



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y
ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I



ANÁLISIS SOBRE EL CANJE DE PLACAS, CALCOMANÍA Y TARJETA DE
CIRCULACIÓN PARA AUTOMÓVILES UTILIZADOS EN EL SERVICIO PRIVADO
EN EL ESTADO DE CHIAPAS (REEMPLACAMIENTO).

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO

EN

Estudios Fiscales

PRESENTA

Erick Emmanuel Luis Gijón PS1698

DIRECTOR DE TESIS

Mtro. Guillermo Álvaro Cancino Rodríguez.

Tuxtla Gutiérrez Chiapas a 23 de abril de 2024.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN C-I



COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; 10 de abril de 2024
Oficio No. D/CIP/TIP/163/2024.

ASUNTO: AUTORIZACIÓN DE EMPASTADO

C. ERICK EMMANUEL LUIS GIJÓN
CANDIDATO AL GRADO DE MAESTRO EN
ESTUDIOS FISCALES.
PRESENTE

Por este medio me permito informarle que se AUTORIZA la impresión de su tesis titulada: **ANÁLISIS SOBRE EL CANJE DE PLACAS, CALCOMANÍA Y TARJETA DE CIRCULACIÓN PARA AUTOMÓVILES UTILIZADOS EN EL SERVICIO PRIVADO EN EL ESTADO DE CHIAPAS (REEMPLACAMIENTO)**. Toda vez que ha sido liberada según oficio sin número, de fecha abril 02 de 2024, suscrito por el Mtro. Guillermo Álvaro Cancino Rodríguez, Director de la tesis mencionada.

Cabe mencionar que se ha constatado que ha cumplido con los procedimientos administrativos y académicos relacionados con la modalidad de evaluación propuesta, conforme a lo dispuesto a la obtención de grado en el Estatuto Integral de la Universidad Autónoma de Chiapas, así como con el Plan de Estudios correspondiente.

Atentamente

"POR LA CONCIENCIA DE LA NECESIDAD DE SERVIR"


Dr. Hugo Adrián Pizaña Vidal
Encargado de la Coordinación

C.c.p. Archivo Minutario
*HAPV/ssg



FFCA:135

Boulevard Dr. Belisario Domínguez Km 1081, Sin Número Col. Terán Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México,
C.P. 29050 Tel. 961 61 54249 Ext. 112, e-mail: posgradofca2018@gmail.com





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
SECRETARÍA ACADÉMICA
COORDINACIÓN DE BIBLIOTECAS UNMERSTARIAS



Código: FO-113-05-05

Revisión: 0

CARTA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LA TESIS DE TÍTULO Y/O GRADO.

El (la) suscrito (a) Erick Emmanuel Luis Gijón,
Autor (a) de la tesis bajo el título de "Análisis sobre el canje de placas, calcomanías y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el estado de Chiapas (Remplacamiento)",
presentada y aprobada en el año 2024 como requisito para obtener el título o grado de Maestro en Estudios Fiscales, autorizo licencia a la Dirección del Sistema de Bibliotecas Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH), para que realice la difusión de la creación intelectual mencionada, con fines académicos para su consulta, reproducción parcial y/o total, citando la fuente, que contribuya a la divulgación del conocimiento humanístico, científico, tecnológico y de innovación que se produce en la Universidad, mediante la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Consulta del trabajo de título o de grado a través de la Biblioteca Digital de Tesis (BIDITE) del Sistema de Bibliotecas de la Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH) que incluye tesis de pregrado de todos los programas educativos de la Universidad, así como de los posgrados no registrados ni reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad del CONACYT.
- En el caso de tratarse de tesis de maestría y/o doctorado de programas educativos que sí se encuentren registrados y reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional del Ciencia y Tecnología (CONACYT), podrán consultarse en el Repositorio Institucional de la Universidad Autónoma de Chiapas (RIUNACH).

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; a los 18 días del mes de Abril del año 2024.

Erick Emmanuel Luis Gijón

Nombre y firma del Tesista o Tesistas

Agradecimientos.

Expreso especial agradecimiento a la Universidad Autónoma de Chiapas, por la oportunidad de crecer como profesionista y sobre todo, crecer como persona al servicio de mi Estado, y de México.

A mis profesores:

Dra. María de los Ángeles González Luna.

Dra. Selene O. Corona Pérez.

Dr. Mirlo Matías de la Cruz.

Dr. Carlos de Jesús López Ramos.

Mtro. Guillermo Álvaro Cancino Rodríguez.

Mtro. Antonio Cundapi Velázquez.

Dr. Julio César Pérez Zambrano.

Mtro. Carlos Alfredo Espinosa Nangusé.

C.P. Ricardo Hernán León Trujillo.

Dr. Felipe de Jesús Gamboa García.

Dra. Lesvia del Rosario Padrón Vázquez.

Dr. Mario Alberto Cedillo Osorio.

Dr. Julio César González Caba.

Dedicatoria**A Beatriz, mi esposa,**

Amor de mi vida, amiga, cómplice, compañera de vida, de clase, de aventuras y locuras.

A Beatriz, mi hija,

También amor de mi vida y compañera de clase.

A mis padres:

Pasto y Peter.

A mis hermanas:

Elia y Olivia.

A mis amigos Unachenses:

Mtro. Ángel Annuar Rubio Moreno.

Mtro. Guillermo Álvaro Cancino Rodríguez.

Mtro. Carlos Francisco Trujillo Santos.

C.P. Rafael Ruiz Aguilar.

Quienes en el complejo contexto laboral en el que coincidimos, con su amplio conocimiento y experiencia, reafirmaron mi pasión por la materia fiscal.

A mis compañeros y amigos de clase.

Índice	
Resumen.....	8
Introducción.	10
Capítulo 1. Marco teórico.....	17
1.1 Estado del Arte.....	17
1.2 Contribución.....	18
1.3 Clasificación de las Contribuciones.....	18
1.4 Derechos.....	20
1.5 Definición de vehículo, placa, canje, servicio particular de transporte.	21
1.6 Análisis de la legislación que regula el canje de placas y tarjetas de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado.	31
<i>1.6.1 Análisis del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, publicado el 31 de diciembre de 1957.....</i>	<i>31</i>
<i>1.6.2 Análisis de la Ley del Registro Federal de Automóviles, de 04 de enero de 1965.....</i>	<i>34</i>
<i>1.6.3 Análisis de la Ley del Registro Federal de Vehículos, publicada el 30 de diciembre de 1977.....</i>	<i>40</i>
<i>1.6.4 Análisis de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, publicada el 02 de junio de 1998.</i>	<i>46</i>
<i>1.6.5 Análisis de la Ley del Registro Público Vehicular, publicada el 01 de septiembre de 2004.....</i>	<i>62</i>
<i>1.6.6 Análisis de la legislación del Estado de Chiapas, que regula el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento).</i>	<i>80</i>
1.6.6.1 Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas.	80
1.6.6.2 Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas y Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020.....	89

1.6.6.3 Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020.92

Capítulo 2. Metodología.	94
Capítulo 3.- Resultados y Discusión.	98
3.1 Resultados.....	98
3.2 Discusión.....	111
Capítulo 4.- Conclusiones.....	117
Bibliografía.....	123
Anexos:.....	129
Anexo 1.....	129
Anexo 2.....	132

Resumen.

El trabajo que tiene en las manos denominado: Análisis sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el estado de Chiapas, (Reemplacamiento), es una investigación de carácter cualitativo, hermenéutica, realizada con el objetivo de estudiar la contribución, que regula esta hipótesis contributiva. En cada cambio de gobierno en el estado de Chiapas, las autoridades en turno alistan una serie de acciones para legislar en materia fiscal, para incrementar diversas contribuciones o crear nuevos supuestos, con la finalidad de recaudar ingresos que les permitan cumplir con sus fines, objetivos y metas planteados en sus campañas políticas; como era de esperarse, en el año 2020, se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, Ley de Ingresos del Estado de Chiapas, Ley de Derechos del Estado de Chiapas y la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, en materia vehicular, implementandose el temido Programa Canje Total de Placas de Identificación Vehicular y Actualización del Registro Estatal de Vehículos 2020, a partir del 01 de enero de 2020. Sin embargo, al realizar el análisis de los orígenes que regula esta hipótesis fiscal, se demostró que el objeto de creación del acto de otorgamiento de placas a los vehículos, fue inscribir los mismos en el Registro que se creó para tal efecto, otorgándose como contraprestación las placas, calcomanía y tarjeta de circulación, por lo que se cumplió esta finalidad, con la creación del Registro Público Vehicular (REPUVE); asimismo se encontró que en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, el Estado reguló y definió legalmente el servicio de transporte particular como la actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza, y por servicio privado de transporte, a la actividad que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan empresas o establecimientos; regulándose un supuesto que es aplicable solo a los vehículos cuya actividad esencial realizan las empresas o establecimientos, por lo que el cobro para vehículos que realizan servicio de transporte particular se considera ilegal. En vista a lo anterior, se concluye que dicho supuesto es evidentemente ilegal, ya que se puede considerar como doble tributación o como una contribución ilegal ya que no se estipuló claramente el objeto de esta contribución (derecho), como lo exige el artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, incumpliendo además con el principio de proporcionalidad y equidad previstos en el artículo 31 Constitucional. Se recomienda al Congreso

del Estado de Chiapas, realice reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, para regular los supuestos de causación para el servicio de transporte privado, únicamente en los supuestos de baja al declararse la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas, u otras autoridades homólogas, la Fiscalía General de la República, por robo del vehículo, o por robo y/o extravió de las placas de circulación.

Introducción.

La presente investigación se realizó con el objetivo de analizar la contribución (derecho), sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas, o como comúnmente se le conoce “reemplacamiento”, lo anterior, toda vez que para realizar este acto se requiere el pago de una contribución estatal (derecho), al Gobierno del Estado de Chiapas, por el servicio de control vehicular que este presta, mismo que se encuentra establecido en el artículo 25, fracción I, inciso c, de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, en relación con el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del Considerando del Decreto número 045, que emite la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas, para el ejercicio fiscal 2020.

Durante el cambio de las autoridades en la administración pública en las diversas entidades del Estado mexicano, es común que estas, realicen diversas acciones, recaudar ingresos a través de una serie de contribuciones que permitan cumplir con sus fines, objetivos y metas, es por ello que a través de los poderes legislativos de los Estados, se legislan las supuestos que deberán causar los contribuyentes; nuestro Estado no es la excepción, para el caso de Chiapas, cada ejercicio fiscal se analizan y se actualizan estas hipótesis normativas de contribuciones, a través de la Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, mismas que deben observar estrictamente lo establecido en el artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, ya que en ningún momento y por ninguna circunstancia, las autoridades deben de dejar de observar los elementos que deben reunir normativamente las contribuciones para cumplir con los principios que emanan del artículo 31 fracción IV de la Constitución Federal, ya que si faltare alguno de dichos principios, la contribución sería ilegal, como es el caso del supuesto establecido en el artículo 25, fracción I, inciso C, de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, disposición que regula, el canje de placas vehiculares para automóviles que prestan el servicio privado en el Estado de Chiapas, contribución que se considera ilegal por no reunir los requisitos citados ya que carece de objeto, toda vez que el mismo fue alcanzado o incluso superado por las disposiciones actuales que lo rigen.

Con la finalidad de contextualizar al lector acerca de la presente investigación, se tiene que situar en el tiempo en que fue elegido el tema que se desarrolla, “Análisis sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (Reemplacamiento)”, ya que en el Estado de Chiapas, derivado del proceso electoral realizado en el año 2018, en el mes de diciembre de ese año, se transitaba a una nueva Administración de Gobierno Estatal, y como parte de dicho cambio los ciudadanos presumíamos lo inevitable, en lo que a contribuciones y a la materia fiscal se refiere, como son posibles incrementos, o creación de nuevas contribuciones, como se suele implementar cada administración para recaudar recursos y así poner en marcha sus proyectos

En lo que se refiere al aspecto vehicular y en específico, para quienes somos propietarios o poseedores de vehículos que utilizamos para servicio particular en el Estado de Chiapas, en cada cambio de administración nos asusta y hasta molesta, que se implemente el conocido “reemplacamiento”, o técnicamente denominado “canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación”, es decir, el cambio de las placas metálicas que son colocadas en la parte frontal y posterior de los vehículos, toda vez que representa un gasto para nuestros bolsillos, ya que este programa de canje de placas vehiculares, se realiza previo pago de derechos correspondientes, es decir, a través del pago de una contribución de ámbito estatal (derecho).

Como era de esperarse, para el ejercicio fiscal 2020, el Congreso del Estado de Chiapas, mediante Decreto número 044 con el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, precisamente en el último párrafo del artículo 36, en relación con el Decreto número 045, que emite la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020, en el que se argumenta en el segundo párrafo de su Considerando, que ante la prioridad de la administración estatal de consolidar las finanzas públicas del erario del Estado de Chiapas, se emite dicha disposición normativa para contar con mejores esquemas de recaudación fiscal que permitieran incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, estipulando en el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del citado Considerando, que en materia vehicular se implementaría el “Programa Canje Total de Placas de Identificación Vehicular y Actualización del Registro Estatal de Vehículos 2020”, por lo tanto el

“reemplacamiento”, se realizaría a partir del 01 de enero de 2020, como se señala en su artículo Primero Transitorio.

Asimismo, el poder legislativo del Estado de Chiapas, emitió el Decreto número 043, mediante el que reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, estipulándose en su artículo 25, las tarifas que se causarían y pagarían por los derechos correspondientes a los servicios de control vehicular que el Estado otorga, en el que se enuncia el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para vehículos del servicio privado y público, para el ejercicio fiscal 2021.

Ante la emisión de las regulaciones estatales en materia fiscal por parte del Poder Legislativo del Estado de Chiapas, descritas en el punto anterior y al ser propietario de un vehículo que utilizo para servicio particular, me situaba en el supuesto de causación y por lo tanto del pago del derecho por servicios de control vehicular por el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles del servicio privado en el Estado de Chiapas.

Es por ello que se realizó el análisis respecto de la legalidad del objeto del citado derecho, ya que al ser una contribución, esta debe reunir los elementos que se establecen en el artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, y 31 fracción IV de la Constitución Federal, por lo que se hizo un estudio de diversos ordenamientos legales históricos y vigentes que regulan el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), ya que para el investigador la figura contributiva analizada “canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas”, (reemplacamiento), únicamente debe ser considerada cuando exista cambio de propietario del vehículo, en caso de pérdida o destrucción de las mismas y no como un concepto general para recaudación de ingresos por tiempo determinado al arbitrio de la Legislatura Local.

Derivado de lo antes expuesto, surge el cuestionamiento acerca de la contribución, es decir del derecho, que regula el “canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas”, (reemplacamiento), implementado por

el Gobierno del Estado de Chiapas, ya que al cuestionar este “programa”, surge las siguientes interrogantes ¿cuál es el objeto o finalidad de poner placas a los vehículos en el Estado de Chiapas?, ¿por qué se realiza el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas?, ¿por qué se deben pagar derechos por el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas?, este derecho que cobra el Estado de Chiapas por servicios de control vehicular que se causa y se paga por el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas ¿cumplirá con los principios establecidos en el artículo 134, fracción IV, de la Constitución Federal y 5 del Código Fiscal de la Federación?.

En virtud a lo anterior con el análisis del tema abordado, se pretende demostrar los siguientes objetivos:

Que el objeto o finalidad de poner placas a los vehículos en el Estado de Chiapas ya se cumplió y por lo tanto es ilegal.

Que la figura de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados para el servicio privado, de los antecedentes consultados, se aprecia que primeramente fue previsto como una contribución (derecho) que se causaba y pagaba por la inscripción de vehículos en el Registro con la finalidad de contar con un padrón que permitiera identificar su situación jurídica, hasta llegar a consolidarse como una base de datos de todos los vehículos que circulan en el país como un elemento de Seguridad Pública.

Que el derecho que se analiza al ser un servicio que presta el Estado de Chiapas, éste cobra un derecho y como debe canjear las placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados para el servicio privado en el Estado.

Finalmente se señala que al considerarse que el derecho analizado al no cumplir con los principios de proporcionalidad y equidad estipulados en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los elementos que se refieren al

sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, que deben reunir las contribuciones, previstos en el primer párrafo del artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, ya no se debería causar y pagar, toda vez que la misma ha quedado sin objeto y por lo tanto su cobro es ilegal.

En el capítulo I, se plasma el marco teórico, en el que se aborda la situación actual sobre el tema de investigación, así como el planteamiento del problema, justificación, objetivo general y específicos acerca del de la figura canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas, o reemplacamiento como comúnmente se le denomina a esta contribución.

Con la finalidad de contar con los elementos básicos que requiere el estudio del tema propuesto acerca del análisis sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), se definen primeramente los elementos más relevantes que componen el tema de investigación como son “vehículo”, “placa”, “canje”, así como los tipos de servicio de transporte (particular y privado) que existen en el Estado de Chiapas, y por la naturaleza de la investigación, se llevó a cabo un análisis de diversos ordenamientos jurídicos tanto de orden federal como del Estado de Chiapas que dieron origen a la contribución (derecho) denominado canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), y que se enuncian enseguida:

1.- DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, publicado el 31 de diciembre de 1957.

2.- Ley del Registro Federal de Automóviles, publicada el 04 de enero de 1965.

3.- Ley del Registro Federal de Vehículos, publicada el 30 de diciembre de 1977.

4.- Ley del Registro Nacional de Vehículos, publicada el 02 de junio de 1998.

5.- Ley del Registro Público Vehicular, publicada el 01 de septiembre de 2004.

6.- Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, para el ejercicio fiscal 2020.

7.- Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, publicado el 11 de agosto de 2015 en el Diario Oficial de la Federación.

8.- Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, para el ejercicio fiscal 2020.

9. Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020.

10.- Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020.

Respecto al capítulo II, de la investigación realizada, se expone la metodología o propuesta a implementar, refiriendo que se llevó a cabo un estudio de diversos ordenamientos legales históricos y vigentes que regulan el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), para analizar la legalidad del objeto del citado derecho, ya que al ser una contribución, esta debe reunir los elementos que se establecen en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 5 del Código Fiscal de la Federación.

En el capítulo III, se plantean los resultados obtenidos del análisis cualitativo de las normas que regularon y que se encuentran vigentes respecto a la figura de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), realizándose la discusión entre estos datos recopilados, ya que como se demuestra en la investigación, el antecedente de esta figura fue la entrega de constancia de inscripción en el Registro Vehicular, calcomanía y placas, con el objeto de que los propietarios demostraran el cumplimiento de la obligación de inscribir sus vehículos en dicho Registro, obteniéndose como resultado de este capítulo, que la figura que se estudia, quedó desfasada de la

realidad social, toda vez que ésta fue utilizada para actualizar y tratar de conformar los diferentes Registros que se trataron de implementar de acuerdo a la legislación que lo regulaba en su época, hasta llegar a lo que hoy día se conoce como Registro Público Vehicular (REPUVE).

Finalmente en el apartado Conclusión, a efecto de interesar al lector en el contenido de la presente investigación, se exponen los razonamientos lógico-jurídicos, respecto al problema planteado, mismos que llevan a considerar a la contribución cobrada en el Estado de Chiapas por concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), que no cumple con los principios de proporcionalidad y equidad estipulados en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, asimismo no cumple con los elementos previstos en el primer párrafo del artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, referentes al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, que deben reunir las contribuciones, considerándose que únicamente debe ser exigida cuando exista cambio de propietario del vehículo y no como un concepto general para recaudación de ingresos.

Capítulo 1. Marco teórico.

1.1 Estado del Arte.

Este capítulo se realizó observando la metodología de investigación del Estado del Arte, ya que como menciona Gómez et. al., (2015) en su obra “El estado del arte: una metodología de investigación”, se analizaron tanto textos doctrinales, como diversas disposiciones legales, de los que se revisaron sistemáticamente y copiaron en forma textual para extraer la información requerida de las categorías analíticas que interesan a la misma, con el propósito de contextualizar el objeto de estudio.

Como refiere Daros, (2002), una teoría es primeramente una idea, una ideación o una interpretación que el científico inventa para encontrar una explicación a hechos, datos o fenómenos que serían incoherentes sin esa interpretación o teoría; es por ello, que la presente investigación se plantea el análisis del supuesto legal, acerca del canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, que causan las personas propietarios y/o poseedores de vehículos particulares en el Estado de Chiapas, ya que se considera que no cumple con la legalidad que deben observar todas las disposiciones normativas que contienen las contribuciones.

Con base en lo anterior, y con la finalidad de que el lector conozca con los conceptos básicos que requiere el estudio del tema propuesto acerca del análisis sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), para que el lector tenga mayor comprensión del mismo, se inicia definiendo los elementos básicos necesarios para mayor entendimiento del tema planteado, como son: la contribución, su clasificación doctrinal y legal de las mismas de acuerdo a lo estipulado en el artículo 2º del Código Fiscal de la Federación (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 12 de noviembre); conceptos básicos de “vehículo”, “placa”, “canje”, “servicio particular de transporte” y “servicio privado de transporte”.

1.2 Contribución.

Con la finalidad de contar con los elementos básicos que requiere el estudio del tema propuesto acerca del análisis sobre el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (Reemplacamiento), para mayor comprensión del mismo, iniciaremos definiendo a la contribución, toda vez que el canje citado, se realiza mediante el pago de derechos, tipo de contribución clasificada en la fracción IV del artículo 2º del Código Fiscal de la Federación, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 12 de noviembre):

De acuerdo a lo previsto en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio), la contribución se puede definir como una obligación de los mexicanos, al enunciar textualmente lo siguiente: “Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos: [...] IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes” (p. 44).

Asimismo, la contribución se define como: “la obligación de derecho público creada por medio de una ley para el sostenimiento de gastos públicos federales, estatales y municipales, sustentada en la proporcionalidad y la equidad” (Álvarez, 2016, p. 132).

Por lo que se puede mencionar que la contribución, es considerada como una obligación que tienen los mexicanos de aportar parte de su riqueza para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, en forma proporcional y equitativa que dispongan las leyes de la materia.

1.3 Clasificación de las Contribuciones.

En el capítulo anterior, se definió a la contribución en forma general, sin embargo, en el Derecho Fiscal existen diferentes tipos de contribuciones, mismas que se clasifican doctrinal y

legalmente; en la obra citada de Álvarez (2016), la autora clasifica a las contribuciones, de acuerdo con su ámbito espacial de validez, en tres tipos:

- Federales
- Estatales
- Municipales

Con base en su vinculación estatal, las clasifica en:

Vinculadas, como los derechos, las contribuciones de mejora y las aportaciones de seguridad social.

A partir de la función que cumplen la autora las divide en:

- Fiscales.
- Extrafiscales.
- Parafiscales.

Por su clasificación legal, de acuerdo a lo que establece el artículo 2º del Código Fiscal de la Federación, las contribuciones se clasifican en:

- Impuestos:
- Derechos:
- Contribuciones de mejoras:
- Aportaciones de seguridad social

Por lo que para el análisis del objeto de estudio de esta investigación, se utilizará la definición que se estipula en el artículo 2º del Código Fiscal de la Federación, y que corresponde a la clasificación legal de acuerdo a la autora referida.

1.4 Derechos.

En relación con el tema que se investiga, se analizará en específico, la contribución denominada “derechos”, la cual doctrinalmente se define como las: “contribuciones que solo pueden gravar un servicio realizado por el Estado tomando como base el beneficio o coste derivado del mismo para cada ciudadano” (Álvarez, 2016, p.).

Del análisis de esta definición la autora de la obra enuncia como características de los derechos las siguientes:

- El Estado cobra un precio por el uso o aprovechamiento de un bien o servicio ofrecido.
- El precio pagado por el ciudadano al Estado guarda relación directa con los beneficios derivados del bien o servicio ofrecido.
- El particular tiene la opción de adquirir o no el bien o servicio.
- El precio cubre los gastos de funcionamiento y las provisiones para amortización y crecimiento de la inversión.
- Ocasionalmente, caben criterios distributivos.

Por otra parte, en el artículo 2º, fracción IV, del Código Fiscal de la Federación, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 12 de noviembre), se prevé la definición legal de la contribución denominada derechos, disposición normativa que se cita textualmente y que a la letra menciona lo siguiente:

Artículo 2o.- Las contribuciones se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos, las que se definen de la siguiente manera:

IV.- Derechos son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto

cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado. (p. 1)

Por lo tanto, se puede conceptualizar a los derechos, como aquellas contribuciones establecidas en Ley, que el Estado cobra, por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que este presta en sus funciones de derecho público.

