

DIPUTADO PRESIDENTE, MESA DIRECTIVA.

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE TAMAULIPAS.

Presente.-

El suscrito diputado **MANGLIO MURILLO SÁNCHEZ**, integrante de la Sexagésima Primera Legislatura del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, con fundamento en las atribuciones que me confiere la fracción I del artículo 64 de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; así como, lo previsto en los artículos 67 y 93, parte aplicable de la Ley Sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado y demás disposiciones, normas y principios de derecho compatibles con el objeto y fin de esta acción legislativa, **nos permitimos presentar:**

Iniciativa con proyecto de Decreto, mediante el cual se derogan, reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Hacienda del Estado de Tamaulipas, a fin de eliminar el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos y reducir el cobro de derechos vehiculares.

Sirve de apoyo a este documento, la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.-

PRIMERO.- No hay democracia posible en la injusticia de una política de ingresos que empobrece a los tamaulipecos.

Mientras los altos funcionarios tienen a su disposición vehículos de lujo a cargo del erario y un gran número de automóviles oficiales son utilizados por personas de las que no sabemos si son o no servidores públicos, el ciudadano común soporta el costo que significa pagar un vehículo particular, a causa de los impuestos y derechos que se le imponen desde este Poder.

No se sabe si el Ejecutivo paga tenencia y derechos por el parque vehicular del Gobierno del Estado, pero lo cierto es que ha emprendido iniciativas que cada año representan una sangría económica para los tamaulipecos.

Muestra de ello es la creación, en la Ley de Hacienda del Estado, por decreto de 20 de diciembre de 2011, del nuevo impuesto sobre tenencia o uso de vehículos (artículos 35 al 44 Bis), y el aumento en el cobro de derechos vehiculares por inscripción o refrendo anual y canje de placas (artículo 73 fracción I y segundo párrafo de la fracción II).

Aunado esto a la periodicidad bi-anual de la licencia de manejo (artículo 73, fracción XVII), que cobrará el Estado a partir de la reforma publicada en el periódico oficial de fecha 19 de diciembre de 2012. Hay que renovar licencia, como si de pronto todo automovilista hubiera perdido su aptitud de manejo o se pusiera en duda por disposición oficial.

En el Partido Acción Nacional consideramos que, los tributos, como exigencias pecuniarias, han sido cargas que, históricamente, las sociedades dominantes imponían a los pueblos sometidos.

Hoy, los constantes incrementos tarifarios y demás contribuciones son propios, más de gobiernos autoritarios que de regímenes democráticos.

Es un hecho sin precedente que las decisiones del Poder Ejecutivo estatal en materia tributaria, no se fundan en la exigencia de un deber de solidaridad en el sentido que deba pagar más impuestos quien tenga más capacidad contributiva, pero solo lo justo y equitativo el particular que solicite servicios públicos a la administración.

En las condiciones actuales, los tamaulipecos no perciben que los poderes constituidos gobiernen con honestidad y transparencia.

No es algo nuevo decir que el impuesto sobre tenencia y uso de vehículos surgió previo a los juegos olímpicos de 1968, como una medida "temporal y emergente", según dijeron entonces, para financiar los eventos deportivos, mientras ocurría aquél año una terrible represión a estudiantes y pueblo en general, que marcó un parteaguas en la historia nacional.

El engaño de lo "temporal" se ha prolongado por décadas, por muchos años, al grado que, no obstante su abrogación total en el ámbito federal, con efectos a partir del 1 de enero de 2012 (según decreto aprobado por el Congreso de la Unión, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de diciembre de 2007), se dejó en libertad a los Estados para establecer su propia tenencia.

La respuesta del gobierno de Tamaulipas, ha sido evidente: Más pensó en fortalecer sus finanzas –de las que el pueblo poco se beneficia–, que en respetar los derechos humanos en materia fiscal.

Más pensó el actual gobernante en *barrer bajo la alfombra* la gigantesca deuda del sexenio anterior, que en limpiar las finanzas estatales con políticas de moderación del gasto público; quizá pensando en que el pueblo paga –como siempre– los platos rotos.

Recordemos que, a iniciativa del Ejecutivo, se estableció en los artículos 35 al 44 Bis de la Ley de Hacienda del Estado, el nuevo impuesto local sobre tenencia y uso de vehículos. Algo nuevo tenía que haber en la entidad.

