente, a propuesta del Gobernador, los gastos de la Administración Pública del Estado y decretar contribuciones para cubrirlos, determinando la duración de éstas y el monto de recaudarlas;*

*X. Fijar anualmente, a propuestas de los respectivos Ayuntamientos, las contribuciones que deben formar la Hacienda Pública de los Municipios, procurando que sean suficientes para cubrir sus necesidades; y revisar y aprobar las cuentas que éstos presenten correspondientes al ejercicio anterior;”*

La Legislatura para realizar sus atribuciones, cuenta con dos periodos de sesiones ordinarios por año: el primero se inicia el día 15 de octubre y termina el día 15 de enero del siguiente año, y el segundo comienza el día 30 de abril y termina el día 30 de junio. Estos periodos pueden ser prorrogados o disminuidos hasta por treinta días. La prórroga se concede cuando se considere conveniente; y la disminución cuando se hayan resueltos todos los asuntos que debe tratar la Legislatura.

Para la apertura de sesiones se requiere la presencia de la mayoría de los diputados en el lugar de reunión, siendo éste la capital del Estado o donde el ejecutivo se encuentre, teniendo la posibilidad de cambiar de residencia provisionalmente cuando lo acuerden las dos terceras partes de los diputados presentes.

Durante los periodos en los que la Legislatura se encuentre en receso, es decir, cuando no se encuentre en sesiones ordinarias, debe nombrar una Diputación Permanente compuesta por ocho diputados. Dicha diputación tiene la facultad, entre otras, de convocar a la Legislatura Estatal a periodos extraordinarios de sesiones para tratar casos concretos, ya sea porque así lo solicito el Ejecutivo, convenga al bienestar del Estado, o lo exija el cumplimiento de alguna ley general.

Si el periodo extraordinario se prolonga hasta el ordinario, se da como terminado el primero y durante el ordinario se resuelven preferentemente los asuntos que motivaron la convocatoria y que hayan quedado pendientes.

## **2. El Proceso Legislativo del Estado**

El proceso legislativo para el Estado de Nuevo León esta regulado en diversos preceptos de la Constitución Local, de los que se desprende que una ley o decreto fiscal para su formación, interpretación, modificación o reforma, debe pasar por las siguientes cinco etapas: iniciativa, discusión, sanción o veto, publicación y vigencia.

### **a. Iniciativa**

En el Estado de Nuevo León tienen derecho a iniciar leyes, de acuerdo con el artículo 68 y 69 de la Constitución Local:

- » Todos los diputados de las Legislatura Estatal
- » Las Autoridades Públicas en el Estado del: poder ejecutivo y poder Judicial
- » Cualquier ciudadano nuevoleonés
- » Los Ayuntamientos

### **b. Discusión**

Los diputados de la Legislatura Estatal después de recibido el proyecto de ley, dentro del periodo de sesiones, lo discuten y si están de acuerdo con su contenido lo aprueban, siempre y cuando la mayoría haya votado a favor, con excepción de los casos que prevea la Constitución Política del Estado de Nuevo León.

### **c. Sanción y Veto**

Al ser aprobado el proyecto de ley por el Congreso del Estado es turnado al Gobernador para que lo sancione o apruebe.

La sanción reviste dos formas: una tácita y otra expresa. La sanción tácita se presenta cuando el gobernador manifiesta estar de acuerdo con los términos de la ley y por lo tanto la manda a publicar. La sanción tácita se da cuando han transcurrido diez días después de recibido el proyecto de ley por el gobernador y éste no ha hecho observación alguna, por lo que debe mandar que se publique.

Si el Gobernador no esta de acuerdo con el contenido del proyecto de ley que le fue turnado, cuenta con un plazo de diez días para proceder a vetarlo, es decir, oponerse o hacer las observaciones que considere necesarias y devolverlo al Congreso del Estado.

El Congreso del Estado, si es necesario, lo discute nuevamente, tomando en consideración las observaciones realizadas por el ejecutivo, y si es aprobado por las dos terceras partes de los diputados presentes pasa de nuevo al gobernador para que la sancione.

#### **d. Publicación**

Una vez sancionada la ley, el gobernador ordena su publicación, facultad conferida por el artículo 85, fracción X de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, que a la letra dice:

##### **Artículo 85**

*"Al ejecutivo pertenece:*

*X. Publicar, circular, cumplir y hacer cumplir las leyes y demás disposiciones del Congreso del Estado, y ordenar y reglamentar en lo administrativo, lo necesario para su ejecución;"*

Dicha publicación de la ley se realiza con fin de que la conozca la población en general, sus destinatarios y las autoridades competentes, y la obedezcan una vez que entren en vigor.

En el Estado de Nuevo León, la publicación se debe hacer en el Periódico Oficial del Estado, usando la fórmula que menciona el artículo 77 de la Constitución del Estado, y cuando proceda tomando en cuenta el artículo 79 de la misma. Dichos artículos a la letra dicen:

##### **Artículo 77**

*"N \_\_\_\_\_, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, a todos sus habitantes hago saber: Que el H. Congreso del Estado ha tenido a bien decretar lo que sigue:*

*(AQUÍ EL TEXTO LITERAL)*

*Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en.....etc.*

*Lo firmará el Gobernador del Estado, el Secretario General de Gobierno y el Secretario del Despacho que corresponda."*

##### **Artículo 79**

*"Al promulgarse una disposición legislativa que adopte, modifique o derogue uno o varios artículos de otra ley, serán reproducidos textualmente al fin de aquélla los artículos a que se refiera."*

El requisito que establece en su último párrafo el artículo 77 de la Constitución Local, lo reafirma el artículo 7 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, que textualmente indica:

##### **Artículo 7**

*"Todos los Reglamentos, Decretos, Acuerdos y demás disposiciones que expida el Gobernador del Estado deberán ser firmados por el secretario General del Gobierno*

*y por el Secretario del ramo a que el asunto corresponda, sin este requisito no surtirán efecto legal alguno."*

#### **e. Vigencia**

La vigencia de la ley fiscal la establece el artículo 10 del Código Fiscal del Estado, en la forma siguiente:

#### **Artículo 10**

*"Las leyes fiscales, sus reglamentos y las disposiciones fiscales de carácter general, entrarán en vigor en el Estado, el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial, salvo que en ellas se establezca una fecha posterior."*

Por lo anterior, en las leyes fiscales estatales existe la posibilidad de que se presente la figura vacatio-legis, que es el lapso comprendido entre la fecha de publicación y la fecha en que entra en vigor, a fin de que las mismas se den a conocer y puedan ser estudiadas por sus destinatarios y la población en general.

### **3. La legislación Fiscal Estatal**

De acuerdo con el artículo 2 del Código Fiscal del Estado, la legislación fiscal aplicables dentro del ámbito impositivo del Estado de Nuevo León, es la siguiente:

- » El Código Fiscal del Estado
- » La Ley de Ingresos del Estado
- » La Ley de Egresos del Estado
- » La Ley de Hacienda del Estado
- » La Ley de Desarrollo Urbano del Estado
- » La Ley que autoriza ingresos extraordinarios
- » Leyes que organicen los servicios administrativos para la recaudación, distribución y control de los ingresos
- » Las demás leyes de carácter fiscal
- » Los Reglamentos a las anteriores leyes fiscales

A continuación se profundiza en cada uno de dichos ordenamientos.

#### **a. El Código Fiscal del Estado**

El vigente Código Fiscal de Estado de Nuevo León entró en vigor el 1 de enero de 1997, y tiene por objeto regular la actividad fiscal tanto del Estado, como de sus Municipios.



El Código consta de 190 artículos, distribuidos en 5 títulos, los cuales presentan los más avanzados principios en materia fiscal estatal. El primer título señala las disposiciones fiscales generales, con respecto a la obligación de contribuir al gasto público del Estado y del Municipio. El segundo determina los derechos y obligaciones de los contribuyentes. El tercero establece las facultades de las autoridades fiscales locales. El cuarto se refiere a las infracciones y delitos fiscales. El quinto determina los recursos administrativos de revocación, oposición y de nulidad, y el procedimiento contencioso administrativo. Y por último el título sexto que se refiere al procedimiento contencioso administrativo, se encuentra derogado.