1.5 Definición de vehículo, placa, canje, servicio particular de transporte.

Una vez definida la contribución y su especie que son los derechos, para mayor comprensión del tema, se considera que el lector debe contar con la conceptualización acerca de los siguientes elementos que integran el tema de análisis de esta investigación, como son las definiciones de “vehículo”, “placa”, “canje”, “servicio particular de transporte” y “servicio privado de transporte”, por lo que del análisis de diversos ordenamientos legales consultados, así como de fuentes documentales, relacionados con el objeto de estudio, se localizaron las siguientes definiciones:

De conformidad con lo establecido en el artículo 4, fracciones XL, LI, de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2020, 28 de octubre), el legislador definió los términos “servicio particular de transporte”, “servicio privado de transporte” y “vehículo”, respectivamente, y que a continuación cito:

Artículo 4.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

XL. Servicio particular de transporte: A la actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza, sin mayor limitación que el registro

vehicular y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por la autoridad competente.

XLI. Servicio privado de transporte: A la actividad que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan empresas o establecimientos.

LI. Vehículo: A la unidad impulsada por un motor o cualquier otra forma de propulsión en la cual se lleva a cabo el traslado de personas o cosas, utilizando las vías públicas. (p. 9)

Por otra parte, encontramos la definición de vehículo en la fracción X del artículo 2, de la Ley del Registro Público Vehicular (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), vigente; así como en la fracción X del numeral 5.1. De las definiciones, de la Primera Sección del ACUERDO 03/2008 del Secretario de Seguridad Pública por el que se emiten los procedimientos de operación del Registro Público Vehicular y los procedimientos mediante los cuales se llevarán a cabo las inscripciones, los avisos y las notificaciones por medios de comunicación electrónica, a que se refieren la Ley del Registro Público Vehicular, y su Reglamento, (Secretaría de Seguridad Pública, 2008, 03 de marzo), mismos que a la letra enuncian:

Artículo 2.- Para los efectos de esta Ley se entiende por:

X.- Vehículos: Los automotores, remolques y semirremolques terrestres, excepto los ferrocarriles, los militares y aquellos que por su naturaleza sólo pueden ser destinados a usos agrícolas e industriales. (p. 2)

5.1. De las definiciones.

Conforme al artículo 2 de la Ley del Registro Público Vehicular, se entiende por:

X.- Vehículos: Los automotores, remolques y semirremolques terrestres, excepto los ferrocarriles, los militares y aquellos que por su naturaleza sólo pueden ser destinados a usos agrícolas e industriales. (p. 8)

Asimismo, la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2020, 28 de octubre), al establecer en sus considerandos, que en atención a la nueva concepción de la movilidad en el Estado de Chiapas, que obliga a regular el transporte particular para su debido control, la dividió en su artículo 102 en transporte particular y privado, proporcionando la definición acerca de que se debe entender por transporte particular y privado en sus numerales 103 y 105, respectivamente, artículos que se transcriben textualmente:

Artículo 102.- El transporte particular se subdivide en las siguientes modalidades:

I. Transporte particular.

II. Transporte privado. (p. 40)

Artículo 103.- Se considera transporte particular el que tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad de carácter personal del titular del vehículo.

En ningún caso el particular podrá utilizar su vehículo, por sí o a través de otra persona, para prestar un servicio mediante contraprestación monetaria.

Artículo 105.- Se considera transporte privado al que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan instituciones, empresas o establecimientos.

Este servicio podrá prestarse en los siguientes supuestos:

I. Para trasladar mercancías o personas a los establecimientos.

II. Para trasladar mercancías o personas de los establecimientos. (p. 41)

Cabe mencionar que del análisis de los siguientes ordenamientos legales: Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2023, 15 de diciembre), de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2020, 28 de octubre) y de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), no se encontró una definición legal del elemento “placa” y “canje”; por lo que se utilizó como fuente para definir estos términos el Diccionario de la Lengua Española, mismo que cito enseguida: Placa: Plancha de metal u otra materia, en general rígida y poco gruesa y Canje: Intercambio de personas o cosas. (Real Academia Española, 2023).

De acuerdo a lo expuesto, y a la obligación que tienen las personas que residen en el Estado mexicano de contribuir en la forma que establezcan las leyes de la materia, y en relación al objeto de estudio del tema que nos ocupa, el ser propietario de un vehículo, conlleva ciertas obligaciones fiscales, tanto de índole federal, como del fuero estatal, en específico, una serie de pagos de derechos, por diversos servicios que el Estado provee a los propietarios de estos, como se aprecia de los artículos 6, 15 y 23 de la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo) y en el ámbito estatal de acuerdo a lo establecido en los artículos 31, fracción VIII y 36 del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2023, 15 de diciembre), respectivamente, mismos que se enuncian literalmente:

Artículo 6.- El Registro Público Vehicular tiene por objeto la identificación y control vehicular; en la que consten las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público.

La Federación y las Entidades Federativas, en el ámbito de sus competencias, utilizarán el Registro con el fin de compartir e intercambiar la información disponible sobre el origen, destino, actos y hechos jurídicos y, en general, cualquier operación relacionada con los vehículos mencionados.

La inscripción de vehículos, la presentación de avisos y las consultas en el Registro serán gratuitos.

Los trámites que se realicen ante las Entidades Federativas se sujetarán a lo que determinen las disposiciones jurídicas aplicables. (p. 3)

Artículo 15.- La inscripción de los vehículos en el Registro es obligatoria. La inscripción definitiva se realizará una sola vez y será obligatoria por quienes fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional, destinados al mercado nacional o quienes importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en éste. (p. 4)

Artículo 23.- Deberán presentar al Registro los avisos correspondientes, los siguientes:

I.- Los carroceros, el de ensamble o modificación;

II.- Las comercializadoras y distribuidoras, los de compra y venta de vehículos, indicando los datos del nuevo propietario;

III.- Las instituciones de seguros, los relativos a:

a).- Expedición o cancelación de póliza de seguro del vehículo, mismo que incluirá su número, nombre de la institución y los datos de identificación del vehículo;

b).- Robo, recuperación, destrucción o pérdida total del vehículo, y

c).- Enajenación de vehículos que serán utilizados para la venta de sus componentes, en su caso;

IV.- Las instituciones de fianzas, los relativos a:

a).- Expedición y número de fianza, tratándose de importación temporal de vehículos, incluyendo el nombre de la institución, y

b).- Cancelación de la fianza y causa de la misma;

V.- Las instituciones de crédito, organizaciones auxiliares del crédito y demás entidades financieras y comercializadoras, cuando los créditos que otorguen sean garantizados con vehículos, el aviso de gravamen o cancelación del mismo.

Los avisos a que se refiere esta fracción y los previstos sobre gravámenes, se harán sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación mercantil en vigor;

VI.- Las arrendadoras financieras, por los arrendamientos financieros de vehículos que realicen;

VII.- Las autoridades judiciales y administrativas federales, los relativos a:

a).- Embargos, decomisos o aseguramientos, y

b).- El levantamiento de gravámenes, y

VIII.- La Secretaría de Relaciones Exteriores, respecto de todos los vehículos con placas diplomáticas asignadas a embajadas, consulados, organismos internacionales y a todo el personal diplomático, consular y técnico administrativo,

acreditado ante el Gobierno de México, de conformidad con los convenios internacionales aplicables. (p. 5)

Artículo 31.- Son obligaciones de los contribuyentes:

VIII. Los contribuyentes con domicilio en la Entidad que detenten la propiedad, posesión o el uso de vehículos, deben solicitar su inscripción dentro del Registro Estatal de Vehículos ante la Secretaría, a través de las áreas de recaudación de ingresos dentro del plazo estipulado en el artículo 36 fracciones I y III de este Código. Cuando por cualquier motivo un contribuyente deje de estar dentro de los supuestos a los que se refieren las fracciones indicadas en la presente fracción, deberán inscribirse dentro de los 15 días siguientes a aquél en que tenga lugar el hecho de que se trate. (p. 16)

Artículo 36.- La Secretaría establecerá un Registro Estatal de Vehículos, por el que se controlará el registro y vigilará el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes les expida placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías y demás comprobantes de pago de impuestos y derechos establecidos en las leyes estatales y federales, de conformidad con el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal.

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P.O. NÚM. 006, 4a. SECC. DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2018)

Los contribuyentes, para darse de alta o baja dentro del Registro Estatal de Vehículos, deberán atender las disposiciones establecidas por la Secretaría, además de cumplir con las obligaciones siguientes:

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P.O. NÚM.006, 4a. SECC. DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2018)

I. En el cambio de propietario de vehículos, deberá tramitarse la baja de placas y emplacamiento o alta del nuevo registro, dentro de los 15 días hábiles siguientes de haber realizado la operación.

(REFORMA PUBLICADA EN EL P.O. NÚM. 274. DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2016)

(SE REFORMA MEDIANTE P. O. NO. 372-3a. SECC. DE FECHA 20 DE JUNIO DE 2018)

II. Los propietarios de vehículos están obligados a presentar la baja correspondiente dentro del término de 60 sesenta días contados a partir del día siguiente de la determinación por autoridad competente en los siguientes casos:

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P.O. NO. 075, 2aSECCIÓN DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2019)

a) Que como resultado de algún accidente sea declarada la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras Entidades o por la Fiscalía General de la República.

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P.O. NO. 075, 2aSECCIÓN DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2019)

b) Que acredite el robo del vehículo, mediante acta administrativa o documento análogo instrumentado ante la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras entidades o por la Fiscalía General de la República.

c) Que acredite el robo y/o extravío de las placas de circulación mediante acta administrativa o documento análogo instrumentado por el Ministerio Público

competente de la Fiscalía General del Estado de Chiapas o por las autoridades homólogas en otras entidades federativas.

III. Los contribuyentes que adquieran vehículos nuevos o importados, deben inscribirlos en el Registro Estatal de Vehículos dentro del término de quince días hábiles posteriores de haber realizado la compra o importación del vehículo que se trate, de conformidad al artículo 31, fracción VIII, de este Código.

(REFORMA PUBLICADA EN EL P.O. NÚM. 274. DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2016)

IV. Los contribuyentes deberán refrendar su tarjeta de circulación, dentro de los tres primeros meses de cada ejercicio fiscal correspondiente, para lo cual deberán realizar el pago de derechos respectivo de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Derechos del Estado de Chiapas.

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P. O. NO. 337-Bis DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2017)

Cuando los contribuyentes causen alta en el Registro Estatal de Vehículos y no haya en existencia los efectos valorados, la Secretaría podrá otorgar gratuitamente constancia temporal para circular, la cual surtirá sus efectos a partir de la fecha de su expedición y estará vigente hasta que se cuenten con efectos valorados.

(SE REFORMA MEDIANTE P. O. NO. 337-Bis DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2017)

Los concesionarios o permisionarios del servicio público del Estado que se encuentren sujetos a lo establecido en las fracciones I y II de este artículo, adicionalmente deberán dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la legislación del transporte aplicable en la Entidad.

(REFORMA PUBLICADA MEDIANTE P.O. NO. 075, 2a SECCIÓN DE FECHA 31 DE DICIEMBRE DE 2019)

La entrada en vigencia del programa de canje de placas en el Estado, se podrá establecer en la Ley de Ingresos para el ejercicio que corresponda o mediante acuerdo del Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, señalando en el mismo los beneficios que se otorgarán a los contribuyentes. (p. 21)

Como se observa de los numerales anteriormente citados, quienes fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional, destinados al mercado nacional o quienes importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en este, tienen la obligación de inscribirlos en el Registro Público Vehicular; asimismo, en el Estado de Chiapas, quien detente la propiedad, posesión o uso de vehículos, tiene la obligación de inscribirlos en el Registro Estatal de Vehículos, previo pago de derechos correspondientes.

No obstante lo anterior, La Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), establece la obligación de inscribir a los vehículos en dicho Registro, con el objeto de tener la identificación y control vehicular; en la que constan las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público, señalando que estos actos expresamente se señalan que son gratuitos.

Por otra parte, como se analizó en párrafos anteriores, en el Estado de Chiapas se establece una obligación estatal para los contribuyentes, de inscribir los vehículos, en el Registro Estatal de Vehículos, el cual fue creado para controlar el registro y vigilar el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes se les expide como contraprestación, previo pago de derechos, placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías, como requisito para poder circular.

Este supuesto nos lleva a hacernos varias interrogantes, cuestionando ¿dónde nace esta obligación?, ¿por qué se emplacan los vehículos?, ¿cuál es su finalidad?, y la pregunta del millón de dólares, por qué los propietarios, poseedores y los que usan vehículos, deben realizar el pago de derechos para la inscripción en un registro estatal, si ya existe un registro nacional que se encuentra totalmente regulado y en el que se puede consultar en forma pública y gratuita a través de medios y dispositivos electrónicos la información acerca de las inscripciones que obran en dicho registro, pero sobre todo, ¿por qué se deben pagar derechos de canje de placas (reemplacamiento) constantemente?, si su objeto por el que fue creado queda superado al realizarse la inscripción permanente en el registro federal e incluso en el estatal.

1.6 Análisis de la legislación que regula el canje de placas y tarjetas de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado.

1.6.1 Análisis del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, publicado el 31 de diciembre de 1957.

En México, de acuerdo al análisis de las disposiciones normativas que se han expedido para regular el registro de vehículos a nivel nacional, tenemos el primer antecedente sobre la materia en el DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, (H. Congreso de la Unión, 1957, 31 de diciembre), mismo que señala en su artículo 1º, 2º y 8º lo siguiente:

ARTÍCULO 1º.- Se establece el registro de automóviles de todas clases para transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo. (p. 27)

ARTÍCULO 2º.- Están obligados a solicitar el registro los propietarios o poseedores de los vehículos, así como los propietarios de plantas ensambladoras y de fábricas establecidas en el país, y los importadores.

ARTÍCULO 8º.- Cumplidos los requisitos que establecen los artículos anteriores y comprobados el pago de los impuestos aduaneros, se procederá, una vez que se cubran los derechos respectivos, a la inscripción del vehículo; se devolverán al interesado los documentos que acrediten la propiedad o posesión del mismo; se le entregará la constancia de su inscripción en el registro, que será la única que ampare su legal estancia en el país, y se fijarán en lugares adecuados del vehículo, una calcomanía y una placa de acuerdo con los modelos que apruebe la Secretaría de Hacienda. (p. 28.)

De los numerales antes citados podemos referir que el objetivo del legislador de establecer un registro de automóviles de todas clases, fue la de regular una serie de datos que le permitiera conocer la situación jurídica de todos los automóviles que circulaban en el territorio mexicano, cabe hacer mención, que esta Ley solo consideraba para su inscripción en el citado Registro, a los automóviles, no a vehículos como se regula en la actualidad.

Cabe resaltar que del artículo 8º del Decreto citado, se advierte que para demostrar el cumplimiento de la obligación de inscribir a los automóviles en el Registro de automóviles, se menciona que una vez cubierto los derechos correspondientes, es decir el pago por el servicio que prestaba el Estado, se entregaba constancia de su inscripción en el registro, siendo el único documento que amparaba la legal estancia en el país, así como una calcomanía y una placa de acuerdo a los modelos que aprobara la Secretaría de Hacienda.

Por lo que se puede inferir del texto de la citada ley, que la naturaleza jurídica del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, (H. Congreso de la Unión, 1957, 31 de diciembre), fue la creación del registro de automóviles para conocer su situación jurídica y no la

de identificación de las unidades por medio de una placa metálica, incluso de lo estipulado por artículo 14, del Decreto en mención, que establece textualmente:

ARTÍCULO 14.- Las autoridades federales, locales o Municipales no podrán dar de alta ni proporcionar placas para la circulación de vehículos si éstos carecen del certificado de inscripción en el registro, o de la constancia a que se refiere el artículo 8º, párrafo tercero de esta ley. (p. 28)

Se aprecia que, en la época de vigencia de esta disposición normativa, las autoridades federales, locales o municipales tenían la prohibición de dar de alta y proporcionar placas para la circulación de vehículos si éstos carecían del certificado de inscripción en el Registro de Automóviles; es decir, el emplacamiento de los automóviles era un acto que demostraba que el propietario o poseedor había cumplido con la obligación de inscribir el automóvil en el Registro citado.

Por otra parte, del artículo 17 del Decreto en comento, se estipulaba el pago de cuotas (derechos), por los servicios de inscripción del automóvil en el registro, de \$25.00 (VEINTICINCO PESOS 00/100 M.N.), por la ministración de la calcomanía, \$5.00 (CINCO PESOS 00/100 M.N.), y de la placa, \$5.00 (CINCO PESOS 00/100 M.N.), incluso se preveía el supuesto de ministración de nueva placa por destrucción de la anterior, previo pago de la cuota de \$10.00 (DIEZ PESOS 00/100 M.N.), como se aprecia del texto que se cita a la literalidad:

ARTÍCULO 17.- Por los servicios de inscripción en el registro, de expedición de constancias y de guarda y almacenaje, se causarán las siguientes cuotas:

I.- Por la inscripción del vehículo \$25.00

II.- Por al ministración de la calcomanía a que se refieren los artículos 8º y 21 de esta ley 5.0

III.- Por la ministración de la placa a que se refiere el artículo 8º de esta ley..... 5.0

VI.- Por la ministración de nueva placa por destrucción de la anterior 10.00
(p. 28)

Es decir, para este supuesto, en que el Estado establecía la obligación de inscribir a los vehículos en el Registro de Automóviles, se tenía que realizar el pago de impuestos (derechos) respectivos, costo que cobraba el Estado por brindar ese servicio, a diferencia de lo establecido en la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), en la que se estipula que la inscripción es gratuita.

Del análisis de este Decreto se puede inferir que es el primer antecedente que se encontró en la presente investigación, del otorgamiento de las placas vehiculares; sin embargo como se aprecia del texto de esta disposición normativa y como ya se mencionó, se entregaba solo una lámina y con ello se demostraba que se había cumplido con la obligación de la inscripción en el Registro de Automóviles, la que debía fijarse en lugares adecuados del vehículo, con la calcomanía para comprobar la observancia de la norma; a diferencia del uso que se le da en la actualidad de ser un medio de identificación del automóvil, naturaleza diferente para lo que fue creada.

1.6.2 Análisis de la Ley del Registro Federal de Automóviles, de 04 de enero de 1965.

Posteriormente a la expedición del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1957, (H. Congreso de la Unión, 1957, 31 de diciembre), se emitió, la Ley del Registro Federal de Automóviles, de 04 de enero de 1965, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre).

Con la entrada en vigor de esta Ley, se buscó corregir algunas deficiencias entre las que destacaban la circunstancia que eximían la obligación de registrar a ciertos tipos y grupos de

vehículos, causa que impedía un control estricto sobre los que sí estaban sujetos a inscripción, en virtud de lo anterior, se estipuló en el artículo 1º, de la Ley multicitada, la creación del Registro Federal de Automóviles, mismo que se cita textualmente: “Artículo 1o. Se establece el Registro Federal de Automóviles con las características y finalidades a que se refieren las disposiciones de esta ley.” (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre, p. 1)

En dicho registro, se establecía que se debían inscribir toda clase de vehículos automotores para transporte de personas o de carga tales como automóviles, ómnibuses, camiones, remolques, chasis, y tractores no agrícolas, que se encontraran, fabricaran o ensamblaran en el país o que se importaran permanente o provisionalmente, en esta disposición se amplía la obligación para la inscripción en el registro no solo para automóviles, como se estipulaba en el anterior Decreto, que abrogó la entrada en vigor de la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), sino que se hizo más genérico, cumplida esta obligación, se permitía la circulación de los mismos en el territorio mexicano como se observa del texto de los artículos 2º y 3º de la ley en mención:

Artículo 2o. Se inscribirán en el Registro toda clase de vehículos automotores para transporte de personas o de carga tales como automóviles, ómnibuses, camiones, remolques, chasis, y tractores no agrícolas, que se encuentren, fabriquen o ensamblen en el país o que se importen.

En el concepto genérico de automóviles empleado en la presente ley, se considerarán comprendidos todos los medios de transporte a que se alude en el párrafo anterior.

Artículo 3o. Solamente los automóviles inscritos en el Registro Federal de Automóviles podrán circular en el país sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 23. (p. 1)

En la exposición de motivos de la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), se fijó como propósitos, que se debía ejercer vigilancia constante y efectiva sobre los vehículos que se encontraban en el país, mediante la obligatoriedad del registro, como antecedente indispensable para que pudieran circular legalmente y se obtuviera la ministración de la placa, por las autoridades federales, estatales y municipales, como se aprecia en el capítulo III, De los comprobantes de inscripción en el Registro, artículo 13, en relación con el 25 de la citada ley, mismos que se enuncian textualmente:

Capítulo III.

De los comprobantes de inscripción en el Registro.

Artículo 13. Como comprobantes de la inscripción de los automóviles en el registro, se expedirán:

I. Para los inscritos definitivamente, un certificado de inscripción, una placa y una calcomanía;

II. Para los sujetos a inscripción provisional, una constancia y una calcomanía, ambas de diferente color a las de la fracción anterior.

En la constancia se hará la anotación de ser provisional la inscripción, y

II. Para los de inscripción temporal, una calcomanía y los permisos o actas que para las operaciones respectivas señalen el Código Aduanero y además disposiciones relativas, así como los documentos que el Registro Federal de Automóviles juzgue necesarios para el cómputo del tiempo utilizado, en los casos de automóviles procedentes de zonas y perímetros libres o zona fronteriza, internados temporalmente al resto del país.

Artículo 25. Comprobada la propiedad o legítima posesión y legal estancia de los automóviles en el país, la Dirección, en los casos de inscripción definitiva o provisional, expedirá los comprobantes a que se refiere el artículo 13 en sus fracciones I y II. Fijará la placa y calcomanía en el automóvil, y hará entrega del certificado o de la constancia a que se refieren las fracciones citadas. Cuando se trate de chasis coraza, o chasis de control delantero sin parabrisas, mientras no se les instale la carrocería y de remolques, podrán transitar con la placa y certificado, sin que sea preciso que lleven calcomanía (REFERENCIA). (p.1)

Del texto de las disposiciones normativas citadas, se puede observar que se estableció la expedición y entrega de un certificado de inscripción, solo una placa y una calcomanía, para los automóviles que se inscribían en el Registro Federal de Automóviles, en forma definitiva, por lo que la placa que se otorgaba a los propietarios o poseedores de automóviles, servía como elemento para demostrar que este había cumplido con su obligación de inscribir la unidad en el citado registro y no con la finalidad de identificación del vehículo.

Asimismo, de la citada exposición de motivos de la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), se aprecia que esta norma se realizó con el objetivo fundamental de establecer el registro con carácter de público, para que los particulares, así como los organismos oficiales pudieran solicitar informes relativos a los vehículos inscritos, por lo que se estableció esta característica de publicidad en el artículo 5º de la citada ley la del Registro Federal de Automóviles, mismo que se cita textualmente:

Artículo 5o. El Registro Federal de Automóviles es público. Los particulares podrán obtener informes relacionados con los automóviles inscritos en el mismo y copias certificadas de documentos que existan en relación con dichos automóviles.

Solamente los propietarios o legítimos poseedores podrán obtener nuevos comprobantes del registro que ampare la circulación en el país del vehículo inscrito

a su nombre, en los casos de robo, extravío o inutilización total o parcial de dichos comprobantes. (p.1)

Con el registro de los vehículos se buscaba también que quedaran a salvo los intereses de los particulares respecto de las operaciones de adquisición de automóviles y se evitara que fueran sorprendidos en lo que se refería a la importación legal de los vehículos o en lo que respecta a la legítima propiedad de los mismos.

Además de proteger los intereses del Erario Federal que resentía perjuicios de consideración ante la permanencia irregular de vehículos en el territorio nacional.

Cabe señalar que en el artículo 42 de la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), se señalaba que por la prestación de los servicios a cargo del Registro Federal de Automóviles causarían los derechos que estableciera el Ejecutivo Federal, en ejercicio de las facultades que le competen, como se observa del texto de la disposición que se cita textualmente:

Artículo 42. La prestación de los servicios a cargo del Registro Federal de Automóviles causará los derechos que establezca el Ejecutivo, en ejercicio de las facultades que le competen. (p.1)

Por otra parte, es de destacar que en esta ley se incluyeron disposiciones complementarias para el buen funcionamiento del Registro Federal de Automóviles como son las previstas en los artículos 26 y 27, mismos que se enuncian textualmente:

Artículo 26. Los propietarios o legítimos poseedores de automóviles inscritos en forma definitiva o provisional en el Registro Federal de Automóviles y los que hubieren iniciado el trámite correspondiente, están obligados a dar a la Dirección, directamente o por conducto de sus Delegaciones, en las formas especiales aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los siguientes avisos:

I. De cambios:

- a) De domicilio.
- b) De propietario o legítimo poseedor.
- c) De motor, cuando su número haya servido para la identificación.
- d) De bastidor.
- e) De carrocería.
- f) Clase de servicio.
- g) De tipo de vehículo;

II. De robo;

III. De recuperación;

IV. De destrucción de la calcomanía o placa metálica.

V. De pérdida, destrucción o inutilización parcial o total del certificado o constancia de registro, y

VI. De baja, por destrucción o exportación definitiva.

Artículo 27. Los avisos a que se refiere el artículo anterior se presentarán dentro de los 30 días hábiles siguientes al en que se realicen los hechos a que el propio precepto se refiere. (p. 1)

Esta disposición se refiere a los supuestos de avisos en los que los propietarios de los vehículos tenían que realizar para mantener al corriente los datos de las inscripciones en el Registro Federal de Automóviles, así como las prevenciones relacionadas con los casos que implicaban infracción a la citada ley, y las sanciones aplicables.