En esa tónica, se modificaron porciones normativas para establecer pagos en conceptos –que antes se pagaban cada tres años–, como el nuevo "refrendo anual" que no es otra cosa que la continuación de lo ya inscrito en el padrón de vehículos de motor o remolques, aunado al cobro de placas por expedición, canje o reposición.

Para que no quede duda del principio de anualidad, se ha reformado, en el decreto de 20 de diciembre de 2011, el segundo párrafo de la fracción II del artículo 73, que antes decía:

"Los derechos comprendidos en esta fracción y la anterior de este artículo deberán pagarse **dentro de los tres primeros meses del año en que deba efectuarse el canje de placas**, de conformidad con las disposiciones de las autoridades

correspondientes."

Esa porción normativa, cambió a partir del 31 de diciembre de 2011, fecha en que entró en vigor el citado decreto, diciendo:

"Los derechos comprendidos en esta fracción y la anterior, deberán pagarse **dentro de los cuatro primeros meses del año**, de conformidad con las disposiciones de las autoridades correspondientes;"

Luego, por decreto del 19 de diciembre de 2012, se amplió, a seis meses, el período de pago de los derechos vehiculares, en un gesto aparentemente generoso.

Es como si un agiotista dijera a su deudor: "***ahora me debes más, y los pagos son más seguidos, pero no te preocupes: te doy tiempo para que lo juntes y me pagues***".

O sea que los derechos de **refrendo anual**, deberán pagarse cada año, para que todo vehículo de motor o remolques revalide su inscripción en el registro o padrón, sin que, en realidad, el Estado haga mayor esfuerzo administrativo para mantener registrado el vehículo automotor en un padrón en el que ya aparece inscrito, casi desde su compra en la agencia automotriz.

Lo que no deja de llamar la atención, es que los automovilistas o dueños de vehículos ahora tendrán que pagar 18 salarios mínimos homologados a la alza, por ese concepto, y además, otros 5 salarios por canje de placas, reposición o expedición.

No obstante, los panegíricos han pretendido endiosar la figura del Gobernador, presentándolo como “salvador del pueblo”, pues mediante acuerdos gubernamentales ha suspendido temporalmente el cobro del impuesto local sobre tenencia y uso de automóviles, o lo ha subsidiado con descuentos diversos, coincidiendo la aplicabilidad de tales medidas administrativas con los años de procesos electorales federal y local.

Así, un impuesto federal ya abrogado, reaparece en la escena estatal, sin que nada garantice que se deje de aplicar, junto con sus recargos, en los años no electorales; pues, su cobro o impago está sujeto a la voluntad de un solo individuo.

Se mantiene, pues, incólume –en la ley– este dañino tributo que tantas décadas ha mermado el patrimonio de la comunidad, sin que necesariamente los ingresos de su recaudación hayan sido aplicados en obras de infraestructura, al grado que ni las calles tienen pavimentación de calidad, ni las comunidades cuentan con todos los servicios públicos para vivir como seres humanos con dignidad.

Se especula que, incluso para muchos propietarios de vehículos, ha sido un engaño el anuncio hecho por el Gobierno del Estado, en el sentido de que, los vehículos con precio–factura hasta de 200 mil pesos, estarían exentos del pago de tenencia en 2013, a condición de que estuvieran al corriente y sin adeudos fiscales.

Como es natural, los automóviles de modelos no recientes,

sufren depreciación, y al ser comprados como autos usados, el precio se reduce considerablemente, sin que eso se contemple en la aplicación del acuerdo gubernamental.

De esta suerte, numerosos propietarios de vehículos que los compraron usados, se han llevado la sorpresa de que los modelos antiguos con costo original mayor a esa cantidad no son considerados en la exención o subsidio que prometiera el titular del Ejecutivo.

Lástima que esté ocurriendo a personas que quisieron confiar, pero fueron engañadas. Suena como al manejo publicitario de algunas tiendas comerciales que anuncian fastuosas ofertas pero –ya en los hechos– no sostienen su oferta.

La ley es fría, como la recaudación; y el poder implacable cuando de cobrar se trata. No hay sensibilidad alguna para tratar de remediar, al menos, esos problemas aparentemente sencillos.