#### **b. La Ley de Ingresos del Estado**

La Ley de Ingresos del Estado de Nuevo León es expedida anualmente por la Legislatura Estatal, con el objeto enumerar los ingresos que puede recaudar el Estado dentro de cada ejercicio fiscal.

Esta Ley para el año de 1998 esta compuesta por 7 artículos ordinarios, siendo su artículo primero el que presenta los ingresos estatales, como sigue:

#### **Artículo Primero**

##### *I. Impuestos*

1. *Sobre Ingresos Mercantiles (Suspendido)*
2. *Sobre Enajenación de Automóviles, Camiones y Demás Vehículos de Motor*
3. *Sobre Expendio de Bebidas Alcohólicas (Suspendido)*
4. *Sobre Compraventa o Permuta de Ganado. (Suspendido)*
5. *Sobre Venta de Gasolina y Demás Derivados del Petróleo (Suspendido)*
6. *Sobre Nóminas*
7. *Sobre Hospedaje*
8. *Sobre Ganado y Aves que se Sacrifiquen (Suspendido)*
9. *Por Obtención de Premios*
10. *Accesorios y rezagos*

##### *II. Derechos*

1. *Por servicios prestados por la Secretaría del Trabajo*
2. *Por servicios prestados por la Secretaría General de Gobierno*
3. *Por servicios prestados por la Secretaría de Educación*
4. *Por servicios prestados por la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado*
5. *Por servicios prestados por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas*
6. *Por servicios prestados por diversas dependencias*
7. *Por servicios de instalación y ampliación de redes de agua y drenaje*
8. *Por incorporación a las redes de agua y drenaje*
9. *Otros derechos consignados en las leyes respectivas*
10. *Accesorios y rezagos*

### III. Productos

1. *Enajenación de bienes muebles e inmuebles*
2. *Arrendamiento o explotación de bienes muebles o inmuebles del dominio privado*
3. *Los procedentes de los medios de comunicación social del Estado.*
4. *No especificados*

### IV. Aprovechamientos

1. *Donativos*
2. *Multas*
3. *Subsidios*
4. *Participaciones en ingresos federales*
5. *Aportaciones de entidades paraestatales*
6. *Derivados del otorgamiento de avales*
7. *Administración de tributos municipales*
8. *Provenientes del crédito público*
9. *Expropiaciones*
10. *Aportaciones extraordinarias de los entes públicos*
11. *Cauciones cuya pérdida se declare en favor del Estado*
12. *Los procedentes de los Talleres Gráficos del Estado*
13. *Diversos*
14. *Accesorios y rezagos"*

Sin embargo, no todos los impuestos mencionados en la fracción I del artículo anterior se encuentran vigentes, debido a que el artículo segundo transitorio de la misma ley establece lo siguiente:

#### **Artículo Segundo**

*"Durante 1998 y mientras permanezca en vigor la adhesión del Estado de Nuevo León al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal a que se contrae el Convenio de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, celebrado y suscrito entre el Estado de Nuevo León y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, el 19 de octubre de 1979, y el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado y suscrito en la Ciudad de México, Distrito Federal, el 25 de octubre de 1996, así como los diversos convenios de colaboración que se celebren y suscriban con motivo de dicha adhesión; se suspende la vigencia de los Impuestos sobre Ingresos Mercantiles, sobre Expendio de Bebidas Alcohólicas, sobre Compraventa o Permuta de Ganado, sobre Venta de Gasolina y Demás Derivados del Petróleo y sobre Ganado y Aves que se Sacrifiquen."*

#### **c. La Ley de Egresos del Estado**

La Ley de Egresos del Estado de Nuevo León es fijada anualmente por la Legislatura del Estado, previa presentación en la segunda quincena del mes de noviembre del proyecto de presupuesto de gastos por parte del Gobernador del Estado.

Esta ley adopta la tendencia general, de las demás Entidades Federativas, de presentar al presupuesto de egresos a través de programas, los cuales son expuestos por el artículo 2 de dicho ordenamiento, de la siguiente forma:

**Artículo 2**

*"PROGRAMA:*

*01 Función Legislativa*

*02 Impartición de Justicia*

*03 Seguridad Pública y Procuración de Justicia*

*04 Administración Pública*

*05 Educación*

*06 Desarrollo Social*

*07 Desarrollo Económico, Descentralización y Desarrollo Regional*

*08 Ecología y desarrollo Urbano*

*09 ADEFAS*

*10 Servicio de la Deuda"*

A continuación en el cuadro VII-2, se presentan la distribución de los programas entre las dependencias del Estado de Nuevo León:

**Cuadro VII-2**  
**DISTRIBUCIÓN DE LOS PROGRAMAS**  
**DEL PRESUPUESTO DE EGRESOS DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

DEPENDENCIAS	PROGRAMAS
101 Congreso del Estado	01
102 Contaduría Mayor de Hacienda	01
201 Tribunal Superior de Justicia	02
301 Oficina del C. Gobernador	04
302 Secretaria Particular	04
303 Secretaria General del Gobierno	03, 04, 06, 07
304 Secretaria de Finanzas y Tesorería General del Estado	04, 06, 09, 10
305 Procuraduría General de Justicia	03, 04
306 Secretaría de Educación	05
307 Secretaría de Desarrollo Económico	07
308 Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas	08
309 Secretaría de Desarrollo Social	06
310 Secretaría de la Contraloría General del Estado	04
311 Secretaría del Trabajo	03, 07
312 Tribunal de los Contencioso Administrativo	03
313 Organismos Descentralizados	05, 06, 07, 08
315 Programa Estatal de Inversión y Fomento	01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08
316 Combate a la Pobreza	05, 06, 07, 08

**d. La Ley de Hacienda del Estado**

La Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León entró en vigor el 1o. de enero de 1975, teniendo como objeto presentar las disposiciones por medio de las cuales se causan y recaudan los ingresos previstos en la Ley de Ingresos del Estado.

Consta de 288 artículos ordinarios, ordenados en 8 títulos. El título primero se refiere a las disposiciones generales; el título segundo a los impuestos; el tercero a los derechos; el cuarto a los productos; el quinto a los aprovechamientos; el sexto a las tasas adicionales, el cual esta derogado; el séptimo a los ingresos extraordinarios; y por último el octavo establece las facultades del ejecutivo.

#### **e. La Ley de Desarrollo Urbano del Estado**

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León entró en vigor el día 9 de febrero de 1991, abrogando la Ley de Urbanismo y Planificación, y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, publicadas el 1o. de febrero de 1975 y el 1o. de febrero de 1980, respectivamente. El objetivo de esta ley, es determinar las acciones de desarrollo urbano para el mejoramiento de las condiciones y la calidad de vida de los habitantes del Estado.

Dicha ley consta de 223 artículos ordinarios, distribuidos en ocho títulos. El primer título determina la utilidad pública, el interés social y el objetivo de la ley, y demás disposiciones generales. El segundo título crea el Sistema Estatal de Coordinación Urbana y el Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano, y establece las autoridades de Desarrollo Urbano y sus atribuciones. En el título tercero se establece todo lo refiere a los planes estatales, municipales y de zonas de conurbación de desarrollo urbano, y programas de desarrollo urbano. El título cuarto se refiere al régimen del territorio y ordenamiento urbano. El título quinto presenta las formas de desarrollo de los centros de población. En el título sexto se especifican los trámites y actuaciones urbanísticas. El título séptimo se refiere a la vigilancia, medidas de seguridad y sanciones. Y por último el octavo trata de las notificaciones y recursos.