Asimismo, en esta Ley se preveía que el Registro Federal de Automóviles ejerciera las facultades que el Código Aduanero y sus disposiciones relativas confería a la Dirección de Aduanas, solo en lo que respecta a automóviles, como era vigilar la aplicación de las normas fiscales que se relacionaran con los vehículos; hacer revisiones periódicas para comprobar la inscripción de los automóviles y tener a su cargo la declaración de haber prescrito la acción del Fisco Federal para liquidar y hacer efectivos los impuestos causados por la importación de automóviles cuando fuera procedente esa declaración.

1.6.3 Análisis de la Ley del Registro Federal de Vehículos, publicada el 30 de diciembre de 1977.

El 30 de diciembre de 1977, se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), abrogando la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), en la exposición de motivos de esa disposición normativa, se menciona que la Ley abrogada, no obstante de haber permitido regular los aspectos del registro y control fiscal de cierto tipo de vehículos, se vio rebasada por el desarrollo de la industria automotriz y por las leyes emitidas para su control, es por ello que era necesario actualizar la ley de la materia a las circunstancias de la época.

Cabe señalar que al presentarse la iniciativa de la Ley del Registro Federal de Vehículos, ante el poder legislativo, se sustituyó y dejó sin efecto una iniciativa anterior, sometida a la consideración del H. Congreso de la Unión, con el nombre de iniciativa de Ley Federal de Control Fiscal y Registro de Vehículos, presentada a la Cámara de Diputados el 23 de noviembre de 1976, en virtud de que contenía disposiciones relativas a la organización y competencia de la unidad administrativa encargada de la ejecución de la ley, que eran materia del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal vigente en esa época, ya que se estipulaba en su artículo 18 que los Reglamentos determinaban las atribuciones de las unidades administrativas de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos.

Con la entrada en vigor de la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), como podemos observar, desde su denominación sufrió cambios importantes, como precisar que el registro federal que se pretendía crear, debía ser de vehículos y no solo de automóviles como se enunciaba en las leyes anteriores, por lo tanto, se denominó “Ley del Registro Federal de Vehículos”.

Para los efectos de definición del concepto de vehículos, los legisladores consideraron conveniente expresar su naturaleza motriz de las unidades, y así no afectar a vehículos que se encontraban fuera del propósito de esta Ley, enunciando en su artículo 2º, el tipo de vehículos que tenían la obligación de inscribirse en el citado Registro Federal de Vehículos, entre los que se incluyó a las aeronaves y embarcaciones, exceptuando a los de uso militar de las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina, mismo que se cita textualmente:

ARTÍCULO 2º.- Para los efectos de esta Ley son vehículos los automóviles, omnibuses, camiones, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, aeronaves y embarcaciones. Se considera dentro del mismo concepto los remolques, semirremolques y Chasises.

No quedarán comprendidos dentro de lo dispuesto en el párrafo anterior, los vehículos de tracción humana o animal, los demás que no sean automotores, así como las aeronaves, embarcaciones y los vehículos de naturaleza militar de las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina. (p. 13)

Hay que señalar que, al especificarse en la Ley, que en el Registro Federal se debían inscribir los vehículos que se encontraran en el territorio mexicano, la Dirección encargada para ello también tenía que cambiar su denominación, la cual se modificó de Dirección General del Registro Federal de Automóviles, para convertirse en la Dirección General del Registro Federal de Vehículos, cabe mencionar que dicha Dirección se facultó para llevar a cabo visitas domiciliarias.

Uno de los cambios que se consideran más trascendentes para esta investigación, fue el de estipular textualmente en su artículo 1º, que la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), tenía por objeto, no solo el registro de los vehículos sino el control fiscal de los mismos, como se puede apreciar en los apartados anteriores de este documento relativo al análisis de las leyes anteriores a esta, la naturaleza de estas disposiciones fue el de establecer un registro, primeramente de automóviles, que se encontraban en el territorio nacional para su control, sin embargo en el texto del artículo 1º de la Ley en comento, se expresa textualmente que se tiene por objeto el control fiscal y el registro de los vehículos que se encontraran en el territorio nacional, como se desprende de su texto que se cita literalmente: “ARTÍCULO 1º.- La presente Ley tiene por objeto el control fiscal y el registro de vehículos que se encuentren en territorio nacional” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre, p. 13).

Por otra parte, en la exposición de motivos de la Ley en mención, el Ejecutivo determinó el establecimiento del Registro Federal de Vehículos, con la posibilidad de obtener información abierta y completa, alcanzando así a tutelar la garantía de tenencia del usuario de vehículos automotores, lo cual equivalía a un cambio radical en la concepción de la política de control vehicular al avanzar sobre criterios estrictamente proteccionistas tradicionales que antes prevalecía, por los de respeto de la garantía individual en la posesión o tenencia de vehículos automotores, de utilidad social y de conservación y estímulo del mercado nacional, como se observa del texto del artículo 6, que se transcribe literalmente: “ARTÍCULO 6º.- Se establece el Registro Federal de Vehículos, de carácter público, pudiendo cualquier interesado obtener información sobre las inscripciones y demás datos que respecto de los vehículos consten en el mismo, mediante solicitud escrita” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre, p.13).

Asimismo en la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), se estableció como objetivo fundamental a otorgar al usuario la seguridad en la tenencia de vehículos automotores; auxiliar la integración de un mercado nacional como base para reforzar los niveles de consumo de los productos que la industria establecida en ese momento en México elaboraba y manufacturaba; alentando la

vertebración de la rama industrial correspondiente que permitiera mantener sus volúmenes de ocupación, tanto en la industria automotriz como en las industrias derivadas, para conservar los niveles productivos y de ingreso, los cuales jugaban un papel destacado e importante en la estructura de la economía nacional.

Es por ello que se pretendió regular específica y sistemáticamente las operaciones temporales, unificando múltiples disposiciones administrativas no previstas en la Ley del Registro Federal de Automóviles, (Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1964, 21 de diciembre), poniéndose así fin a la proliferación de ordenamientos que provocaban incertidumbre en los particulares y dificultaban la actividad del Poder Público, como se observa del contenido del artículo 10 de la Ley del Registro Federal de Vehículos, mismo que se cita textualmente: “ARTÍCULO 10.- La inscripción de los vehículos en el Registro podrá ser definitiva, provisional o zonal” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre, p.14).

Lo anterior, ya que se estableció la inscripción definitiva, provisional o zonal, de acuerdo a los diferentes supuestos en que se pudieran encontrar los propietarios o poseedores de vehículos.

Así también, en este ordenamiento se estipuló en el artículo 7º en relación al artículo 2º de la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), la obligación de la inscripción de los mismos en el Registro Federal de Vehículos, mismo que se transcribe en forma literal:

ARTÍCULO 7º.- Deberán inscribirse en el Registro los vehículos a que se refiere el artículo 2º. (p. 14)

ARTÍCULO 2º.- Para los efectos de esta Ley son vehículos los automóviles, omnibuses, camiones, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, aeronaves y embarcaciones. Se considera dentro del mismo concepto los remolques, semirremolques y Chasises.

No quedarán comprendidos dentro de lo dispuesto en el párrafo anterior, los vehículos de tracción humana o animal, los demás que no sean automotores, así como las aeronaves, embarcaciones y los vehículos de naturaleza militar de las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina. (p. 13)

Del análisis de esta disposición normativa, cabe destacar, que su artículo 19, también se consideraba el otorgamiento de un certificado, una calcomanía y una placa metálica, como comprobante de la inscripción definitiva de vehículos en el Registro Federal de Vehículos, al establecer:

ARTÍCULO 19.- Para acreditar la inscripción en el Registro y la legal estancia de los vehículos en el país solamente serán válidos los comprobantes que al efecto expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los comprobantes consistirán en un certificado y una calcomanía. Para los vehículos inscritos definitivamente, se expedirá además una placa metálica. La secretaría mencionada podrá autorizar, mediante reglas generales, otro tipo de comprobantes. (p. 14)

Es importante mencionar que, del texto de la anterior disposición, se alude a la expedición solamente de una placa, un certificado y una calcomanía, para la acreditación de la inscripción definitiva y legal estancia de vehículos en el país.

Cabe hacer mención que del texto del artículo 4 de la multicitada Ley, se estableció una abstención para las autoridades federales de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, de matricular, abanderar, dar de alta o proporcionar placas a vehículos que no se encontraran inscritos en el Registro Federal de Vehículos, así como a los importados temporalmente y a aquellos respecto de los cuales no se hubieren cubierto los impuestos del timbre y sobre tenencia o uso de automóviles, al estipular:

ARTÍCULO 4º.- Las autoridades federales de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios se abstendrán de matricular, abanderar, dar de alta o proporcionar placas a vehículos que no se encuentren inscritos en el Registro Federal de Vehículos, a los importados temporalmente y a aquellos respecto de los cuales no se hubieren cubierto los impuestos del timbre y sobre tenencia o uso de automóviles. (p. 13)

Asimismo, en el artículo quinto transitorio de la Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), se estipuló que a la fecha en que entrara en vigor esa ley los vehículos que se encontraran inscritos en el Registro Federal de Automóviles no requerirían nueva inscripción, es decir, no se necesitaba realizar un doble registro por el que se les tuviera que asignar otro comprobante y consecuentemente otra placa vehicular, como se realiza en la actualidad, se cita textualmente la disposición normativa enunciada: “Artículo quinto. Los vehículos que a la fecha en que entren en vigor esta Ley se encuentren inscritos en el Registro Federal de Automóviles no requerirán nueva inscripción” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre, p. 18).

Es decir, del texto de estas disposiciones, se advierte que la naturaleza jurídica del otorgamiento de placas metálicas a los vehículos, seguía siendo el de comprobar su inscripción en el Registro Federal de Vehículos, y solo para el caso de pérdida, destrucción o inutilización, parcial o total se procedía a su reposición, previa solicitud de la persona a cuyo nombre se encontrara inscrito el vehículo, como se observa de lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Registro Federal de Vehículos, mismo que se transcribe textualmente: “ARTÍCULO 20.- En caso de pérdida, destrucción o inutilización, parcial o total de los comprobantes de inscripción, se procederá a su reposición, previa solicitud de la persona a cuyo nombre se encuentre inscrito el vehículo.” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre, p. 15).

La Ley del Registro Federal de Vehículos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), tuvo su vigencia hasta el año de 1990, ya que dicha disposición jurídica, fue abrogada mediante la publicación de la Ley que establece, reforma, adiciona y deroga

diversas disposiciones fiscales y que adiciona la Ley General de Sociedades Mercantiles, en el Diario Oficial de la Federación, misma que se transcribe en forma literal enseguida: “LEY DEL REGISTRO FEDERAL DE VEHICULOS, ARTICULO NOVENO.- Se abroga la Ley del Registro Federal de Vehículos de 28 de diciembre de 1977, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1977” (Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1989, 28 de diciembre, p.26), como se aprecia del mismo texto citado, la Ley del Registro Federal de Vehículos, cayó en desuso y perdió su eficacia hasta que fue abrogada.

1.6.4 Análisis de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, publicada el 02 de junio de 1998.

Ahora bien, de la exposición de motivos de la iniciativa de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1997, 10 de diciembre), presentada en la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, el 10 de diciembre de 1997, podemos apreciar que su antecedente directo fue la Ley del Registro Federal de Vehículos de 1977, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), cuyo objeto fue establecer un control fiscal, así como el conocer el estado legal de los vehículos.

Cabe destacar, que en la iniciativa citada en el párrafo anterior, se señala que el Registro Federal de Vehículos, desapareció:

debido a que el Registro Federal de Vehículos no contaba con la capacidad técnica y organizacional para responder a las necesidades de un parque vehicular nacional cada vez mayor y debido a la gran cantidad de archivos documentales que manejaba, dicho registro se convirtió en una estructura administrativa compleja e ineficiente, razón por la cual, en el año de 1989, se determinó su desaparición. (p. 1)

Hay que señalar estas circunstancias que se mencionan en esta iniciativa, ya que son recurrentes en la transición de un registro a otro, toda vez que debido al volumen de la información

que se generaba por el constante crecimiento del parque vehicular que circulaba en el territorio nacional, la poca capacidad técnica y organizacional con la que operaban estos registros vehiculares, fue motivo de su reforma y/o abrogación de su regulación, ya que nunca se tuvo la capacidad de operación que se pretendía, ocasionando que los mismos fueran inoperantes e ineficientes, como se menciona en el párrafo citado.

Entre la abrogación de la Ley del Registro Federal de Vehículos de 1977, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 1977, 30 de diciembre), realizada en el año de 1989 y la entrada en vigor de la Ley del Registro Nacional de Vehículos de 1998, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), existió un prolongado lapso de tiempo en el que no se tuvo legislación que regulara la materia, y sin que el Gobierno Federal de México, realizara acciones encaminadas a consolidar el tan anhelado Registro Vehicular, que se gestó desde el año de 1957, con la publicación del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, (H. Congreso de la Unión, 1957, 31 de diciembre).

En virtud a lo anterior, los Estados fueron reglamentando lo relacionado con los vehículos que circulaban en las entidades federativas, así que operaron en el país padrones vehiculares estatales, cuyos datos posteriormente se integraban en una base de datos nacional, como se estableció en la Ley de Coordinación Fiscal, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2018, 30 de enero), y en el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre).

No obstante, ese sistema de control de vehículos presentó graves deficiencias, entre las que destacaban, que la información respectiva se integraba con una periodicidad variable, y un dato importante para esta investigación es que sólo servía para propósitos fiscales; no se incluía en él toda la información que generaban las dependencias federales, estatales u otras fuentes, señalando además que estos registros no proporcionaban el servicio de consulta de forma pública.

Asimismo, en la exposición de motivos de la aludida iniciativa de Ley del Registro Nacional de Vehículos, (Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1997, 10 de diciembre), se justificó su creación, al considerarla como una medida de seguridad jurídica para el patrimonio de las familias, las actividades productivas, y para que el Estado previniera eficazmente la delincuencia, combatir frontalmente a las organizaciones criminales, así como perseguir y castigar oportunamente los delitos, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 1995, 31 de mayo), se propuso retomar la regulación de los registros vehiculares.

Lo anterior, toda vez que se argumenta en el mismo documento que se cita, que el robo de vehículos desde ese momento ya era considerado uno de los delitos con mayor incidencia, cuyas repercusiones sociales se agravaba al ser cometido, generalmente, por miembros de la delincuencia organizada, quienes los utilizaban para otros ilícitos graves, tales como el secuestro o el asalto y para posteriormente comercializarlos.

También se menciona que el tráfico de vehículos robados había generado que los compradores de buena fe, no tuvieran medio alguno que les permitiera conocer la situación legal del vehículo que adquirirían, lo que ocasionaba que fueran sorprendidos e involucrados en problemas de índole legal y económica.

Es por ello que el gobierno de la República, consideró como acciones que le permitieran, proteger el patrimonio de las familias, brindándoles seguridad jurídica, y para combatir a la delincuencia, contar con un instrumento que sirviera a los particulares para conocer con oportunidad el estado legal de los vehículos en cualquier entidad federativa e incluso, los gravámenes que sobre los mismos pudieran existir; y a su vez que coadyuvara con los órganos encargados de la procuración de justicia para perseguir eficazmente a los delincuentes e identificar las transacciones que tuvieran por objeto la compra-venta de vehículos robados, por lo que un registro nacional de vehículos constituiría una medida importante para ayudar a remediar muchos de los problemas que se derivaban del robo de vehículos.

El Registro Nacional de Vehículos, se proponía crear como un instrumento para otorgar certeza jurídica a las transacciones realizadas sobre vehículos, por lo que su operación estuvo a cargo de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, como dependencia responsable de regular la promoción de la industria, la comercialización de bienes y la protección al consumidor. Proponiéndose eliminar las deficiencias del anterior registro y aprovechar todos los avances en materia tecnológica, como se observa del texto del artículo 3 de la Ley del Registro Nacional de Vehículos (Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1997, 10 de diciembre):

Artículo 3. Corresponde la aplicación de la presente Ley al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Para la correcta operación del Registro, la Secretaría tiene las siguientes facultades:

- I. Establecer las reglas a que se sujetará la recepción, almacenamiento y transmisión de la información del Registro y, en general, la operación, funcionamiento y administración del servicio público que preste;
- II. Operar y, en su caso concesionar y regular la operación del Registro;
- III. Vigilar la debida aplicación de los precios, tarifas y contraprestaciones establecidas en Ley de Derechos relativas a la prestación del servicio público del Registro;
- IV. Celebrar convenios de coordinación con los gobiernos estatales y del Distrito Federal, a fin de facilitar la cobertura del Registro, procurar su buen funcionamiento y efectuar intercambio de información;
- V. Realizar, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores, las actividades de cooperación con otros países para el intercambio de información relacionada con el Registro;

VI. Coadyuvar con el Sistema Nacional de Seguridad Pública para el cumplimiento de sus objetivos;

VII. Verificar el cumplimiento de esta ley, y en su caso, sancionar las infracciones a la misma, y

VIII. Las demás que establece esta Ley. (p. 1)

Uno de los aspectos relevantes del texto de este artículo es la fracción IV, en el que se previó la celebración de convenios de coordinación con los Estados a fin de lograr un procedimiento ágil de inscripción en el registro y la relación de éste con los trámites estatales en materia de control vehicular, en beneficio de la ciudadanía.

En el caso particular, el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), estableció en su Considerando y en sus disposiciones generales SEGUNDA y NOVENA, la obligación del Estado de continuar con la integración y actualización de un registro y control vehicular, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, independientemente de que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos sea del orden federal o estatal, como se desprende de las disposiciones que se citan textualmente:

CONVENIO de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas.

CONSIDERANDO

Que igualmente, se incluye la obligación del Estado de continuar con la integración y actualización de un registro vehicular, independientemente de que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos sea del orden estatal vehicular. Este instrumento

de control protege por una parte, la integración de la industria automotriz nacional y, por otra, facilita el cumplimiento de las obligaciones fiscales en esta materia y constituye fuente de información, tanto en el ámbito tributario como en otras instancias gubernamentales. (p. 46)

SEGUNDA.- La Secretaría y el Estado convienen coordinarse en:

[...]

IV. Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, en los términos de la cláusula novena. (p. 48)

NOVENA.- El registro y control de vehículos, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, que se señalan en las fracciones siguientes, se ejercerán por el Estado. Para la administración del citado impuesto, el Estado ejercerá las funciones inherentes a la recaudación, comprobación, determinación y cobro en los términos de la legislación federal aplicable.

Tratándose de vehículos de procedencia extranjera que se encuentren en el territorio del Estado, las facultades de la Secretaría en materia aduanera se otorgan al mismo en forma expresa y limitativa en la cláusula decimotercera del presente Convenio.

I. En materia de registro y control vehicular, excepto aeronaves, el Estado establecerá el registro estatal vehicular, relativo a los vehículos que les expida placas de circulación en su jurisdicción territorial y lo mantendrá actualizado para su integración al Sistema Integral de Información Tributaria.

Para control y vigilancia del registro, el Estado ejercerá, por conducto de sus autoridades fiscales, las siguientes facultades:

- a). Efectuar los trámites de inscripción, bajas, cambios y rectificaciones que procedan en el registro, conforme a las reglas generales que expida la Secretaría.
- b). Realizar actos de verificación y comprobación para mantener actualizado el registro del Estado, conforme a los lineamientos y normatividad correspondientes.
- c). Recibir y, en su caso, requerir los avisos, manifestaciones y demás documentos que conforme a las diversas disposiciones legales aplicables deban presentarse.
- d). Diseñar y emitir los formatos para control vehicular y el cobro del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, los cuales deberán contener como mínimo los siguientes requisitos:

Datos generales: Entidad Federativa; año fiscal que se cubre.

Datos del propietario: Nombre o razón social; registro federal de contribuyentes; domicilio; código postal.

Datos del vehículo: Marca; modelo; año modelo; número de cilindros; origen o procedencia; número de motor; número de chasis; número de placas.

- e). Informar a la Secretaría de los movimientos efectuados en el registro estatal vehicular y reponer dicho registro en su totalidad, conforme a los medios magnéticos y periodicidad que establezca la Secretaría.

II. En materia de recaudación, comprobación, determinación y cobro del Impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos, el Estado ejercerá las siguientes facultades:

- a). Recibir y, en su caso, exigir las declaraciones, avisos y demás documentos que establezcan las disposiciones fiscales y recaudar los pagos respectivos, así como revisar, determinar y cobrar diferencias que provengan de errores aritméticos. (p. 51)

Asimismo, del artículo 1, de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, se estableció que su objeto principal fue el crear y regular el Registro Nacional de Vehículos, mismo que a la letra dice: “**Artículo 1.-** La presente ley tiene por objeto crear y regular el Registro Nacional de Vehículos. Sus disposiciones son de orden público y de observancia general en todo el territorio” (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril, p. 8)

Dicho Registro tenía contemplado como uno de sus fines, identificar los vehículos que se fabricaban, ensamblaban, importaban o circulaban en el territorio nacional, así como la de brindar el servicio de información al público, como se establece en el artículo 5 de la Ley citada, al enunciar lo siguiente:

Artículo 5. La operación del Registro es un servicio público a cargo de la Secretaría, y tiene como fines la identificación de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como la de brindar el servicio de información al público.

El registro contará con una Base de Datos, propiedad exclusiva del Gobierno Federal, la cual estará integrada por la información que de cada vehículo proporcionen las autoridades, fabricantes y ensambladores, comercializadoras, aseguradoras, particulares, o cualquier otra fuente.

Cualquier persona podrá consultar la información contenida en el Registro conforme al procedimiento y niveles de acceso que para la consulta de la información determine el reglamento. (p. 9)

Del texto de este artículo se observa la forma en como la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), reguló la creación de una base de datos propiedad exclusiva del Gobierno Federal, que sería alimentada por las diversas autoridades y por los particulares obligados a realizar la inscripción (fabricantes y ensambladores, comercializadoras, aseguradoras, particulares, o cualquier otra

fuelle), con el fin de contar con un control que permitiría saber en todo momento los datos más importantes de cada automotor, desde su origen y durante toda su existencia.

Por otra parte y con la finalidad de que el Registro Nacional de Vehículos se mantuviera vigente, se propuso establecer un mecanismo que permitiera actualizar la información inscrita en el mismo, mediante el aviso que las personas dedicadas al comercio y aseguramiento de vehículos deberían hacer sobre las diversas transacciones realizadas respecto de estos últimos, así como también de la información que se debía presentar acerca de los cambios de propietario o domicilio, baja, exportación definitiva y cambios de las características principales del vehículo, como se estipuló en los artículos 6 y 10 de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), mismos que se citan textualmente:

Artículo 6. La inscripción de los vehículos en el Registro será definitiva o provisional, conforme a las siguientes reglas:

I. Inscripción Definitiva. Es la que se efectúa por una sola vez, y estarán obligados a solicitarla quienes:

a) Fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional y destinados al mercado nacional, y

b) Importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en territorio nacional, y

II. Inscripción Provisional, que estarán obligados a solicitar quienes:

a) Importen temporalmente vehículos, y

b) Importen vehículos en franquicia. (p. 9)

Artículo 10. Quienes fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional deberán asignar a éstos un número de identificación vehicular que será el principal elemento de identificación en el Registro, el cual estará integrado de conformidad con la norma oficial mexicana respectiva.

Los vehículos importados deberán cumplir con lo establecido en este artículo de conformidad con el reglamento, la norma oficial mexicana y demás ordenamientos legales aplicables.

Cuando un documento público o privado tenga por objeto identificar un vehículo, deberá utilizarse el número a que se refiere este artículo. (p. 10)

Ahora bien, en lo que interesa a la investigación que nos ocupa, como se puede observar del artículo 11 de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), en este ordenamiento legal, por primera vez, se deja de incluir en su articulado la entrega de placa y calcomanía como comprobante para acreditar la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Vehículos, al establecer textualmente:

Artículo 11. La inscripción de un vehículo en el Registro presume la existencia del mismo y su pertenencia a la persona inscrita en él como propietario, salvo prueba en contrario.

La inscripción los avisos, las consultas y los demás trámites relativos al Registro se realizarán en los términos que establezca el reglamento. (p. 11)

Sin embargo, del texto del Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), se aprecia que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se le fue atribuyendo a las entidades del país, como trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de

vehículos, como se menciona en la disposición NOVENA, del citado Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal.