El hecho es que dicho impuesto afecta especialmente, con o sin subsidio, a aquellos ciudadanos que, simplemente por ser pobres, o porque pasen dificultades económicas, no lo pueden pagar.

De esta forma el "subsidio" oficial –como apoyo de algo que no debió ser– "beneficia" a los que pueden pagar, pero entraña discriminación para los contribuyentes con menores ingresos, a quienes algunos llaman "morosos", pero no se ponen en su lugar.

Pero, si, en tiempos del general Gustavo Díaz Ordaz, el cobro

por tenencia ya era un atraco a los mexicanos, ahora se impone por partida doble.

Porque, en el propio decreto abrogatorio de la Ley Federal del Impuesto sobre Tenencia y Uso de Vehículos, emitido por el Congreso de la Unión y publicado el 21 de diciembre de 2007, se instituyó un impuesto adicional a las gasolinas y al diesel, mediante reforma al artículo 2 "A" de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, y su artículo sexto transitorio.

Es lo que hoy se conoce como "gasolinazo", -término popular e impopular al mismo tiempo-, por su innegable repercusión en el costo al consumidor final de dichos productos que utiliza todo vehículo automotor, excepto los eléctricos o de otro tipo de tracción, pues por cada litro de combustible se cobraría la cantidad que ha venido aumentándose periódicamente.

De dicho impuesto al consumo de combustibles, también se dijo que era "adicional" y temporal, y que, a partir del 1 de enero de 2012, ya no estaría vigente.

Pero cuál no sería la sorpresa que, de nueva cuenta, el cobro por el **gasolinazo** fue ampliado, por decisión legislativa federal, hasta el 31 de diciembre de 2014.

No sabemos con certeza si en esa fecha concluirá el nuevo cobro al que, otra vez, ha sido sometido el pueblo en su economía, pero respecto de la tenencia local tampoco se sabe que el Gobernador tenga planes de dejar de cobrarla en años no electorales. Aunque no es difícil imaginar la respuesta.

Por eso es necesaria su derogación definitiva, según se plantea en esta iniciativa.

Así, el llamado impuesto adicional a los combustibles, se situó como la nueva fuente de ingresos para estados y municipios, conocida en el medio gubernamental como “9/11”, en alusión a la fórmula según la cual se distribuye a estados y municipios; cuyos montos han resultado mayores que lo que dichos entes han venido recibiendo por concepto de tenencia.

Ahora, como en los tiempos antiguos, y peor aun que en la “dictadura perfecta”, cuando el pueblo esperaba la liberación del gravamen se dio el proceso inverso, al imponerse un cobro adicional por cada litro de combustible.

En los hechos esto significa un cobro doble para quienes tienen vehículos en el Estado de Tamaulipas hasta modelos de 10 años de antigüedad, y un cobro, ya no tan nuevo, para los propietarios de vehículos más antiguos.

Como es posible advertir hasta esta parte de la exposición, la política fiscal del Estado es realmente implacable e insensible al clamor y a las necesidades económicas del pueblo, pues no tiene como centro de atención al ser humano en su dignidad, y cuando mucho, lo ve como ente tributario.

Es un derecho humano el que reza que toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes, y si bien la ley puede subordinar tal uso y goce al interés social, no debe llegar al extremo de imponer políticas fiscales que afecten gravemente el

derecho de propiedad privada.

Esto es particularmente relevante en el caso de aquellos propietarios de vehículos que –más que una manifestación de riqueza– al adquirir su automóvil, en realidad adquieren una deuda que deben pagar por años; y eso no lo contempla la ley, pues el Estado presume una riqueza que aun no se incorpora al patrimonio de miles de contribuyentes, y cuando se incorpora ya casi no es riqueza.

De esta forma, un estado incapaz de satisfacer el derecho humano a la seguridad pública, crea y mantiene en vigor un impuesto que afecta la economía de más de un millón de familias tamaulipecas. No es ese el Estado que queremos.

En las relatadas condiciones, los subsidios o rebajas decretadas por el Ejecutivo, –en caso de que sean cumplidos–, serían solo promoción personalizada o medidas temporales con las que el gobernante pretende legitimar el injusto cobro en los demás casos, y en los demás ejercicios fiscales.