#### **f. Las Leyes de Ingresos Extraordinarios**

Estas leyes son las que autorizan la percepción de ingresos extraordinarios del Estado, los cuales son creados para promover el pago de gastos accidentales o extraordinarios del mismo Estado de Nuevo León, y se clasifican, según el artículo 285 de la Ley de Hacienda del Estado, en:

##### **Artículo 285**

*I. Empréstitos;*

*II. Expropiaciones;*

*III. Aportaciones Extraordinarias de los entes públicos; y*

*IV. No especificados."*

#### **g. Las Leyes que Organizan los Servicios Administrativos**

En el Estado de Nuevo León la disposición legal que norma la organización en general de la Hacienda Pública del Estado de Nuevo León, es el Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León, cuyo fundamento legal lo establece el artículo 139 de la Constitución Local y que textualmente dice:

### **Artículo 139**

*"Una ley determinará la organización y funcionamiento de todas las Oficinas de Hacienda en el Estado."*

El vigente Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León entró en vigor el 4 de julio de 1996, y consta de cuatro capítulos. El primer capítulo trata de la competencia de la Secretaría y su organización en general. El segundo capítulo se refiere a las atribuciones del Secretario. El capítulo tercero establece todo lo concerniente con las Unidades y Direcciones Administrativas. Y por último, el cuarto capítulo se refiere a las suplencias de los funcionarios de la Secretaría.

### **h. Las demás Leyes Fiscales**

Existen en el Estado de Nuevo León otras disposiciones de carácter fiscal, aparte de las mencionadas en los puntos anteriores, a las cuales el Código del Estado se refiere como leyes, pero más que leyes son disposiciones fiscales, ya que no solo hay leyes, si no que también, dentro de la Hacienda Estatal, se expiden decretos, acuerdos, convenios y circulares.

Se puede mencionar como ejemplo de estas disposiciones fiscales, las siguientes:

- » Ley de Catastro del Estado
- » Ley de Fomento para la Construcción de Edificios de Estacionamiento de Vehículos
- » Ley de Fomento a las Actividades Agropecuarias del Estado de Nuevo León
- » Decreto de Fomento al Empleo y a la Descentralización de la Actividad Económica
- » Decreto de Fomento a la Vivienda y a la Descentralización
- » Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal
- » Convenio de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal

### **i. Los Reglamentos de las Anteriores Leyes Fiscales**

Los Reglamentos a las leyes fiscales los establece el Ejecutivo del Estado conforme a la facultad que señala la Ley de Hacienda del Estado en su artículo 286, inciso a, y que a la letra dice:

### **Artículo 286**

*"a) dictar las disposiciones reglamentarias para la aplicación de la presente Ley y demás disposiciones fiscales."*

Cuando las leyes fiscales del Estado requieran que se de más pormenores de sus preceptos enunciados en ellas, el Ejecutivo del Estado ejercerá la facultad anterior.

## **CAPÍTULO VIII**

### **INICIATIVA DE IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS EN EL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

#### **A. IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS**

##### **1. Exposición de Motivos**

Esta iniciativa propone el establecimiento del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros, en la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, con motivo de resarcir los daños causados a la vía pública y caminos de jurisdicción estatal por parte del autotransporte de carga y de pasajeros, ya que éste se considera la fuente principal de desgaste.

Esta carga impositiva no afectará a todos los gobernados en general, sino sólo a los particulares que obtengan ingresos por realizar el autotransporte de carga, de pasajeros o mixto, dentro de las zonas urbanas, suburbanas y foráneas del Estado; los cuales pagarán el impuesto en proporción al peso bruto vehicular ejercido sobre la superficie terrestre.

Lo anterior con el fin de que el sujeto del impuesto sea quien utiliza la vía pública y los caminos de jurisdicción estatal, como medio de obtención de ingresos y a la vez contribuya al desgaste de las mismas.

Con base en que la obtención de ingresos por medio de las leyes fiscales estatales son el sostenimiento de las necesidades del Estado, los ingresos recaudados del impuesto propuesto serán canalizados al desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, por medio de fondos descentralizados al Sistema de Caminos de Nuevo León y a los Municipios del Estado.

Para el establecimiento de esta nueva fuente local de ingresos, se propone que el H. Congreso de la Unión apruebe la reforma de la fracción I del artículo 41 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la cual consiste en eliminar la exclusividad impositiva del gobierno federal en materia de autotransporte de carga de los Estados que se encuentren adheridos al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, con el fin que el Estado de Nuevo León pueda establecer el impuesto propuesto, sin violar la Coordinación Fiscal que mantiene con la Federación.

## **2. Texto del Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros**

### **CAPÍTULO DÉCIMO SÉPTIMO Del Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros**

#### **Objeto del Impuesto**

**Artículo 1.** Es objeto de este impuesto el desgaste de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal por parte del autotransporte de carga, de pasajeros y mixto, ya sea urbano, suburbano o foráneo.

#### **Sujetos del Impuesto**

**Artículo 2.** Son sujetos de este impuesto:

I. Los concesionarios, permisionarios y los que no necesitan concesión o permiso, ya sean personas físicas o morales que prestan el servicio público de autotransporte de carga, de pasajeros o mixto, dentro de las zonas urbanas, suburbanas y foráneas del Estado.

II. Las personas físicas y morales que utilicen vehículos de autotransporte para el ejercicio de sus actividades empresariales, en cualquiera de sus modalidades: de personas, de carga o mixto, dentro de las zonas urbanas, suburbanas y foráneas del Estado.

#### **Sujeto Exento**

**Artículo 3.** No pagará el impuesto referido en este capítulo el Sistema de Transporte Colectivo "METRORREY".

#### **Responsables Solidarios**

**Artículo 4.** Son solidariamente responsables del pago del impuesto las autoridades correspondientes en el Estado, que tramiten alta, baja, traspaso de vehículos, sin haberse cerciorado que no existan adeudos por este impuesto, salvo en los casos en que el contribuyente acredite que se encuentra liberado de esta obligación.

#### **Base del Impuesto**

**Artículo 5.** Es base de este impuesto, el peso bruto vehicular del vehículo de autotransporte.

#### **Cuota del Impuesto**

**Artículo 6.** Este impuesto se determinará multiplicando la base a que se refiere el artículo anterior, expresado en toneladas, por la cantidad que represente 4 cuotas.

Cuando el registro de los vehículos se efectúe después del primer mes del año de calendario, el impuesto causado por dicho año se pagará en la proporción que resulte de aplicar el factor correspondiente:

<b>Mes de registro del vehículo</b>	<b>Factor aplicable al impuesto causado</b>
Febrero	.92
Marzo	.83
Abril	.75
Mayo	.67
Junio	.58
Julio	.50
Agosto	.42
Septiembre	.33
Octubre	.25
Noviembre	.17
Diciembre	.08

### **Lugar y Fecha de Pago del Impuesto**

**Artículo 7.** Los contribuyentes pagarán el impuesto por año de calendario durante los tres primeros meses del año, mediante declaración en la Oficina Recaudadora correspondiente, salvo en el caso de vehículos registrados después del primer mes del año, supuesto en el cual el impuesto deberá pagarse a más tardar dentro los 15 días siguientes a aquél en que se registro.

### **Obligaciones de los Sujetos**

**Artículo 8.** Son obligaciones de los contribuyentes de este impuesto:

I. Presentar aviso de Inscripción en el Registro Estatal de Contribuyentes ante la Oficina de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado del lugar donde tenga su domicilio fiscal, anexando copia de la constancia del peso bruto vehicular, dentro de los 30 días siguientes al día:

- a) En que le fue otorgado el acuerdo de concesión o permiso de servicio público de autotransporte.
- b) De factura de compra o endoso del vehículo de transporte.

II. Si el contribuyente cuenta con varios vehículo deberá registrarlo por separado en el lugar donde tenga su domicilio fiscal.

### **Facultad de las Autoridades**

**Artículo 9.** Las autoridades de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado estarán facultadas para solicitar y requerir a los contribuyentes sujetos de este impuesto, que acrediten y realicen el pago correspondiente.



## **Infracciones y Sanciones**

**Artículo 10.** Las infracciones a las disposiciones del presente impuesto serán sancionadas de conformidad con lo previsto por el Código Fiscal del Estado

## **Constancia de No Adeudo**

**Artículo 11.** Los contribuyentes comprobarán el pago del impuesto con la copia de la forma por medio de la cual lo hayan efectuado.

## **Conceptos del Impuesto**

**Artículo 12.** Para efectos del presente impuesto se entenderá por:

I. Vías públicas y caminos de jurisdicción estatal.- Vías de comunicación a que se refiere el artículo 2 de la Ley de Comunicaciones y Transportes.

