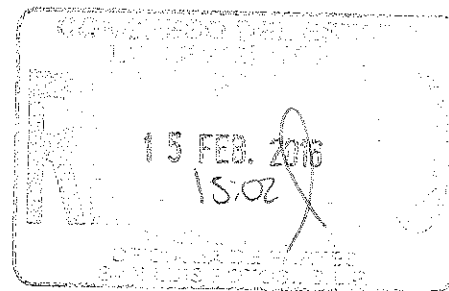




0001833



**CC. DIPUTADOS SECRETARIOS
DE LA LX LEGISLATURA DEL ESTADO
PRESENTES.**

Los que suscriben, diputados **XITLALIC SANCHEZ SERVIN, HECTOR MENDIZABAL PEREZ, ENRIQUE ALEJANDRO FLORES FLORES, JORGE LUIS DIAZ SALINAS, RUBEN MAGDALENO CONTRERAS, MANUEL BARRERA GUILLEN, SERGIO ENRIQUE DESFASSIUX CABELLO, J. GUADALUPE TORRES SANCHEZ, JOSE LUIS ROMERO CALZADA, MARIANO NIÑO MARTINEZ Y ROBERTO ALEJANDRO SEGOVIA HERNANDEZ**; integrantes de esta Soberanía; en ejercicio de la atribución que nos confieren los artículos, 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí, 131 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 61, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, me permito someter a la consideración de esta Honorable Legislatura, la presente **Iniciativa de Ley**, por la cual se adiciona párrafo segundo al artículo quinto, se adiciona fracción III al numeral 11, se adiciona inciso i) a la fracción I del numeral 64 y se adiciona fracción IX al párrafo segundo del numeral 65 todos de y a la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí, bajo la siguiente:

EXPOSICION DE MOTIVOS.

De acuerdo a cifras vertidas por las Organizaciones de propietarios de vehículos de procedencia extranjera, en el Estado de San Luis Potosí, existen poco más de ochenta mil vehículos con estas características. Solo la organización denominada Unión Campesina Democrática, reporta de acuerdo a datos de sus dirigencias, tener registrados en un padrón poco mas de dieciseis mil.

De acuerdo al Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, en su estudio denominado "los vehículos usados de procedencia extranjera en México"; publicado en el mes de septiembre del año 2012, existen los siguientes datos y cifras sobre los vehículos de procedencia extranjera:

Además de la zona fronteriza, en la década de los años 80 del siglo pasado, fue muy popular entre los habitantes de los estados del altiplano adquirir vehículos usados de procedencia extranjera en relativamente buenas condiciones, debido a que el desembolso requerido era considerablemente inferior a la alternativa de comprar un vehículo usado hecho en el país. Uno de los factores que

explicaban esta posibilidad era la menor carga impositiva existente en los Estados Unidos, así como una mayor oferta de los vehículos de la que se podía encontrar en nuestro país.

En los últimos 34 años ha habido un total de 19 medidas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera. De ellas, destaca que los primeros acuerdos únicamente permitían la regularización para los propietarios avecindados en las zonas fronterizas. Con el paso del tiempo se fue ampliando el beneficio a los campesinos al permitir la regularización de vehículos destinadas a actividades agropecuarias y forestales como pickups y camiones tipo estacas, hasta llegar a la Ley expedida en marzo de 2001.

En dicho ordenamiento se definía a los propietarios de vehículos usados de procedencia extranjera como las personas que acreditaran la titularidad de un vehículo de procedencia extranjera de los modelos comprendidos entre 1970 y 1993, inclusive, con las características siguientes: vehículos automotores, camionetas pick-up y vagonetas con capacidad hasta de doce pasajeros; que los vehículos en referencia hubieran sido internados al país antes del 31 de octubre de 2000, así como que los automotores hayan sido destinados al servicio público de transporte y carga, y cuya capacidad no exceda los 3,500 Kg. Las restricciones a este beneficio apuntaba a los vehículos modelos 1994 en adelante, y a los vehículos 1969 y anteriores; los considerados de lujo y deportivos, los introducidos al territorio nacional a partir del 31 de octubre del año 2000; asimismo, los embargados a la fecha de expedición de la Ley, los de tipo 5 vivienda, además de los ubicados en la franja fronteriza de 20 kilómetros paralela a la línea divisoria internacional del norte del país. En su artículo 4, la Ley de marzo de 2001 estipulaba que los interesados en inscribir los vehículos deberían pagar el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, a partir del ejercicio fiscal de 2001 y los subsecuentes, además que se eximiría parcialmente del pago de los demás impuestos y derechos a ser pagados con motivo de la importación, a efecto de pagar una cantidad única especificada en la propia Ley.