En ese contexto, según nota informativa 045/2011, acerca del Impuesto Especial para la Producción y Servicios, elaborada el 13 de septiembre de aquel año por el Centro de Estudios para las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, relativo a la cuota estatal a gasolina y diesel, el Estado de Tamaulipas recibió en el período comprendido de 2008 a 2010, incentivos por un monto total de \$1,589 millones de pesos.

Dicho Centro estimaba, también, que en el año 2011, el

Gobierno del Estado recibiría otros \$845.1 millones de pesos, lo que denota un incremento constante en los ingresos recibidos por el impuesto adicional a la venta de combustibles, en la medida que el precio ha tenido incrementos acumulados mensuales desde su aplicación, y así seguirá al menos hasta el 31 de diciembre de 2014... si es que no prorrogan la vigencia.

Luego, debemos concluir que el pago que realiza el consumidor final de gasolina y diesel compensa, desde hace mucho tiempo, lo que podrían dejar de percibir estado y municipios por concepto de impuesto sobre tenencia y uso de automóviles.

Es decir, las finanzas públicas no sufrieron merma alguna, ni tendrían que verse afectadas por la abrogación del impuesto federal de tenencia y uso de vehículos, y consecuentemente, no se vería afectado por la derogación del impuesto local; ya que, el gobierno ha tenido tiempo suficiente para buscar alternativas de ingresos que, sin afectar la economía popular, incluya medidas de austeridad en el gasto público.

Tan no se ve mermado, que el Ejecutivo ha emitido sendos acuerdos gubernamentales por los cuales establece subsidios fiscales.

Sin embargo, tales medidas son insuficientes y no resuelven el problema planteado por diversos sectores de la sociedad.

En ese contexto, es de considerar otra nota informativa del citado Centro de Estudios (la número 3/2012) relacionada con el

Impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, y elaborada el 30 de enero de 2012, según la cual, con base en datos de la legislación de los diferentes Estados, las entidades federativas que más otorgaron beneficios a los contribuyentes, fueron:

Chiapas. Se elimina.

Chihuahua. No se establece tenencia a nivel estatal. Se implementa un impuesto a la Tenencia Vehicular Municipal.

Colima. Subsidio de 100% siempre que se liquiden adeudos de ejercicios anteriores antes del 31 de marzo del 2012.

Distrito Federal. Subsidio del 100% a vehículos con valor menor a 350 mil pesos.

Durango. Subsidio del 100% a todas las personas físicas y morales que se encuentren al corriente en sus contribuciones.

Guanajuato. Se deroga.

Hidalgo. No pagan tenencia vehículos con valor de hasta de 350 mil pesos que se encuentren al corriente en el pago de 2011.

Jalisco. Se elimina.

México. Subsidio del 100% a vehículos con valor factura menor a 350 mil pesos sin IVA.

Michoacán. Subsidio del 100% en beneficio de las personas físicas y morales que se encuentren al corriente en todas las contribuciones estatales y federales coordinadas.

Morelos. Se elimina.

Puebla. Apoyo del 100% para contribuyentes que se encuentren al corriente en sus obligaciones fiscales.

Querétaro. Tasa 0% a personas físicas propietarias de automóviles con un valor de hasta 400 mil pesos.

Sonora. Hasta 2011 no se cobraba este impuesto.

Tlaxcala. Tasa 0% a vehículos cuyo valor sea de 175 mil pesos o menos.

Yucatán. Se exime del pago a propietarios de vehículos con valor de hasta 305 mil 627 pesos incluido el IVA.

Por su parte, según estudios de la AMDA, se elimina totalmente el cobro de la tenencia en los Estados de Guanajuato, Jalisco, Morelos, Puebla y Sonora. Mientras que, en los siguientes Estados, se otorgan subsidios al 100%, bajo distintas modalidades:

Aguascalientes, Baja California norte, Campeche, Coahuila, Colima, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guerrero, Hidalgo, Michoacán, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz y Yucatán.

En tanto que, en Nuevo León, solo pagan los modelos 2008 y los más recientes, es decir modelos nuevos y hasta de 5 años de uso.

Se estima también por dicha organización, en un estudio sobre el mercado de automotores y sobre el parque vehicular en

México, realizado a fines de 2012, que el Estado de Tamaulipas registró al 2011 la cantidad de 997,810 vehículos.