II. Autotransporte de carga, de pasajeros y mixto.- La clasificación que establece la Ley de Comunicaciones y Transportes.

III. Autotransporte urbano, suburbano y foráneo.- Urbano es el que se presta dentro de las poblaciones; suburbano es el que se presta dentro de las poblaciones y su periferia; y foráneo es el que se presta de una a otra población..

IV. Constancia de peso bruto vehicular.- Documento suscrito por el fabricante o reconstructor en el que se hace constar el peso bruto vehicular, así como dimensiones del vehículo y tipo de llantas destinado al transporte de carga o de pasajeros.

V. Vehículo.- Aquél automotor que se utiliza para prestar un servicio de autotransporte.

VI. Peso.- Fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo expresado en Toneladas.

VII. Peso bruto vehicular.- Suma del peso vehicular y la carga útil, en el caso de vehículos de carga; o suma de peso vehicular y el peso útil en el caso de vehículos destinados al servicio de pasajeros.

VIII. Peso vehicular.- Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga o pasajeros.

IX. Carga útil.- Peso máximo de la carga que un vehículo puede transportar en condiciones de seguridad y para el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.

X. Peso útil.- Peso del número máximo de personas, más peso del equipaje y paquetería, que un vehículo destinado al servicio de pasajeros puede transportar y parta el cual fue diseñado por el fabricante o reconstructor.

XI. Dimensiones.- Alto, ancho y largo máximo expresado en metros, de un vehículo en condiciones de operación incluyendo la carga.

XII. Fabricante o reconstructor.- Persona física o moral que diseña, fabrica, reconstruye o modifica vehículos de autotransporte de pasajeros o de carga.

### Transitorio

**Artículo Primero.** Durante 1999 se les otorgará a los sujetos del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros, un plazo comprendido entre los meses de enero a marzo para realizar su inscripción en el registro estatal de contribuyentes, siempre y cuando antes de la entrada en vigencia de dicho impuesto hayan obtenido concesión o permiso, o hayan adquirido los vehículos.

### 3. Forma de la Declaración del Impuesto

Se propone la siguiente forma de declaración anual del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros, la cual se formulará en original y copia:

SECRETARÍA DE FINANZAS Y TESORERÍA GENERAL DEL EDO. DE NUEVO LEÓN			
SUBSECRETARÍA DE INGRESOS			
DIRECCIÓN DE INGRESOS			
DECLARACIÓN DE IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS			
MUNICIPIO	REG. ESTATAL	DECL. CORRESP. AL AÑO	
		<input type="checkbox"/> Normal _____ <input type="checkbox"/> Complementaria _____	
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL CONTRIBUYENTE			
DIRECCIÓN		POBLACIÓN	
ACTIVIDAD		R. F.C.	
LIQUIDACIÓN DEL IMPUESTO			
NÚMERO DE VEHÍCULOS			
PESO VEHICULAR			
CUOTA DEL IMPUESTO			
IMPUESTO			
% RECARGOS			
TOTAL A PAGAR		\$	
MARCA DE LA REGISTRADORA O SELLO DE LA CAJA		FIRMA DEL CONTRIBUYENTE O REPRESENTANTE LEGAL	
LUGAR	DÍA	MES	AÑO

## **B. IMPLEMENTACIÓN DEL IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS**

Para realizar la implementación del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros en el Estado de Nuevo León, se necesita realizar las siguientes tres tareas:

- Analizar la posibilidad del establecimiento del impuesto en el Estado de Nuevo León.
- Realizar las reformas y adiciones fiscales convenientes.
- Sentar las bases del sistema operativo para la obtención del impuesto.

### **1. Posibilidad del Establecimiento del Impuesto**

La posibilidad de establecer el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros en el Estado de Nuevo León, se determina con la ayuda del marco teórico y legal referente a los impuestos, expuesto en los capítulos IV, V y VI, y que a continuación se expone en forma abreviada y con referencia al impuesto propuesto.

#### **a. Requisitos de los Impuestos**

Los impuestos en México deben de apegarse a las siguientes requisitos fundamentales y legales de los impuestos:

- » Contar con los elementos de aplicación estricta y demás elementos complementarios.
- » Encontrarse dentro de las clasificaciones doctrinales y legales.
- » Cumplir con los principios doctrinales y legales.

Respecto al primer requisito, el texto del impuesto propuesto cumple con especificar los elementos de aplicación estricta: sujeto, objeto, base, cuota, excepciones, infracciones y sanciones, así como los elementos complementarios: lugar y fecha de pago, obligaciones, facultades de las autoridades y otros.

En cuanto a la clasificación doctrinal, el impuesto propuesto posee la característica de ser:

- » Directo: no se puede trasladar a terceras personas.
- » Especial: grava de modo exclusivo al autotransporte de carga, de pasajeros o mixto que se haga dentro de las zonas urbanas, suburbanas o foráneas del Estado.
- » Específico: se determina en función al peso del vehículo de transporte.

» Con fines fiscales: su fin específico estará contenido dentro de la Ley de Egresos del Estado, y será el desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal.

Con referencia a la clasificación que hace la legislación fiscal mexicana, es un impuesto estatal, debido a que se establecerá en el ámbito de competencia impositiva estatal.

Por lo que respecta a los principios constitucionales, el impuesto propuesto cumple con ser:

- » Obligatorio: estará establecido en ley impositiva emanada del Estado.
- » Su destino es el gasto público: los ingresos del impuesto se destinarán al rubro de desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal.
- » Proporcional: la cuota específica del impuesto se establece en función de un criterio de progresividad, quien ejerce más peso bruto vehicular, sobre las vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, debe pagar mayores contribuciones.
- » Equitativo: proporciona un tratamiento igual a todos los sujetos pasivos del impuesto, con excepción de la cuota específica.
- » Legal: el texto del impuesto se establecerá y sustentará en la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León.

Finalmente, en cuanto a los principios doctrinales, el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros cumple con ser:

- » Justo: los sujetos pasivos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, de manera proporcional al peso vehicular que se ejerce en dichas vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, como forma de resarcir el desgaste que ocasionan a las mismas.
- » Con certidumbre: el texto del impuesto determina clara y llanamente todos los elementos de aplicación estricta y complementarios.
- » Cómodo: el pago del impuesto se realiza por anualidad adelantada, otorgándose un plazo de tres meses para ser cubierto, lo que contribuye a la simplificación administrativa y a que el sujeto pasivo disponga de los recursos para cubrirlo.
- » Económico: el costo de recaudación es mínimo, ya que en la Hacienda Pública Estatal cuenta con las dependencias y autoridades para llevar a cabo dicha función.

#### **b. Ámbitos de competencia impositiva**

Los ámbitos de competencia impositiva se encuentran establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señalando los actos o actividades que se han reservado exclusivamente para ser gravados por el gobierno federal y los gravados

concurrentemente por los ámbitos del gobierno federal, estatal y municipal, en ejercicio de sus respectivas potestades legislativas.

Del análisis a los diversos artículos constitucionales referentes a los ámbitos de competencia impositiva, se desprende que el servicio de autotransporte de carga y de pasajeros no es una materia expresamente reservada a la Federación, sino concurrente a los tres ámbitos de competencia impositiva.

Por lo anterior, se puede concluir que no existe limitación constitucional para que el Estado de Nuevo León establezca el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros, ya que no se invade la esfera gubernamental federal.

### **c. Coordinación Fiscal de los Impuestos**

La Coordinación Fiscal de los impuestos es una decisión libre y soberana de las entidades federativas, es decir, los Estados cuentan con la opción de coordinarse o no con el gobierno federal, en materia de impuestos.

Los Estados que celebran Convenios de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, se comprometen a no establecer o mantener en vigor determinados gravámenes locales concurrentes con el gobierno federal, a cambio de percibir participaciones federales que establece la Ley de Coordinación Fiscal.

