



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO



Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas
División de Estudios de Posgrado
Maestría en Fiscal

Análisis Constitucional, Doctrinal y Operativo del Impuesto Estatal sobre Enajenación de
Vehículos de Motor Usados en Michoacán

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE:

MAESTRO EN FISCAL

QUE PRESENTA:

C.P. Joaquín Alcántar Hernández

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Alberto Gabriel Guzmán Díaz

Morelia, Michoacán. Enero 2026

Dedicatoria

A mis padres, por cada sacrificio y por enseñarme los valores que sostienen mi vida.

A mis hermanas Carmen, Lourdes y Alicia, por su respaldo constante y la confianza que siempre depositaron en mí.

Esta meta también es de ustedes.

Agradecimientos

Deseo expresar mi agradecimiento a quienes hicieron posible la realización de este trabajo académico.

A mi director de tesis y a los profesores de la Maestría en Fiscal de la Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas, por su guía, orientación y formación académica durante este proceso.

De manera especial, expreso mi reconocimiento al Contador Daniel Hurtado Mendoza, quien en mis primeros años profesionales fue un mentor ejemplar. Sus enseñanzas, su orientación y su integridad contribuyeron significativamente a mi formación profesional y a los valores que hoy guían mi ejercicio como Contador Público.

A todos mis profesores, desde mi educación básica hasta la licenciatura, agradezco sus enseñanzas y la guía formativa que, a lo largo de los años, contribuyó a mi desarrollo académico y profesional.

Índice

<u>RESUMEN</u>	<u>VII</u>
<u>ABSTRACT.....</u>	<u>IX</u>
<u>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</u>	<u>1</u>
1.1. CONTEXTO GENERAL DEL SISTEMA TRIBUTARIO ESTATAL Y SU RELACIÓN CON LA POTESTAD LOCAL	1
1.2 ANTECEDENTES Y EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO SOBRE ENAJENACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR USADOS EN MICHOACÁN.....	3
1.3 IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA JURÍDICA, FISCAL Y SOCIAL DEL IMPUESTO.....	6
1.4 RELEVANCIA Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.....	9
1.5 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN E HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	11
1.6 ESTRUCTURA METODOLÓGICA GENERAL DE LA TESIS	15
<u>CAPÍTULO 2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y CONCEPTUAL DEL SISTEMA TRIBUTARIO</u>	<u>19</u>
2.1 TEORÍA GENERAL DEL TRIBUTO: ELEMENTOS ESENCIALES Y PRINCIPIOS RECTORES	19
2.2 POTESTAD TRIBUTARIA Y COORDINACIÓN FISCAL EN EL FEDERALISMO MEXICANO.....	23
2.3 CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS ESTATALES Y MUNICIPALES.....	26
2.4 PRINCIPIOS DE JUSTICIA FISCAL: EQUIDAD, PROPORCIONALIDAD, LEGALIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA	30
2.5 CONSIDERACIONES SOBRE EFICIENCIA ECONÓMICA, NEUTRALIDAD Y PERCEPCIÓN SOCIAL DE LOS IMPUESTOS	35
<u>CAPÍTULO 3. MARCO NORMATIVO APLICABLE AL IMPUESTO ESTATAL.....</u>	<u>41</u>
3.1 FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL: ARTÍCULO 31, FRACCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	41
3.2 MARCO FEDERAL: LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	45
3.2.1 TRANSCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ARTÍCULOS 8, 9 Y 41 FRACCIÓN I DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	49
3.3 MARCO ESTATAL: LEY DE HACIENDA DEL ESTADO DE MICHOACÁN	54
3.3.1 TRANSCRIPCIÓN ÍNTEGRA DEL CAPÍTULO II (ARTS. 6–12) DE LA LEY DE HACIENDA DEL ESTADO DE MICHOACÁN	55
3.3.2 ANÁLISIS JURIDICO DEL CAPITULO II	59
3.4 ANÁLISIS DE CONGRUENCIA ENTRE EL MARCO ESTATAL Y EL FEDERAL	64
3.5 JURISPRUDENCIA RELEVANTE SOBRE PROPORCIONALIDAD, EQUIDAD Y POTESTAD TRIBUTARIA	69

3.6 CONCLUSIÓN GENERAL DEL MARCO NORMATIVO Y ENLACE CON EL CAPÍTULO 4	74
---	----

CAPÍTULO 4. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN..... 77

4.1 ENFOQUE METODOLÓGICO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	77
4.2 TÉCNICAS DE ANÁLISIS NORMATIVO, DOCTRINAL Y EMPÍRICO	81
4.3 ALCANCES, LIMITACIONES Y DELIMITACIÓN TEMPORAL DEL ESTUDIO	84
4.4 FUENTES DE INFORMACIÓN Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN JURÍDICA	88
4.5 JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA Y VALIDACIÓN DEL ENFOQUE CRÍTICO-ANALÍTICO.....	94
4.6 EXPERIENCIA PROFESIONAL DEL AUTOR COMO SUSTENTO EMPÍRICO DEL ESTUDIO	97

CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DOCTRINAL DE LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS 103

5.1 EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y EQUITAD TRIBUTARIA	103
5.1.1 JURISPRUDENCIA APLICABLE: CONTRADICCIÓN DE TESIS 9/2007-SS (REGISTRO 20094) ...	109
5.2 EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD Y RESERVA DE LEY EN MATERIA FISCAL	113
5.3 EL PRINCIPIO DE CERTEZA Y SEGURIDAD JURÍDICA DEL CONTRIBUYENTE	117
5.4 EL PRINCIPIO DE GENERALIDAD Y OBLIGATORIEDAD TRIBUTARIA.....	122
5.5 EL PRINCIPIO DE DESTINO AL GASTO PÚBLICO Y SU FUNCIÓN SOCIAL	126
5.6 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DOCTRINAL	131

CAPÍTULO 6. ANÁLISIS JURÍDICO-FISCAL DEL IMPUESTO ESTATAL SOBRE ENAJENACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR USADOS 134

6.1 NATURALEZA JURÍDICA DEL IMPUESTO Y SU FUNDAMENTO NORMATIVO	134
6.2 ELEMENTOS ESTRUCTURALES DEL TRIBUTO: SUJETO ACTIVO, SUJETO PASIVO, OBJETO, BASE Y TASA	137
6.3 RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL ADQUIRENTE: EFECTOS JURÍDICOS Y RIESGOS PATRIMONIALES	140
6.4 TÉCNICA LEGISLATIVA APLICADA Y DEFICIENCIAS EN SU DISEÑO	144
6.5 COMPATIBILIDAD CON EL MARCO FEDERAL Y AUSENCIA DE DOBLE TRIBUTACIÓN.....	149
6.6 IMPACTO FISCAL, ADMINISTRATIVO, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL IMPUESTO..	153
6.6.1 EVIDENCIA ESTADÍSTICA DE EVASIÓN ESTRUCTURAL.....	158
6.7 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS JURÍDICO-FISCAL	161

CAPÍTULO 7. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y JURÍDICOS DEL IMPUESTO 165

7.1 INTRODUCCIÓN AL ENFOQUE EVALUATIVO	165
7.2 REPERCUSIONES ECONÓMICAS: DISTORSIÓN DEL MERCADO Y PÉRDIDA DE EFICIENCIA.....	169
7.3 REPERCUSIONES SOCIALES: DESIGUALDAD, PERCEPCIÓN DE INJUSTICIA Y EROSIÓN DE CONFIANZA INSTITUCIONAL	174
7.4 REPERCUSIONES JURÍDICAS: VULNERACIÓN DE DERECHOS Y CONFLICTIVIDAD ADMINISTRATIVA	178