Respecto de lo anterior, coincidimos en lo que aquí se ha afirmado, en el sentido de que, la derogación del impuesto por tenencia, puede tener un efecto positivo, porque, al erradicar el sobreprecio que ese gravamen representa, se incentivaría la compra de automóviles, y la población tendría una opción distinta –y mejor– que la compra e introducción ilegal al país de vehículos de procedencia extranjera.

El aumento de las ventas reportaría también un incremento en el cobro del impuesto sobre automóviles nuevos, motivando la contratación de más personal en la industria automotriz, con el consecuente ingreso del ISR y del impuesto sobre remuneraciones al trabajo personal subordinado, mejorando los ingresos del Estado.

Por lo cual, se estima indispensable la aprobación de nuestra propuesta para beneficiar realmente y dar respiro económico a los habitantes de la entidad y, por consecuencia, a sus familias, que son millones de personas, si se considera el parque vehicular existente en Tamaulipas.

En razón de lo anterior, es objeto de la presente iniciativa seguir el camino que han marcado aquellas entidades que eliminaron o que, desde un inicio, se abstuvieron de crear el impuesto y, en consecuencia, **se propone derogar los artículos 35 al 44 Bis de la Ley de Hacienda para el Estado de Tamaulipas.**

SEGUNDO.– También es objeto de la presente iniciativa, la adecuación de lo dispuesto en algunas porciones normativas del artículo 73 de la citada Ley de Hacienda, que establece el cobro de derechos vehiculares, a fin de hacer compatible su contenido con la jurisprudencia aplicable a las contribuciones llamadas “derechos”, en armonía con los principios de proporcionalidad y equidad previstos en el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Considérese, por ejemplo, la tesis obligatoria número 2/1998 sustentada por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en diversos amparos en revisión, cuyo rubro y texto rezan:

DERECHOS POR SERVICIOS. SU PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD SE RIGEN POR UN SISTEMA DISTINTO DEL DE LOS IMPUESTOS.

Las garantías de proporcionalidad y equidad de las cargas tributarias establecidas en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que el legislador trata de satisfacer en materia de derechos a través de una cuota o tarifa aplicable a una base, cuyos parámetros contienen elementos que reflejan la capacidad contributiva del gobernado, se traduce en un sistema que únicamente es aplicable a los impuestos, pero que en manera alguna puede invocarse o aplicarse cuando se trate de la constitucionalidad

de derechos por servicios, cuya naturaleza es distinta de la de los impuestos y, por tanto, reclama un concepto adecuado de esa proporcionalidad y equidad. **De acuerdo con la doctrina jurídico-fiscal y la legislación tributaria, por derechos han de entenderse: "las contraprestaciones que se paguen a la hacienda pública del Estado, como precio de servicios de carácter administrativo prestados por los poderes del mismo y sus dependencias a personas determinadas que los soliciten", de tal manera que para la determinación de las cuotas correspondientes por concepto de derechos ha de tenerse en cuenta el costo que para el Estado tenga la ejecución del servicio y que las cuotas de referencia sean fijas e iguales para todos los que reciban servicios análogos.**

En el caso de la propuesta de modificaciones al artículo 73 de la Ley de Hacienda estatal, se parte del principio de que, para la determinación de las cuotas correspondientes por concepto de derechos debería tenerse en cuenta razonablemente el costo que para el Estado tenga la ejecución del servicio y que las cuotas de referencia sean fijas e iguales para todos los que reciban servicios análogos.

En ese contexto, consideramos excesiva la tarifa que se cobra por concepto de los servicios de control vehicular que se prestan por ingreso al padrón de vehículos de motor o remolques.

Por lo tanto, se propone reducir su cobro de dieciocho días a únicamente dos días de salario mínimo, pues además de contarse

ya con un padrón estatal de vehículos, para su actualización solo debería cobrarse una vez por nuevo ingreso o baja de vehículo a quienes no hayan realizado ese trámite, **sin necesidad de refrendo anual**, a fin de no imponer un cobro desmedido por el simple transcurso del tiempo; ya que, tal refrendo -además de desproporcional- tendría el efecto de recaudar, anualmente, una cantidad similar a la que, por ejemplo, se cobra en concepto de impuesto por tenencia vehicular en algunos modelos.