Al respecto, cabe señalar que dentro de la legislación fiscal federal vigente, existe un precepto que reafirma las limitaciones de las entidades federativas adheridas a la Coordinación Fiscal, el cual es el artículo 41 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado y que a continuación se menciona:

#### **Artículo 41**

*"La Secretaría de Hacienda y Crédito Público celebrará convenio con los Estados que soliciten adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal para recibir participaciones en los términos de la Ley de Coordinación Fiscal, conviniendo en no mantener impuestos locales o municipales sobre:*

*I. Los actos o actividades por los que deba pagarse el impuesto al valor agregado o sobre las prestaciones o contraprestaciones que deriven de los mismos, ni sobre la producción de bienes cuando por su enajenación deba pagarse dicho impuesto, excepto la prestación de servicios de hospedaje, campamentos, paraderos de casa rodantes y de tiempo compartido.*

*Para los efectos de esta fracción, en los servicios de hospedaje, campamentos, paraderos de casa rodantes y de tiempo compartido, sólo se considerará el albergue sin incluir a los alimentos y demás servicios relacionados con los mismos.*

*Los impuestos locales o municipales que establezcan las entidades federativas en la enajenación de bienes o prestación de servicios mencionados en esta fracción, no se considerarán como valor para calcular el impuesto a que se refiere esta Ley."*

El artículo anterior limita al impuesto que se propone, otorgando al Estado de Nuevo León la facultad para gravar al autotransporte de pasajeros, pero no en cuanto al autotransporte de carga, en virtud a su adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, y a que el Impuesto al Valor Agregado exenta al autotransporte de pasajeros y grava al autotransporte de carga.

Derivado de lo anterior, se deberá reformar el artículo 41 en su fracción I, previendo la posibilidad de que las entidades federativas ejerzan potestad impositiva en materia del servicio de autotransporte de carga.

## **2. Reformas y Adiciones Fiscales para la Implementación del Impuesto**

Con el fin de implementar el impuesto estatal al autotransporte de carga y de pasajeros en el Estado de Nuevo León, se deberá de realizar las siguientes reformas y adiciones a la legislación fiscal federal y estatal:

### **a. Ley del Impuesto al Valor Agregado**

Se propone al H. Congreso de la Unión, incluir en la fracción I del artículo 41 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, como excepción a las limitantes derivadas de la Coordinación Fiscal, la posibilidad de implementar un impuesto local que impacte los servicios de autotransporte de carga, con el propósito de no perjudicar de alguna forma la adhesión de las entidades federativas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

Es conveniente recordar, que la presente reforma es sólo referente al servicio de autotransporte de carga y no al autotransporte de pasajeros, debido a que este último, se encuentra exento del Impuesto al Valor Agregado y por lo tanto puede ser gravado por el Estado, sin ninguna limitación.

La fracción I del artículo 41 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, después de la adición, quedará de la siguiente forma:

#### **Artículo 41**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público celebrará convenio con los Estados que soliciten adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal para recibir participaciones en los términos de la Ley de Coordinación Fiscal, conviniendo en no mantener impuestos locales o municipales sobre:

I. Los actos o actividades por los que deba pagarse el impuesto al valor agregado o sobre las prestaciones o contraprestaciones que deriven de los mismos, ni sobre la

producción de bienes cuando por su enajenación deba pagarse dicho impuesto, excepto:

a) La prestación de servicios de hospedaje, campamentos, paraderos de casa rodantes y de tiempo compartido.

Para los efectos de este inciso, en los servicios de hospedaje, campamentos, paraderos de casas rodantes y de tiempo compartido, sólo se considerará el albergue sin incluir los alimentos y demás servicios relacionados con los mismos.

b) La prestación de servicios de transporte de bienes.

Para los efectos de este inciso, los impuestos que las entidades federativas instituyan sobre el transporte de bienes, sólo podrán tener como objeto el desgaste de vías y caminos de jurisdicción estatal, y como base el peso vehicular del vehículo de autotransporte.

Los impuestos locales o municipales que establezcan las entidades federativas en la enajenación de bienes o prestación de servicios mencionados en esta fracción, no se considerarán como valor para calcular el impuesto a que se refiere esta Ley.

De la anterior disposición se derivan los requisitos que debe cumplir el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros para que sea procedente su establecimiento, los cuales son:

- » Tipo de gravamen: impuesto.
- » Objeto: el desgaste de vías y caminos de jurisdicción estatal.
- » Base: el peso vehicular del vehículo de autotransporte.
- » Sujeto: quien preste el servicio de autotransporte.
- » El impuesto local no se considerará como valor para calcular el impuesto al valor agregado.

Los elementos impositivos que quedan al libre albedrío de las autoridades fiscales locales son:

- » Tasa, cuota o Tarifa
- » Exenciones
- » Período y lugar de pago
- » Obligaciones de los contribuyentes
- » Otros

### **b. Ley de Ingresos del Estado**

La Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León, en su artículo 5 menciona lo siguiente, respecto a la implementación del impuesto propuesto:

#### **Artículo 5**

*"Ningún gravamen podrá recaudarse si no está previsto por la Ley de Ingresos o por Ley posterior a ella."*

Con base en lo anterior, se deberá incluir en la fracción I del artículo primero de la Ley de Ingresos del Estado de Nuevo León, para el ejercicio de 1999, el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros, quedando de la siguiente forma:

#### **Artículo Primero**

##### **I. Impuestos:**

1. Sobre ingresos mercantiles (Suspendido)
2. Sobre enajenación de automóviles, camiones y demás vehículos de motor.
3. Sobre expendio de bebidas alcohólicas (Suspendido)
4. Sobre compraventa o permuta de ganado (Suspendido)
5. Sobre venta de gasolina y demás derivados del petróleo (Suspendido)
6. Sobre nóminas
7. Sobre hospedaje
8. Sobre ganado y aves que se sacrifiquen (Suspendido)
9. Por obtención de premios
10. Al Autotransporte de Carga y de Pasajeros
11. Accesorios y rezagos.

### **c. Ley de Egresos del Estado**

Se adicionará la Ley de Egresos del Estado de Nuevo León, para el año de 1999, con el siguiente artículo:

#### **Artículo 20**

Los ingresos que se obtengan de la recaudación del Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros se destinarán al rubro de desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, descentralizándolos de la siguiente manera:

- I. El 25% se destinará al patrimonio del Sistema de Caminos de Nuevo León.
- II. El 25% se distribuirá entre los Municipios atendiendo a indicadores de necesidades de rezago de obras públicas de mantenimiento de vías públicas.
- III. El 50% se distribuirá entre los Municipios en la proporción que represente el Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros recaudado en cada Municipio.



La posibilidad de realizar esta adición a la actual Ley de Egresos del Estado, se encuentra fundamentada en el artículo 2, segundo párrafo y 288 de la Ley de Hacienda del Estado, que a continuación se presentan:

**Artículo 2, segundo párrafo**

*"Sólo por Ley que lo disponga expresamente podrá dedicarse el rendimiento de un impuesto, derecho, producto o aprovechamiento, a un fin especial."*

**Artículo 288**

*"Es facultad del Ejecutivo el descentralizar fondos de las partidas del gasto público, para inversión en obras y servicios."*

**d. Ley de Hacienda del Estado**

Se creará dentro del Título Segundo "De los Impuestos", de la Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León para el año de 1999, el Capítulo Décimo Séptimo referente al "Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros", el cual otorgará el carácter de ley al impuesto y expondrá los elementos esenciales del mismo, con el fin de no contrariar el siguiente precepto de la Constitución Local:

**Artículo 135, segundo párrafo**

*"No se podrá recaudar ninguna cantidad por concepto de impuestos o contribuciones que no estén basadas en la Ley emanada del Congreso y sancionada por el Ejecutivo"*

También se reformará dentro de la Ley de Hacienda del Estado, el segundo párrafo del artículo 276 del Título Tercero "De los Derechos", quedando de la siguiente manera:

**Artículo 276, segundo párrafo**

Tratándose de vehículos por los cuales deba pagarse el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos y/o el impuesto al autotransporte de carga o de pasajeros, no se dará ningún trámite si no se acredita estar al corriente en el pago de los referidos impuestos.