Así de esta forma los Estados de la república tenían la obligación de proporcionar al Registro Nacional de Vehículos, la información relativa al otorgamiento y cambio de placas y tarjeta de circulación, de acuerdo a lo enunciado en la fracción VII del artículo 37 Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, mismo que se transcribe a continuación: “ARTÍCULO 37.- Deberán proporcionar al Registro: VII. Las entidades federativas, de conformidad con los convenios de coordinación respectivos, información relativa al otorgamiento y cambio de placas y tarjeta de circulación” (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 2000, 27 de abril, p. 38).

Por otra parte, en la multicitada Ley del Registro Nacional de Vehículos, se reguló el supuesto en que las diversas autoridades ante quienes se efectúen trámites relacionados con un vehículo o con el pago de los impuestos federales sobre el mismo, deberían exigir la presentación de la constancia de inscripción en el registro, “Artículo 12. Las autoridades federales ante quienes se efectúe cualquier trámite relacionado con un vehículo exigirán, respecto de éste, la presentación de la constancia de su inscripción en el Registro” (Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1997, 10 de diciembre, p. 11)

Como se observó de las disposiciones normativas citadas, se dejó de regular la entrega de placa y calcomanía como documentos que acreditara a los sujetos obligados el cumplimiento de la obligación de realizar la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Vehículos, destacándose la incorporación en la fracción I, del artículo 9 de la Ley analizada, de la inclusión del número de identificación vehicular (NIV) como información obligatoria que debía contener el Registro Nacional de Vehículos, mismo que a la letra dice:

Artículo 9. El registro contendrá, sobre cada vehículo, la información siguiente:

- I. El número de identificación vehicular a que se refiere el artículo 10 de esta ley;
- II. Las características esenciales del vehículo;

III. El nombre, denominación o razón social y el domicilio del propietario;

IV. Los avisos que actualicen la información a que se refiere este artículo, y

V. La demás que establezca el reglamento” (p. 10)

Agregar este elemento fue importante para el eficaz funcionamiento del registro, ya que el número de identificación vehicular (NIV), cuya asignación, determinación e instalación estaría a cargo de los fabricantes y ensambladores de vehículos, y el cual se compone de 17 dígitos conforme al numeral 3.1.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular-Especificaciones, (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1998, 06 de julio), basada en disposiciones aceptadas internacionalmente; dicho número se consideró permitiría identificar a cada vehículo de manera inequívoca y determinar con precisión sus atributos principales, la cual consistió en una tarjeta electrónica que contendría el número de identificación vehicular (NIV), número de inscripción y la marca, modelo y año de modelo del vehículo registrado, en relación con lo previsto en el artículo 18 del Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 2000, 27 de abril), mismo que enuncia en forma literal:

3.1.1 El NIV debe estar integrado por caracteres asignados por el fabricante o ensamblador, los cuales deben proporcionar a la DGI la información para interpretarlo por lo menos treinta días antes de la comercialización de los vehículos.

3.1.2 El NIV debe estar integrado por diecisiete caracteres, seleccionados por el fabricante o ensamblador de los siguientes:

3.1.2.1 Alfabéticos: A B C D E F G H J K L M N P R S T U V W X Y Z

3.1.2.2 Numéricos: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

3.1.3 El NIV debe estar integrado por cuatro secciones, las cuales hacen referencia a:

3.1.3.1 Primera Sección: Identificador mundial del fabricante o ensamblador.

3.1.3.2 Segunda Sección: Descripción del vehículo.

3.1.3.3 Tercera Sección: Dígito verificador.

3.1.3.4 Cuarta Sección: Identificación individual del vehículo. (p. 15)

ARTÍCULO 18.- La constancia de inscripción es el documento que expide la Secretaría por conducto del operador del Registro, mediante el cual se acredita la inscripción definitiva del vehículo en el Registro y consistirá en una tarjeta electrónica que contendrá al menos:

I. El número de inscripción;

II. El número de identificación vehicular o, en su caso, el número de serie, y

III. La marca, el modelo y año modelo.

La tarjeta deberá reunir los elementos y características de seguridad que eviten su falsificación según lo determinen las reglas de operación.

El operador del Registro entregará a cada propietario una constancia de inscripción.

En caso de robo o pérdida de dicha constancia, el operador del Registro deberá reponerla, previa solicitud del interesado.

Para efectos de la presunción de propiedad del vehículo a que se refiere el artículo 11 de la Ley, será necesario efectuar una consulta a fin de confirmar el nombre de la persona inscrita en el Registro como propietario. (p. 33)

En virtud de su carácter de ámbito nacional, el Registro Nacional de Vehículos, se pensó constituiría un instrumento de información de gran valor, que coadyuvaría eficazmente a un control integral del parque vehicular, en beneficio de la ciudadanía, al dar certidumbre a las transacciones que ésta realizaba en el rubro del comercio. Además, de servir para el mejor desarrollo y funcionamiento de los mercados de seguros y automotrices, y la base de información a la que daría lugar el registro, coadyuvaría a un mejor control fiscal y a combatir el robo de automotores en todo el territorio nacional.

Por otra parte, es de destacar el cambio de paradigma que fue transformando a los registros primeramente de automóviles y posteriormente vehiculares, ya que su objeto de creación, fue transitando de ser un registro meramente de control vehicular, a otros con fines fiscales, de seguridad jurídica y comercial, hasta llegar a ser un banco de información de utilidad para la Seguridad Pública, como se estudiará en el siguiente capítulo, ya que, como se estipuló en la Ley que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el Registro Nacional de Vehículos, se reguló un estrecho intercambio de información con dicho sistema, principalmente en relación con el robo y recuperación de vehículos, por lo que se puede mencionar que estas reglamentaciones fueron los cimientos para la transición a lo que en la actualidad conocemos como “REPUVE”, Registro Público Vehicular.

Ahora bien, de la búsqueda en diferentes fuentes acerca de la figura de canje de placas que se estudia, se localizó el ACUERDO por el que se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y control, (Secretario de

Comunicaciones y Transportes, 1998, 30 de octubre), en el que se señala en su CONSIDERANDO:

Que con el propósito de que los vehículos automotores que circulan dentro del territorio nacional, se encuentren debidamente identificados y se compruebe la posesión legal de los mismos, deben contar con placas, calcomanías y tarjetas de circulación que faciliten su identificación, las cuales deben expedirse mediante un sistema que permita una identificación homogénea para toda la República Mexicana y evite la duplicidad de las series de identificación;

Que a nivel nacional no se cuenta con un sistema de información que permita conocer el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizan por el gobierno federal y de las entidades federativas, por lo que no es posible detectar con facilidad la circulación de vehículos ilegales, robados, con placas falsificadas o sobrepuestas, motivo por el cual es necesario establecer plazos para efectuar los canjes de placas de los diferentes servicios de autotransporte, a fin de llevar una constante actualización y control a través de una base de datos a nivel federal y estatal que permita detectar dichas situaciones, así como coordinar las concesiones estatales y los permisos federales, combatir los ilícitos que ocurren en las carreteras y contribuir a reducir el índice nacional de accidentes;

Que tomando en cuenta la consulta efectuada a los gobiernos estatales y la anuencia de la Subsecretaría de Ingresos de la SHCP de llevar a cabo el reemplacamiento cada dos años una vez concluidos el plazo fijado para el canje total de placas y dado que con esto se podrá verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en los convenios para el pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, he tenido a bien dictar el siguiente: (p. 15)

De lo antes expuesto se aprecia que con el propósito de que los vehículos automotores que circulaban en el territorio nacional, contaran con placas, calcomanía y tarjeta de circulación, era para verificar que se encontraran debidamente identificados y se comprobara su posesión legal,

por lo que se preveía que fueran expedidas mediante un sistema que permitiera una identificación homogénea para todo el país y evitar duplicidad de las series de identificación, ya que en ese momento no se contaba con un sistema de información en el que se consultara el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizaban por el gobierno federal y de las entidades federativas.

Asimismo, se consideró con la anuencia de la Subsecretaría de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que el reemplacamiento se llevaría a cabo cada dos años, una vez concluido el plazo fijado para el canje total de placas, ya que con dicha medida los gobiernos estatales, podían verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en los convenios para el pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos.

Por lo que el citado Acuerdo en su ARTÍCULO SÉPTIMO, enuncia que la vigencia de las placas del servicio de autotransporte federal será de tres años incluido el tiempo para llevar a cabo el canje total de placas de cada modalidad de servicio, esa vigencia observaría ese plazo en los años 2001 y 2004. A partir del año 2005 se determinaría una nueva vigencia en base a la vida útil de las placas, la cual estaría en función de los materiales con que se fabricaría en ese año; por lo que respecta a las entidades federativas y el Distrito Federal, el segundo párrafo del artículo citado estableció lo siguiente:

Las entidades federativas y el Distrito Federal que no hayan realizado su canje de placas, comunicarán a la Secretaría la fecha en que iniciarán su respectivo canje sin que este periodo sea mayor a 60 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo y en función de esta fecha deberán solicitar su asignación de las características y especificaciones correspondientes. Se señala que la vigencia de las placas será de tres años contados a partir que las entidades federativas y el Distrito Federal hayan realizado sus canjes respectivos, por lo cual las entidades federativas y el Distrito Federal una vez concluido el periodo de vigencia de los tres años, solicitarán a la Secretaría la asignación de características y especificaciones de las nuevas placas. (p. 18)

Como se ha demostrado de las disposiciones normativas analizadas en este capítulo se advierte que la entrega de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, se realizaba por parte de los gobiernos estatales, con la finalidad de identificar a los vehículos que circulaban en el territorio nacional y comprobar su posesión legal, datos que posteriormente reportaban al Registro Nacional de Vehículos; por otra parte el canje de las mismas, obedecía estrictamente a realizar un trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, establecido en el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado en ese entonces, entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), por lo que cabe resaltar que en la actualidad, en el Estado de Chiapas, ya no se paga la contribución citada.

1.6.5 Análisis de la Ley del Registro Público Vehicular, publicada el 01 de septiembre de 2004.

De los capítulos anteriores que componen la presente investigación, se aprecia que la normatividad que reguló el primer Registro de Automóviles y posteriormente el de los vehículos, fue cambiando, como de hecho y de derecho debe suceder con las leyes, para adecuarse y normar los supuestos que demandaba la realidad social, como sucedió con la disposición jurídica que actualmente rige esta materia, es decir, la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), misma que actualmente se encuentra vigente.

Como se puede apreciar, el Registro Nacional de Vehículos, demandaba su actualización para adecuarse a los acontecimientos de la época, por lo que el 06 de abril de 2004, se publica en la Gaceta del Senado, el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, (Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos de la H. Cámara de Senadores, 2004, 06 de abril), emitido por las Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos del Senado, mismo que fue turnado para su estudio a la Cámara de Diputados, en dicho proyecto de Decreto, se argumentaron varias consideraciones entre las que destacan para el objeto de estudio de esta investigación, las que se enuncian enseguida:

El parque vehicular había experimentado gran crecimiento, sobrepasando la capacidad gubernamental para consolidar un servicio de Registro Vehicular, y que, debido a esa falta de control, se impidió dar certeza jurídica a los ciudadanos en la compraventa de vehículos, generando un amplio espacio de incertidumbre que permitía a la delincuencia actuar con impunidad.

Derivado de los intercambios en las fronteras, se obligaba al país, por su propia seguridad, a contar con un sistema registral capaz de detectar el origen y destino de todos los vehículos que circularan en el territorio nacional. Por lo que se consideró contar con un registro para garantizar la seguridad pública en todo el territorio nacional y no solo para tener un inventario de vehículos.

De acuerdo al régimen competencial establecido en el párrafo noveno del artículo 21, en relación con lo estipulado en la fracción XXIII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio), que textualmente enuncian:

Artículo 21. La investigación de los delitos corresponde al Ministerio Público y a las policías, las cuales actuarán bajo la conducción y mando de aquél en el ejercicio de esta función.

La seguridad Pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social, de conformidad con lo previsto en esta Constitución y las leyes en la materia. (p. 25)

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

XXIII. Para expedir leyes que, con respeto a los derechos humanos, establezcan las bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas y los Municipios; organicen la Guardia Nacional y las demás instituciones de seguridad

Pública en materia federal, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de esta Constitución; así como la Ley Nacional sobre el Uso de la Fuerza, y la Ley Nacional del Registro de Detenciones; (p. 69)

Se advierte que la seguridad pública es una función que está a cargo de la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios, y toda vez que el Congreso tiene la facultad de regular las bases de coordinación entre estos niveles de gobierno sobre dicha materia, he dicho dictamen se propuso que el Registro Público Vehicular quedara a cargo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, debido a que, en la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), se consideró que dicho registro, también sirviera como un gran banco de información para intercambiarla en relación con el robo y la recuperación de vehículos.

Se menciona que no fue posible que los Registros anteriores funcionaran, debido a que con la creación del Registro Federal de Vehículos de 1977 y el Registro Nacional de Vehículos de mayo de 1998, el primero tenía como objeto establecer sólo un control fiscal y el segundo, porque se trataba de un registro mercantil en forma de servicio público concesionado, alejado del objetivo esencial de servicio público que buscaba secundariamente combatir la inseguridad jurídica en operaciones comerciales.

Se definió con exactitud el objeto del Registro Público Vehicular, al establecerlo como un servicio público y gratuito a cargo del Ejecutivo Federal, a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública, a través del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Cabe mencionar que el citado registro se consideró tuviera la función de identificación y control vehicular; el registro nacional de altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones o destrucción de vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público, con las características esenciales de ser público y la inscripción, presentación de los avisos y consultas gratuitas.

Se previó que el Registro Público Vehicular se conformaría con una base de datos suministrados por las autoridades federales y los Estados, así como los sujetos obligados a realizar las inscripciones y presentar los avisos sobre la información que proporcionen de cada vehículo, los carroceros, ensambladores, comercializadoras y distribuidoras de vehículos, las instituciones de seguros, de fianzas, instituciones de crédito, organizaciones auxiliares del crédito y demás entidades financieras.

Se establecía quienes deberían presentar ante el Registro Público Vehicular, aviso de datos sobre las operaciones relacionadas con: el ensamble o modificaciones, compra y venta, expedición o cancelación de póliza de seguro del vehículo, robo, recuperación, destrucción o pérdida total, enajenación para venta de sus componentes, expedición y número de fianza, cancelación de la misma, gravamen o cancelación del mismo cuando el vehículo garantice un crédito y arrendamientos financieros de vehículos.

Así como registrar embargos, decomisos, aseguramientos y el levantamiento de tales gravámenes sobre vehículos, por parte de las autoridades judiciales y administrativas federales.

Se propuso la estipulación de infracciones y sanciones por el incumplimiento a los preceptos contenidos en el proyecto de Decreto, con el objeto de que estas sanciones desalentaran todos los actos irregulares como alterar, omitir, simular dar o registrar datos e información falsa y cualquier otra conducta que indujera a desvirtuar la veracidad y objetividad de los datos y de las acciones del Registro.

Es por ello que, para efectos de la integración del Registro, el artículo Cuarto Transitorio de la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), otorgó a las Secretarías de Economía y de Hacienda y Crédito Público, un plazo de 180 días naturales, para entregar la información histórica, relativa a los número de identificación que tuviesen asignados los vehículos y de la cual dispusieran a la entrada en vigor de la citada Ley. Asimismo, se estableció la obligación a las ensambladoras, carroceros, distribuidoras, comercializadoras e importadoras de vehículos que no hubieran cumplido con

suministrar dichos datos, en términos de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, que se proponía abrogar.

En virtud a lo anterior, con esta iniciativa de ley, se consideró que se llenaría un vacío operativo y legal, debido a que el Registro Nacional de Vehículos (RENAVE) dejó de funcionar, y al estar todavía vigente la Ley que lo regulaba, no se podía calificar de positiva, en virtud de que ya no era aplicable a las situaciones que ocurrían en ese entonces, con los diversos procesos de identificación, registro, tenencia y transmisión de la propiedad de vehículos, ya que al no existir un registro vehicular de esta naturaleza que garantizara en toda la República la transparencia en cuanto a la posesión, propiedad, transmisión de derechos y uso de vehículos para efectos de seguridad jurídica y pública, se presumía se seguiría multiplicando la comisión de delitos en materia vehicular, por falta de control estatal y un registro confiable, toda vez que con la creación del Registro Nacional de Vehículos (RENAVE) surgieron diversos problemas, como se argumentó en el Dictamen de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, (Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos de la H. Cámara de Senadores, 2004, 06 de abril), en cita mismo que textualmente enuncia que:

el robo de automóviles ha alcanzado enormes proporciones en todo el territorio nacional, debido en parte, a la ausencia de un servicio eficiente de Registro Público Vehicular que contribuye a la impunidad, porque la delincuencia actúa sin restricciones y es urgente poner orden en este ámbito de la seguridad pública de inmediato, consolidando este servicio público mediante la articulación de las acciones de los municipios, las entidades federativas y la Federación. (p. 1)

Por lo que el objeto del Registro, cambió dejando de ser considerado como un registro de carácter mercantil, como se establecía en la Ley del Registro Nacional de Vehículos, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1998, 15 de abril), para convertirse en un instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que ayudarían a combatir la serie de hechos delictivos que se cometían, entre los que se destacaban el robo y fraude en vehículos.

En cuanto al robo se menciona que se realizaban con el fin de remarcar sus números de serie para duplicar sus documentos, y así ser trasladados a otros Estados donde se tramitaban placas y una vez con ello, se vendían a terceros de buena fe, mismos que al circular con dichos vehículos eran detenidos por la policía y presentados ante las autoridades correspondientes, generando que el propietario original perdiera su vehículo y el que lo compraba perdía el patrimonio con el que adquirió dicho vehículo robado, e incluso podía ser privado de su libertad.

Por lo que respecta al fraude en vehículos, este hecho delictivo consistía en generar documentos de uno inexistente, similar a uno real, y con dichos documentos se tramitaban placas en otra entidad federativa, para posteriormente asegurar dicho vehículo en forma virtual, ya que no existía físicamente, con esto el delincuente dejaba pasar un tiempo y después denunciaba el supuesto robo de dicho vehículo para solicitar el pago del seguro, cometiéndose fraudes millonarios a las aseguradoras, supuesto que ocasionaba molestias a los particulares que tenían vehículos que legalmente coincidían con los datos del vehículo virtual que era reportado como robado, lo que a su vez generaba que el particular tuviera la carga de la prueba de acreditar ante las autoridades correspondientes que su unidad estaba en regla y que no tenía ningún problema.

Ahora bien, para el objeto de esta investigación, hay que puntualizar que la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), se creó con el objeto de identificación y control vehicular, en el que constaran las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público, desapareciendo la figura de la concesión, por lo tanto el registro se estipuló con la finalidad de otorgar seguridad pública y jurídica, con alcance nacional, integrándose con pleno respeto a las responsabilidades que tienen las entidades federativas en esta materia, como se observa de lo estipulado en su artículo 6, mismo que a la letra menciona lo siguiente:

Artículo 6.- El Registro Público Vehicular tiene por objeto la identificación y control vehicular; en la que consten las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los

vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público.

La Federación y las Entidades Federativas, en el ámbito de sus competencias, utilizarán el Registro con el fin de compartir e intercambiar la información disponible sobre el origen, destino, actos y hechos jurídicos y, en general, cualquier operación relacionada con los vehículos mencionados.

La inscripción de vehículos, la presentación de avisos y las consultas en el Registro serán gratuitos.

Los trámites que se realicen ante las Entidades Federativas se sujetarán a lo que determinen las disposiciones jurídicas aplicables. (p. 3)

Como se observa de lo dispuesto por la citada disposición normativa el concepto y denominación de Registro Nacional, se sustituye por el de Registro Público, ya que se trataba de implementar un registro al alcance de la ciudadanía integrado con la suma de todos los registros públicos de las entidades federativas, por lo que la actividad registral no tendría un origen ni una finalidad comercial, ni fiscal como se planteó en las disposiciones normativas que antecedieron a esta Ley, sino exclusivamente la de generar seguridad jurídica en la propiedad, posesión y uso de vehículos y con ello, crear condiciones para fortalecer la seguridad pública en relación a los vehículos que circularan en todo el país.

Cabe señalar que de lo establecido en el segundo párrafo del artículo en cita, se consideró que el registro pudiera ser utilizado por cualquier corporación policial de la República Mexicana, ya que al tener acceso a los datos de identificación de cualquier vehículo, sin importar la entidad federativa que le haya proporcionado las placas, se pretendía atacar el delito de robo de autos, ya que en ese momento se consideraba una práctica común de los delincuentes, robarse los vehículos en una entidad federativa y trasladarlos a otra, y al no existir un registro a nivel nacional, no era posible corroborar la procedencia lícita de los mismos, por lo que con este registro, se pensó que

fuera posible que cualquier policía pudiera tener la información real, al momento mismo en que lo estuviera solicitando.

Asimismo, del tercer párrafo del artículo 6 de la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), se advierte otro elemento importante, como lo es la gratuidad del servicio, al prever que la inscripción, presentación de los avisos y las consultas serían gratuitos, ya que con esto se permitiría brindar un servicio para lograr la identificación y control vehicular de altas, bajas, emplacamientos, infracciones, robos, pérdidas, recuperaciones o destrucción de los automotores que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, por lo que tampoco se regulaba la entrega de placa o placas metálicas para demostrar que se había cumplido con la obligación de realizar la inscripción en el Registro Público Vehicular.

En cuanto a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), se estableció la obligación a las autoridades federales, estatales y sujetos obligados a realizar las inscripciones y a presentar los avisos, para entregar la información de cada vehículo, con la cual se conformaría el Registro, como se observa del texto de la disposición normativa citada:

Artículo 7.- El Registro estará conformado por una base de datos integrada por la información que de cada vehículo proporcionen las autoridades federales, las Entidades Federativas y los sujetos obligados a realizar las inscripciones y a presentar los avisos, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Para mantener actualizado el Registro, las autoridades federales y las de las Entidades Federativas, de conformidad con sus atribuciones, suministrarán la información relativa a altas, bajas, cambio de propietario, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones, pago de tenencias y contribuciones, destrucción de vehículos, gravámenes y otros datos con los que cuenten.

Por su parte, el Secretariado Ejecutivo, mediante los instrumentos de información nacional sobre seguridad pública que correspondan, incorporará al Registro la información que le proporcionen las Fiscalías o Procuradurías, relativa a robos, recuperaciones y destrucción de vehículos. (p. 3)

En consecuencia, para que el Registro Público Vehicular se conformara como un auténtico instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, fue necesario incorporarlo, con las instancias y estructuras del propio Sistema.

Estos instrumentos de información, según se establecía en la Ley General que establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1995, 11 de diciembre), debían ser integrados por la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios, de conformidad con el artículo 7 de dicho ordenamiento que textualmente enunciaba: “Artículo 7.- La Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios integrarán los instrumentos de información del Sistema Nacional, para cuyo efecto se establecerán las bases de datos sobre la seguridad pública.” (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1995, 11 de diciembre, p. 22)

Es importante señalar que en la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), se establecieron las materias en las cuales se podrán convenir acuerdos de coordinación y entre ellas se encuentra el suministro, intercambio y sistematización de todo tipo de información de seguridad pública, por lo que de ninguna manera se invaden las competencias dadas por la Constitución a la Federación, a los Estados y a los Municipios, ya que las acciones que incidan en éstos se aplicarán y ejecutarán mediante convenios generales y específicos.

Las entidades federativas y los municipios con base en la Ley General que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, (CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, 1995, 11 de diciembre), suscribieron el 23 de octubre de 2002, un acuerdo en el seno del Consejo Nacional de Seguridad Pública, por medio del cual

entregaron en su totalidad la información de sus padrones vehiculares a la Federación, para efectos de validación de los datos y la conformación de un registro nacional de interés público.

El citado registro cuenta con los datos de robo y recuperación de vehículos, registro que es dinámico porque cada entidad federativa lo va actualizando cada que sufre modificaciones, a partir de septiembre de 2003, se pueden realizar consultas al Registro de Vehículos Robados.

En virtud a lo anterior, las Comisiones Dictaminadoras del Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, (Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos de la H. Cámara de Senadores, 2004, 06 de abril), consideraron que la carencia de un padrón a nivel nacional de los automotores que circulan en la República Mexicana, traía como consecuencia la imposibilidad de dar certeza jurídica a los adquirentes de buena fe y con ello disminuir la actividad de la delincuencia organizada dedicada al robo de vehículos, es por ello que los Estados de la República y el Distrito Federal, decidieron crear un Registro Público Vehicular integrando sus padrones al Sistema Nacional de Seguridad Pública del cual forman parte y por lo tanto, para otorgar certeza jurídica y seguridad a las operaciones relacionadas con vehículos, contando con un instrumento eficaz y completo de consulta.

Como se advierte de lo antes expuesto, el Registro Público Vehicular, se creó como un instrumento integral para la seguridad pública y jurídica de automóviles, toda vez que existía un gran número de robo de vehículos en ese momento, lo que generaba una gran incertidumbre en la compra y venta de vehículos usados, lo cual traía aparejado una gran cantidad de delitos, como la falsificación de documentos y fraudes principalmente.