7.5 EVALUACIÓN INTEGRAL DEL IMPACTO DEL IMPUESTO	183
7.6 CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO.....	187

CAPÍTULO 8. PROPUESTAS DE REFORMA LEGISLATIVA Y REDISEÑO DEL SISTEMA TRIBUTARIO ESTATAL..... 190

8.1 INTRODUCCIÓN GENERAL A LAS PROPUESTAS DE REDISEÑO.....	190
8.2 PROPUESTA DE DEROGACIÓN TOTAL DEL IMPUESTO ESTATAL (ARTÍCULOS 6 AL 12).....	194
8.3 PROPUESTA ALTERNATIVA DE DISEÑO TRIBUTARIO JUSTO Y EFICIENTE	197
8.4 INTEGRACIÓN DE CRITERIOS AMBIENTALES, TECNOLÓGICOS Y DE SEGURIDAD PÚBLICA EN LA POLÍTICA FISCAL	202
8.5 ESTRATEGIAS DE TRANSICIÓN FISCAL Y MEJORA EN LA RECAUDACIÓN ESTATAL	205
8.6 CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO.....	208

CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES GENERALES Y RECOMENDACIONES FINALES 211

9.1 CONCLUSIONES INTEGRADAS DEL ESTUDIO JURÍDICO Y FISCAL.....	211
9.2 RECOMENDACIONES TÉCNICAS, LEGISLATIVAS Y ADMINISTRATIVAS	215
9.3 REFLEXIÓN FINAL SOBRE LA JUSTICIA TRIBUTARIA Y EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA ESTATAL	220

BIBLIOGRAFÍA 224

1. OBRAS DOCTRINALES Y TEORÍA FISCAL.....	224
2. LEGISLACIÓN Y NORMAS JURÍDICAS	224
3. JURISPRUDENCIA Y CRITERIOS JUDICIALES	225
4. FUENTES INSTITUCIONALES Y ESTADÍSTICAS OFICIALES.....	225
5. FUENTES INTERNACIONALES Y ACADÉMICAS	226
6. FUENTES COMPLEMENTARIAS	227

RESUMEN

El presente trabajo analiza de manera integral el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán, examinando su fundamento constitucional, su coherencia doctrinal con los principios tributarios y su funcionamiento administrativo real conforme a los procedimientos vigentes del Estado. El estudio se centra en determinar si el diseño jurídico del tributo y su aplicación práctica son compatibles con los principios de proporcionalidad, equidad, capacidad contributiva, certeza y razonabilidad económica establecidos en el marco constitucional mexicano.

El objetivo central de esta tesis es evaluar si el impuesto constituye un instrumento fiscal materialmente adecuado y operativamente viable. Para ello, se analiza la correspondencia entre su estructura normativa (elementos esenciales, base gravable, tasa y responsabilidad solidaria) y su operación efectiva en los trámites vehiculares, incluyendo la incidencia del Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado, que condiciona la realización de trámites de control vehicular al pago previo del impuesto, lo cual genera implicaciones relevantes en términos de seguridad jurídica, capacidad contributiva y razonabilidad administrativa.

La metodología empleada articula tres planos de análisis:

Jurídico-doctrinal, mediante el estudio de principios constitucionales, jurisprudencia relevante y doctrina fiscal especializada;

Estructural-metodológico, evaluando la técnica legislativa aplicada, la coherencia interna del tributo, la definición legal de sus elementos y el marco estatal aplicable (Código Fiscal del Estado, Ley de Hacienda y Ley del SATMICH);

Analítico-argumentativo, sustentado en evidencia empírica obtenida a partir de verificación operativa en ventanillas, revisión del portal institucional y del archivo oficial de trámites del

SATMICH (noviembre de 2025), así como en la experiencia del autor como participante relevante en procesos administrativos de control vehicular. Este enfoque permite contrastar la norma con su funcionamiento práctico, identificando puntos de divergencia entre la regulación escrita y su ejecución real.

Los hallazgos generales evidencian una desconexión significativa entre el diseño normativo del impuesto y su operación administrativa. La autoridad estatal carece de mecanismos directos para identificar transmisiones privadas no declaradas; el cumplimiento depende casi por completo de la manifestación voluntaria del contribuyente; el hecho imponible no se actualiza de manera autónoma, sino únicamente cuando se solicita un trámite vehicular; y la regulación vigente — particularmente el Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado— convierte el pago del impuesto en una condición para acceder a servicios administrativos, lo cual genera tensiones en materia de seguridad jurídica y proporcionalidad. Estas condiciones muestran que la estructura actual del impuesto presenta limitaciones operativas y normativas que afectan su eficacia recaudatoria y su legitimidad dentro del sistema fiscal estatal.

Palabras clave: Impuesto estatal; Enajenación de vehículos de motor usados; Proporcionalidad tributaria; Capacidad contributiva; Derogación fiscal.

ABSTRACT

This study provides a comprehensive analysis of the State Tax on the Alienation of Used Motor Vehicles in Michoacán, examining its constitutional foundation, its doctrinal coherence with tax principles, and its actual administrative operation in accordance with the procedures currently in force in the State. The study focuses on determining whether the legal design of the tax and its practical application are compatible with the principles of proportionality, equity, ability to pay, legal certainty, and economic reasonableness established within the Mexican constitutional framework.

The central objective of this thesis is to evaluate whether the tax constitutes a fiscally adequate and operationally viable instrument. For this purpose, the correspondence between its normative structure (essential elements, tax base, tax rate, and joint liability) and its effective operation in vehicle-related administrative procedures is analyzed, including the impact of Article 12 of the State Treasury Law, which conditions the execution of vehicle control procedures on the prior payment of the tax. This situation generates relevant implications in terms of legal certainty, ability to pay, and administrative reasonableness.

The methodology employed enunciates three levels of analysis:

Juridical–doctrinal, through the study of constitutional principles, relevant case law, and specialized tax doctrine;

Structural–methodological, by evaluating the applied legislative technique, the internal coherence of the tax, the legal definition of its elements, and the applicable state legal framework (State Tax Code, State Treasury Law, and the SATMICH Law);

Analytical–argumentative, supported by empirical evidence obtained through operational verification at service counters, review of the institutional portal, and examination of the official SATMICH vehicle procedures file (November 2025), as well as the author’s experience as a

relevant participant in administrative vehicle control processes. This approach makes it possible to contrast the legal norm with its practical operation, identifying points of divergence between the written regulation and its actual execution.

The general findings reveal a significant disconnect between the normative design of the tax and its administrative operation. The state authority lacks direct mechanisms to identify undeclared private transfers; compliance depends almost entirely on the taxpayer's voluntary disclosure; the taxable event does not arise autonomously but only when a vehicle-related administrative procedure is requested; and the current regulation—particularly Article 12 of the State Treasury Law—turns the payment of the tax into a condition for accessing administrative services, generating tensions in matters of legal certainty and proportionality. These conditions demonstrate that the current structure of the tax presents operational and normative limitations that affect its revenue effectiveness and its legitimacy within the state tax system.