**3. Sistema Operativo**

Para la implementación del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros en el Estado de Nuevo León, se debe de establecer un sistema operativo que comprenda las siguientes funciones:

- » El registro de contribuyentes
- » La recaudación del impuesto
- » La fiscalización
- » La cobranza coactiva

Estas funciones son competencia en el Estado de Nuevo León, de la Subsecretaría de Ingresos, como dependencia de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, la cual cuenta con las siguientes dependencias administrativas para llevarlas a cabo: Dirección de Recaudación, Dirección de Fiscalización, Dirección de Coordinación Hacendaria, Dirección de Catastro y la Unidad de Orientación y Asistencia al Contribuyente.

Enseguida se expone las dependencias que tienen competencia para llevar a cabo cada una de las funciones del sistema operativo del impuesto propuesto.

#### **a. Registro y Recaudación**

La elaboración y actualización del registro estatal de contribuyentes, así como la recaudación del impuesto propuesto, la realizarán las Delegaciones de Finanzas, dependientes de la Dirección de Recaudación, con base en el artículo 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, que textualmente indica:

##### **Artículo 20**

*"Corresponde a las Delegaciones de Finanzas:*

*I. Suministrar a la Dirección de Recaudación, los datos e informes necesarios para integrar el Registro Estatal de Contribuyentes relativo a todo el Estado; así como orientar a los contribuyentes o demás obligados en el cumplimiento de sus obligaciones en materia del Registro Estatal de Contribuyentes;*

*II. Recaudar directamente o a través de las oficinas autorizadas al efecto, el importe de las contribuciones, aprovechamientos y productos estatales;*

*III. Concentrar en la Dirección de Recaudación los ingresos recaudados;*

*IV. Recibir de los particulares las declaraciones, avisos, manifestaciones y demás documentación a que obliguen las disposiciones fiscales y que conforme a las mismas no deban presentarse ante otras autoridades fiscales; así como orientar al contribuyente en su cumplimiento;*

*V. Vigilar que los contribuyentes, responsables solidarios y demás obligados en materia de contribuciones, aprovechamientos y sus accesorios, cumplan con la obligación de presentar declaraciones;*

*VI. Informar a la Dirección de Recaudación de los hechos de que tengan conocimiento con motivo de sus actuaciones, que puedan constituir infracciones o delitos;"*

#### **b. Fiscalización**

La Dirección de Fiscalización es la encargada de la detección de los omisos en tiempo, forma o cantidad, en el cumplimiento de las obligaciones fiscales del impuesto propuesto, de

acuerdo con las siguientes fracciones del artículo 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado:

**Artículo 21**

*"Compete a la Dirección de Fiscalización:*

*I. Ordenar y practicar visitas domiciliarias, auditorias, inspecciones, vigilancia y verificaciones, así como todos los demás actos que establezcan las disposiciones fiscales para comprobar el cumplimiento de las obligaciones de los contribuyentes, responsables solidarios y demás obligados en materia de impuestos, ...;*

*II. Requerir a los contribuyentes, responsables solidarios o terceros con ellos relacionados para que exhiban y, en su caso, proporcionen ... las declaraciones, avisos, datos, otros documentos e informes, ...;*

*III. Comunicar los resultados obtenidos de las auditorias, inspecciones de la revisión de gabinete y de dictámenes formulados por contadores públicos registrados y demás actos de comprobación que hubiera llevado a cabo, a las autoridades fiscales u organismos facultados para determinar los créditos fiscales, cuya omisión hubiera detectado con motivo del ejercicio de sus facultades, aportándoles los datos y elementos necesarios para que dichas autoridades u organismos ejerzan sus facultades de determinación de los créditos fiscales;"*

**c. Cobro Coactivo**

La obtención del ingreso por medios forzosos la realiza la Dirección de Recaudación, atribución que se fundamenta en las siguientes fracciones del artículo 19 del Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado:

**Artículo 19**

*"Compete a la Dirección de Recaudación:*

*I. Determinar los créditos fiscales y demás ingresos a cargo de los contribuyentes y demás obligados que la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado deba hacer efectivos y efectuar su notificación y requerimiento, de acuerdo con los ordenamientos jurídicos aplicables;*

*II. Ordenar y sustanciar el procedimiento administrativo de ejecución para hacer efectivos los créditos fiscales que les sean radicados, ...;*

*IV. Imponer multas por infracción en las disposiciones fiscales que rigen las materias de su competencia;*

*VI. Aceptar y tramitar hasta su conclusión la aplicación del producto de la venta de bienes en pago de toda clase de créditos a favor del Gobierno estatal, respecto de los cuales tenga conferido su cobro, de conformidad con lo dispuesto en la Ley;*

*VII. Ordenar y practicar embargo precautorio para asegurar el interés fiscal, cuando hubiera peligro de que el obligado se ausente o se realice la enajenación u ocultamiento de bienes o cualquier maniobra tendiente a evadir el cumplimiento de obligaciones fiscales; así como levantarlo cuando proceda y ordenar y llevar a cabo la notificación de las resoluciones administrativas que dicte;"*

## CAPÍTULO IX

### LA OBRA PÚBLICA: EL DESTINO DEL IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS

#### A. EL DESTINO DEL IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Los ingresos procedentes del impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros tendrán como destino el desarrollo de obras de mantenimiento en vías públicas y caminos de jurisdicción del Estado de Nuevo León.

La principal razón del establecimiento de este fin específico, es la pésima condición de las superficies de rodamiento de las vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, en particular las que se encuentran dentro del Área Metropolitana de Monterrey, la que a la vez ocasiona los problemas de contaminación por polvo y los de drenaje pluvial al no permitir los escurrimientos.

El cuadro No. IX.1 muestra un diagnóstico actual de la vialidad pública en el Estado de Nuevo León:

**Cuadro No. IX.1  
DIAGNÓSTICO DE LAS VÍAS PÚBLICAS Y  
CAMINOS DE JURISDICCIÓN ESTATAL**

ÁREA	% DE PAVIMENTACIÓN	CONDICIONES
Área Metropolitana de Monterrey	94%	28% Mal 46% Regular 26% Buena
Fuera del Área Metropolitana de Monterrey	62%	100% Deficiente
3,080 km de Carreteras Estatales	88.31%	100% Regular

**Fuente: Consejo Estatal del Transporte**

Cabe destacar, que el destino del impuesto propuesto contribuye a alcanzar las siguientes estrategias públicas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo 1997-2003, con respecto al Desarrollo Urbano y Comunicaciones:

*"I. Impulsar, dar mantenimiento y rehabilitación, en coordinación con los municipios y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a los caminos y carreteras del Estado que lo requieran.*

*II. Facilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros y de carga, incrementando los niveles de seguridad en las carreteras estatales."*

## B. LA DESCENTRALIZACIÓN DE LOS INGRESOS OBTENIDOS POR EL IMPUESTO AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Tomando como base los últimos datos censales sobre el número de vehículos registrados de autotransporte y un peso bruto vehicular promedio, en el siguiente cuadro IX.2 se obtiene el ingreso anual probable que se puede llegar a recaudar por el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros.

**Cuadro No. IX.2**  
**INGRESO ANUAL PROBABLE**

<b>TIPO DE AUTOTRANSPORTE</b>	<b>No. DE VEHÍCULOS</b>	<b>PESO BRUTO VEHICULAR PROMEDIO</b>	<b>CUOTA ESPECÍFICA</b>	<b>IMPUESTO ANUAL</b>
<b>De Pasajeros</b>	5,171	22.5 Ton.	\$112.00	13,030,920.00
<b>De Alquiler</b>	16,295	1 Ton.	\$112.00	1,825,040.00
<b>De Carga</b>	173,947	42.5 Ton.	\$112.00	827,987,720.00
<b>TOTAL</b>	195,413		\$112.00	\$ 842,843,680.00

Los ingresos obtenidos por el impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros se descentralizarán como lo señala el artículo 20, que se adicionará a la Ley de Egresos del Estado de Nuevo León, y que para su mejor comprensión se vuelve a transcribir:

### **Artículo 20**

Los ingresos que se obtengan de la recaudación del Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros se destinarán al rubro de desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal, descentralizándolos de la siguiente manera:

- I. El 25% se destinará al patrimonio del Sistema de Caminos de Nuevo León.
- II. El 25% se distribuirá entre los Municipios atendiendo a indicadores de necesidades de rezago de obra pública de mantenimiento de vías públicas.
- III. El 50% se distribuirá entre los Municipios en la proporción que represente el Impuesto al Autotransporte de Carga y de Pasajeros recaudado en cada Municipio.