Cabe destacar que, en la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), se estableció como obligación la inscripción al Registro, como se enuncia en su artículo 15, mismo que a letra menciona:

Artículo 15.- La inscripción de los vehículos en el Registro es obligatoria. La inscripción definitiva se realizará una sola vez y será obligatoria por quienes fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional, destinados al mercado

nacional o quienes importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en este. (p. 4)

En virtud a lo antes expuesto, cabe destacar, que en esta Ley tampoco se consideró la entrega de placa y calcomanía como documento que acreditara la obligación de inscripción de los vehículos en el Registro Público Vehicular, sin embargo en esta nueva disposición se estipuló la obligación a quienes fabriquen, ensamblen o blinden vehículos en el territorio nacional, para asignar el número de identificación vehicular, como elemento de identificación en el Registro, asimismo se dispuso que el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, expidiera las constancias que acreditaran dicha inscripción al Registro Público Vehicular, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 y 16 de la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo); 2, fracción II, del Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular, (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 2007, 5 de diciembre), y numeral 2.8 de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008, (Secretario de Seguridad Pública, 2010, 13 de enero), que textualmente enuncian:

Artículo 13.- Quienes fabriquen, ensamblen o blinden vehículos en el territorio nacional deberán asignar a éstos un número de identificación vehicular, que será un elemento de identificación en el Registro, el cual estará integrado de conformidad con la norma oficial mexicana respectiva.

Los vehículos importados deberán ser identificados conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior o, en su caso, con el número de identificación asignado por la ensambladora o el carrocerero de origen.

En importaciones temporales o en franquicias se estará a lo dispuesto en las leyes aplicables y en los tratados internacionales de los que México sea parte.

Artículo 16.- El Secretariado Ejecutivo deberá expedir las constancias de inscripción dentro de los diez días naturales siguientes a la fecha en que se realice la inscripción. (p. 4)

Artículo 2.- Para los efectos de este Reglamento, además de las definiciones previstas en el artículo 2 de la Ley del Registro Público Vehicular, se entenderá por:

Número de Identificación Vehicular: La combinación de caracteres alfanuméricos asignados por los fabricantes o ensambladores de vehículos de conformidad con la Norma Oficial Mexicana correspondiente; (p. 1)

2.8 Número de Identificación Vehicular (NIV):

Combinación de diecisiete caracteres alfanuméricos que se efectúa conforme a las especificaciones de la presente Norma Oficial Mexicana, asignados por los fabricantes o ensambladores de vehículos, para efectos de identificación. (p. 8)

Como se observa de las disposiciones normativas señaladas, la asignación de placa y calcomanía que originalmente se estableció como medio de comprobación para acreditar el cumplimiento de la obligación de la inscripción primero de los automóviles y posteriormente de los vehículos al Registro, previo pago de los derechos correspondientes, se sustituyó por la constancia de inscripción que debe expedir el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, una vez que valide la información proporcionada por los sujetos obligados, a la que se le debe asignar un número de Constancia de Inscripción, único, insustituible e intransferible, integrado por una combinación de caracteres alfanuméricos, de conformidad a lo estipulado en los artículos 7 y 17 del Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular, (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 2007, 5 de diciembre), mismo que a la letra enuncia:

Artículo 7.- Cada vehículo inscrito en forma definitiva en el Registro contará con un Número de Constancia de Inscripción, asignado por el Secretariado Ejecutivo, que será único, insustituible e intransferible, integrado por una combinación de

caracteres alfanuméricos. Cualquier modificación de la información relacionada con el vehículo, deberá constar en la base de datos del Registro.

Salvo autorización de la autoridad competente, no podrán modificarse los siguientes datos:

Número de Identificación Vehicular, y

Número de serie. (p. 1)

Artículo 17.- Una vez que el Secretariado Ejecutivo valide la información proporcionada por los sujetos obligados en términos del artículo 15 de este Reglamento, expedirá la constancia de inscripción del vehículo en el Registro.

La inscripción provisional de vehículos a que hace referencia el artículo 13 de este Reglamento, no dará lugar a la expedición de la constancia de inscripción. (p. 3)

Por lo que del texto de los artículos citados, se advierte que El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, una vez validada la información proporcionada por los sujetos obligados de inscribir a los vehículos en el Registro Público Vehicular, expedirá la constancia de inscripción, cabe señalar que dicha constancia de inscripción, es una calcomanía con un dispositivo electrónico con la que se acreditará el registro del vehículo, este dispositivo electrónico, contendrá un elemento intransferible conocido como identificación por radiofrecuencia, que contendrá los datos básicos del registro, mismo que no podrá ser retirada del vehículo, como se estipula en el artículo 18 del citado Reglamento y en el numeral VII. Glosario, del Procedimiento PO5, ANEXO XIII, del ACUERDO 03/2008 del Secretario de Seguridad Pública por el que se emiten los procedimientos de operación del Registro Público Vehicular y los procedimientos mediante los cuales se llevarán a cabo las inscripciones, los avisos y las notificaciones por medios de comunicación electrónica, (Secretaría de Seguridad Pública, 2008, 03 de marzo), a que se refieren la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo) y el Reglamento de la Ley del Registro Público

Vehicular, (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 2007, 5 de diciembre), que se citan a continuación en forma literal:

Artículo 18.- La constancia de inscripción será una calcomanía con un dispositivo electrónico que acreditará el registro del vehículo y no podrá ser retirada de éste. El formato, las características físicas y técnicas y el lugar de colocación de la constancia de inscripción, serán establecidos por el Secretariado Ejecutivo en los procedimientos de operación, atendiendo a la inviolabilidad e infalsificabilidad de las mismas, así como a su lectura por radiofrecuencia.

El dispositivo electrónico a que se refiere el párrafo anterior, contendrá un elemento intransferible conocido como identificación por radiofrecuencia, que contendrá los datos básicos del registro. (p. 3)

VII. Glosario.

Constancia de inscripción.- La calcomanía con chip de radiofrecuencia señalado en el Reglamento del Registro Público Vehicular (p. 103)

Asimismo, del Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el Estado de Chiapas, publicado el 02 de mayo de 2009, en el Diario Oficial de la Federación, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2009, 2 de mayo), con el que se derogó el Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1996, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), se advierte de lo establecido en su Considerando y en sus disposiciones generales SEGUNDA y DÉCIMA TERCERA, que el registro y control de vehículos, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, se deberán ejercer por la entidad, al enunciar lo siguiente:

CONVENIO de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas.

CONSIDERANDO

Que con el presente Convenio la entidad continuará ejerciendo las funciones de administración de los impuestos sobre la renta respecto de algunos regímenes; sobre tenencia o uso de vehículos, y sobre automóviles nuevos, también ejercerá las funciones que tiene, respecto de la administración en su totalidad del régimen de pequeños contribuyentes, en materia de los impuestos sobre la renta y al valor agregado, incluyendo la correspondiente al impuesto empresarial a tasa única; (p. 3)

SEGUNDA.- La Secretaría y la entidad convienen coordinarse en:

VII. Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, en los términos de la cláusula décima tercera de este Convenio. (p. 5)

DECIMA TERCERA.- El registro y control de vehículos, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, que se señalan en las fracciones siguientes, así como las establecidas en la cláusula octava de este Convenio se ejercerán por la entidad. Para la administración del citado impuesto, la entidad ejercerá las funciones inherentes a la recaudación, comprobación, determinación y cobro en los términos de las disposiciones jurídicas federales aplicables.

I. En materia de registro y control vehicular, excepto aeronaves, la entidad establecerá el registro estatal vehicular, relativo a los vehículos que les expida placas de circulación en su jurisdicción territorial y lo mantendrá actualizado para

su integración a los medios o sistemas que para los efectos de intercambio de información determine la Secretaría.

Para control y vigilancia del registro vehicular, la entidad ejercerá por conducto de sus autoridades fiscales, las siguientes facultades:

- a). Efectuar los trámites de inscripción, bajas, cambios y rectificaciones que procedan en el registro, conforme a las reglas generales que expida la Secretaría.
- b). Realizar actos de verificación y comprobación para mantener actualizado el registro estatal vehicular, conforme a la normatividad correspondiente.
- c). Recibir y, en su caso, requerir los avisos, manifestaciones y demás documentos que conforme a las diversas disposiciones jurídicas federales aplicables deban presentarse.
- d). Informar a la Secretaría de los movimientos efectuados en el registro estatal vehicular en los medios magnéticos y con la periodicidad que establezca dicha Secretaría.

II. La entidad tendrá la obligación de negar el otorgamiento de tarjeta, placas de circulación o cualquier otro documento que permita la circulación de los vehículos, en los casos en que no se acredite su legal estancia en el país en el régimen de importación definitiva. (p. 12)

Al igual que lo expuesto en el capítulo anterior, del texto del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas en 1996, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), se aprecia que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se convirtió en una función operativa de la entidad para la administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, como se menciona en la disposición NOVENA, del Convenio citado, aunado a lo

argumentado cabe precisar que en el Estado de Chiapas, actualmente no se cobra el Impuesto mencionado.

Asimismo, para este capítulo se buscaron fuentes documentales que abordaran la figura de canje de placas que se estudia, encontrándose el ACUERDO mediante el cual se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y control, así como de la licencia federal de conductor, publicado el 25 de septiembre de 2000, en el Diario Oficial de la Federación, (Secretario de Comunicaciones y Transportes, 2000, 25 de septiembre), en el que se señala en su CONSIDERANDO:

Que con el propósito de que los vehículos automotores que circulan dentro del territorio nacional, se encuentren debidamente identificados y se compruebe la posesión legal de los mismos, deben contar con placas, calcomanías y tarjetas de circulación que faciliten su identificación, las cuales deben expedirse mediante un sistema que permita una identificación homogénea para toda la República Mexicana y evite la duplicidad de las series de identificación;

Que a nivel nacional no se cuenta con un sistema de información que permita conocer el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizan por el gobierno federal y de las entidades federativas, por lo que no es posible detectar con facilidad la circulación de vehículos ilegales, robados, con placas falsificadas o sobrepuestas, motivo por el cual es necesario establecer plazos para efectuar los canjes de placas de los diferentes servicios de autotransporte, a fin de llevar una constante actualización y control a través de una base de datos a nivel federal y estatal que permita detectar dichas situaciones, así como coordinar las concesiones estatales y los permisos federales, combatir los ilícitos que ocurren en las carreteras y contribuir a reducir el índice nacional de accidentes;

Que tomando en cuenta la consulta efectuada a los gobiernos estatales y la anuencia de la Subsecretaría de Ingresos de la SHCP de llevar a cabo el reemplacamiento cada dos años una vez concluidos el plazo fijado para el canje total de placas y dado que con esto se podrá verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en los convenios para el pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, he tenido a bien dictar el siguiente: (p. 1)

De lo antes expuesto se aprecia que en este ACUERDO, se plasmó el mismo considerando del ACUERDO publicado el 30 de octubre de 1998, (Secretario de Comunicaciones y Transportes, 1998, 30 de octubre), fijándose que el propósito de que los vehículos automotores que circulaban en el territorio nacional, contaran con placas, calcomanía y tarjeta de circulación, era para verificar que se encontraran debidamente identificados y se comprobara su posesión legal, por lo que se preveía que fueran expedidas mediante un sistema que permitiera una identificación homogénea para todo el país y evitar duplicidad de las series de identificación, ya que en ese momento no se contaba con un sistema de información en el que se consultara el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizaban por el gobierno federal y de las entidades federativas.

Asimismo, se consideró con la anuencia de la Subsecretaría de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que el reemplacamiento se llevaría a cabo cada dos años, una vez concluido el plazo fijado para el canje total de placas, ya que con dicha medida los gobiernos estatales, podían verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en los convenios para el pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos.

Por lo que respecta al ARTÍCULO SÉPTIMO, del citado ACUERDO, se estableció que la vigencia de las placas será de tres años, contados a partir de que las entidades federativas, el Distrito Federal o la Secretaría hayan realizado sus canjes totales de placas, ya sea en los años 1998, 1999 o 2000, de tal forma que los siguientes canjes totales deberán efectuarse en los años 2001, 2002 o 2003, según corresponda y así sucesivamente en los trienios posteriores. Por lo que una vez que se hayan actualizado los padrones vehiculares y enlazado los sistemas informáticos de los bancos de datos de los registros y autorizaciones vehiculares del autotransporte federal con

cada uno de los padrones vehiculares de las diferentes entidades federativas, la Secretaría establecerá un plazo para un nuevo canje de placas.

Al igual que el ACUERDO, expedido el 30 de octubre en 1998, (Secretario de Comunicaciones y Transportes, 1998, 30 de octubre), la disposición normativa analizada en este capítulo se advierte que la entrega de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, se realizaba por parte de los gobiernos estatales, con la finalidad de identificar a los vehículos que circulaban en el territorio nacional y comprobar su posesión legal, datos que posteriormente reportaban al Registro Nacional de Vehículos; por otra parte el canje de las mismas, obedecía estrictamente a realizar un trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, establecido en el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado en ese entonces, entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, por lo que cabe resaltar que en la actualidad, en el Estado de Chiapas, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), se dejó de pagar la contribución citada, por lo que al momento de realizar esta investigación, no se causa dicho impuesto por los propietarios o poseedores de vehículos en el Estado de Chiapas.

1.6.6 Análisis de la legislación del Estado de Chiapas, que regula el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento).

1.6.6.1 Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas.

Ahora bien, de las disposiciones normativas que se analizaron en capítulos anteriores, tenemos que realizar el estudio de la legislación del Estado de Chiapas, respecto al canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (Reemplacamiento), objeto de la presente investigación, por lo que iniciaremos con el Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2023, 15 de diciembre).

En dicho Código, en su artículo 36, se prevé que la Secretaría de Hacienda Pública del Estado de Chiapas, establezca un Registro Estatal de Vehículos, mediante el que se controlará el registro y vigilará el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes, tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes se les expida placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías y demás comprobantes de pago de impuestos y derechos establecidos en las leyes estatales y federales, de conformidad con el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2009, 2 de mayo), mismo que se cita en forma textual enseguida:

Artículo 36.- La Secretaría establecerá un Registro Estatal de Vehículos, por el que se controlará el registro y vigilará el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes les expida placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías y demás comprobantes de pago de impuestos y derechos establecidos en las leyes estatales y federales, de conformidad con el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal.

Los contribuyentes, para darse de alta o baja dentro del Registro Estatal de Vehículos, deberán atender las disposiciones establecidas por la Secretaría, además de cumplir con las obligaciones siguientes:

I. En el cambio de propietario de vehículos, deberá tramitarse la baja de placas y emplacamiento o alta del nuevo registro, dentro de los 15 días hábiles siguientes de haber realizado la operación.

En los casos que el trámite de baja de las placas de circulación otorgadas en el Estado de Chiapas, se realicen en otra Entidad Federativa, deberá notificarse a la Secretaría dentro de los 15 días siguientes de haberse realizado.

II. Los propietarios de vehículos están obligados a presentar la baja correspondiente

dentro del término de 60 sesenta días contados a partir del día siguiente de la determinación por autoridad competente en los siguientes casos:

- a) Que como resultado de algún accidente sea declarada la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras Entidades o por la Fiscalía General de la República.
- b) Que acredite el robo del vehículo, mediante acta administrativa o documento análogo instrumentado ante la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras entidades o por la Fiscalía General de la República.
- c) Que acredite el robo y/o extravío de las placas de circulación mediante acta administrativa o documento análogo instrumentado por el Ministerio Público competente de la Fiscalía General del Estado de Chiapas o por las autoridades homólogas en otras entidades federativas. (p. 21)

De conformidad con lo establecido en el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio) la regulación respecto del control vehicular no se encuentra dentro de las facultades del Congreso, por lo que los Estados, tienen la facultad de legislar acerca de esta materia.

No obstante lo anterior, hay que señalar que el Congreso de la Unión, expidió la Ley del Registro Público Vehicular, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 20 de mayo), acreditando su competencia para legislar acerca de esta materia, en la facultad que tiene de regular las bases de coordinación entre los tres niveles de gobierno, respecto de la Seguridad Pública, prevista en el artículo 21 de la Constitución General de la República, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio), ya que se previó que el Registro quedara a cargo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, por considerarse un banco de información que fuera de utilidad en el combate al robo y la recuperación de vehículos, como se desprende de las Consideraciones del Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, emitido por las Comisiones Unidas de Gobernación y de

Estudios Legislativos del Senado, publicado el 06 de abril de 2004, en la Gaceta de Senado, mismo que se cita textualmente:

3) Que de acuerdo al régimen competencial que establece el artículo 21 de la Constitución General de la República, la seguridad pública es una función que estará a cargo de la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios. Así mismo, el artículo 73 faculta al Poder Legislativo a regular las bases de coordinación entre estos niveles de gobierno sobre dicha materia. Por lo anterior con fundamento en los preceptos mencionados, se propone que este Registro Público Vehicular quede a cargo del Sistema Nacional de Seguridad Pública ya que, como se recordará, en la Ley del Registro Nacional de Vehículos que se abroga, se había considerado desde entonces que dicho registro también sirviera como un gran banco de información para intercambiarla en relación con el robo y la recuperación de vehículos. (p. 1)

Asimismo en el artículo 36 del Código de Hacienda Pública citado, se estipulan las obligaciones que deben cumplir los contribuyentes para darse de alta o baja del Registro Estatal de Vehículos, en el caso que se llegue a presentar cambio de propietario de vehículos; para el caso de baja al ser declarada la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras Entidades o por la Fiscalía General de la República; por robo del vehículo; o por el robo y/o extravió de las placas de circulación.

En vista a lo anteriormente expuesto, se advierte que además del Registro Público Vehicular, en el Estado de Chiapas se cuenta con un Registro Estatal Vehicular, el cual como ya se estudió, se encarga de controlar el registro y vigilar el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes se les expide placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías, sin embargo del análisis de los antecedentes del Registro Público Vehicular, se observa que el objeto por el que fue creado el multicitado Registro, fue precisamente crear un banco de información, que permitiera tener control de todos los vehículos que circulan en el territorio de la república, objeto que se concretó con la creación y puesta en marcha del mismo.

No obstante lo anterior, y a pesar que en el Considerando del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, publicado el 11 de agosto de 2015, en el Diario Oficial de la Federación, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2015, 11 de agosto), se estableció que era necesario realizar los ajustes derivados de la actualización del marco jurídico aplicable, tales como, la abrogación de las leyes de los impuestos sobre tenencia o uso de vehículos, no se analizó esta parte, toda vez que dicho impuesto ya no se cobra en el Estado de Chiapas.

Si bien es cierto, que en dicho Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal, en su cláusula DÉCIMA SEGUNDA, para efectos de lo establecido en el artículo 10-E de la Ley de Coordinación Fiscal, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2018, 30 de enero), se considera como obligación del Estado de Chiapas, llevar y mantener actualizado un registro estatal vehicular, a través del Sistema Informático que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, determine mediante reglas de carácter general, el cual se deberá integrar con los datos de los vehículos a los que les expida placas de circulación, excepto aeronaves, ferrocarriles y embarcaciones, que los contribuyentes o propietarios inscriban o registren en su circunscripción territorial, mismo que se enuncia en forma textual enseguida:

DÉCIMA SEGUNDA.- Para efectos de lo establecido en el artículo 10-E de la Ley de Coordinación Fiscal, la entidad se compromete a llevar y mantener actualizado un registro estatal vehicular, a través del Sistema Informático que la Secretaría determine mediante reglas de carácter general, el cual se integrará con los datos de los vehículos a los que les expida placas de circulación, excepto aeronaves, ferrocarriles y embarcaciones, que los contribuyentes o propietarios inscriban o registren en su circunscripción territorial.

Las características y la información estandarizada que contendrá el Sistema Informático a que se refiere el párrafo anterior, para efectos del registro estatal vehicular, serán establecidas por la Secretaría, con la participación de la Comisión Permanente de Funcionarios Fiscales.

La entidad se obliga mediante la suscripción del presente Convenio a permitir que la información que se genere en el Sistema Informático a que se refiere esta cláusula sea compartida con todos los usuarios de dicho Sistema.

Para control y vigilancia del registro estatal vehicular, la entidad ejercerá, por conducto de sus autoridades fiscales, las siguientes facultades:

- a). Efectuar los trámites de inscripción, bajas, cambios y rectificaciones que procedan, conforme a las reglas generales que expida la Secretaría, siempre que los vehículos se encuentren registrados en el Sistema Informático a que hace referencia esta cláusula.
- b). Realizar actos de verificación y comprobación para mantener actualizado el registro estatal vehicular, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables y en apego a las reglas generales que expida la Secretaría.
- c). Recibir y, en su caso, requerir los avisos, manifestaciones y demás documentos que conforme a las diversas disposiciones jurídicas federales y estatales aplicables deban presentarse, a fin de mantener actualizado el Sistema Informático a que hace referencia esta cláusula.

La entidad deberá negar el otorgamiento de tarjeta, placas de circulación o cualquier otro documento que permita la circulación de los vehículos, en los casos en que no se acredite:

- a). La legal estancia o tenencia en el país en el régimen de importación definitiva, tratándose de vehículos de procedencia extranjera.
- b). Su registro en el Sistema Informático a que se refiere esta cláusula.

Para efectos de este inciso, la entidad se obliga a crear los mecanismos y sistemas de información necesarios para que las contribuciones en materia vehicular generadas en la misma, puedan ser cubiertas en cualquier otra entidad federativa, a través de instituciones bancarias o cadenas comerciales. (p. 47)

Artículo 10-E.- Las entidades que estén adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal deberán llevar un registro estatal vehicular, que se integrará con los datos de los vehículos que los contribuyentes inscriban o registren en la circunscripción territorial de cada entidad.

Los datos de los vehículos y de los contribuyentes que deberá contener el registro estatal vehicular serán:

El número de identificación vehicular.

Las características esenciales del vehículo: marca, modelo, año modelo, número de cilindros, origen o procedencia, número de motor, número de chasis y número de placas.

El nombre, denominación o razón social, domicilio del propietario y, en su caso, el Registro Federal de Contribuyentes.

Para efecto de intercambio de información, el registro estatal vehicular estará enlazado a los medios o sistemas de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que se determinen mediante disposiciones de carácter general. (p. 19)

Se advierte que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se convirtió en una función de la entidad para la administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, como se mencionaba en la disposición NOVENA, del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, en 1996, (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1996, 23 de diciembre), asimismo

se recalca que, en el Estado de Chiapas, actualmente no se cobra el Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos.

Por otra parte, hay que precisar que en las disposiciones analizadas en este capítulo no se regula el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (Reemplacamiento), por lo que se observa que se puede referir nuevamente que el derecho que se cobra por este supuesto, se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal, ya que no se estipula claramente cuál es su objeto.

Como también se analizó en párrafos anteriores, el otorgamiento de placa o placas y calcomanía para demostrar que los propietarios o poseedores de vehículos habían cumplido con la obligación de inscripción de los mismos ante el Registro respectivo, quedó superado con la implementación de la Constancia de Inscripción, misma que además de ser el documento probatorio para acreditar la inscripción, cuenta con avances tecnológicos como el chip de radiofrecuencia mediante el que se pueden consultar los datos del vehículo, así como su propietario en tiempo real, medidas tecnológicas que superan por mucho a las establecidas en las placas metálicas y calcomanías.

Por otra parte, en el artículo 31 del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2023, 15 de diciembre), se establece la obligación a los contribuyentes con domicilio en la Entidad que detenten la propiedad, posesión o el uso de vehículos, para solicitar su inscripción dentro del Registro Estatal de Vehículos ante la Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas, mismo que se cita en forma literal:

Artículo 31.- Son obligaciones de los contribuyentes:

VIII. Los contribuyentes con domicilio en la Entidad que detenten la propiedad, posesión o el uso de vehículos, deben solicitar su inscripción dentro del Registro Estatal de Vehículos ante la Secretaría, a través de las áreas de recaudación de ingresos dentro del plazo estipulado en el artículo 36 fracciones I y III de este

Código. Cuando por cualquier motivo un contribuyente deje de estar dentro de los supuestos a los que se refieren las fracciones indicadas en la presente fracción, deberán inscribirse dentro de los 15 días siguientes a aquél en que tenga lugar el hecho de que se trate. (p. 16)

Cabe hacer mención que el incumplimiento de la obligación de no solicitar la inscripción de los vehículos en el Registro Estatal de Vehículos; no presentar los avisos a la Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas o hacerlo extemporáneamente; señalar como domicilio fiscal un lugar distinto al que corresponda; señalar como domicilio fiscal un lugar distinto al que corresponda; presentar datos falsos o documentos apócrifos para la inscripción de vehículos; no dar aviso de trámites realizados fuera de la entidad relativos al vehículo; así como no realizar el cambio o canje de placas cuando las disposiciones hacendarias lo estipulen, son consideradas como infracciones de conformidad con lo estipulado en el artículo 193 del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2023, 15 de diciembre), mismo que a la letra enuncia:

Artículo 193.- Son infracciones relacionadas con el Registro Estatal de Contribuyentes y Registro Estatal de Vehículos las siguientes:

I. No solicitar la inscripción cuando se está obligado a ello o hacerlo extemporáneamente, salvo cuando la solicitud se presente de manera espontánea.