Esto es así, si consideramos que el salario mínimo general, decretado por la CONASAMI, y vigente a partir del 1 de enero de 2013, es la cantidad de \$61.38 para la zona geográfica a la que pertenecen la capital del Estado Tamaulipas, aplicable conforme al artículo 55 de la Ley de Hacienda, cantidad que, multiplicada por 18, que señala actualmente el inciso a) de la fracción I del artículo 73 de la propia Ley, da un total de \$1104 (mil ciento cuatro pesos) solo en concepto de ingreso o refrendo anual en el padrón de vehículos.

Asimismo, cabe resaltar, por notorio, que en el tiempo en que se aplique lo dispuesto en el inciso b) de la propia fracción I del numeral 73, es decir, cuando se trate de expedición o canje de placas, no solo se aplica una tarifa de cinco salarios mínimos (que equivale a unos \$306), sino que además, el contribuyente, debe pagar los 18 días por ingreso o refrendo cada vez que realice canje de placas, pues al intercambiar el juego placas cambia el número de las nuevas, la tarjeta de circulación, y así se reporta otro ingreso al padrón.

En esos supuestos, el propietario del vehículo pagaría 1410 pesos, lo que es un verdadero abuso, considerando que el costo real para el estado se reduce considerablemente (al ser uniforme, en aproximadamente un millón de automóviles y contar ya con un padrón integrado), máxime que, el contribuyente regresa las placas antiguas que el estado está en condiciones de reciclar, cuando le asignan placas con nueva serie o números de identificación.

Por otra parte, llama la atención que con la actual redacción del inciso a) de la fracción I del artículo 73 de la Ley que se comenta, el Estado pretende recaudar por ingreso al padrón vehicular y “refrendo anual”, unos mil cien millones de pesos, lo que **por sí solo** representa mucho más que el ingreso del Estado y Municipios por concepto de impuesto sobre tenencia y uso de vehículos.

Quizá el gobernante se prepara para resarcir cualquier eventualidad. Quizá los costos financieros en año electoral son muy altos. Pero olvida gobernar en beneficio del pueblo.

De esta manera, **se plantea que no se cobre refrendo anual** de información que ya está en el padrón vehicular, es decir, por el control de un vehículo automotor, cuyo ingreso al padrón ya fue pagado, y cuya actividad tiene que ver con asuntos de seguridad pública que debe prestar el Estado sin costo adicional, dado que existe un presupuesto autorizado al efecto.

En ese orden, se propone aprobar un tercer párrafo a la

fracción I del multi referido artículo 73 de la Ley de Hacienda estatal, a efecto de **establecer que las placas son de vigencia permanente**, salvo cuando el particular interesado solicite voluntariamente reposición o canje.

Con lo cual se pretende dar mayor seguridad a las personas, pues, si, desde un inicio, se sabe a qué vehículo corresponden, será más fácil detectar ilícitos cometidos en vehículos que porten dichas placas.

Es decir, se trata de transformar un servicio cuya finalidad es hoy meramente recaudatoria, en un verdadero servicio a la comunidad en función de dar mayor seguridad a las personas.

Pero, además, se eliminaría un cobro indebido que hace el Estado, al obligar al canje periódico e innecesario.

Por otra parte, se propone modificar, en su primer párrafo, la fracción II del artículo 73 de la Ley de Hacienda en vigor, a efecto de que por la asignación del número de control vehicular y de la documentación correspondiente a vehículos del servicio público de transporte (sean de pasajeros, especializados o de carga), únicamente se causen 36 días de salario mínimo, en virtud de que, el trámite desarrollado y el servicio prestado por la Administración resulta ser el mismo, con independencia de que se trate de diversos tipos de vehículos, sin variar la función a realizar por las dependencias de Gobierno del Estado, ni se advierte motivación jurídica alguna que justifique una diversidad contributiva en el pago de los derechos.

Finalmente se propone reformar la fracción XVII del precitado artículo 73, para establecer que **por la expedición de la licencia de chofer, automovilista o motociclista se debe cobrar una sola vez y con vigencia permanente**, la tarifa de 8 salarios mínimos, como estaba antes de la reforma de diciembre de 2012.