Con base en el artículo anterior, el Sistema de Caminos de Nuevo León recibirá una aportación de los ingresos obtenidos por el impuesto propuesto, los cuales invertirá en el desarrollo de obras de mantenimiento en caminos de jurisdicción estatal. El fundamento que determina que el Estado de Nuevo León puede realizar esta aportación, lo contempla la fracción II del artículo 4 de la Ley que crea el Sistema de Caminos de Nuevo León y que a continuación se transcribe:

### **Artículo 4**

*"El patrimonio del Sistema de Caminos de Nuevo León estará constituido por:*

*II. Las aportaciones y demás ingresos que hagan a su favor los gobiernos estatal, federal y municipales."*

En cuanto a las participaciones para el desarrollo de obras en vías públicas en cada Municipio, éstas formarán parte de su Hacienda Pública Municipal y serán recibidas por las Tesorerías Municipales, de acuerdo al artículo primero de la Ley de Ingresos de los Municipios del Estado de Nuevo León, y los artículos 68 y 88 de la Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Nuevo León, los cuales a continuación se mencionan:

**Artículo Primero**

*"La Hacienda Pública de los Municipios del Estado de Nuevo León, para el ejercicio fiscal ..., se integrará, con los ingresos que a continuación se enumeran:*

*IV. APROVECHAMIENTOS:*

*4. Participaciones estatales y federales"*

**Artículo 68**

*"Formarán parte de los ingresos municipales las participaciones que les concedan las leyes fiscales de la Federación y del Estado.*

*Las participaciones de los Municipios en los impuestos y en las participaciones del Estado, serán y se recaudarán en la forma que dispongan las leyes de la materia."*

**Artículo 88**

*"Los impuestos, derechos, productos y aprovechamientos deben ser recaudados por la Tesorería Municipal; las participaciones serán recaudadas de acuerdo con los preceptos de la Ley de Egresos del Estado y demás leyes especiales en vigor."*

## **C. LA OBRA PÚBLICA EN LOS MUNICIPIOS DE NUEVO LEÓN**

### **1. La Obra Pública**

#### **a. Definición de Obra Pública y sus Servicios Relacionados**

La definición de obra pública y sus servicios relacionados, la establece el artículo 3 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, en los siguientes términos:

**Artículo 3**

*"Para efectos de esta ley se considera Obra Pública y servicios relacionados con la misma:*

*I. La construcción, reconstrucción, conservación, modificación o demolición de bienes inmuebles, que por su naturaleza o por disposición de la ley sean destinados a un servicio público o al uso común;*

*II. Los servicios necesarios para llevar a cabo cualquiera de las acciones mencionadas en el párrafo anterior, incluidos los trabajos que tengan por objeto concebir, proyectar y calcular los elementos que integran un proyecto de obra pública, así como los relativos a las investigaciones, asesorías y consultorías especializadas; la dirección o supervisión de la ejecución de las obras y los estudios que tengan por objeto rehabilitar, corregir o incrementar la eficiencia de las instalaciones;*

*III. Los proyectos integrales que comprenderán desde el diseño de la obra hasta su terminación total;*

*IV. La nivelación de la tierra y desazolve;*

*V. Los demás trabajos de naturaleza semejante a los anteriores."*

Es importante señalar, que la obra pública a cargo del Estado o de los Municipios se debe realizar de acuerdo a criterios de transparencia, economía, imparcialidad, eficiencia, eficacia y honradez, a fin de poder contar con las mejores opciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento y oportunidad que aseguren las mejores condiciones para el Estado y los Municipios.

#### **b. Etapas de la Obra Pública**

Las etapas que abarca la realización de una obra pública, con fundamento en el artículo 7 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León, son: Planeación, Proyecto Urbanístico-Arquitectónico, Programación, Presupuestación, Adjudicación, Contratación, Ejecución, Conservación, Modificación, Ejercicio de Recursos, Entrega, Evaluación y Control.

#### **c. Modalidades de la Obra Pública**

La realización total o parcial de cada una de las etapas que comprende la obra pública, así como los servicios relacionados con ellas, únicamente se pueden efectuar bajo las modalidades establecidas en el artículo 7 de la Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios del Estado de Nuevo León, y que a continuación se presentan:

##### **Artículo 7**

*"I. Administración directa por el Estado o los Municipios;*

*II. Contratación con personas físicas o morales;*

*III. Contratación con grupos sociales organizados;*

*IV. Contratación de acuerdo a los lineamientos derivados de créditos otorgados por instituciones bancarias."*



## **2. Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León**

La Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León fue publicada el 22 de octubre de 1997, abrogando la Ley de Obras Públicas para el Estado de Nuevo León publicada el 8 de agosto de 1984 y sus reformas del 16 de enero y del 1 de junio de 1987. La actual ley entró en vigor hasta el día 1 de enero de 1998 y fue reformada el 17 de abril de este mismo año.

Es un ordenamiento legal al cual deben ajustarse las dependencias y entidades del Estado y Municipios que tengan competencia legal en materia de obras públicas, así como por los particulares a quienes se les asigna recursos en relación a dichas obras públicas.

Su objeto es regular el gasto y las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, adjudicación, contratación, ejecución y control en materia de obra pública y los servicios relacionados con la misma, que realice el Estado o los Municipios; sus organismos públicos descentralizados y desconcentrados; las empresas de participación estatal mayoritaria; las sociedades o asociaciones asimiladas a éstas y los fideicomisos públicos; así como las que se realicen total o parcialmente con recursos públicos.

Consta de 123 artículos distribuidos a lo largo de 6 títulos. El primer título establece las disposiciones generales en materia de obras públicas. El título segundo precisa todo lo relativo a las etapas de planeación, programación y presupuestación de la obra pública. El título tercero establece las etapas de contratación y ejecución de la obra pública. El título cuarto se refiere a todo lo concerniente con las etapas de información y verificación de la obra pública. El título quinto determina las infracciones a las disposiciones de la Ley y sus correspondientes sanciones. Y por último, el título sexto establece todo lo relativo a las inconformidades por actos que contravengan a la ley.

## **3. Organismos de la Obra Pública**

En el Estado de Nuevo León se cuenta con los siguientes organismos referentes a la obra pública:

- » Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas
- » Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado
- » Secretaría de la Contraloría General del Estado
- » Demás dependencias de la administración central

Con respecto a los organismos municipales en materia de obras públicas, estos serán los que establezcan la Ley de la Administración Pública Municipal del Estado y los Reglamentos de cada Ayuntamiento.

A continuación se describe las atribuciones que tienen los organismos de obras públicas en el ámbito estatal, y que a la vez se entienden referidas a los órganos equivalentes de los Municipios.