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Contexto general del sistema tributario estatal y su relación con la potestad local

El sistema tributario mexicano opera bajo un modelo de federalismo fiscal que distribuye las competencias entre la Federación, las entidades federativas y los municipios. En este esquema, los estados ejercen una potestad tributaria derivada, subordinada a los límites constitucionales, pero efectiva en cuanto a su facultad para crear, modificar, administrar y recaudar contribuciones locales. Esta potestad se encuentra enmarcada por varios elementos: la supremacía normativa de la legislación federal, la obligatoriedad de observar los principios de justicia fiscal establecidos en el artículo 31, fracción IV, constitucional y la necesidad de coordinarse con el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

En este marco, los impuestos estatales cumplen dos funciones fundamentales. En primer lugar, contribuyen a fortalecer la autonomía financiera de los gobiernos locales, especialmente frente a la insuficiencia de las participaciones federales, que continúan siendo insuficientes para atender las crecientes demandas de operación, inversión, infraestructura y servicios públicos. En segundo lugar, estos tributos deben responder a los fines del Estado social y democrático de derecho, lo que implica diseñarlos de manera congruente con los principios de equidad, proporcionalidad, legalidad, seguridad jurídica, eficiencia económica y destino al gasto público.

La potestad tributaria estatal, por tanto, no debe entenderse únicamente como la facultad formal de crear impuestos, sino como la responsabilidad de establecer figuras impositivas técnicamente viables, normativamente coherentes y operativamente realizables. De lo contrario, la existencia formal del tributo puede traducirse en distorsiones económicas, cargas regresivas, incentivos a la informalidad o incluso en la imposición de contribuciones cuya aplicación práctica resulta inviable.

La estructura del federalismo fiscal mexicano ha generado un equilibrio complejo. Mientras la Federación concentra las principales fuentes de recaudación —como el Impuesto sobre la Renta, el Impuesto al Valor Agregado y otros tributos estratégicos—, los estados dependen de impuestos complementarios cuyo rendimiento suele ser reducido. Esta dependencia exige una técnica legislativa cuidadosa, pues cualquier deficiencia en el diseño puede derivar en duplicidades, conflictos de competencia, cargas desproporcionadas o figuras de difícil fiscalización.

En Michoacán, esta tensión es particularmente evidente. La entidad enfrenta el desafío permanente de incrementar sus ingresos propios sin vulnerar los derechos de los contribuyentes ni afectar la actividad económica regional. Para cumplir con este objetivo, no basta con crear nuevas contribuciones: es indispensable que los tributos locales respondan a criterios de proporcionalidad real, viabilidad administrativa, coherencia normativa, capacidad tecnológica institucional y legitimidad social.

Dentro de este panorama, el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados representa un caso paradigmático que pone en evidencia los límites reales de la potestad tributaria local. Aunque su aportación al total de ingresos propios es marginal, su diseño y operación revelan problemas estructurales que permiten cuestionar la pertinencia y utilidad de ciertos tributos estatales. Entre ellos destacan:

- la falta de correspondencia entre su diseño teórico y las condiciones operativas reales;
- la dependencia de procesos administrativos manuales que no garantizan certeza jurídica ni trazabilidad;
- la imposibilidad práctica de fiscalizar hechos imponible que ocurren en un ámbito estrictamente privado;

- y la existencia de incentivos que fomentan la evasión geográfica, la informalidad vehicular y la desactualización del padrón estatal.

El análisis de esta figura permite reflexionar sobre la relación entre potestad tributaria y justicia fiscal. La capacidad jurídica de un estado para crear un impuesto no implica, por sí misma, que dicho tributo sea eficiente, legítimo o compatible con los principios constitucionales de equidad, proporcionalidad y seguridad jurídica. El caso michoacano demuestra que, sin un diseño adecuado y sin una operatividad realista, un impuesto puede convertirse en una carga regresiva, generar conflictos administrativos y deteriorar la confianza ciudadana en las instituciones recaudadoras. Por ello, el estudio del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados constituye un punto de partida indispensable para comprender cómo los gobiernos subnacionales ejercen su potestad tributaria y cuáles son los retos que enfrentan al administrar figuras fiscales en contextos de alta movilidad económica, limitada formalidad y capacidades tecnológicas desiguales. Este apartado proporciona el marco conceptual y contextual necesario para abordar la problemática que será desarrollada y analizada en los capítulos subsecuentes de esta tesis.

1.2 Antecedentes y evolución del impuesto sobre enajenación de vehículos de motor usados en Michoacán

El origen del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán se vincula con la necesidad de las entidades federativas de diversificar sus fuentes de financiamiento frente a la insuficiencia de las participaciones federales y la creciente dependencia de los ingresos centralizados. En este contexto, el Estado incorporó en su Ley de Hacienda un gravamen dirigido a captar ingresos propios derivados de la transferencia de propiedad de vehículos usados entre particulares, buscando fortalecer su capacidad financiera sin invadir materias reservadas a la Federación, como el Impuesto al Valor Agregado.

El diseño inicial del tributo respondía a una lógica aparentemente razonable: crear un impuesto complementario, presumiblemente sencillo, de bajo costo administrativo y capaz de retener una fracción mínima del valor de cada operación. En aquel momento, el modelo se consideraba viable, pues la dinámica vehicular y los procesos administrativos estaban integrados en un entorno presencial, documental y altamente centralizado, donde la fiscalización se concebía como posible mediante la simple verificación de documentos físicos.

Sin embargo, la evolución del mercado vehicular y la transformación tecnológica dejaron obsoleta la arquitectura original del impuesto. Su recaudación ha sido históricamente marginal, y su estructura normativa no se adaptó a las nuevas condiciones del entorno: alta movilidad económica, compraventas realizadas en espacios privados o digitales, falta de trazabilidad documental y una intensa informalidad en el intercambio de vehículos usados. Como resultado, el hecho imponible —la transferencia de propiedad— ocurre en ámbitos donde el Estado carece de presencia, visibilidad o capacidad operativa real.

Aunque el Registro Público Vehicular (REPUVE) fue concebido como un instrumento para mejorar la trazabilidad, su utilidad para fines fiscales ha sido limitada. Su funcionamiento se encuentra condicionado por la actualización oportuna de las entidades federativas, y en la práctica presenta rezagos significativos, lo que impide que los cambios de propietario se reflejen en tiempo real. La interoperabilidad entre registros administrativos sigue siendo insuficiente para sostener la fiscalización de un impuesto cuyos hechos imponibles se realizan fuera del control estatal y sin mecanismos verificables.

A pesar de estos cambios, el diseño normativo del impuesto ha permanecido prácticamente inalterado. La legislación estatal continúa apoyándose en un modelo rígido,

desalineado con las condiciones tecnológicas contemporáneas y con los patrones reales de transacción. Ello ha generado:

- márgenes elevados de evasión,
- ausencia de trazabilidad verificable,
- falta de correspondencia entre el sujeto jurídico del registro y el sujeto económico de la operación,
- y una dependencia absoluta del cumplimiento voluntario del adquirente, cuya presentación es la única vía de conocimiento para la autoridad fiscal.

Como consecuencia, el impuesto perdió funcionalidad, operatividad y capacidad recaudatoria efectiva.

Este diagnóstico se ve reforzado por la experiencia institucional del autor, adquirida durante quince años de servicio en la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán. En dicho periodo, el autor participó como participante relevante en el diseño y operación del sistema de cómputo que regulaba la aplicación del impuesto, así como en la capacitación de personal recaudador. Esta participación permitió constatar de manera directa:

- las deficiencias operativas,
- la vulnerabilidad documental,
- la inexistencia de fiscalización efectiva,
- la imposibilidad real de supervisar cadenas de transmisión no declaradas,
- y la dependencia absoluta del endoso como documento privado, susceptible de omisión u ocultamiento.

Asimismo, la participación del autor en el programa piloto del REPUBE permitió advertir los límites tecnológicos del sistema, sus demoras interinstitucionales y su incapacidad para reconstruir

adecuadamente las transferencias de propiedad para efectos fiscales. Incluso con infraestructura moderna, el impuesto se mantiene como una figura operativamente débil, dependiente de actos voluntarios y ajena a herramientas de verificación robustas.