Incluyendo, en ello, la **posibilidad de cobro reducido**, de 4 salarios mínimos, **por concepto de derechos de reposición de licencia de manejo**, puesto que, en los casos que proceda únicamente reposición, no tendría que acreditar el conductor o propietario del vehículo lo que ya se demostró al adquirir la licencia. Menos aún, tendría que demostrar –cada dos años– el conductor de un automóvil, que aun sabe manejar.

En ese sentido, **el servicio prestado por el departamento de tránsito consiste en constatar que quien solicita licencia sepa manejar conforme a los reglamentos y disposiciones generales establecidas al efecto**, mas no es necesario cerciorarse de ello cuando se trate únicamente de un trámite de reposición por pérdida, extravío o deterioro, pues los datos de la licencia deben obrar ya en poder de la autoridad.

En otras palabras, la vigencia permanente de una licencia de manejo se deriva del hecho notorio, refrendado por la experiencia, de que, cuando una persona aprende a manejar un vehículo, nunca olvida ese saber, sino que, por el contrario, con el paso del tiempo lo perfecciona; dicho esto salvo prueba en contrario, que corresponde demostrar a la autoridad.

Estimando justificado lo anterior, se somete a la consideración de esta representación popular, el presente proyecto de decreto:

“La Sexagésima Primera Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, en ejercicio de las atribuciones previstas en los artículos 58, fracción I, de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; 119 y demás relativos a la Ley sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado, tiene a bien expedir, el siguiente

Decreto número LXI-_____

ARTÍCULO ÚNICO.- Se derogan los artículos 35 al 44 Bis y el segundo párrafo de la fracción II del artículo 73; se reforma el artículo 73 fracciones I, II y XVII, y se adiciona un tercer párrafo al la fracción I del artículo 73, preceptos todos de la Ley de Hacienda del Estado de Tamaulipas, **para quedar como sigue:**

CAPÍTULO IV. DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS... se deroga

Artículo 35.-... se deroga

Artículo 36.-... se deroga

Artículo 37.-... se deroga

Artículo 37 bis.-... se deroga

Artículo 38.-... se deroga

Artículo 38 bis.–... se deroga

Artículo 39.–... se deroga

Artículo 40.–... se deroga

Artículo 40 bis.–... se deroga

Artículo 40 ter.–... se deroga

Artículo 40 quáter.–... se deroga

Artículo 41.–... se deroga

Artículo 41 bis.–... se deroga

Artículo 41 ter.–... se deroga

Artículo 42.–... se deroga

Artículo 42 bis.–... se deroga

Artículo 42 ter.–... se deroga

Artículo 42 quáter.–... se deroga

Artículo 43.–... se deroga

Artículo 44.–... se deroga

Artículo 44 bis.–... se deroga

ARTÍCULO 73.– Con base en las tarifas previstas en este precepto, el Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Finanzas y oficinas autorizadas, hará efectivos los derechos por:

I.- Servicios de control vehicular, que se prestan:

a).- Por ingreso **o baja** en el padrón de vehículos de motor o remolques, **dos** días de salario mínimo; y

b).- Por expedición, reposición o canje de placas de vehículos de motor o remolques, de servicio particular y de servicio público de transporte, **tres** días de salario mínimo;

...

Las placas son de vigencia permanente, salvo cuando el particular interesado solicite reposición o canje.

II.- **Por** la asignación del número de control vehicular y de la documentación correspondiente a vehículos del servicio público de transporte, **ya sea de pasajeros, especializados o de carga, se causarán 36 días de salario mínimo.**

... (el segundo párrafo de esta fracción, se deroga)

III.- a la XVI.-...

XVII.- Por la expedición de licencia de conducir para chofer, automovilista o motociclista, ocho días de salario mínimo, **y por reposición o duplicado, cuatro días de salario mínimo;** dicha licencia tendrá vigencia **permanente, a menos que una autoridad, en ejercicio de sus funciones, la invalide temporal o definitivamente, por resolución fundada y motivada;**

XVIII.- a la XXI.-...

TRANSITORIOS

PRIMERO.– El presente Decreto entra en vigor a partir de su publicación en el periódico oficial del estado.

SEGUNDO.– Se derogan las disposiciones que se opongan al presente Decreto."

Diputado presidente.– Le ruego incluir el contenido de la presente iniciativa en el Acta de la sesión, y darle el trámite que constitucional y legalmente corresponda.

Atentamente:

Diputado Manglio Murillo Sánchez.