A partir de esta regulación y otra más que se gestó en 2005, se generó un parte aguas a los años de restricción al mercado mexicano de automóviles. Al concluir la primera mitad de esa década, el entonces presidente Vicente Fox

autorizó el proceso de legalización de los vehículos usados de procedencia extranjera con más de 10 años de antigüedad.

En primera instancia, se argumentó que esa medida representaba un beneficio para muchas familias mexicanas, que mediante la adquisición de este tipo de vehículos podría adquirir parte de sus instrumentos de trabajo o bienes familiares a precios sensiblemente más bajos. Sin embargo diversas problemáticas se asociaron desde entonces a las medidas de legalización definitiva de ese tipo de autos, tales como:

- *La contaminación ambiental -debido a que no se puede contar con que las unidades mantengan en funcionamiento los instrumentos de control de emisiones reglamentados por ley (los convertidores catalíticos tienen una duración aproximada de 10 años)-,*

- *A la falta de refacciones en algunos casos (por tratarse de modelos o versiones que no se comercializaron en el país).*

- *El consiguiente daño a la industria automotriz nacional al preferir una parte de la población este tipo de unidades más baratas, que el adquirir un auto mexicano por los diversos canales de venta existentes. El asunto de los vehículos de procedencia extranjera ha pasado de ser un asunto focalizado a ciudades y regiones específicas de las entidades fronterizas a un asunto presente en la mayoría de las entidades de la República.*

En el segmento de vehículos legales, según Consultora Melgar, las marcas norteamericanas poseen el 51.02 por ciento de participación, seguidas de las asiáticas con 27.16 por ciento y las europeas con 21.81 por ciento. Algunas organizaciones como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz han estimado el número y tasa de crecimiento de "autos chocolate" que circulan en el país. La organización referida ha estimado que si bien en 1992 circulaban entre 600 mil y 700 mil autos, para el año 2001 circulaban entre 1.5 y 2.5 millones de vehículos con ese perfil. La misma fuente señala que durante el sexenio que recién ha concluido, casi han ingresado al país 6 millones más de autos usados. En general, estas estimaciones coinciden y se complementan con los pronunciamientos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), como las de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Autos (AMDA) .

En materia de vehículos ilegales en territorio mexicano, en 2012 el volumen alcanza –según Consultora Melgar- un total 5.44 millones de unidades, de las cuales, 2.33 millones corresponden a automóviles, 2.89 millones son camiones ligeros, 0.11 millones son camiones pesados, 0.11 millones son tracto camiones y 3,959 unidades son autobuses integrales.

La dinámica del fenómeno ha cambiado de ser un asunto acotado a entidades de la franja fronteriza ligado a la importación de instrumentos de trabajo en áreas rurales, a ser un asunto que involucra a varias entidades de la República. Ha pasado de ser un tema asumido por organizaciones sociales, a otro en que han cobrado mayor relevancia los amparos de personas y empresas alejados de la dinámica del trabajo rural. Se trata de un asunto en que prevalece información que no es oficial y en que a lo largo de los últimos años se han modificado profundamente los instrumentos de regulación, al pasar de la especificación de pagos de derechos, y cumplimiento de normas de origen, al cumplimiento de normas de carácter ambiental. La descripción cualitativa de la problemática de los automóviles ilegales y ligeros se ha influenciado por el estudio por la Consultora AT Kearney, cuyos resultados han sido esbozados en un apartado precedente de este documento. De ellos, se han derivado la necesidad de combinar políticas públicas de financiamiento, normatividad y su operatividad para la importación de automóviles usados y de reducción del precio/costo para el usuario final a partir de la reducción de la carga fiscal.

Mención especial merece señalar que en la agenda ha cobrado especial relevancia una minuta que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, impulsada desde 2008 por el entonces senador Eloy Cantú Segovia. Mediante dicha minuta, se subraya el hecho de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no tiene facultades para expedir Normas Oficiales para vehículos ligeros, específicamente de condiciones físico-mecánicas. En ese sentido, la minuta contiene una propuesta para facultar a la SCT para expedir tales normas para vehículos ligeros, tal y como aplica para el transporte pesado, siempre que circulen por caminos y puentes federales.