#### **a. Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas**

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas es la Coordinadora del Sector de Obras Públicas en el Estado, correspondiéndole la administración de las etapas que comprende la obra pública y su ejecución en cualquiera de las modalidades permitidas. Estas facultades se encuentran fundamentadas en cinco fracciones del artículo 22 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, las cuales textualmente indican:

##### **Artículo 22**

*"A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*X. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de obras públicas, ... conforme a sus lineamientos, utilizando las mejores tecnologías y sistemas de construcción disponibles.*

*XI. Ejecutar y conservar las obras públicas por sí mismo, por conducto del Gobierno Federal, municipios, organismos descentralizados, empresas de participación estatal o personas físicas o morales de los sectores social y privado.*

*XII. Expedir las bases a que deben ajustarse los concursos para la adjudicación de los respectivos contratos; vigilar el cumplimiento de los mismos de acuerdo a los requisitos técnicos específicos en los proyectos aprobados, y elaborar los informes que permitan conocer el avance y la calidad de la obra.*

*XIV. Proyectar, diseñar y presupuestar las obras públicas, en coordinación con las dependencias que correspondan con las dependencias que correspondan y atendiendo los criterios de la comunidad y sectores interesados.*

*XXIII. Diseñar y ejecutar las obras de infraestructura de transporte y vialidad conforme al Plan Estatal de Vialidad y Transporte."*

#### **b. Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado**

A la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado le corresponde la correcta administración y uso de los recursos financieros afectos a la obra pública cuya ejecución está a cargo del Gobierno del Estado, y promover al efecto la aplicación de los mecanismos y procedimientos conducentes. El fundamento legal que sostiene esta facultad, lo establece la fracción XI del artículo 18 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, de la forma siguiente:

**Artículo 18**

*"A la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*XI. Efectuar las erogaciones conforme al presupuesto de egresos."*

**c. Secretaría de la Contraloría General del Estado**

La Secretaría de la Contraloría General del Estado es la encargada de vigilar y verificar la exacta aplicación y cumplimiento de la Ley de Obras Públicas y de cada una de las etapas de la obra pública que se realicen con recursos del Estado, y emitir los mecanismos y procedimientos de control aplicables. El fundamento legal de estas atribuciones, lo presenta el artículo 24 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, en las siguientes dos fracciones:

**Artículo 24**

*"A la Secretaría de la Contraloría General le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*V. Inspeccionar, vigilar y supervisar directamente o a través de los órganos de control de las dependencias y entidades de la administración pública estatal, que se cumpla con las normas y disposiciones en materia de...obras públicas.*

*XI. Vigilar que las obras públicas se realicen de acuerdo a la planeación, programación y presupuestación aprobada, supervisándola directamente o a través de los órganos de supervisión interna de las dependencias, verificando desde la contratación, autorización y anticipo de pago de estimaciones, hasta su finiquito y entrega de los mismos, sin demérito de la responsabilidad de la entidad encargada de la ejecución de la obra."*

**d. Demás Dependencias de la Administración Central**

A las demás dependencias de la administración central corresponde participar en el cumplimiento de las responsabilidades que la Ley de Obras Públicas les impone y proporcionar la información conducente a efecto de concentrar las necesidades de obra pública que se les presenten en el ámbito de su competencia.

## CONCLUSIONES

A continuación presento las conclusiones a las que he llegado al término del presente trabajo de tesis:

- Que el desgaste de las superficies de rodamiento en el Estado de Nuevo León es un efecto de la explotación de las vialidades principalmente por el autotransporte de carga y de pasajeros, lo cual a la vez es la causa de accidentes y de los problemas de contaminación por polvo y de drenaje pluvial.
- Que se debe recuperar la eficiencia en las vías públicas y caminos de jurisdicción estatal.
- Que es necesario realizar propuestas referentes a la forma en como convergen los recursos económicos al mantenimiento de la obra pública vial.
- Que la implementación de la propuesta de política fiscal de un impuesto al autotransporte de carga y de pasajeros es una acción inmediata para contrarrestar el desgaste de vías y caminos de jurisdicción estatal de manera proporcional al peso bruto vehicular que se ejerce en ellas.
- Que el impuesto propuesto no afectará a todos los gobernados en general, sino sólo a los particulares que obtengan ingresos por la realización del servicio de autotransporte de carga y de pasajeros, y que a la vez contribuyan al desgaste de la vía pública y caminos de jurisdicción estatal.
- Que el impuesto propuesto presenta un lenguaje llano y claro en sus elementos de aplicación estricta y complementarios, al alcance de los contribuyentes para ser entendidos y cumplidos.
- Que el impuesto propuesto es de fácil aplicación uniforme por las autoridades fiscales, debido a que su forma de determinación es a través de una cuota específica con respecto al peso del vehículo de autotransporte.
- Que el Estado de Nuevo León fortalecerá sus ingresos públicos y por ende sus facultades jurídicas y económicas.
- Que el Gobierno del Estado dispondrá de un flujo de ingresos para financiar, a través de los Municipios y el Sistema de Caminos de Nuevo León, el desarrollo de obras de mantenimiento de vías públicas y caminos de jurisdicción estatal.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros:

ARRIOJA VIZCAINO, ADOLFO. "Derecho Fiscal", Edit. THEMIS, 9a. edición, México, 1994.

CAL y MAYOR, RAFAEL. "Estudio para la Reorganización del Transporte Público en el Municipio de Monterrey", 1a. edición, México, 1967.

CAMARENA LUHRS, MARGARITA. "El Transporte Ritmo de México", Cuaderno de Investigación Social, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, 1a. edición, México, 1985.

CHAVARRÍA GARZA, CARLOS y VILLARREAL RODRÍGUEZ, HERNÁN. "El Transporte Urbano en Monterrey: Análisis y Solución de un Viejo Problema", Centro de Investigaciones Económicas de la UANL, México, 1995.

DE LA GARZA, SERGIO FRANCISCO. "Derecho Financiero Mexicano", Edit. Porrúa, 13a. edición, México, 1984.

FLORES ZAVALA, ERNESTO. "Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas", Edit. Porrúa, 29 edición, México, 1991

GARCÍA RUÍZ, RAMÓN. "Historia de las Comunicaciones Terrestres", SEP, México, 1944.

LÓPEZ CÁRDENAS, FRUCTUOSO. "El Transporte en la Ciudad de México: 500 Años de Evolución", Edit. Castellnova, México, 1982

MARGAIN MANAUTOU, EMILIO. "Introducción al Estudio del Derecho Tributario Mexicano", Edit. Porrúa, 12 edición, México, 1996.

QUINTANILLA RODRÍGUEZ, ERNESTO; GARCÍA CAVAZOS, ALMA; DE LA GARZA FLORES, ROGELIO. "Estudio del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Monterrey", Fac. de Arquitectura de la UANL, México, 1983.

RODRÍGUEZ LOBATO, RAÚL. "Derecho Fiscal", Edit. HARLA, 2a. edición, México, 1986.

SÁNCHEZ H. MAYOLO. "Derecho Tributario", Cárdenas Editores, 2a. edición, México, 1988.

**Revistas:**

CONSEJO ESTATAL DEL TRANSPORTE. "El Viajero Urbano", Revista No.10, México, Agosto 1991.

INSTITUTO PARA EL DESARROLLO TÉCNICO DE LAS HACIENDAS PÚBLICAS. "Hacienda Municipal", Revista No.63, México, Junio 1998.

INSTITUTO PARA EL DESARROLLO TÉCNICO DE LAS HACIENDAS PÚBLICAS. "INDETEC", Revista No.110, México, Marzo-Abril 1998.

**Leyes y Disposiciones:**

Código Civil para el Distrito Federal

Código Fiscal de la Federación

Código Fiscal del Estado de Nuevo León

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Constitución Política del Estado de Nuevo León

Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de Nuevo León

Ley que crea el Consejo Estatal del Transporte

Ley de Coordinación Fiscal

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León

Ley de Egresos del Estado de Nuevo León

Ley de Hacienda del Estado de Nuevo León

Ley de Hacienda para los Municipios del Estado de Nuevo León

Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios

Ley del Impuesto al Valor Agregado

Ley de Ingresos de la Federación

Ley de Ingresos del Estado de Nuevo León

Ley de Ingresos de los Municipios del Estado de Nuevo León

Ley de Obras Públicas para el Estado y Municipios de Nuevo León

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Nuevo León

Ley que crea el Sistema de Caminos de Nuevo León

Plan Estatal de Desarrollo 1997-2003 para el Estado de Nuevo León

Reglamento Interior de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado de Nuevo León

Reglamento de Tránsito del Municipio de Monterrey

**Enciclopedias:**

Enciclopedia de México, 2a. ed., Tomo XII, México, 1977.

Enciclopedia Temática Valle, "Historia del Transporte", España, 1980.

Gran Enciclopedia del Mundo, Durvan Ediciones, Vol. 18, España, 1979.

Gran Larousse Universal, Edit. Plaza y Janes, Vol. 40, España, 1981.

**Estadísticas:**

VII Censo de Transporte 1971, INEGI.

VIII Censo de Transporte y Comunicación 1976, INEGI.

X Censo de Transporte y Comunicación 1985, INEGI.

XII Censo de Transporte y Comunicaciones 1994, INEGI.