Con el paso del tiempo, el impuesto no solo perdió eficacia recaudatoria, sino que dejó de cumplir principios fundamentales como la equidad, la proporcionalidad y la seguridad jurídica. En muchos casos grava operaciones que no reflejan capacidad económica real y, simultáneamente, expone al adquirente a cargas derivadas de registros incompletos o desactualizados, generando riesgos patrimoniales, conflictos administrativos y responsabilidad solidaria injustificada.

Estas deficiencias, identificadas tanto en la práctica administrativa como en la doctrina fiscal, evidencian la necesidad de un análisis jurídico-fiscal profundo para determinar si el impuesto conserva una justificación constitucional y económica válida, o si su permanencia responde únicamente a una inercia normativa que mantiene un instrumento recaudatorio marginal, desactualizado y incompatible con los principios modernos de racionalidad y justicia tributaria.

1.3 Identificación de la problemática jurídica, fiscal y social del impuesto

El problema central que motiva la presente investigación radica en que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán no refleja una manifestación real ni verificable de capacidad económica, lo que compromete su compatibilidad con los principios constitucionales de proporcionalidad y equidad previstos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En la mayoría de los casos, la transmisión de un vehículo usado no constituye un incremento patrimonial, sino un acto patrimonial derivado de la depreciación natural del bien o de necesidades económicas del enajenante. Bajo tales condiciones, el gravamen deja de operar como instrumento redistributivo y adquiere un carácter regresivo, afectando de manera desproporcionada a contribuyentes de ingresos medios y bajos.

Desde el punto de vista jurídico, esta situación plantea dudas sustantivas respecto de su validez material. El diseño normativo del impuesto —que no distingue entre operaciones lucrativas y no lucrativas, no considera el monto neto de la operación ni la pérdida económica respectiva y no atiende la depreciación efectiva del bien— se aparta de los criterios doctrinales y jurisprudenciales que exigen que todo tributo recaiga sobre hechos reveladores de riqueza. Al gravar actos que no producen incremento patrimonial, la figura se desvincula de la capacidad contributiva real y se aleja del estándar de justicia tributaria material exigido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que ha reiterado que los tributos deben mantener una relación razonable entre objeto, base y tasa.

En el plano económico, el impuesto ha generado distorsiones significativas en el mercado automotriz estatal. La imposición de una carga sobre transacciones entre particulares incentiva mecanismos de informalidad como la compraventa mediante carta responsiva, la omisión en la actualización del propietario o el uso de entidades federativas con requisitos más laxos, fenómeno que deriva en evasión geográfica. Además, el tributo solo se causa cuando el adquirente acude voluntariamente a realizar el trámite administrativo, lo que convierte al impuesto en una figura altamente evadible, dependiente de la voluntad del contribuyente y de baja eficacia recaudatoria. En numerosos casos, el costo operativo, tecnológico y administrativo de su aplicación supera el ingreso efectivo que aporta al Estado.

La falta de trazabilidad vehicular profundiza el problema. La operatividad real del Registro Público Vehicular (REPUVE) presenta rezagos significativos, dependencias interinstitucionales y ausencia de actualización inmediata, lo que impide reconstruir de manera fiable la cadena de transmisiones. El impuesto descansa en documentos privados (endosos, cesiones, contratos), cuya existencia, autenticidad o secuencia la autoridad no puede verificar sin violentar el artículo 16

constitucional. En consecuencia, el diseño normativo del impuesto no responde a la complejidad del mercado moderno, caracterizado por transacciones privadas, movilidad interestatal y compraventas digitales fuera del escrutinio administrativo.

Desde la perspectiva social, el impuesto ha generado una percepción persistente de injusticia y arbitrariedad. Para muchos contribuyentes, la venta de un vehículo constituye un mecanismo para atender necesidades económicas inmediatas, por lo que el tributo se percibe como un gravamen al deterioro patrimonial, más que como una obligación fiscal legítima. Esta percepción se agrava cuando el adquirente desconoce endosos previos, enfrenta adeudos acumulados por transmisiones que él no realizó o se ve obligado a actualizar el registro para realizar trámites posteriores. Estos elementos deterioran la confianza en la autoridad, afectan la cultura contributiva y fomentan esquemas informales que debilitan la seguridad jurídica del parque vehicular.

A nivel operativo, los problemas son aún más evidentes. La autoridad carece de medios para detectar por sí misma la existencia del hecho imponible, pues la enajenación ocurre en el ámbito privado y solo se vuelve visible cuando el contribuyente decide acudir a ventanilla. La fiscalización del impuesto es materialmente imposible sin vulnerar el derecho a la privacidad o sin mecanismos tecnológicos que el Estado no posee. A ello se añade la posibilidad de ocultar documentos, la utilización de placas de otras entidades, la dependencia de registros desactualizados y la vulnerabilidad estructural del procedimiento, expuesto a errores humanos y a potencial discrecionalidad administrativa.

El análisis conjunto —jurídico, fiscal, económico, social y operativo— permite arribar a una conclusión preliminar contundente: el impuesto ha dejado de cumplir los fines constitucionales y recaudatorios que justificaron su creación. De ser una figura destinada a captar ingresos complementarios, ha evolucionado hacia un gravamen regresivo, ineficiente, infiscalizable y

socialmente costoso, que distorsiona el mercado, vulnera principios constitucionales y deteriora la confianza institucional. La problemática multidimensional identificada justifica la necesidad de un examen integral para evaluar su viabilidad, pertinencia y compatibilidad con el sistema tributario estatal contemporáneo, así como para determinar si su permanencia obedece a razones fiscales válidas o a una simple inercia legislativa ajena a la realidad operativa de la administración pública actual.

1.4 Relevancia y justificación del estudio

El presente estudio se justifica por la necesidad de evaluar la legitimidad jurídica, económica, operativa y social del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán, determinando su compatibilidad con los principios constitucionales previstos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Aunque su aportación al total de ingresos estatales es marginal, este impuesto constituye un caso emblemático de cómo una figura tributaria mal diseñada puede vulnerar la proporcionalidad, la equidad, la seguridad jurídica, la eficiencia administrativa y el destino constitucional del gasto público.

La relevancia de la investigación se fortalece al construirse a partir de un enfoque mixto: doctrinal, normativo, empírico y operativo. Más allá del análisis teórico, este trabajo incorpora la perspectiva institucional derivada de los quince años de experiencia profesional del autor en la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán. En su trayectoria como Jefe de Departamento de Ingresos Estatales y posteriormente como Subdirector de Ingresos, el autor participó directamente en el diseño, implementación y operación del sistema informático que regula el impuesto, así como en la capacitación y supervisión del personal de las Oficinas Recaudadoras.

Esta experiencia permitió constatar, desde una posición estratégica, deficiencias operativas estructurales, entre las que destacan:

- la ausencia de fiscalización efectiva,
- la imposibilidad técnica de rastrear la cadena de transmisiones,
- la dependencia absoluta del cumplimiento voluntario del adquirente,
- y la vulnerabilidad documental del proceso recaudatorio.

Estas fallas no solo afectan la eficacia del gravamen, sino que comprometen su viabilidad constitucional, pues revelan una desconexión entre el diseño normativo del impuesto y las condiciones reales de su aplicación administrativa.