Hasta aquí la cita.

En este orden de ideas, resulta de vital importancia establecer algunas consideraciones al respecto del fenómeno local de circulación y propiedad de

los vehículos extranjeros en San Luis Potosí. En primer término, no se puede ocultar la realidad de las familias potosinas; muchas de esas familias sobre todo en el ámbito rural, cuentan con un vehículo de procedencia extranjera, de los llamados ilegales o chocolates; lo utilizan para su trabajo y las necesidades diarias de su actividad pecuaria. Para el traslado de bienes y ganado o para el uso doméstico.

Son familias de escasos recursos económicos y por lo regular son víctimas de corporaciones policiacas y en ocasiones de organizaciones pseudo populares que les cobran cuotas y disimulos por permitir la libre circulación de sus vehículos y sus mercancías.

En los hechos de tránsito terrestre, normalmente el propietario de un vehículo extranjero siempre pierde, porque no puede liberar su vehículo de las pensiones públicas al no poder comprobar su legal procedencia en el país.

Pueden prestarse para la ejecución de actividades ilícitas, ya que son de difícil rastreo y seguimiento y no existe un padrón confiable y homogéneo sobre el estado que guarda su posesión y propiedad.

La presente iniciativa busca reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Hacienda del Estado de San Luis Potosí, para sacar de la oscuridad legal a aquellos propietarios de vehículos extranjeros que siendo vecinos del Estado, puedan empadronar sus vehículos, obtener placas del mismo y además contribuir al gasto público de la Entidad.

A continuación se muestra un análisis de derecho comparado sobre la reforma y adiciones que aquí se plantean.

<p>IMPUESTO SOBRE ADQUISICION DE VEHICULOS AUTOMOTORES USADOS (REFORMADO, P.O. 31 DE DICIEMBRE DE 2013)</p> <p>Artículo 5º. Son sujetos de este impuesto, las personas físicas o morales que adquieran vehículos automotores usados por cualquier título o causa.</p> <p>En las permutas se considerará que se efectúan dos adquisiciones</p>	<p>IMPUESTO SOBRE ADQUISICION DE VEHICULOS AUTOMOTORES USADOS (REFORMADO, P.O. 31 DE DICIEMBRE DE 2013)</p> <p>Artículo 5º. Son sujetos de este impuesto, las personas físicas o morales que adquieran vehículos automotores usados por cualquier título o causa.</p> <p>Las personas físicas que, teniendo residencia efectiva en el Estado, sean propietarios de</p>
---	---

	<p>vehículos automotores de procedencia extranjera;</p> <p>La Secretaría de Finanzas creará un Padrón Estatal de Vehículos de procedencia extranjera, con el único objetivo de su contribución al Gasto Público Estatal.</p> <p>En las permutas se considerará que se efectúan dos adquisiciones</p>
<p>ARTICULO 11. Pagarán únicamente el equivalente a ocho días de salario mínimo:</p> <p>I. Los vehículos con antigüedad mayor de diez años; y</p> <p>II. Los vehículos a que se refiere el inciso e) de la fracción I del Artículo 2-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.</p> <p>En ningún caso, este pago excederá del impuesto que correspondería a un vehículo del mismo tipo, con antigüedad igual o menor de diez años.</p>	<p>ARTICULO 11. Pagarán únicamente el equivalente a ocho días de salario mínimo:</p> <p>I. Los vehículos con antigüedad mayor de diez años; y</p> <p>II. Los vehículos a que se refiere el inciso e) de la fracción I del Artículo 2-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.</p> <p>III. Los vehículos de procedencia extranjera empadronados por la Secretaría de Finanzas del Estado.</p> <p>En ningún caso, este pago excederá del impuesto que correspondería a un vehículo del mismo tipo, con antigüedad igual o menor de diez años.</p>
<p>CAPITULO II</p> <p>SERVICIOS PRESTADOS POR LA SECRETARIA DE FINANZAS</p> <p>ARTICULO 64. Por los servicios de control vehicular se causarán los derechos que se establecen a continuación en salarios mínimos:</p> <p>I. Dotación de placas o su reposición (incluye tarjeta de circulación y calcomanía) que, en el primer caso deben adquirirse dentro de los quince días siguientes a la fecha de compra del vehículo, y en el segundo caso</p>	<p>CAPITULO II</p> <p>SERVICIOS PRESTADOS POR LA SECRETARIA DE FINANZAS</p> <p>ARTICULO 64. Por los servicios de control vehicular se causarán los derechos que se establecen a continuación en salarios mínimos:</p> <p>I. Dotación de placas o su reposición (incluye tarjeta de circulación y calcomanía) que, en el primer caso deben adquirirse dentro de los quince días siguientes a la fecha de compra del vehículo, y en el segundo caso</p>