II. No presentar los avisos a la Secretaría o hacerlo extemporáneamente, salvo cuando la presentación sea espontánea.

III. Señalar como domicilio fiscal un lugar distinto al que corresponda conforme al artículo 19 de este Código.

IV. Presentar datos falsos o documentos apócrifos para la inscripción de vehículos.

V. No dar aviso de trámites realizados fuera de la entidad relativos al vehículo, cuando las leyes aplicables y el presente Código así lo señalen.

VI. No realizar el cambio o canje de placas cuando las disposiciones hacendarias lo estipulen. (p. 98)

1.6.6.2 Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas y Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020.

En lo que respecta a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2020, 28 de octubre), de acuerdo a lo argumentado en sus considerandos, que en atención a la nueva concepción de la movilidad en el Estado de Chiapas, el Estado se obliga a regular el transporte particular para su debido control, dividiéndose según lo enunciado en el artículo 102 en transporte particular y privado, proporcionando para tal efecto la definición de transporte particular y privado en sus numerales 4 fracciones XL y XLI, 103 y 105, respectivamente, mismos que se citan textualmente:

Artículo 4.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

XL. Servicio particular de transporte: A la actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza, sin mayor limitación que el registro vehicular y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por la autoridad competente.

XLI. Servicio privado de transporte: A la actividad que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan empresas o establecimientos. (p. 6)

Artículo 102.- El transporte particular se subdivide en las siguientes modalidades:

I. Transporte particular.

II. Transporte privado.

Artículo 103.- Se considera transporte particular el que tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad de carácter personal del titular del vehículo.

En ningún caso el particular podrá utilizar su vehículo, por sí o a través de otra persona, para prestar un servicio mediante contraprestación monetaria.

Artículo 105.- Se considera transporte privado al que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan instituciones, empresas o establecimientos.

Este servicio podrá prestarse en los siguientes supuestos:

I. Para trasladar mercancías o personas a los establecimientos.

II. Para trasladar mercancías o personas de los establecimientos. (p. 41)

Del contenido de la norma citada en el capítulo que antecede, se observa que en el Estado de Chiapas, el transporte particular para su debido control, se dividió en transporte particular y privado, siendo el “servicio particular”, de acuerdo a esa normatividad el supuesto que interesa a la presente investigación; sin embargo, el lector se preguntará por que en el título de la misma, se enuncian los “automóviles utilizados en el servicio privado”, lo anterior, obedece a que del análisis realizado a las disposiciones locales, se advirtió que para el caso de la causación y pago de los derechos por concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques, únicamente se prevé para los servicios de control vehicular del servicio privado, de conformidad con lo estipulado en el artículo 25 de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, (Honorable

Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), mismo que se enuncia enseguida:

Artículo 25. Por servicios de control vehicular, se causarán y pagarán por cada uno, los siguientes derechos:

I. Servicio privado:

- c) Por el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques. \$1150.00
- (p. 12)

No debe pasar desapercibido que de acuerdo a lo establecido en los artículos 4 fracción XLI, 102 fracción II, y 105 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2020, 28 de octubre), ya transcritos, se definen los tipos de servicio del transporte particular, sin embargo, en estricto derecho apeándonos al principio general del derecho "Nullum tributum sine lege" (no puede existir ningún tributo válido sin una ley que le dé origen), se debió realizar la Reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), ya que al subdividirse este servicio, probablemente se estaría actualizando una transgresión al principio de legalidad salvaguardado en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio), ya que dicha disposición normativa además de prever la obligación que tienen todos los mexicanos de contribuir para el sostenimiento de los gastos públicos, estipula que deberá realizarse en la manera que dispongan las leyes, es decir, la Constitución Federal, condiciona que la obtención de las contribuciones se lleve a cabo únicamente cuando así se exprese en la ley y conforme se exprese en la ley, frase ésta última que acuña el aforismo.

1.6.6.3 Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020.

En relación con la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020, emitida mediante Decreto número 045, (Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), en el segundo párrafo de su Considerando, se argumenta que ante la prioridad de la administración estatal de consolidar las finanzas públicas del erario del Estado de Chiapas, emitía dicha disposición normativa para contar con mejores esquemas de recaudación fiscal que permitieran incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, estipulando en el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del citado Considerando, que en materia vehicular se implementaría el “Programa Canje Total de Placas de Identificación Vehicular y Actualización del Registro Estatal de Vehículos 2020”, por lo tanto el “reemplacamiento”, se realizaría a partir del 01 de enero de 2020, como se señala en su artículo Primero Transitorio.

En el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del Considerando expuesto en el Decreto número 045, por el que se emite la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020, (Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), se argumentó que el programa de canje total de placas de identificación vehicular y actualización del registro estatal de vehículos 2020, se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal que permitieran al Gobierno del Estado de Chiapas, incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, lo que se observa pudiera actualizarse un supuesto de doble tributación o causar una contribución ilegal ya que no se estipula claramente su objeto, como se aprecia de la literalidad de su texto, mismo que se enuncia enseguida:

1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL.

Para la proyección de los ingresos de carácter estatal, se consideró el marco legal aplicable, como lo es la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, Código de la

Hacienda Pública para el Estado de Chiapas y su Reglamento, además de la siguiente información:

- c) En materia vehicular se implementará el “Programa Canje Total de Placas de Identificación Vehicular y Actualización del Registro Estatal de Vehículos 2020”.
(p. 3)

En virtud a lo anterior, se considera que el artículo 25, fracción I, inciso c, de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, (Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas, 2019, 31 de diciembre), no cumple con los principios de proporcionalidad y equidad estipulados en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2023, 06 de junio), asimismo carece de los elementos que se refieren al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, que deben reunir las contribuciones, previstos en el primer párrafo del artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, 12 de noviembre).

Capítulo 2. Metodología.

En relación a la metodología implementada en la presente investigación se menciona que no es experimental, debido a que por la naturaleza de la materia pertenece a la ciencia jurídica en materia fiscal, utilizándose la metodología cualitativa, fundamentándose en la investigación hermenéutica, ya que “las fuentes de información que respaldarían la investigación se realizó desde el mismo momento en que se definió el diseño” (Cantor, 2002). mediante la técnica de producción de datos, toda vez que se llevó a cabo análisis de documentos, como mencionan en su obra Sautu, et. al. (2005), es decir, se estudiaron diversos ordenamientos jurídicos tanto de orden federal, como del Estado de Chiapas que dieron origen a la contribución (derecho) denominado canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), así como a diversos documentos que prevén esta hipótesis contributiva.

En la citada investigación también se realizó un análisis respecto de la legalidad del objeto de la citada contribución (derecho), ya que esta debe reunir los elementos que se establecen en el artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, así como los principios previstos en el artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que se hizo un estudio cronológico de diversos ordenamientos legales históricos y vigentes que regulan el supuesto normativo referente al canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento).

Como ya se refirió en los párrafos que anteceden, esta investigación científica es hermenéutica, toda vez que el supuesto normativo canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas, al encontrarse regulado en el Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020 y la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020, los Convenios de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, en relación con lo estipulado en dicha materia por el Código Fiscal de la Federación, la Ley del Registro Público Vehicular y la Constitución

Política de los Estados Unidos Mexicanos, se tuvo que realizar una interpretación de la mejor manera posible del significado de este supuesto, ya que como se menciona en la obra “Una construcción metodológica para compartir desde la investigación cualitativa”, de (Sánchez González, 2001), misma que se cita enseguida:

la hermenéutica tiene como misión el describir así como el interpretar de la mejor manera posible los significados de las cosas, de las palabras, de los escritos, de los textos así como los gestos de las personas dentro del contexto en el cual tienen lugar. Es por ello que de acuerdo con Martínez (1989) la hermenéutica debe de cristalizar “los trozos de vida” o “eventos existenciales” que tienen lugar en un espacio y momento determinado para lo cual hoy el investigador o la investigadora pueden recurrir a medios como los que la electrónica y la tecnología ponen a nuestro alcance. Mediante ellos es posible captar el movimiento de las cosas, los gestos, las voces así como los otros sonidos que producen para recrearlos y de esa manera, tratar de captar los significados que encierran. (P. 71)

Es de relevancia para el estudio del tema, referir también qué de acuerdo a la hermenéutica utilizada, se analizaron los momentos de vigencia que ha tenido el supuesto contributivo que se planteo como objetivo del presente documento, es decir, como mencionan el autor citado, se analizaron los trozos de vida, los eventos existenciales, el momento de vigencia de cada norma para entender el significado que tuvo desde el momento en que se legislo por primera vez, hasta la hipótesis que rigen las disposiciones normativas citadas en la actualidad.

Asimismo cabe resaltar que en el análisis realizado, se demostró la ilegalidad de la contribución estatal toda vez que de acuerdo al objeto de creación de la contribución (derecho), “canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas”, se considera que este ya se ha cumplido, por lo que al no reunir los elementos que establece el artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, ni observarse el principio de legalidad previsto en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se puede considerar como ilegal o incluso como una doble tributación su exigibilidad.

En virtud de lo anteriormente expuesto y argumentado dentro del trabajo de investigación la hipótesis que regula el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), se considera que únicamente debe ser considerado en los supuestos de baja al declararse la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas, u otras autoridades homólogas, la Fiscalía General de la República, por robo del vehículo, o por robo y/o extravió de las placas de circulación y no como menciona el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del Considerando expuesto en el Decreto número 045, por el que se emite la Ley de Ingresos del estado de Chiapas, para el Ejercicio Fiscal 2020, en el que se argumentó que el programa de canje total de placas de identificación vehicular, se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal que permitieran al Gobierno del estado de Chiapas, incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024.

Cabe señalar que para el desarrollo del trabajo de investigación, se utilizarán recursos humanos, tecnológicos, digitales, bibliográficos y/o materiales necesarios para su ejecución, invirtiendo el tiempo requerido establecido en el cronograma de actividades que se propuso desde la elaboración del Protocolo de Investigación.

No obstante lo anterior, hay que recalcar que se encontró la dificultad de falta de información en medios de comunicación tanto digitales como impresos acerca de los antecedentes históricos de diferentes normas que se requerían para realizar el análisis respectivo, así que se promovieron solicitudes de información en la Plataforma Nacional de Transparencia y en el portal del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), mismas que fueron atendidas por las dependencias a las que se solicitó información, y que se integran a este documento como anexos, ya que se sí se proporcionaron los datos requeridos para la investigación, aunque con bastante posteridad a la fecha de petición, debido que se encontraba vigente el periodo de confinamiento decretado por las autoridades del sector salud, derivado a la pandemia ocasionada por el virus SARS-CoV-2, que propagó la enfermedad por coronavirus COVID-19.

Lo expuesto en el párrafo anterior, se considera importante para la investigación, toda vez que por el rigor metodológico de auditabilidad, es trascendente que en un futuro los investigadores que se interesen en el tema puedan seguir la pista o ruta que el investigador original ha hecho, es por ello que se documenta y se deja registro de las ideas que se generaron en este estudio, como dice, (Castillo y Vásquez, 2003), en su artículo denominado “El rigor metodológico en la investigación cualitativa”:

El segundo elemento del rigor metodológico es la auditabilidad, llamada por otros autores confirmabilidad. Guba y Lincoln se refieren a este criterio como la habilidad de otro investigador de seguir la pista o la ruta de lo que el investigador original ha hecho. Para ello es necesario un registro y documentación completa de las decisiones e ideas que el investigador haya tenido en relación con el estudio. Esta estrategia permite que otro investigador examine los datos y pueda llegar a conclusiones iguales o similares a las del investigador original siempre y cuando tengan perspectivas similares. Las siguientes preguntas pueden ayudar a determinar si un trabajo de investigación cualitativa cumple con este criterio: ¿Se usaron cintas de grabación magnetofónica, de video u otros mecanismos de grabación? (p. 165)

Lo anterior, con la finalidad de que otros investigadores puedan examinar los datos que se exponen en esta investigación y puedan llegar a conclusiones iguales o similares, ya que como se advierte de capítulos anteriores, existen transcripciones estenograficas de las discusiones que se realizaron con relación al supuesto normativo de la contribución que se analiza y que muchas derivan en los considerandos de los propios proyectos de Ley presentados por las legislaturas federal y del Estado de Chiapas.

Capítulo 3.- Resultados y Discusión.

3.1 Resultados

Como se menciona en la introducción de la presente investigación y de acuerdo a lo señalado por Horna (2015), este capítulo se procesan primeramente los resultados obtenidos del análisis cualitativo de las normas que regularon y que se encuentran vigentes respecto a la figura que se estudia respecto al canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), realizando enseguida la discusión de estos elementos encontrados con los que se responden la hipótesis y objetivos propuestos.

Derivado de los objetivos planteados en la investigación, se realizó un estudio cronológico de los ordenamientos normativos que dieron origen a la contribución que se investiga, ya que al surgir la interrogante acerca del objeto o finalidad de su implementación así como del por qué se lleva a cabo el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, se encontraron diferentes resultados en cada uno de las leyes publicadas para tal efecto, en las que se observa una evolución en el objeto que se dio en cada uno de los periodos de vigencia que tuvo en forma general el supuesto normativo que se estudia, como se demuestra enseguida:

Como se desprende del presente documento el Estado Mexicano, desde el siglo pasado ha tenido la necesidad de tener el control de un registro vehicular, derivado de la expansión de la producción y comercialización de vehículos automotores, es por ello que desde 1957, se trató de regular, por lo que el gobierno federal expidió el DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasises que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, con la finalidad de regular primeramente el registro de automóviles a nivel nacional, al no encontrara otro antecedente más antiguo en esta materia, se puede inferir que esta norma es la primer disposición normativa que reglamenta el control vehicular en México.

Del citado Decreto, se toma como primer resultado para el trabajo de investigación, el objetivo que consideró el legislador para crear un registro de automóviles de todas clases, con la finalidad de regular una serie de datos que le permitiera al Estado, conocer la situación jurídica de todos los automóviles que circularan en el territorio mexicano.

Ahora bien, cabe señalar que el Estado estableció una obligación de inscribir a todos los automóviles que circularan en el país en el Registro de automóviles, previo pago de impuestos respectivos (derechos), costo que el Estado cobraba a los propietarios o poseedores de dichas unidades, por brindarles ese servicio, y como contraprestación de dicho servicio el Estado otorgaba una placa metálica, así como una calcomanía, elementos que servían para demostrar que se había cumplido con la obligación de la inscripción del automotor ante el Registro de Automóviles, pidiéndose a los propietarios o poseedores, las fijaran en lugares adecuados del vehículo, como se mencionó en el párrafo anterior, este referente es el primer momento en que se otorgó placa y calcomanía a los automóviles.

Posteriormente a la expedición del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, se publicó la Ley del Registro Federal de Automóviles, el 04 de enero de 1965, con la entrada en vigor de esta Ley, se buscó corregir algunas deficiencias de la normatividad anterior, entre las que destacaba la circunstancia que eximía la obligación de registrar a ciertos tipos y grupos de vehículos, causa que impidió un control estricto sobre los que sí estaban sujetos a inscripción, hay que mencionar que uno de los cambios en esta fue la denominación del Registro de automóviles por la creación del Registro Federal de Automóviles, de conformidad con lo estipulado en el artículo 1º, de la Ley multicitada.

En dicho registro, se estableció la inscripción de toda clase de vehículos automotores para transporte de personas o de carga tales como automóviles, ómnibuses, camiones, remolques, chasis, y tractores no agrícolas, que se encontraran, fabricaran o ensamblaran en el país o que se importaran permanente o provisionalmente, en esta disposición se amplía la obligación para la

inscripción en el registro no solo para automóviles, el supuesto se hizo más genérico, cumplida esta obligación, se permitía la circulación de los mismos en el territorio mexicano.

En la exposición de motivos de la Ley del Registro Federal de Automóviles, se fijó como propósitos, que se debía ejercer vigilancia constante y efectiva sobre los vehículos que se encontraban en el país, mediante la obligatoriedad del registro, como antecedente indispensable para que pudieran circular legalmente y se obtuviera la ministración de la placa, por las autoridades federales, estatales y municipales.

Del texto de la ley citada, también se observa, que se estableció la expedición y entrega de un certificado de inscripción, solo una placa y una calcomanía, para los automóviles que se inscribían en el Registro Federal de Automóviles en forma definitiva, por lo que la placa que se otorgaba a los propietarios o poseedores de automóviles, servía como elemento para demostrar que este había cumplido con su obligación de inscribir la unidad en el citado registro y no con la finalidad de identificación del vehículo.

Asimismo, de la citada exposición de motivos de la Ley del Registro Federal de Automóviles, se aprecia que esta norma se realizó con el objetivo fundamental de establecer el registro con carácter de público, para que los particulares, así como los organismos oficiales pudieran solicitar informes relativos a los vehículos inscritos.

Posterior a la vigencia de la Ley del Registro Federal de Automóviles, publicada el 04 de enero de 1965, se publica la Ley del Registro Federal de Vehículos, el 30 de diciembre de 1977, estableciéndose en la exposición de motivos, que la Ley abrogada, no obstante de haber permitido regular los aspectos del registro y control fiscal de cierto tipo de vehículos, se vio rebasada por el desarrollo de la industria automotriz y por las leyes emitidas para su control, es por ello que era necesario actualizar la ley de la materia a las circunstancias de la época.

Con la entrada en vigor de la Ley del Registro Federal de Vehículos, desde su denominación sufrió cambios importantes, como precisar que el registro federal que se pretendía crear, debía ser de vehículos y no solo de automóviles, tomando como un aspecto de restricción

la naturaleza motriz de las unidades, y así no afectar a vehículos que se encontraban fuera del propósito de esta Ley, entre los que se incluyó a las aeronaves y embarcaciones, exceptuando a los de uso militar de las Secretarías de la Defensa Nacional y Marina.

Uno de los cambios que se consideran más trascendentes para esta investigación, fue el de estipular textualmente en su artículo 1º, que la Ley del Registro Federal de Vehículos, tenía por objeto, no solo el registro de los vehículos sino el control fiscal de los mismos, estableciéndose el otorgamiento de un certificado, una calcomanía y una placa metálica, como comprobante de la inscripción definitiva de vehículos en el Registro Federal de Vehículos, con la abstención para las autoridades federales de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, de matricular, abanderar, dar de alta o proporcionar placas a vehículos que no se encontraran inscritos en el Registro Federal de Vehículos, así como a los importados temporalmente y a aquellos respecto de los cuales no se hubieren cubierto los impuestos del timbre y sobre tenencia o uso de automóviles.

Del análisis de esta norma, un resultado importante para la investigación fue el hallazgo del texto establecido en el artículo quinto transitorio de la Ley del Registro Federal de Vehículos, ya que en este artículo se estipuló que a la fecha en que entrara en vigor esa ley los vehículos que se encontraran inscritos en el Registro Federal de Automóviles no requerirían nueva inscripción, es decir, no se necesitaba realizar un doble registro por el que se les tuviera que asignar otro comprobante y consecuentemente otra placa vehicular, como se realiza en la actualidad, supuesto que posteriormente se utilizó para realizar canjes de placas, calcomanías y tarjetas de circulación.

Cabe señalar que La Ley del Registro Federal de Vehículos, del 30 de diciembre de 1977, tuvo su vigencia hasta el año de 1990, ya que dicha ley fue abrogada mediante Decreto publicado el 28 de diciembre de 1989, entre la abrogación de la Ley del Registro Federal de Vehículos de 1977, y la entrada en vigor de la Ley del Registro Nacional de Vehículos de 1998, existió un prolongado lapso de tiempo en el que no se tuvo legislación que regulara la materia, y sin que el Gobierno Federal de México, realizara acciones encaminadas a consolidar el tan anhelado Registro Vehicular, que se gestó desde el año de 1957, con la publicación del DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga,

omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo.

Las circunstancias que se mencionan en la iniciativa de esta Ley, fueron recurrentes con las disposiciones normativas anteriores, toda vez que la transición de un registro a otro, se debió al volumen de la información que se generaba por el constante crecimiento del parque vehicular que circulaba en el territorio nacional, la poca capacidad técnica y organizacional con la que operaban estos registros vehiculares, por lo que motivo su reforma y/o abrogación, ya que nunca se tuvo la capacidad de operación que se pretendía, ocasionando que los mismos fueran inoperantes e ineficientes.

En virtud de lo anterior, los Estados fueron reglamentando lo relacionado con los vehículos que circulaban en las entidades federativas, así que operaron en el país padrones vehiculares estatales, cuyos datos posteriormente se integraron en una base de datos nacional, entre los que se encuentra el Estado de Chiapas.

Asimismo, en la exposición de motivos de la aludida Ley del Registro Nacional de Vehículos, se justificó su creación, al considerarla como una medida de seguridad jurídica para el patrimonio de las familias, las actividades productivas, y para que el Estado previniera eficazmente la delincuencia, combatir frontalmente a las organizaciones criminales, así como perseguir y castigar oportunamente los delitos, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, se propuso retomar la regulación de los registros vehiculares.

Ahora bien, en lo que interesa a la investigación que nos ocupa, como se puede observar del artículo 11 de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, por primera vez, se deja de incluir en su articulado la entrega de placa y calcomanía como comprobante para acreditar la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Vehículos.

No obstante lo anterior, del texto de los Convenios de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebraba la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los Estados, se aprecia que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se le fue atribuyendo a las entidades

del país, como trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, como se menciona en la disposición NOVENA, del Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, en esa época.

Así de esta forma los Estados de la república tenían la obligación de proporcionar al Registro Nacional de Vehículos, la información relativa al otorgamiento y cambio de placas y tarjeta de circulación.

Como se mencionó, la Ley del Registro Nacional de Vehículos, dejó de regular la entrega de placa y calcomanía como documentos que acreditara a los sujetos obligados el cumplimiento de la obligación de realizar la inscripción de los vehículos en el Registro Nacional de Vehículos, destacándose la incorporación del Número de Identificación Vehicular (NIV) como información obligatoria que debía contener el Registro Nacional de Vehículos.

Agregar este elemento fue importante para el eficaz funcionamiento del registro, ya que el Número de Identificación Vehicular (NIV), cuya asignación, determinación e instalación estaría a cargo de los fabricantes y ensambladores de vehículos, y el cual se compone de 17 dígitos conforme al numeral 3.1.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular-Especificaciones; basada en disposiciones aceptadas internacionalmente; dicho número se implementó para identificar a cada vehículo de manera inequívoca y determinar con precisión sus atributos principales, a través de una tarjeta electrónica que contendría el Número de Identificación Vehicular (NIV), número de inscripción y la marca, modelo y año de modelo del vehículo registrado, en relación con lo previsto en el artículo 18 del Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos.

Ahora bien, de lo establecido en el ACUERDO por el que se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y

control, publicado el 30 de octubre de 1998 en el Diario Oficial de la Federación, se aprecia que con el propósito de que los vehículos automotores que circulaban en el territorio nacional, contaran con placas, calcomanía y tarjeta de circulación, era para verificar que se encontraran debidamente identificados y se comprobara su posesión legal, por lo que se preveía que fueran expedidas mediante un sistema que permitiera una identificación homogénea para todo el país y evitar duplicidad de las series de identificación, ya que en ese momento no se contaba con un sistema de información en el que se consultara el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizaban por el gobierno federal y de las entidades federativas.

Como se ha demostrado de las disposiciones normativas analizadas se advierte que la entrega de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, se realizaba por parte de los gobiernos estatales, con la finalidad de identificar a los vehículos que circulaban en el territorio nacional y comprobar su posesión legal, para posteriormente reportar estos datos al Registro Nacional de Vehículos; por otra parte, el canje de las mismas, obedecía estrictamente a realizar un trámite por parte de los Estados, necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, establecido en el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado en ese entonces, entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, resaltando que en la actualidad, en el Estado de Chiapas, ya no se paga la contribución citada.

Asimismo, se mencionó en el cuerpo del presente documento, que el Registro Nacional de Vehículos, demandaba su actualización para adecuarse a los acontecimientos de la época, por lo que el 06 de abril de 2004, se publica en la Gaceta del Senado, el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, emitido por las Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos del Senado.

En virtud a lo anterior, con esta iniciativa de ley, se consideró que se llenaría un vacío operativo y legal, debido a que el Registro Nacional de Vehículos (RENAVE) dejó de funcionar, y al estar todavía vigente la Ley que lo regulaba, no se podía calificar de positiva, en virtud de que ya no era aplicable a las situaciones que ocurrían en ese entonces, con los diversos procesos de identificación, registro, tenencia y transmisión de la propiedad de vehículos, ya que al no existir

un registro vehicular de esta naturaleza que garantizara en toda la República la transparencia en cuanto a la posesión, propiedad, transmisión de derechos y uso de vehículos para efectos de seguridad jurídica y pública, se presumía se seguiría multiplicando la comisión de delitos en materia vehicular, por falta de control estatal y un registro confiable, toda vez que con la creación del Registro Nacional de Vehículos (RENAVE) surgieron diversos problemas.