A ello se suma la participación del autor como participante relevante en la implementación del programa piloto del Registro Público Vehicular (REPUVE) en Michoacán, experiencia que permitió observar los límites tecnológicos del sistema, los rezagos interinstitucionales y la insuficiencia de la trazabilidad vehicular para sustentar un tributo cuya causación ocurre en el ámbito estrictamente privado. Incluso con infraestructura moderna, la fiscalización del impuesto resultaba materialmente inviable, lo que confirma su falta de correspondencia con los principios de justicia tributaria contemporánea.

Desde un enfoque académico, esta investigación aporta al estudio de un ámbito poco desarrollado dentro de la literatura fiscal mexicana. Mientras que la doctrina se concentra en tributos federales, el análisis de un impuesto estatal de bajo rendimiento permite identificar con mayor claridad los retos estructurales de la política fiscal subnacional: informalidad, falta de trazabilidad, rezagos tecnológicos, dependencia de actos voluntarios y deficiencias en la técnica legislativa. Este impuesto, en particular, ilustra cómo ciertas figuras tributarias pueden incentivar la evasión,

erosionar la confianza institucional y generar cargas desproporcionadas en relación con su escaso beneficio recaudatorio.

En el contexto del federalismo fiscal contemporáneo, esta investigación cobra especial relevancia. Las entidades federativas buscan fortalecer su autonomía tributaria frente a la Federación; sin embargo, tal fortalecimiento exige diseñar tributos técnicamente sólidos, fiscalmente eficientes y constitucionalmente válidos. La existencia de impuestos como el analizado demuestra que la autonomía fiscal carece de sentido cuando las entidades mantienen figuras regresivas, ineficientes o ajenas a la capacidad administrativa y tecnológica disponible.

En el plano práctico, los resultados de este estudio pretenden ofrecer fundamentos objetivos para orientar decisiones legislativas y administrativas relacionadas con la reforma o derogación del impuesto, con base en criterios de eficiencia recaudatoria, racionalidad económica, justicia social y apego a los principios constitucionales. El propósito no es únicamente evidenciar las deficiencias de la figura, sino también proponer elementos que permitan mejorar el sistema fiscal estatal, fortalecer la formalidad vehicular y reconstruir la confianza entre la autoridad tributaria y los contribuyentes.

Por su carácter teórico y empírico, este estudio proporciona una visión integral del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados, desde su concepción normativa hasta su operación cotidiana, en un entorno que demanda sistemas fiscales más justos, transparentes y técnicamente viables para responder a los retos del federalismo mexicano contemporáneo.

1.5 Preguntas de investigación e hipótesis de trabajo

Derivado de la problemática jurídica, fiscal, operativa y social previamente identificada, esta investigación se organiza en torno a un conjunto de preguntas rectoras que permiten orientar el análisis crítico del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en

Michoacán. Estas preguntas articulan la reflexión doctrinal, el estudio empírico y la propuesta legislativa dentro de un marco metodológico integral, verificable y congruente con los principios constitucionales del sistema fiscal mexicano.

Preguntas de investigación

1. Constitucionalidad y principios tributarios

- ¿Cumple el impuesto con los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y justicia tributaria establecidos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos?
- ¿O su diseño normativo y su aplicación práctica lo convierten en un tributo regresivo, desproporcionado y ajeno a la capacidad contributiva real, al gravar actos que no constituyen una manifestación auténtica de riqueza?

2. Impactos económicos, administrativos y sociales

- ¿Qué efectos produce la aplicación del impuesto en el mercado vehicular y en los contribuyentes, particularmente en lo relativo a:
 - eficiencia recaudatoria,
 - incentivos estructurales a la evasión,
 - informalidad en las transmisiones,
 - dependencia absoluta del trámite voluntario,
 - falta de trazabilidad verificable,
 - percepción de injusticia y debilidad institucional?

3. Alternativas legislativas y de política fiscal

- ¿Qué opciones normativas, administrativas o de rediseño institucional podrían sustituir o transformar este impuesto para garantizar:

- mayor equidad,
- eficiencia,
- transparencia,
- legitimidad social,
- y viabilidad operativa, sin comprometer la sostenibilidad financiera del Estado?

4. Tecnología y sistemas de control vehicular

- ¿En qué medida las herramientas tecnológicas y los sistemas administrativos existentes — incluyendo registros vehiculares y plataformas estatales de control— pueden contribuir al diseño de un modelo tributario moderno y justo, reconociendo sus limitaciones actuales en actualización, trazabilidad y coordinación interinstitucional?

Niveles de análisis

Estas preguntas estructuran la investigación en tres dimensiones complementarias:

1. Jurídico-doctrinal

Analiza la constitucionalidad del impuesto, su congruencia con los principios tributarios fundamentales y la técnica legislativa empleada, a la luz de la doctrina y la jurisprudencia relevante.

2. Económico-administrativo

Examina la eficiencia operativa del impuesto, los costos administrativos asociados, la falta de trazabilidad real, la imposibilidad de fiscalizar sin violar el artículo 16 constitucional, la vulnerabilidad documental y los incentivos a la evasión derivados de la dependencia del cumplimiento voluntario.

3. Social y político

Evalúa la percepción ciudadana, la confianza en la autoridad fiscal, la cultura contributiva y las distorsiones generadas en el mercado vehicular, identificando los efectos regresivos y el deterioro de la legitimidad institucional.

Hipótesis de trabajo

La hipótesis central de esta tesis sostiene que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán es materialmente inconstitucional, ineficiente e inviable en la práctica, debido a que:

- grava actos que no representan una manifestación real de capacidad contributiva,
- genera distorsiones económicas,
- incentiva la evasión y la informalidad vehicular,
- vulnera los principios de proporcionalidad, equidad, certeza y seguridad jurídica,
- y opera sobre procesos administrativos incapaces de verificar el hecho imponible o garantizar trazabilidad.

Se plantea que su permanencia no responde a una política fiscal racional, sino a una inercia legislativa mantenida pese a su bajo rendimiento fiscal, su inviabilidad operativa y su incompatibilidad con los estándares constitucionales que rigen el sistema tributario mexicano.

De manera complementaria, se sostiene que la modernización administrativa, la digitalización de registros vehiculares y la revisión crítica del marco jurídico permiten diseñar modelos alternativos de tributación estatal más justos, transparentes y sostenibles. Sin embargo, tales alternativas requieren reconocer que:

- el impuesto actual carece de los elementos mínimos para ser fiscalizable,
- y cualquier intento de fortalecerlo provocaría costos administrativos innecesarios, afectaciones sociales y riesgos de violación de derechos fundamentales.

En suma, esta hipótesis no solo busca evidenciar las deficiencias estructurales del tributo, sino también delinear los elementos esenciales para un nuevo diseño fiscal estatal, basado en los principios de justicia distributiva, eficiencia administrativa, racionalidad económica y legitimidad social.

1.6 Estructura metodológica general de la tesis

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque jurídico-doctrinal, analítico y empírico-aplicado, sustentado en la interacción entre el análisis normativo, la reflexión teórica y la observación práctica del funcionamiento real del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán. Este enfoque integral permite examinar el tributo en sus dimensiones jurídicas, económicas, administrativas y sociales, con el fin de comprender sus fundamentos, identificar sus limitaciones y evaluar sus repercusiones dentro del sistema tributario estatal.

El desarrollo metodológico se apoya en fuentes legislativas, doctrinales, jurisprudenciales y estadísticas, así como en informes institucionales y datos oficiales provenientes de la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Registro Público Vehicular (REPUVE) y la Cuenta Pública Estatal. De manera complementaria, se integra la experiencia administrativa del autor como insumo empírico, exclusivamente en los aspectos que permiten contrastar la norma con los procesos operativos que rigen la aplicación del impuesto.