<p>dentro de los cinco días siguientes al de la notificación de extravío a la autoridad correspondiente.</p> <p>Inciso a) al h) ...</p>	<p>dentro de los cinco días siguientes al de la notificación de extravío a la autoridad correspondiente.</p> <p>Inciso i). vehículos de procedencia extranjera solo para servicio particular: 10.0 SMG.</p>
<p>ARTICULO 65. De conformidad con los convenios celebrados con la Federación, en materia de coordinación fiscal, se establece para los propietarios de vehículos automotores domiciliados en el Estado, la obligación de inscribir sus unidades en el Registro Estatal Vehicular, para lo cual presentarán en la Oficina Recaudadora de su elección, dentro de los plazos y mediante las formas que establezca la Secretaría de Finanzas, las solicitudes de registro vehicular y los correspondientes avisos posteriores, por modificación, baja o por cualquier otra razón que reforme el registro original.</p>	<p>ARTICULO 65. De conformidad con los convenios celebrados con la Federación, en materia de coordinación fiscal, se establece para los propietarios de vehículos automotores domiciliados en el Estado, la obligación de inscribir sus unidades en el Registro Estatal Vehicular, para lo cual presentarán en la Oficina Recaudadora de su elección, dentro de los plazos y mediante las formas que establezca la Secretaría de Finanzas, las solicitudes de registro vehicular y los correspondientes avisos posteriores, por modificación, baja o por cualquier otra razón que reforme el registro original.</p> <p>La misma obligación es aplicable para aquellos propietarios de vehículos extranjeros que cuenten con residencia efectiva en el Estado de San Luis Potosí, con las siguientes salvedades:</p> <ul style="list-style-type: none"> A) Solo podrá registrar un vehículo extranjero por familia y domicilio. B) La venta de estos vehículos por personas residentes en otras Entidades Federativas a vecinos del Estado de San Luis Potosí, solo podrá inscribirse después de un año de posesión del vehículo en la Entidad. C) Bajo ninguna circunstancia el empadronamiento y el otorgamiento de placas por parte de la Secretaría de Finanzas implica una regularización del vehículo

	extranjero, por lo que los trámites ante la Federación y las Autoridades ajenas al Estado, no quedan solventados por el pago de derechos estatales.
--	---

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado es que someto a la consideración de esta Soberanía el presente:

PROYECTO DE DECRETO.

UNICO. Se adiciona párrafo segundo al artículo quinto; se adiciona fracción III al numeral 11, se adiciona inciso i) a la fracción I del numeral 64 y se adiciona párrafo segundo al numeral 65 todos de y a la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí, para quedar como sigue:

IMPUESTO SOBRE ADQUISICION DE VEHICULOS AUTOMOTORES USADOS

(REFORMADO, P.O. 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Artículo 5º. Son sujetos de este impuesto, las personas físicas o morales que adquieran vehículos automotores usados por cualquier título o causa.

Las personas físicas que, teniendo residencia efectiva en el Estado, sean propietarios de vehículos automotores de procedencia extranjera;

La Secretaría de Finanzas creará un Padrón Estatal de Vehículos de procedencia extranjera, con el único objetivo de su contribución al Gasto Público Estatal.

En las permutas se considerará que se efectúan dos adquisiciones

ARTICULO 11. Pagarán únicamente el equivalente a ocho días de salario mínimo:

- I. Los vehículos con antigüedad mayor de diez años; y
- II. Los vehículos a que se refiere el inciso e) de la fracción I del Artículo 2-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

III. Los vehículos de procedencia extranjera empadronados por la Secretaría de Finanzas del Estado.

En ningún caso, este pago excederá del impuesto que correspondería a un vehículo del mismo tipo, con antigüedad igual o menor de diez años.