Por lo que el objeto del Registro, cambió dejando de ser considerado como un registro de carácter mercantil, como se establecía en la Ley del Registro Nacional de Vehículos, para convertirse en un instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que ayudarían a combatir la serie de hechos delictivos que se cometían, entre los que se destacaban el robo y fraude en vehículos.

Asimismo, se previó la celebración de convenios de coordinación con los Estados a fin de lograr un procedimiento ágil de inscripción en el registro y la relación de éste con los trámites estatales en materia de control vehicular, en beneficio de la ciudadanía.

En el caso particular del Estado, el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, publicado el 23 de diciembre de 1996 en el Diario Oficial de la Federación, estableció en su Considerando y en sus disposiciones generales SEGUNDA y NOVENA, la obligación del Estado de continuar con la integración y actualización de un registro y control vehicular, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, independientemente de que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos sea del orden federal o estatal.

Ahora bien, para el objeto de esta investigación, hay que puntualizar que la Ley del Registro Público Vehicular, se creó con el objeto de identificación y control vehicular, en el que constaran las inscripciones o altas, bajas, emplacamientos, infracciones, pérdidas, robos, recuperaciones y destrucción de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como brindar servicios de información al público, desapareciendo la figura de la concesión, por lo tanto el registro se estipuló con la finalidad de otorgar seguridad

pública y jurídica, con alcance nacional, integrándose con pleno respeto a las responsabilidades que tienen las entidades federativas en esta materia.

Como se observa de lo dispuesto por la citada disposición normativa el concepto y denominación de Registro Nacional, se sustituye por el de Registro Público, ya que se trataba de implementar un registro al alcance de la ciudadanía integrado con la suma de todos los registros públicos de las entidades federativas, por lo que la actividad registral no tendría un origen ni una finalidad comercial, ni fiscal como se planteó en las disposiciones normativas que antecedieron a esta Ley, sino exclusivamente la de generar seguridad jurídica en la propiedad, posesión y uso de vehículos y con ello, crear condiciones para fortalecer la seguridad pública en relación a los vehículos que circularan en todo el país.

Cabe señalar que de lo establecido en el segundo párrafo del artículo en cita, se consideró que el registro pudiera ser utilizado por cualquier corporación policial de la República Mexicana, ya que al tener acceso a los datos de identificación de cualquier vehículo, sin importar la entidad federativa que le haya proporcionado las placas, se pretendía atacar el delito de robo de autos, ya que en ese momento se consideraba una práctica común de los delincuentes, robarse los vehículos en una entidad federativa y trasladarlos a otra, y al no existir un registro a nivel nacional, no era posible corroborar la procedencia lícita de los mismos, por lo que con este registro, se pensó que fuera posible que cualquier policía pudiera tener la información real, al momento mismo en que lo estuviera solicitando.

Asimismo, del tercer párrafo del artículo 6 de la Ley del Registro Público Vehicular, se advierte otro elemento importante, como lo es la gratuidad del servicio, al prever que la inscripción, presentación de los avisos y las consultas serían gratuitos, ya que con esto se permitiría brindar un servicio para lograr la identificación y control vehicular de altas, bajas, emplacamientos, infracciones, robos, pérdidas, recuperaciones o destrucción de los automotores que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, por lo que tampoco se regulaba la entrega de placa o placas metálicas para demostrar que se había cumplido con la obligación de realizar la inscripción en el Registro Público Vehicular.

En cuanto a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley del Registro Público Vehicular, se estableció la obligación a las autoridades federales, estatales y sujetos obligados a realizar las inscripciones y a presentar los avisos, para entregar la información de cada vehículo, con la cual se conformaría el Registro.

En consecuencia, para que el Registro Público Vehicular se conformara como un auténtico instrumento de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, fue necesario incorporarlo, con las instancias y estructuras del propio Sistema.

Es importante señalar que en la Ley del Registro Público Vehicular, se establecieron las materias en las cuales se podrán convenir acuerdos de coordinación y entre ellas se encuentra el suministro, intercambio y sistematización de todo tipo de información de seguridad pública, por lo que de ninguna manera se invaden las competencias dadas por la Constitución a la Federación, a los Estados y a los Municipios, ya que las acciones que incidan en éstos se aplicarán y ejecutarán mediante convenios generales y específicos.

Las entidades federativas y los municipios con base en la Ley General que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, subscribieron el 23 de octubre de 2002, un acuerdo en el seno del Consejo Nacional de Seguridad Pública, por medio del cual entregaron en su totalidad la información de sus padrones vehiculares a la Federación, para efectos de validación de los datos y la conformación de un registro nacional de interés público.

El citado registro cuenta con los datos de robo y recuperación de vehículos, registro que es dinámico porque cada entidad federativa lo va actualizando cada que sufre modificaciones, a partir de septiembre de 2003, se pueden realizar consultas al Registro de Vehículos Robados.

En virtud a lo anterior, las Comisiones Dictaminadoras del Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley del Registro Público Vehicular, consideraron que la carencia de un padrón a nivel nacional de los automotores que circulan en la República Mexicana, traía como consecuencia la imposibilidad de dar certeza jurídica a los adquirentes de buena fe y con ello disminuir la actividad de la delincuencia organizada dedicada al robo de vehículos, es por ello que los Estados de la

República y el Distrito Federal, decidieron crear un Registro Público Vehicular integrando sus padrones al Sistema Nacional de Seguridad Pública del cual forman parte y por lo tanto, para otorgar certeza jurídica y seguridad a las operaciones relacionadas con vehículos, contando con un instrumento eficaz y completo de consulta.

Como se advierte de lo antes expuesto, el Registro Público Vehicular, se creó como un instrumento integral para la seguridad pública y jurídica de automóviles, toda vez que existía un gran número de robo de vehículos en ese momento, lo que generaba una gran incertidumbre en la compra y venta de vehículos usados, lo cual traía aparejado una gran cantidad de delitos, como la falsificación de documentos y fraudes principalmente.

En virtud a lo antes expuesto, cabe destacar, que en esta Ley tampoco se consideró la entrega de placa y calcomanía como documento que acreditara la obligación de inscripción de los vehículos en el Registro Público Vehicular, sin embargo en esta nueva disposición se estipuló la obligación a quienes fabriquen, ensamblen o blinden vehículos en el territorio nacional, para asignar el número de identificación vehicular, como elemento de identificación en el Registro, asimismo se dispuso que el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, expidiera las constancias que acreditaran dicha inscripción al Registro Público Vehicular.

Como se observa de las disposiciones normativas señaladas, la asignación de placa y calcomanía que originalmente se estableció como medio de comprobación para acreditar el cumplimiento de la obligación de la inscripción primero de los automóviles y posteriormente de los vehículos al Registro, previo pago de los derechos correspondientes, se sustituyó por la constancia de inscripción que debe expedir el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, una vez que validara la información proporcionada por los sujetos obligados, a la que se le debe asignar un número de Constancia de Inscripción, único, insustituible e intransferible, integrado por una combinación de caracteres alfanuméricos.

En virtud a lo anterior, se advierte que El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, una vez validada la información proporcionada por los sujetos obligados de inscribir a los vehículos en el Registro Público Vehicular, expedirá la constancia de inscripción,

cabe señalar que dicha constancia de inscripción, es una calcomanía con un dispositivo electrónico con la que se acreditará el registro del vehículo, este dispositivo electrónico, contendrá un elemento intransferible conocido como identificación por radiofrecuencia, que contendrá los datos básicos del registro, mismo que no podrá ser retirada del vehículo.

Asimismo, del Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el Estado de Chiapas, de 2009, en su Considerando y en sus disposiciones generales SEGUNDA y DÉCIMA TERCERA, establecen que el registro y control de vehículos, excepto aeronaves, así como las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, excepto aeronaves, se deberán ejercer por la entidad.

Al igual que lo expuesto en el capítulo anterior, del texto del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas en 1996, se aprecia que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se convirtió en una función operativa de la entidad para la administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, como se menciona en la disposición NOVENA, del Convenio citado, aunado a lo argumentado cabe precisar que en el Estado de Chiapas, actualmente no se cobra el Impuesto mencionado.

Asimismo, del ACUERDO mediante el cual se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y control, así como de la licencia federal de conductor, publicado el 25 de septiembre de 2000, en el Diario Oficial de la Federación, también se estipuló que el propósito de que los vehículos automotores que circulaban en el territorio nacional, contaran con placas, calcomanía y tarjeta de circulación, era para verificar que se encontraran debidamente identificados y se comprobara su posesión legal, por lo que se preveía que fueran expedidas mediante un sistema que permitiera una identificación homogénea para todo el país y evitar duplicidad de las series de identificación, ya que en ese

momento no se contaba con un sistema de información en el que se consultara el registro de altas, bajas y cambios de vehículos que se realizaban por el gobierno federal y de las entidades federativas.

Asimismo, se consideró con la anuencia de la Subsecretaría de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que el reemplazamiento se llevaría a cabo cada dos años, una vez concluido el plazo fijado para el canje total de placas, ya que con dicha medida los gobiernos estatales, podían verificar el cumplimiento de los plazos establecidos en los convenios para el pago del impuesto sobre tenencia y uso de vehículos.

Por lo que respecta al ARTÍCULO SÉPTIMO, del citado ACUERDO, se estableció que la vigencia de las placas será de tres años, contados a partir de que las entidades federativas, el Distrito Federal o la Secretaría hayan realizado sus canjes totales de placas, ya sea en los años 1998, 1999 o 2000, de tal forma que los siguientes canjes totales deberán efectuarse en los años 2001, 2002 o 2003, según corresponda y así sucesivamente en los trienios posteriores. Por lo que una vez que se hayan actualizado los padrones vehiculares y enlazado los sistemas informáticos de los bancos de datos de los registros y autorizaciones vehiculares del autotransporte federal con cada uno de los padrones vehiculares de las diferentes entidades federativas, la Secretaría establecerá un plazo para un nuevo canje de placas.

Al igual que el Acuerdo expedido el 30 de octubre en 1998, la disposición normativa analizada en este capítulo se advierte que la entrega de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, así como su canje, se debe realizar por parte de los gobiernos estatales, con la finalidad de identificar a los vehículos que circulan en el territorio nacional y comprobar su posesión legal, datos que posteriormente deben reportarse al Registro Nacional de Vehículos; por otra parte cabe mencionar que el canje de las mismas, obedecía estrictamente a realizar un trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos, establecido en el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado en ese entonces, entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, por lo que hay que recalcar que en la actualidad, en el Estado de Chiapas, ya no se paga la contribución citada.

3.2 Discusión

Ahora bien, de las disposiciones normativas que se analizaron en capítulos anteriores, en relación con lo dispuesto en el Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, en su artículo 36, prevé que la Secretaría de Hacienda Pública del Estado de Chiapas, establezca un Registro Estatal de Vehículos, mediante el que se debe controlar el registro y vigilar el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes, tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes se les expida placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías y demás comprobantes de pago de impuestos y derechos establecidos en las leyes estatales y federales, de conformidad con el Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal.

Asimismo del mismo artículo 36 del Código de Hacienda Pública citado, se estipulan las obligaciones que deben cumplir los contribuyentes para darse de alta o baja del Registro Estatal de Vehículos, en el caso que se llegue a presentar cambio de propietario de vehículos; para el caso de baja al ser declarada la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras Entidades o por la Fiscalía General de la República; por robo del vehículo; o por el robo y/o extravió de las placas de circulación.

En vista a lo anteriormente expuesto, se advierte que además del Registro Público Vehicular, en el Estado de Chiapas se cuenta con un Registro Estatal Vehicular, el cual como ya se estudió, se encarga de controlar el registro y vigilar el cumplimiento de contribuciones vehiculares de los contribuyentes tenedores, usuarios o propietarios de vehículos automotores, a quienes se les expide placas y tarjetas de circulación, así como de calcomanías; sin embargo, del análisis de los antecedentes del Registro Público Vehicular, se observa que el objeto por el que fue creado el multicitado Registro, desde ser un banco de información un registro gratuito, público que ayudara a dar certeza jurídica a poseedores y propietarios primero de automóviles y posteriormente a vehículos, hasta convertirse en un banco de datos al que permitiera tener control de todos los vehículos que circulan en el territorio de la república, como una herramienta de la seguridad pública, este objeto se considera que se concretó, que llegó a consolidarse y por lo tanto a cumplirse con la creación y puesta en marcha del REPUVE.

No obstante lo anterior, y a pesar que en el Considerando del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, publicado el 11 de agosto de 2015, en el Diario Oficial de la Federación, se estableció que era necesario realizar los ajustes derivados de la actualización del marco jurídico aplicable, tales como, la abrogación de las leyes de los impuestos sobre tenencia o uso de vehículos, no se analizó esta parte, toda vez que dicho impuesto ya no se cobra en el Estado de Chiapas, y por lo tanto es otro elemento que se toma en consideración para reafirmar la hipótesis planteada acerca de la ilegalidad del cobro de esta contribución.

Si bien es cierto, que en dicho Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal, en su cláusula DÉCIMA SEGUNDA, para efectos de lo establecido en el artículo 10-E de la Ley de Coordinación Fiscal, se considera como obligación del Estado de Chiapas, llevar y mantener actualizado un registro estatal vehicular, a través del Sistema Informático que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, determine mediante reglas de carácter general, el cual se deberá integrar con los datos de los vehículos a los que les expida placas de circulación, excepto aeronaves, ferrocarriles y embarcaciones, que los contribuyentes o propietarios inscriban o registren en su circunscripción territorial.

Se advierte que el acto de otorgamiento de placas vehiculares se convirtió en una función de la entidad para la administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, como se mencionaba en la disposición NOVENA, del Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas, en 1996, asimismo se recalca que, en el Estado de Chiapas, actualmente no se cobra el Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos.

Por otra parte, hay que precisar que en las disposiciones analizadas en este capítulo no se regula el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (Reemplacamiento), por lo que se observa que se puede referir nuevamente que el derecho que se cobra por este supuesto se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal, ya que no se estipula claramente cuál es el objeto, elemento

obligatorio que deben contener todas las contribuciones de acuerdo a lo establecido en el artículo 31 de la Constitución Federal y 5º del Código Fiscal de la Federación.

Como también se analizó en párrafos anteriores, el otorgamiento de placa o placas y calcomanía para demostrar que los propietarios o poseedores de vehículos habían cumplido con la obligación de inscripción de los mismos ante el Registro respectivo, quedó superado con la implementación de la Constancia de Inscripción, misma que además de ser el documento probatorio para acreditar la inscripción, cuenta con avances tecnológicos como el chip de radiofrecuencia mediante el que se pueden consultar los datos del vehículo, así como su propietario en tiempo real, medidas tecnológicas que superan por mucho a las establecidas en las placas metálicas y calcomanías.

No obstante de haberse registrado los vehículos en el Registro Público Vehicular, por los sujetos obligados que establece la Ley de la materia, en lo particular para el Estado de Chiapas, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, los contribuyentes con domicilio en la entidad que detenten la propiedad, posesión o el uso de vehículos, tienen la obligación de solicitar su inscripción dentro del Registro Estatal de Vehículos ante la Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas.

Cabe hacer mención que el incumplimiento de la obligación de no solicitar la inscripción de los vehículos en el Registro Estatal de Vehículos; no presentar los avisos a la Secretaría de Hacienda del Estado de Chiapas o hacerlo extemporáneamente; señalar como domicilio fiscal un lugar distinto al que corresponda; señalar como domicilio fiscal un lugar distinto al que corresponda; presentar datos falsos o documentos apócrifos para la inscripción de vehículos; no dar aviso de trámites realizados fuera de la entidad relativos al vehículo; así como no realizar el cambio o canje de placas cuando las disposiciones hacendarias lo estipulen, son consideradas como infracciones de conformidad con lo estipulado en el artículo 193 del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas.

Ahora bien, con relación a la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas, para el ejercicio fiscal 2020, emitida mediante Decreto número 045, en el segundo párrafo de su Considerando, se

argumentó que ante la prioridad de la administración estatal de consolidar las finanzas públicas del erario del Estado de Chiapas, emitía dicha disposición normativa para contar con mejores esquemas de recaudación fiscal que permitieran incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, estipulando en el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del citado Considerando, que en materia vehicular se implementaría el “Programa Canje Total de Placas de Identificación Vehicular y Actualización del Registro Estatal de Vehículos 2020”, por lo tanto el “reemplacamiento”, se realizaría a partir del 01 de enero de 2020, como se señala en su artículo Primero Transitorio.

Asimismo en el numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del Considerando expuesto en el Decreto número 045, por el que se emite la Ley de Ingresos del Estado de Chiapas, para el Ejercicio Fiscal 2020, se argumentó que el programa de canje total de placas de identificación vehicular y actualización del registro estatal de vehículos 2020, se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal que permitieran al Gobierno del Estado de Chiapas, incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, lo que se observa pudiera actualizarse un supuesto de doble tributación o causar una contribución ilegal ya que no se estipuló claramente el objeto de esta contribución (derecho).

No obstante lo anterior, no debe pasar desapercibido que respecto a lo estipulado en la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, de acuerdo a lo argumentado en sus considerandos, y en atención a la nueva concepción de la movilidad en el Estado de Chiapas, el Estado reguló el transporte particular para su debido control, dividiéndose según lo enunciado en el artículo 102 en transporte particular y privado, proporcionando para tal efecto la definición de transporte particular y privado en sus numerales 4 fracciones XL y XLI, 103 y 105.

Entendiéndose por servicio particular de transporte, a la actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza, sin mayor limitación que el registro vehicular y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por la autoridad competente, y por servicio privado de transporte, a la actividad que se lleva a cabo como complemento necesario

o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan empresas o establecimientos.

Por lo que del contenido de la norma citada, se observa que en el Estado de Chiapas, únicamente se reguló como supuesto de contribución el derecho acerca del canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas, y no para el “servicio particular”, que actualmente es el supuesto de causación en que se encuentran la mayoría de los contribuyentes que tienen en propiedad o posesión vehículos.

Lo anterior, obedece a que del análisis realizado a las disposiciones locales, se advirtió que para el caso de la causación y pago de los derechos por concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques, únicamente se prevé únicamente para los servicios de control vehicular del servicio privado, de conformidad con lo estipulado en el artículo 25 de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020.

En base a lo anterior, y de acuerdo a lo establecido en los artículos 4 fracción XLI, 102 fracción II, y 105 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas, en los que se define en qué consisten los servicios del transporte privado y particular, en estricto derecho apeándonos al principio general del derecho "Nullum tributum sine lege" (no puede existir ningún tributo válido sin una ley que le dé origen), se considera que se debió realizar la Reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, para que se previeran los supuestos de causación para ambos servicios, ya que al dividirse, el cobro por el concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques, únicamente debería aplicarse a quienes utilizan sus vehículos para el servicio privado de transporte, es decir por la actividad que lleven a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan sus empresas o establecimientos.

Lo anterior, toda vez que al subdividirse este servicio, probablemente se estaría actualizando una transgresión al principio de legalidad salvaguardado en el artículo 31, fracción

IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que dicha disposición normativa además de prever la obligación que tienen todos los mexicanos de contribuir para el sostenimiento de los gastos públicos, estipula que deberá realizarse en la manera que dispongan las leyes, es decir, la Constitución Federal, condiciona que la obtención de las contribuciones se lleve a cabo únicamente cuando así se exprese en la ley y conforme se exprese en la ley, frase ésta última que acuña el aforismo citado, por lo que el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), se considera únicamente debe ser considerado cuando exista cambio de propietario del vehículo y no como un concepto general para recaudación de ingresos.

Capítulo 4.- Conclusiones.

En virtud a lo expuesto en capítulos anteriores, de acuerdo a los objetivos, metodología, marco teórico, resultados y discusión de los mismos, planteados en este documento, se concluye con las siguientes consideraciones:

Que la naturaleza jurídica del otorgamiento de placas metálicas a los vehículos del servicio privado en el estado de Chiapas, es una contraprestación que otorga este, por cumplir la obligación vehicular de inscribir en el Registro Público Vehicular (REPUVE), registro que se creó para tal efecto a nivel federal y que su origen más antiguo se reguló en el DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasises que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensamblen en el mismo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1957, y que por razones de inoperancia de los primeros Registros de automóviles y posteriormente de vehículos, esta atribución la fueron tomando los Estados.

Asimismo, que la naturaleza del canje de placas y calcomanía, (reemplacamiento), se estableció por primera vez en la Ley del Registro Federal de Vehículos, como supuesto de reposición, solo para el caso de pérdida, destrucción o inutilización, parcial o total, previa solicitud de la persona a cuyo nombre se encontrara inscrito el vehículo, siendo regulado en la actualidad por el ACUERDO mediante el cual se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, así como la asignación de la numeración correspondiente a cada entidad federativa y disposiciones para su otorgamiento y control, así como de la licencia federal de conductor, publicado el 25 de septiembre de 2000, en el Diario Oficial de la Federación.

Con respecto a esta conclusión hay que mencionar que en dicho acuerdo se aprecia que la vigencia de las placas es de tres años, contados a partir de que las entidades federativas, el Distrito Federal o la Secretaría hayan realizado sus canjes totales de placas, ya sea en los años 1998, 1999

o 2000, de tal forma que los siguientes canjes totales deberán efectuarse en los años 2001, 2002 o 2003, según corresponda y así sucesivamente en los trienios posteriores, y en los casos en que se hayan actualizado los padrones vehiculares y enlazado los sistemas informáticos de los bancos de datos de los registros y autorizaciones vehiculares del autotransporte federal con cada uno de los padrones vehiculares de las diferentes entidades federativas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá un plazo para un nuevo canje de placas.

Aunado a lo expuesto en el párrafo anterior, hay que mencionar que del contenido de la investigación se advierte que este supuesto se cumplió y quedó superado al realizarse varios canjes totales de placas, con lo que se desprende que se actualizó y enlazó con el Registro Público Vehicular, el padrón vehicular del estado de Chiapas en los años que se señalan e incluso en ejercicios fiscales subsecuentes, por lo que dicho supuesto al cumplirse, el Gobierno del estado de Chiapas, no tendría por qué seguir cobrar esta contribución (derecho) cada trienio, como lo ha realizado por costumbre y no por derecho.

Por otra parte hay que mencionar que la asignación de placa y calcomanía que originalmente se estableció como medio de comprobación para acreditar el cumplimiento de la obligación de la inscripción de vehículos en los Registros que se crearon para tal efecto, se sustituyó por razones de seguridad jurídica y pública, en la constancia de inscripción, expedida por el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, constancia que se creó como una calcomanía con un dispositivo electrónico con la que se acredita el registro del vehículo, y en la que se inserta un elemento intransferible conocido como identificación por radiofrecuencia, que contiene los datos básicos del registro del vehículo y propietario, información que puede ser utilizada por cualquier corporación policial de la República Mexicana, en tiempo real en el momento que lo consulta; por lo que se considera que la naturaleza, no solo del reemplacamiento, sino del acto primigenio de expedición de placas, es decir, de las laminas con caracteres alfanuméricos que van colocadas en la parte frontal y trasera de los vehículos, han quedado desfasados de la realidad social y sustituidos por implementos tecnológicos que ya poseen todos los vehículos.

Ahora bien en cuanto al supuesto de causación canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el estado de Chiapas, establecido en la Ley de Derechos del estado de Chiapas, al ser un derecho que cobra el Estado por un servicio que ofrece por concepto de cambio de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, se debe pagar por quienes se encuentren en el supuesto mencionado, acto que se le fue atribuyendo a las entidades del país, como trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos.

No obstante lo anterior, cabe señalar que en el rubro que interesa a la investigación, a través de los Convenios de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el estado de Chiapas, se estableció que la entrega de placas, calcomanía y tarjeta de circulación, así como su canje, se debe realizar por parte de los gobiernos estatales, con la finalidad de identificar a los vehículos que circulan en el territorio nacional y comprobar su posesión legal, datos que posteriormente deben reportarse al Registro Nacional de Vehículos, regulando las funciones operativas de administración del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, ya que el canje de las mismas, obedecía estrictamente a realizar un trámite necesario para recaudar, comprobar, determinar y cobrar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos; cabe precisar que en el estado de Chiapas, actualmente no se cobra el impuesto mencionado, por lo que no se tendría que implementar el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles en el estado de Chiapas, ya que no se actualiza dicho supuesto.