La metodología se estructura en tres planos complementarios, cuya interacción permite abordar el fenómeno tributario de manera completa y rigurosa:

1. Plano jurídico–normativo

Comprende la revisión de los fundamentos constitucionales, legales y reglamentarios del impuesto; su ubicación dentro del sistema de coordinación fiscal; y su compatibilidad con los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y destino al gasto público.

Este plano examina:

- la jerarquía normativa,
- la técnica legislativa empleada,
- la congruencia entre el marco estatal y federal,
- y la jurisprudencia constitucional aplicable.

Su objetivo es establecer si la estructura del impuesto cumple con los estándares que rigen el sistema tributario mexicano.

2. Plano doctrinal

Se orienta al estudio de los principios teóricos y axiológicos del Derecho Tributario: justicia fiscal, capacidad contributiva, eficiencia administrativa, equidad distributiva y racionalidad económica.

Este análisis se sostiene en:

- doctrina especializada,
- estudios contemporáneos sobre fiscalidad,
- y criterios interpretativos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

El propósito es determinar si el impuesto respeta los valores superiores del sistema fiscal y si su diseño es congruente con la teoría tributaria moderna.

3. Plano empírico, social y económico

Examina los efectos reales del impuesto sobre:

- el mercado vehicular y la actividad económica asociada,
- la formalización de las transmisiones entre particulares,

- la equidad contributiva y la capacidad económica real,
- la percepción ciudadana sobre justicia fiscal,
- la confianza en la autoridad tributaria,
- la cultura contributiva estatal,
- y los riesgos derivados de la falta de fiscalización, vulnerabilidad documental y ausencia de trazabilidad en la cadena de propietarios.

Este plano se sustenta en datos estadísticos oficiales, indicadores económicos y observaciones operativas verificables, lo cual permite identificar con precisión la brecha entre el diseño normativo del impuesto y su aplicación práctica.

Estructura general de la tesis

La tesis se organiza en nueve capítulos, articulados de manera lógica y progresiva, desde la identificación del problema hasta la formulación de propuestas legislativas:

Capítulo 1

Plantea el contexto general, define la problemática, formula las preguntas de investigación e hipótesis y describe la metodología del estudio.

Capítulos 2 y 3

Desarrollan la fundamentación teórica y normativa del sistema tributario, revisando los principios fiscales, la doctrina aplicable y el marco jurídico que regula el impuesto estatal.

Capítulo 4

Explica con detalle el enfoque metodológico, las técnicas de análisis, las fuentes de información y los criterios de interpretación jurídica empleados.

Capítulos 5, 6 y 7

Aplican el marco teórico y metodológico al análisis doctrinal, jurídico, económico y social del impuesto, demostrando sus inconsistencias constitucionales, operativas y recaudatorias.

Capítulo 8

Integra las propuestas de reforma o derogación, fundamentadas en criterios de proporcionalidad, equidad, eficiencia recaudatoria, sostenibilidad financiera, viabilidad operativa y modernización institucional.

Capítulo 9

Presenta las conclusiones generales y las recomendaciones finales para fortalecer la justicia tributaria, la legitimidad institucional y la eficiencia del sistema fiscal estatal.

Cada capítulo responde progresivamente a las preguntas de investigación y permite validar la hipótesis central mediante la articulación entre teoría, norma y práctica administrativa. En conjunto, la estructura metodológica demuestra que el impuesto analizado no solo presenta deficiencias en su diseño, sino que resulta incompatible con los principios fundamentales del Derecho Fiscal y con las condiciones económicas y sociales del Estado de Michoacán.

El objetivo final de esta metodología es sustentar un rediseño legislativo integral que garantice justicia tributaria, eficiencia recaudatoria, sostenibilidad económica y coherencia institucional, alineando la política fiscal estatal con los valores constitucionales de equidad, proporcionalidad y racionalidad económica.

CAPÍTULO 2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y CONCEPTUAL DEL SISTEMA TRIBUTARIO

2.1 Teoría general del tributo: elementos esenciales y principios rectores

El estudio del tributo constituye un punto de partida fundamental para comprender la estructura, funcionamiento y legitimidad del sistema fiscal, así como la relación entre el Estado y los contribuyentes dentro del ámbito del Derecho Financiero. Desde la perspectiva jurídico-doctrinal contemporánea, el tributo se define como una prestación económica exigida de manera coactiva por el Estado —con fundamento en una ley formal— destinada a financiar el gasto público y a materializar los fines constitucionales y sociales previstos en el orden jurídico.

Sin embargo, esta definición refleja únicamente su dimensión formal. En términos sustantivos, el tributo representa también un instrumento de redistribución económica, de orientación de políticas públicas y de concreción de la justicia social. Su diseño expresa el grado de racionalidad, equilibrio y cohesión entre la autoridad fiscal y la ciudadanía; por ello, se convierte en un indicador de la calidad del Estado de derecho y del contrato fiscal que legitima el deber de contribuir.

1. Naturaleza jurídica del tributo

El tributo posee una naturaleza jurídica compleja que integra elementos normativos, obligacionales y axiológicos. Su existencia depende de un acto legislativo expreso y del respeto al principio de legalidad tributaria, que exige la determinación precisa de sus elementos esenciales:

- Sujeto activo
- Sujeto pasivo
- Hecho imponible
- Base gravable
- Tasa o tarifa

- Época de pago

Sin esta delimitación, no puede hablarse de un tributo válido ni exigible.

En el plano económico, el tributo constituye un mecanismo mediante el cual el Estado capta recursos conforme a la capacidad económica de las personas y los redistribuye a través del gasto público. En el plano social, su cumplimiento refleja el nivel de confianza institucional: los sistemas con mayor claridad normativa y justicia distributiva suelen registrar mejores niveles de cumplimiento voluntario y menor resistencia social.

2. Clasificación doctrinal y legal del tributo

Conforme al artículo 2 del Código Fiscal de la Federación, las contribuciones se clasifican en:

I. Impuestos

Prestaciones obligatorias cuyo pago deriva de situarse en el supuesto previsto en ley, sin contraprestación individualizada. Expresan directamente el principio de capacidad contributiva.

II. Aportaciones de seguridad social

Destinadas al sostenimiento de los sistemas públicos de protección social.

III. Contribuciones de mejoras

Prestaciones vinculadas al beneficio directo derivado de una obra pública.

IV. Derechos

Contraprestaciones por el uso o aprovechamiento de bienes del dominio público o por la prestación de servicios por parte del Estado.

Desde la doctrina, esta clasificación permite distinguir entre contribuciones vinculadas a una prestación específica (derechos, mejoras, seguridad social) y aquellas no vinculadas (impuestos), cuyo fundamento es estrictamente solidario y redistributivo. Por ello, los impuestos representan la figura tributaria más estrechamente ligada a la justicia fiscal.

3. Principios rectores del tributo

El sistema tributario mexicano se rige por principios constitucionales que constituyen límites materiales y criterios de validez estricta:

- Proporcionalidad

El tributo debe corresponder a la capacidad económica real del contribuyente.

- Equidad

Sujetos en condiciones económicas semejantes deben soportar cargas similares; prohíbe discriminaciones e inequidades.

- Legalidad

Toda obligación tributaria debe emanar de una ley en sentido formal.

- Certeza o seguridad jurídica

El contribuyente debe conocer con claridad quién debe pagar, cuánto, cuándo y cómo debe cumplirse la obligación fiscal.

- Destino al gasto público

El tributo se legitima al vincularse con los fines del Estado y con el bienestar colectivo.

La vulneración de cualquiera de estos principios convierte al tributo en una figura potencialmente injusta, regresiva o materialmente inconstitucional.