CAPITULO II

SERVICIOS PRESTADOS POR LA SECRETARIA DE FINANZAS

ARTICULO 64. Por los servicios de control vehicular se causarán los derechos que se establecen a continuación en salarios mínimos:

- I. Dotación de placas o su reposición (incluye tarjeta de circulación y calcomanía) que, en el primer caso deben adquirirse dentro de los quince días siguientes a la fecha de compra del vehículo, y en el segundo caso dentro de los cinco días siguientes al de la notificación de extravío a la autoridad correspondiente.

Incisos a) al h) ...

**Inciso i). vehículos de procedencia extranjera solo para servicio particular:
10.0 SMG.**

ARTICULO 65. De conformidad con los convenios celebrados con la Federación, en materia de coordinación fiscal, se establece para los propietarios de vehículos automotores domiciliados en el Estado, la obligación de inscribir sus unidades en el Registro Estatal Vehicular, para lo cual presentarán en la Oficina Recaudadora de su elección, dentro de los plazos y mediante las formas que establezca la Secretaría de Finanzas, las solicitudes de registro vehicular y los correspondientes avisos posteriores, por modificación, baja o por cualquier otra razón que reforme el registro original.

La misma obligación es aplicable para aquellos propietarios de vehículos extranjeros que cuenten con residencia efectiva en el Estado de San Luis Potosí, con las siguientes salvedades:

- A) Solo podrá registrar un vehículo extranjero por familia y domicilio.**
- B) La venta de estos vehículos por personas residentes en otras Entidades Federativas a vecinos del Estado de San Luis Potosí, solo podrá inscribirse después de un año de posesión del vehículo en la Entidad.**

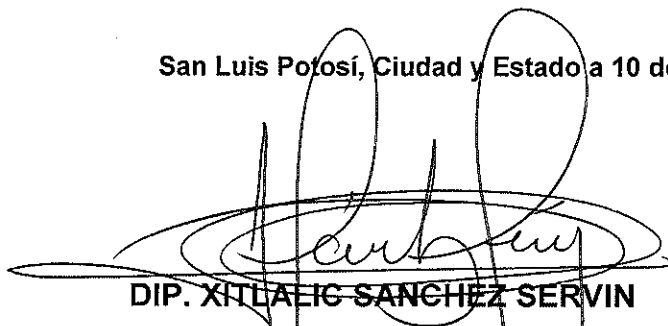
Bajo ninguna circunstancia el empadronamiento y el otorgamiento de placas por parte de la Secretaría de Finanzas implica una regularización del vehículo extranjero, por lo que los trámites ante la Federación y las Autoridades ajenas al Estado, no quedan solventados por el pago de derechos estatales.

TRANSITORIOS.

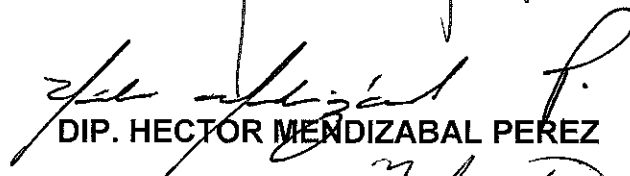
Primero. El presente decreto entrará en vigor un día después al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Segundo. Se derogan todas las disposiciones que sean contrarias a lo dispuesto por el presente decreto.

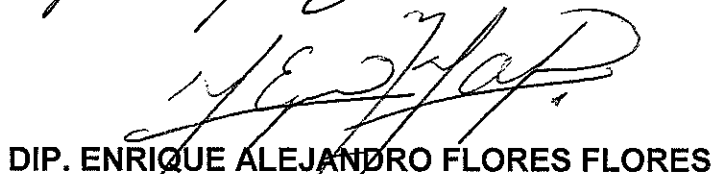
San Luis Potosí, Ciudad y Estado a 10 de febrero del año 2016



DIP. XITLALIC SANCHEZ SERVIN



DIP. HECTOR MENDIZABAL PEREZ



DIP. ENRIQUE ALEJANDRO FLORES FLORES



DIP. JORGE LUIS DIAZ SALINAS



DIP. RUBEN MAGDALENO CONTRERAS



DIP. MANUEL BARRERA GUILLEN



DIP. SERGIO ENRIQUE DESFASSIUX CABELLO



DIP. J. GUADALUPE TORRES SANCHEZ



DIP. JOSE LUIS ROMERO CALZADA,



DIP. ROBERTO ALEJANDRO SEGOVIA HERNANDEZ;



DIP. MARIANO NIÑO MARTINEZ

0001833