En relación al numeral 1.2.- INGRESOS DE ORIGEN ESTATAL, inciso c), del Considerando expuesto en el Decreto número 045, por el que se emite la Ley de Ingresos del estado de Chiapas, para el Ejercicio Fiscal 2020, en el que se argumentó que el programa de canje total de placas de identificación vehicular y actualización del registro estatal de vehículos 2020, se implementó con la finalidad de tener mayor recaudación fiscal que permitieran al Gobierno del estado de Chiapas, incrementar los ingresos derivados del Presupuesto de Ley, con el fin único de dar cumplimiento al Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024, se concluye que dicho supuesto es evidentemente ilegal, ya que se puede considerar como doble tributación o como una contribución

ilegal ya que no se estipuló claramente el objeto de esta contribución (derecho) como lo exige el primer párrafo del artículo 5 del Código Fiscal de la Federación.

Asimismo, se concluye que el artículo 25, fracción I, inciso c, de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, no cumple con los principios de proporcionalidad y equidad estipulados en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ni con los elementos previstos en el primer párrafo del artículo 5 del Código Fiscal de la Federación, referentes al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, que deben reunir las contribuciones, toda vez que la contribución (derecho), que el Gobierno del estado de Chiapas cobra por concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el estado de Chiapas, no reúne los extremos legales para ser considerada como una contribución ya que carece de objeto y es evidentemente desproporcional su implementación, como se demostró en la presente investigación.

Aunado a lo anterior, no debe pasar desapercibido que respecto a lo estipulado en la Ley de Movilidad y Transporte del estado de Chiapas, de acuerdo a lo argumentado en sus considerandos, y en atención a la nueva concepción de la movilidad en el Estado de Chiapas, el Estado reguló y definió legalmente el servicio de transporte particular como la actividad que tiene por objeto satisfacer las necesidades particulares de quien lo realiza, sin mayor limitación que el registro vehicular y el cumplimiento de las normas de circulación emitidas por la autoridad competente, y por servicio privado de transporte, a la actividad que se lleva a cabo como complemento necesario o adecuado para el eficaz cumplimiento de las actividades esenciales que realizan empresas o establecimientos.

Por lo que del contenido de la norma citada, se concluye que en el estado de Chiapas, únicamente se reguló la contribución (derecho), canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado, y no para el “servicio particular”, que actualmente es el supuesto de causación en que se encuentran la mayoría de los contribuyentes que tienen en propiedad o posesión vehículos que utilizan para sus necesidades particulares, regulándose un supuesto que es aplicable solo a los vehículos cuya actividad esencial realizan las

empresas o establecimientos, por que el cobro para vehículos que realizan servicio de transporte particular se considera ilegal si se encuadra en esa hipótesis.

Lo anterior, obedece a que del análisis realizado a las disposiciones locales, se advirtió que para el caso de la causación y pago de los derechos por concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques, únicamente se prevé únicamente para los servicios de control vehicular del servicio privado, de conformidad con lo estipulado en el artículo 25 de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas para el ejercicio fiscal 2020, por lo que en estricto derecho, apeándonos al principio general del derecho "*Nullum tributum sine lege*" (no puede existir ningún tributo válido sin una ley que le dé origen), únicamente debe aplicarse a quienes utilizan sus vehículos para el servicio privado de transporte, es decir quienes realizan actividades esenciales en sus empresas o establecimientos.

Por lo antes expuesto, se considera que al subdividirse este servicio, se actualiza una transgresión al principio de legalidad salvaguardado en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que dicha disposición normativa además de prever la obligación que tienen todos los mexicanos de contribuir para el sostenimiento de los gastos públicos, estipula que deberá realizarse en la manera que dispongan las leyes, es decir, la Constitución Federal, condiciona que la obtención de las contribuciones se lleve a cabo únicamente cuando así se exprese en la ley y conforme se exprese en la ley, frase ésta última que acuña el aforismo citado, por lo que el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles utilizados en el servicio privado en el Estado de Chiapas (reemplacamiento), se considera únicamente debe ser considerado cuando exista cambio de propietario del vehículo y no como un concepto general para recaudación de ingresos.

En virtud a lo argumentado se recomienda al H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas, que se debe realizar la reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, para que se regulen los supuestos de causación para ambos servicios, ya que al dividirse, el cobro por el concepto de canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones, autobuses, para personas con discapacidad y remolques, únicamente, únicamente en los supuestos

para el caso de baja al ser declarada la pérdida total del vehículo por la Fiscalía General del Estado de Chiapas; por las autoridades homólogas en otras Entidades o por la Fiscalía General de la República; por robo del vehículo; o por el robo y/o extravió de las placas de circulación.

Bibliografía

- Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (1964, 21 de diciembre). *Ley del Registro Federal de Automóviles* (Vol. Número de Diario 45). México: Diario de los debates, disponible en:
<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/46/1er/Ord/19641221.html>.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1977, 30 de diciembre). *Ley del Registro Federal de Vehículos* (Vol. No. 44). México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=201306&pagina=13&seccion=4.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2018, 30 de enero). *Ley de Coordinación Fiscal*. México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/31_300118.pdf.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2019, 09 de diciembre). *Código Fiscal de la Federación* (Vol. No. 12 (Edición Vespertina)). Ciudad de México, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5635286&fecha=12/11/2021#gsc.tab=0.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021, 12 de noviembre). *Código Fiscal de la Federación*. México: Diario Oficial de la Federación, Disponible en:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CFF.pdf>.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2021, 20 de mayo). *Ley del Registro Público Vehicular*. México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/269_200521.pdf.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023, 06 de junio). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>.
- Cámara de Senadores del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (1997, 10 de diciembre). *Iniciativa de la Ley del Registro Nacional de Vehículos* (Vol. Sesión Num. 37). Ciudad

- de México, México: Diario de los Debates, disponible en:
https://www.senado.gob.mx/65/diario_de_los_debates/punto/7106.
- Cantor, G. (2002). *La Triangulación Metodológica en Ciencias Sociales. Reflexiones a partir de un trabajo de investigación empírica*. (Vol. núm. 13). Santiago, Chile, Chile: Universidad de Chile.
- Castillo, E., & Vásquez, M. L. (2003). El rigor metodológico en la investigación cualitativa. *34*(3), 164-167.
- Comisiones Unidas de Gobernación y de Estudios Legislativos de la H. Cámara de Senadores. (2004, 06 de abril). *DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DEL REGISTRO PÚBLICO VEHICULAR* (Vols. LIX/1SPO-44-36/982). México, Distrito Federal, México: Gaceta de Senado, disponible en:
https://www.senado.gob.mx/65/gaceta_del_senado/documento/982.
- Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (1989, 28 de diciembre). *LEY QUE ESTABLECE, REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES FISCALES Y QUE ADICIONA LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES* (Vol. No. 19). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=208251&pagina=26&seccion=0.
- CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. (1995, 11 de diciembre). *Ley General que Establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública*. (Vol. No. 8). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4885840&fecha=11/12/1995&cod_diario=209448.
- CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. (1998, 15 de abril). *Ley del Registro Nacional de Vehículos* (Vol. No. 2). Mexico, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4881122&fecha=02/06/1998&cod_diario=209314.
- Álvarez, S. V. (2016). *Derecho Fiscal. Parte general e impuestos federales*. Ciudad de México: Oxford.

- Daros, W. R. (2002). *¿Qué es un marco teórico?* (Vols. Enfoques, vol. XIV). Libertador San Martín, Argentina: Universidad Adventista del Plata.
- Gómez Vargas, M., Galeano Higuera, C., & Jaramillo Muñoz, D. A. (2015). *EL ESTADO DEL ARTE: UNA METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN* (Vol. 6). (F. U. Amigó, & D. e. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=497856275012>, Edits.) Medellín, Colombia: Revista Colombiana de Ciencias Sociales.
- H. Congreso de la Unión. (1957, 31 de diciembre). *DECRETO que establece el registro de automóviles de todas clases para el transporte de personas o de carga, omnibuses, camiones, tractores, remolques y chasis que se encuentren en el país, o que se importen, fabriquen o ensambren en el mismo* (Vol. Núm. 50). México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=192099&pagina=27&seccion=1.
- Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas. (2019, 31 de diciembre). *Ley de Derechos del Estado de Chiapas*. Recuperado el 10 de enero de 2024, de Congreso del Estado de Chiapas:
https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DEC_0399.pdf?v=MQ=
- Honorable Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas. (28 de octubre de 2020, 28 de octubre). *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas* (Vol. 134). Tuxtla Gutiérrez, México: Periodico Oficial, Órgano de difusión oficial del Estado Libre y Soberano de Chiapas, disponible en:
https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY_0055.pdf?v=NQ==.
 Recuperado el 10 de enero de 2024, de Congreso del Estado de Chiapas: disponible en:
https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY_0055.pdf?v=NQ==
- Honorable Sexagésima Sexta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Chiapas. (2023, 15 de diciembre). *Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas* (Vol. Decreto número 029). México: Periódico Oficial, Órgano de difusión oficial del Estado Libre y Soberano de Chiapas, disponible en:
https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/LEY_0007.pdf?v=MTk= .
- Horna, A. A. (2015). *Los 7 Pasos para elaborar una tesis*. Miraflores, Lima, Perú: MACRO.

- Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (1995, 31 de mayo). *Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000* (Vol. Separata). Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4874791&fecha=31/05/1995&cod_diario=209144.
- Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (2007, 5 de diciembre). *Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular* (Vol. No. 3 (Segunda Sección)). México, Distrito Federal: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5009253&fecha=05/12/2007&cod_diario=212174.
- Real Academia Española. (2023). *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, España: Disponible en: <https://dle.rae.es/placa?m=form>.
- Sánchez González, M. E. (2001). *Una construcción metodológica para compartir desde la investigación cualitativa* (Vol. 25). San Pedro, Montes de Oca, San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Sautu, R., Paula, B., Pablo, D., & y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología*. Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. (1998, 06 de julio). *NORMA Oficial Mexicana NOM-131-SCFI-1998, Determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular-Especificaciones* (Vol. No. 4). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4886072&fecha=06/07/1998#gsc.tab=0.
- Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. (2000, 27 de abril). *Reglamento de la Ley del Registro Nacional de Vehículos* (Vol. No. 19). México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:
https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=150194&pagina=29&seccion=1.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (1996, 23 de diciembre). *Convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Gobierno del Estado de Chiapas* (Vol. SEGUNDA SECCIÓN). Ciudad de México, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4906979&fecha=23/12/1996&cod_diario=209870.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2009, 2 de mayo). *CONVENIO de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, que celebran la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas* (Vol. No. 1 (Edición Extraordinaria)). México Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5089267&fecha=02/05/2009&cod_diario=219930.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2015, 11 de agosto). *Convenio de Colaboración Administrativa en materia Fiscal Federal que celebró la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Estado de Chiapas* (Vol. No. 7 (Primera Sección)). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5403288&fecha=11/08/2015&cod_diario=265541.

Secretaría de Seguridad Pública. (2008, 03 de marzo). *Primera Sección del ACUERDO 03/2008 del Secretario de Seguridad Pública por el que se emiten los procedimientos de operación del Registro Público Vehicular y los procedimientos mediante los cuales se llevarán a cabo las inscripciones, los avisos y las not.* México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/636195/sujetos_obligados_Primer_Seccion.pdf.

Secretaría General de Gobierno. (2020, 05 de agosto). *Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas*.

Secretario de Comunicaciones y Transportes. (1998, 30 de octubre). *ACUERDO por el que se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camiones, motocicletas y re* (Vol. No. 22). México, Distrito Federal, México: Diario oficial de la Federación, disponible en:

https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4897685&fecha=30/10/1998&cod_diario=209694.

Secretario de Comunicaciones y Transportes. (2000, 25 de septiembre). *ACUERDO mediante el cual se fijan las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y revalidación, y tarjetas de circulación para los diferentes tipos de servicio que prestan los automóviles, autobuses, camione* (Vol. No. 17 (Segunda Sección)). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=2060390&fecha=25/09/2000&cod_diario=150319.

Secretario de Seguridad Pública. (2010, 13 de enero). *NORMA Oficial Mexicana NOM-001-SSP-2008, Para la determinación, asignación e instalación del número de identificación vehicular* (Vol. No. 9 (Segunda Sección)). México, Distrito Federal, México: Diario Oficial de la Federación, disponible en:

https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5127931&fecha=13/01/2010&cod_diario=226188.

Sexagésima Séptima Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas. (2019, 31 de diciembre). *Ley de Ingresos del Estado de Chiapas para el Ejercicio Fiscal 2020*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México: Periodico disponible en: https://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DEC_0401.pdf?v=MQ=.

Anexos:

Anexo 1.



**HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE CHIAPAS
JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA
UNIDAD DE TRANSPARENCIA**



**ACUERDO ENTREGA DE LA INFORMACIÓN
FOLIO NÚMERO: 00575020**

H. Congreso del Estado de Chiapas.- Sexagésima Séptima Legislatura.- Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.- A los 30 treinta días del mes de octubre del dos mil veinte-----

Con fundamento en los artículos 1º, párrafo segundo; 70, fracciones II y V de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Chiapas, vigente en el Estado de Chiapas; así como, 49, fracción I, 50, y 51, del Reglamento de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Honorable Congreso del Estado de Chiapas; se tuvo por recibida con fecha **10 de junio del 2020** la solicitud de Acceso a la Información Pública con número de folio **00575020**, tramitada a través del sistema denominado Plataforma Nacional de Transparencia (PNT), mediante el cual el solicitante de nombre **ERICK EMMANUEL LUIS GIJON**, requiere al H. Congreso del Estado el acceso a la información siguiente que literalmente se transcribe:-----

"1.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre del año 2019.

2.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Reforma al Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre de 2019." (SIC).-----

Tomando en cuenta lo anterior y con fundamento en los artículos 146, 147, 149, 150, fracciones III y V, 151 y 152, primer párrafo; asimismo, esta Unidad de Transparencia es competente para recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información y de datos personales dirigidas a este sujeto obligado; así como de notificar a los solicitantes las respuestas que brindan u otorgan a dichas solicitudes las áreas internas de este Órgano Legislativo; de igual modo, la tramitación y el cumplimiento a las resoluciones de los recursos de revisión que se tramitan ante el Instituto de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales del Estado de Chiapas; en ese sentido, por este conducto se acuerda que la solicitud arriba señalada se tiene por contestada mediante oficio sin número signado por el C. Lic. **José Luis Ruiz Rodríguez, Secretario de Servicios Parlamentarios del H. Congreso del Estado**, servidor público que brinda respuesta a lo solicitado, documento que en obvio de repeticiones inoficiosas se tienen por reproducidos como si a la letra se insertasen.-----

Por lo anteriormente expuesto se tienen por atendida la solicitud de mérito mediante el presente acuerdo, documento constante de **3 tres páginas** que se digitaliza y se envía en formato PDF al solicitante de la información, a través del Sistema Infomex-Chiapas, de la Plataforma Nacional de Transparencia (PNT) para su notificación correspondiente; hecho lo anterior, archívese el expediente y considérese como un asunto concluido.-----

Así lo acordó, manda y firma la C. C.P. **MARÍA MAGDALENA PÉREZ PALACIOS**, Jefa de la Unidad de Transparencia del H. Congreso del Estado de Chiapas. **RÚBRICA.**-----



Lic. José Luis Ruíz Rodríguez
Secretario de Servicios Parlamentarios

H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas

Asunto: El que se indica.

Tuxtla Gutiérrez; Chiapas.

Octubre 19 de 2020.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIAPAS
UNIDAD DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

RECIBIDO
30 OCT 2020
11:20

HORA: _____
Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

C.P. María Magdalena Pérez Palacios.
Jefa de la Unidad de Transparencia
del Honorable Congreso del Estado.
Presente.

En atención a su oficio número HCE/JCP/UT/073/2020 de fecha 20 de octubre del presente año, y recibido en esta Secretaría de Servicios Parlamentarios con fecha 26 de octubre de mismo año, por medio del cual me hace del conocimiento de la solicitud número 00575020, gestionado por la persona que se hace identificar como "ERICK EMMANUEL LUIS GIJOM", por medio del cual solicita la información que a continuación se describe:

- 1.- *Solcito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre del año 2019.*
- 2.- *Solcito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la reforma al Código de Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre de 2019.(sic).*

Al respecto me permito proporcionarle los hipervinculos de la pagina oficial de este Poder Legislativo, donde el solicitante podrá encontrar el **expediente y/o archivo de la reforma a la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre del año 2019**, así como el hipervinculo donde el solicitante podrá encontrar el **dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la reforma al Código de Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre de 2019.(sic)**, respectivamente, esto para los intereses del solicitante.

1).- **Ley de Derechos del Estado de Chiapas, expedida el 31 de diciembre del año 2019:**

Iniciativa:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_0399.pdf?v=Mg==



Lic. José Luis Ruiz Rodríguez
Secretario de Servicios Parlamentarios

H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas

Dictamen:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DIC_0399.pdf?v=Mg==

Decreto:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DEC_0399.pdf?v=Mg==

2).- Código de Hacienda Pública para el Estado de Chiapas:

Iniciativa:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_0400.pdf?v=MQ==

Dictamen:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DIC_0400.pdf?v=MQ==

Decreto:

http://www.congresochiapas.gob.mx/new/Info-Parlamentaria/iniciativas/INI_DEC_0400.pdf?v=MQ==

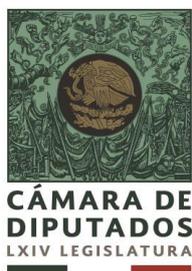
Sin otro particular, me es grato enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE



C.c.p. Archivo.

Anexo 2.



Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección Información y Análisis Especializados
Subdirección de Referencia Especializada

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

Palacio Legislativo, 24 de septiembre de 2020
Número de oficio: DSIAE/SRE/LXIV/180/20

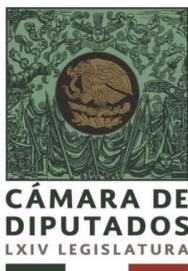
Asunto: Solicitud de transparencia

LIC. LIDIA PÉREZ BARCENAS
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA
PRESENTE

Por medio de la presente y en seguimiento a la solicitud de transparencia con el número de folio **0787/2020** y la cual requiere lo siguiente:

“1.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Federal de Automóviles, expedida en el año de 1965. 2.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la ley del Registro Federal de Vehículos, expedida en el año de 1977. 3.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo del documento mediante el que se abrogó la ley del Registro Federal de Vehículos, expedida en el año de 1977. 4.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, expedida en el año de 1998. 5.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Público Vehicular, expedida en el año de 2004”. (Sic)

De conformidad con la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, que en el artículo 132 establece que: “Cuando la información requerida por el solicitante ya esté disponible al público en medios impresos, tales como libros, compendios, trípticos, registros públicos, en formatos electrónicos disponibles en Internet o en cualquier otro medio, se le hará saber por el medio requerido por el solicitante la fuente, el lugar y la forma en que puede consultar, reproducir o adquirir dicha información en un plazo no mayor a cinco días”; y en apego al Criterio de interpretación 03/17 del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, el cual señala que: “No existe obligación de elaborar documentos ad hoc para atender las solicitudes de acceso a la información”; y a los artículos 129 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y 130, párrafo cuarto, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, señalan que los sujetos obligados deberán otorgar acceso a los documentos que se encuentren en sus archivos o que estén obligados a documentar, de acuerdo con sus facultades, competencias o funciones, conforme a las características físicas de la información o del lugar donde se encuentre. Por lo anterior, los sujetos obligados deben garantizar el derecho de acceso a la información del particular, proporcionando la información con la que cuentan en el formato en que la misma obre en



Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección Información y Análisis Especializados
Subdirección de Referencia Especializada

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

sus archivos; sin necesidad de elaborar documentos ad hoc para atender las solicitudes de información.

Me permito informar que una vez realizada una búsqueda exhaustiva en los acervos y bases de datos de la Coordinación de los Servicios de Información, Bibliotecas y Museo, y conforme a las atribuciones de esta área administrativa, se menciona lo siguiente en atención a la presente solicitud:

- La información requerida se encuentra disponible y abierta al público en el Portal de la Cámara de Diputados, en el apartado del Diario de los Debates <http://cronica.diputados.gob.mx/>; así como de la Gaceta Parlamentaria <http://gaceta.diputados.gob.mx/>

“1.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Federal de Automóviles, expedida en el año de 1965...”

INICIATIVA

Presentada por el Ejecutivo

Diario de los Debates

Cámara de Diputados

JUEVES 17 DE DICIEMBRE DE 1964

Disponible en:

<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/46/1er/Ord/19641217.html>

DICTAMEN

Cámara de Diputados

Diario de los Debates

21 de diciembre de 1964

Disponible en:

<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/46/1er/Ord/19641221.html>

“...2.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la ley del Registro Federal de Vehículos, expedida en el año de 1977...”

INICIATIVA 1

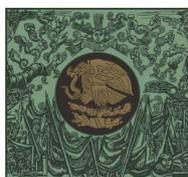
Presentada por el Ejecutivo

Diario de los Debates

19 de diciembre de 1977

Disponible en:

<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebates/50/2do/Ord/19771219-I.html>



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA

Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección Información y Análisis Especializados
Subdirección de Referencia Especializada

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

INICIATIVA 2

Cámara de Diputados

Diario de los Debates

21 de diciembre de 1977

Disponible en:

<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebate/50/2do/Ord/19771221-I.html>

DICTAMEN

Cámara de Diputados

Diario de los Debates

Viernes 23 de diciembre de 1977

Disponible en:

<http://cronica.diputados.gob.mx/DDebate/50/2do/Ord/19771223.html>

“...3.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo del documento mediante el que se abrogó la ley del Registro Federal de Vehículos, expedida en el año de 1977...”

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN: 28 de diciembre de 1989

Ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales y que adiciona la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Disponible en:

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4838816&fecha=28/12/1989

“...4.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Nacional de Vehículos, expedida en el año de 1998...”

INICIATIVA

Cámara de origen: Senadores

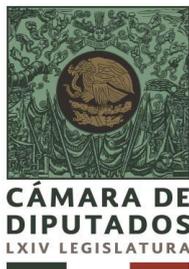
10 de diciembre de 1997

Iniciativa del Ejecutivo

Disponible en:

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado

Referente a lo solicitado de la Cámara de Senadores, se informa que con base al artículo 130 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el cual prevé que: “Cuando la información solicitada no sea competencia del sujeto obligado ante el cual se presente la solicitud de



Secretaría de Servicios Parlamentarios
 Dirección Información y Análisis Especializados
 Subdirección de Referencia Especializada

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

acceso, la Unidad de Transparencia orientará al particular sobre los posibles sujetos obligados competentes”; por lo que se sugiere también realizar la solicitud a la área de transparencia del Senado de la República, derivado que es facultad de esa entidad legislativa proporcionar la información requerida como Cámara de Origen:

Senado de la República

Reforma No. 135, Planta Baja, Oficina No. 14. Hemiciclo,
 Col. Tabacalera, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06030
 Teléfono: 51-30-22-00 Ext. 3667, 3103 y 4114
 Correo electrónico: transparencia@senado.gob.mx
 Página web: <https://transparencia.senado.gob.mx/>

“... 5.- Solicito se me proporcione dictamen de ley y/o expediente y/o archivo de la Ley del Registro Público Vehicular, expedida en el año de 2004.”

INICIATIVA

Cámara de origen: Senadores

25 de noviembre de 2003.

Iniciativa del Ejecutivo

Disponible en:

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado

DICTAMEN/ORIGEN

Cámara de Senadores

23 de marzo de 2004.

Disponible en:

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado

DISCUSIÓN/ORIGEN

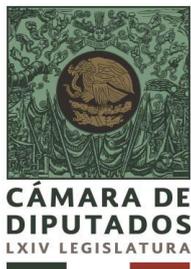
Cámara de Senadores

6 de abril de 2004

Disponible en:

https://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado

Referente a lo solicitado de la Cámara de Senadores, se informa que con base al artículo 130 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el cual prevé que: “Cuando la información solicitada no sea competencia del sujeto obligado ante el cual se presente la solicitud de acceso, la Unidad de Transparencia orientará al particular sobre los posibles sujetos obligados competentes”; por lo que se sugiere también realizar la solicitud a la área de transparencia del Senado de la República, derivado que



Secretaría de Servicios Parlamentarios
 Dirección Información y Análisis Especializados
 Subdirección de Referencia Especializada

“LXIV Legislatura de la Paridad de Género”

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

es facultad de esa entidad legislativa proporcionar la información requerida como Cámara de Origen:

Senado de la República

Reforma No. 135, Planta Baja, Oficina No. 14. Hemiciclo,
 Col. Tabacalera, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06030
 Teléfono: 51-30-22-00 Ext. 3667, 3103 y 4114
 Correo electrónico: transparencia@senado.gob.mx

Página web: <https://transparencia.senado.gob.mx/>

DICTAMEN/REVISORA

Cámara de Diputados

Gaceta Parlamentaria

27 de julio de 2004.

Disponible en:

<http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/59/2004/jul/20040730-I.html#Dicta20040730RegPubVeh>

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

MTRO. OSCAR BÜCK GONZÁLEZ
 SUBDIRECTOR DE REFERENCIA ESPECIALIZADA
 Y
 ENLACE DE TRASPARENCIA

C.c.p. ARCHIVO.