4. El tributo como fenómeno jurídico, económico y social

El tributo opera simultáneamente en tres dimensiones interrelacionadas:

Dimensión jurídica

Regula la creación, estructura y exigibilidad del tributo conforme a principios normativos superiores.

Dimensión económica

Incide en la distribución del ingreso, en la asignación eficiente de recursos y en la conducta de los agentes económicos.

Dimensión social

Refleja la legitimidad del sistema fiscal, la percepción de justicia tributaria, los niveles de confianza en la autoridad y la cultura contributiva.

Por ello, la eficacia de un tributo no puede evaluarse únicamente a partir de su recaudación, sino también mediante su coherencia con los valores constitucionales y su aceptabilidad social.

5. Aplicación contextual: el caso del impuesto estatal en Michoacán

Desde esta perspectiva general, el análisis del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados adquiere relevancia debido a su desconexión con varios elementos esenciales del tributo. Todo impuesto debe guardar una relación lógica entre el hecho imponible y la capacidad económica que pretende gravar; cuando esa correspondencia se rompe, la figura pierde legitimidad jurídica, eficacia económica y aceptación social.

En Michoacán, esta ruptura se manifiesta en diversos aspectos:

- El impuesto grava actos que no representan una manifestación real de riqueza.
- La técnica legislativa no considera la depreciación efectiva del bien.
- La causación depende casi por completo de la voluntad del adquirente.
- La fiscalización es materialmente inexistente.
- Se generan distorsiones económicas y fuertes incentivos a la informalidad.

En consecuencia, el análisis del impuesto permite aplicar la teoría general del tributo para evidenciar los límites y responsabilidades de la potestad tributaria local, así como para demostrar cómo un diseño inadecuado puede vulnerar los principios fundamentales del Derecho Fiscal y contradecir las exigencias de un sistema tributario moderno, justo y eficiente.

2.2 Potestad tributaria y coordinación fiscal en el federalismo mexicano

El modelo federal mexicano se fundamenta en la coexistencia de distintos órdenes de gobierno — Federación, entidades federativas y municipios—, cada uno dotado de autonomía constitucional y competencias propias. Dentro de este marco, la distribución de la potestad tributaria constituye un elemento esencial para asegurar la suficiencia financiera de los estados sin comprometer la unidad económica nacional. El equilibrio entre autonomía y coordinación busca garantizar que la estructura fiscal del país opere con racionalidad, coherencia y respeto a los principios constitucionales.

Desde el punto de vista jurídico, el artículo 73, fracción VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos otorga al Congreso de la Unión la facultad exclusiva de establecer contribuciones en materias de naturaleza federal y de impacto económico nacional. A su vez, los artículos 115 y 116 reconocen expresamente la facultad de los estados y municipios para establecer contribuciones propias, siempre que estas no invadan competencias federales ni contravengan los principios de legalidad, proporcionalidad, equidad, certeza y destino al gasto público. De esta manera, la potestad tributaria local es derivada y reglada, pues debe ejercerse dentro de los límites que marca el pacto federal y bajo criterios estrictos de respeto al orden constitucional.

La función central de la potestad tributaria estatal consiste en fortalecer la autonomía financiera de los estados y permitirles cubrir sus necesidades públicas sin depender exclusivamente de los recursos federales. Sin embargo, esta potestad no puede ejercerse de manera aislada: requiere coordinación para evitar distorsiones impositivas, superposición de cargas fiscales, inequidad regional o afectaciones a la integración económica nacional.

Para atender estas necesidades, el Estado mexicano creó el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal (SNCF) mediante la Ley de Coordinación Fiscal de 1978. Su finalidad es armonizar las

potestades tributarias de los distintos órdenes de gobierno, prevenir duplicidades y establecer un esquema equitativo de distribución de ingresos.

La coordinación fiscal cumple dos funciones esenciales:

1. Función técnica:

Evitar la duplicidad de gravámenes, asegurar una estructura impositiva coherente y prevenir conflictos entre competencias fiscales.

2. Función financiera:

Distribuir los ingresos federales entre las entidades mediante participaciones y aportaciones, que constituyen una fuente vital de financiamiento para los estados.

Mediante los convenios de adhesión al SNCF, las entidades federativas renuncian a ejercer su potestad tributaria en materias como el IVA y el ISR, a cambio de recibir participaciones federales.

Este mecanismo ha permitido la estabilidad del sistema fiscal, pero también ha generado una consecuencia estructural: la creciente dependencia de los estados respecto de los recursos federales, lo que limita su margen real de autonomía financiera y los impulsa a buscar fuentes locales adicionales.

En la práctica, esta dependencia ha creado presiones significativas sobre las haciendas estatales.

Ante la insuficiencia de recursos para atender sus obligaciones de gasto público, los estados recurren a la creación de tributos locales con el objetivo de diversificar sus ingresos. En este contexto surgen figuras como el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados, concebido originalmente como un mecanismo complementario para ampliar la base recaudatoria sin invadir competencias federales ni generar duplicidades con impuestos como el IVA.

No obstante, la experiencia fiscal demuestra que los tributos locales pueden enfrentar problemas graves cuando se diseñan sin estudios técnicos rigurosos o sin atender plenamente los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, certeza y eficiencia administrativa. En esos casos, los impuestos pueden convertirse en figuras regresivas, ineficientes, de alto costo operativo, desactualizadas o socialmente impopulares. La presión por generar ingresos inmediatos, en ocasiones, ha prevalecido sobre la racionalidad legislativa, provocando la creación de tributos que distorsionan mercados, generan incentivos a la evasión y vulneran la justicia fiscal.

La experiencia reciente del federalismo mexicano indica que la aspiración a una mayor autonomía tributaria debe acompañarse de una responsabilidad correlativa: diseñar impuestos técnicamente sólidos, constitucionalmente válidos y operativamente viables. La autonomía fiscal solo se fortalece cuando los estados ejercen su potestad tributaria con criterios de racionalidad económica, solidez técnica y respeto estricto a los principios tributarios.

Por ello, una correcta aplicación del federalismo fiscal no se limita a respetar las competencias horizontales y verticales entre órdenes de gobierno, sino que exige que los tributos locales sean congruentes con la realidad económica, social y tecnológica de cada entidad. El diseño de impuestos estatales debe contribuir al desarrollo regional y no convertirse en cargas superpuestas que generen desigualdades, incentivos a la evasión o efectos regresivos sobre los contribuyentes.

En este sentido, el presente capítulo establece las bases doctrinales y constitucionales necesarias para determinar si el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán se encuentra debidamente justificado dentro del federalismo fiscal y la coordinación nacional, o si, por el contrario, su diseño actual vulnera los principios estructurales y los fundamentos que sostienen el sistema tributario mexicano.

2.3 Concepto y clasificación de los impuestos estatales y municipales

Los impuestos estatales y municipales constituyen una de las manifestaciones más relevantes de la potestad tributaria local dentro del federalismo mexicano. Su importancia trasciende la mera generación de ingresos: representan instrumentos mediante los cuales los gobiernos subnacionales pueden atender necesidades específicas, diseñar políticas fiscales acordes con su realidad económica y fortalecer su autonomía financiera en un contexto de creciente dependencia de recursos federales.

Desde una perspectiva constitucional, estos tributos deben entenderse como componentes complementarios del sistema nacional de ingresos públicos. Esto implica que su diseño debe respetar los principios tributarios de legalidad, proporcionalidad, equidad, certeza y destino al gasto público, así como la coherencia estructural del sistema fiscal en su conjunto. Además, su función se vincula con el principio de subsidiariedad fiscal, conforme al cual los niveles de gobierno más cercanos al ciudadano se encuentran en mejor posición para identificar fuentes potenciales de ingresos y evaluar el impacto económico y social de los gravámenes implementados.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce explícitamente esta facultad en los artículos 115 y 116, otorgando a los estados y municipios la capacidad de crear contribuciones propias, siempre que ello no implique invadir materias reservadas a la Federación ni vulnerar el marco constitucional o las leyes generales en materia fiscal. Sin embargo, esta autonomía financiera debe ejercerse con responsabilidad técnica, racionalidad económica y un estricto respeto a los principios tributarios que rigen la materia.

1. Clasificación técnica de los impuestos locales

Desde una perspectiva doctrinal y funcional, los impuestos estatales y municipales pueden agruparse en tres categorías principales, atendiendo al objeto gravado y a la finalidad del tributo:

a) Impuestos sobre el patrimonio o la propiedad

Gravan la posesión, tenencia o transmisión de bienes. Entre ellos destacan:

- impuesto predial,
- impuesto sobre adquisición de inmuebles,
- impuesto sobre tenencia o uso de vehículos.

Estos tributos reflejan la capacidad patrimonial del contribuyente y constituyen fuentes tradicionales de ingresos estables para estados y municipios.

b) Impuestos sobre actividades económicas

Recaen sobre la realización de actos comerciales, empresariales, profesionales o recreativos, tales como:

- espectáculos,
- diversiones públicas,
- loterías y rifas.

Su fundamento es la capacidad contributiva generada por la actividad económica y requieren un equilibrio entre recaudación y promoción del desarrollo productivo local.

c) Impuestos sobre transacciones o actos jurídicos

Gravan hechos jurídicos que implican transferencias económico-patrimoniales, como:

- impuesto sobre enajenación de vehículos de motor usados,
- impuesto sobre adquisición de inmuebles,
- gravámenes por actos notariales o registrales.

Estos tributos se vinculan a la movilidad patrimonial y a la formalización documental, reflejando la capacidad contributiva derivada de determinados actos jurídicos.

Esta clasificación muestra la diversidad funcional del sistema fiscal local y ofrece a los estados y municipios un marco flexible para gestionar sus finanzas públicas dentro de los límites constitucionales aplicables.

2. Justificación doctrinal y límites del diseño impositivo local

La legitimidad de los impuestos estatales descansa en dos principios esenciales:

- Subsidiariedad fiscal

Los gobiernos locales, al estar más próximos a la ciudadanía, pueden identificar con mayor precisión necesidades públicas, fuentes potenciales de ingreso y los efectos sociales de los tributos que implementan.

- Equidad y justicia fiscal

Todo impuesto debe gravar manifestaciones reales de riqueza. La carga contributiva debe ser proporcional, razonable y no afectar actos derivados de necesidad económica o ajustes patrimoniales.

No obstante, la potestad tributaria local está sujeta a límites constitucionales y estructurales:

- prohibición de duplicidad impositiva,
- necesidad de coherencia con el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal,
- respeto irrestricto a los principios de legalidad, equidad y proporcionalidad,
- preservación de la unidad económica nacional,
- criterios de neutralidad y racionalidad económica.

En consecuencia, la creación de tributos locales debe regirse por parámetros de:

- técnica legislativa adecuada,

- viabilidad administrativa,
- eficiencia recaudatoria,
- equidad distributiva,
- costo operativo razonable,
- sostenibilidad económica y social.

Cuando estas variables no se consideran, los impuestos locales pueden derivar en distorsiones del mercado, regresividad, evasión, litigiosidad y pérdida de confianza en la autoridad fiscal.

3. El caso de Michoacán: entre la autonomía y la legitimidad fiscal

En Michoacán, la Ley de Hacienda contempla diferentes impuestos locales destinados a fortalecer la hacienda estatal frente a la insuficiencia recurrente de participaciones federales. Entre ellos se encuentra el Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados, diseñado inicialmente como un instrumento de diversificación recaudatoria.

Sin embargo, la práctica administrativa y los análisis doctrinales revelan que algunos tributos locales presentan deficiencias estructurales, entre ellas:

- rendimiento recaudatorio marginal,
- ausencia de fiscalización técnica y efectiva,
- incentivos a la informalidad y a la evasión,
- incompatibilidad con la capacidad contributiva real,
- alto costo operativo en relación con su ingreso,
- percepción social negativa o de injusticia.

La proliferación de tributos técnicamente defectuosos, particularmente aquellos que gravan actos patrimoniales que no constituyen una manifestación real de riqueza, erosiona la legitimidad fiscal y deteriora la relación entre el contribuyente y el Estado.

El caso michoacano demuestra que la autonomía tributaria solo se fortalece cuando la potestad legislativa se ejerce con:

- rigor técnico,
- análisis económico serio,
- coherencia con el federalismo fiscal,
- respeto absoluto a los principios constitucionales,
- sensibilidad social y comprensión del contexto operativo real.

De esta manera, resulta indispensable revisar, actualizar o incluso reestructurar los impuestos estatales y municipales a la luz de los valores constitucionales y doctrinales que rigen la tributación justa. Solo así podrá consolidarse un modelo fiscal estatal más eficiente, equitativo, sostenible y legítimo para Michoacán.

2.4 Principios de justicia fiscal: equidad, proporcionalidad, legalidad y seguridad jurídica

Los principios de justicia fiscal constituyen la base constitucional, doctrinal y ética del sistema tributario mexicano. Su función esencial es limitar el poder de imposición del Estado y garantizar que la potestad tributaria se ejerza conforme a criterios de racionalidad, legitimidad democrática y respeto a los derechos fundamentales de los contribuyentes. Estos principios —equidad, proporcionalidad, legalidad y seguridad jurídica— operan simultáneamente como parámetros de validez formal y material de todo tributo, asegurando que el sistema fiscal no solo recaude eficazmente, sino que también promueva la justicia distributiva y preserve la confianza ciudadana. El artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los contribuyentes deben aportar al gasto público “de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes”. De esta disposición emanan los principios de equidad y proporcionalidad, que, junto con la legalidad y la seguridad jurídica, integran el núcleo esencial de la justicia

tributaria reconocido por la doctrina fiscal y la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

1. Principio de equidad tributaria

El principio de equidad exige que quienes se encuentran en circunstancias iguales reciban igual trato tributario, y que quienes enfrentan situaciones distintas reciban un trato diferente cuando existan razones objetivas y constitucionalmente válidas.

Se manifiesta en dos dimensiones complementarias:

a) Equidad formal

Implica que la ley debe aplicarse de manera uniforme a todos los contribuyentes que se encuentren en la misma situación jurídica.

b) Equidad material

Exige que la carga tributaria corresponda a la verdadera capacidad económica del contribuyente. Esto implica evitar que situaciones económicamente desiguales reciban el mismo trato impositivo. La equidad se vulnera cuando el legislador ignora las diferencias económicas sustantivas, como ocurre cuando se grava con la misma carga:

- una enajenación lucrativa, y
- una transmisión motivada por necesidad o pérdida patrimonial.

En el caso del impuesto estatal sobre vehículos usados, la ley no distingue entre operaciones que generan ganancia y aquellas en las que existe una disminución patrimonial comprobable, lo que constituye un trato desigual a situaciones desiguales.

2. Principio de proporcionalidad

El principio de proporcionalidad exige que el tributo guarde correspondencia con la capacidad económica de quien lo paga. Su alcance no se limita a la tasa, sino que comprende:

- la razonabilidad del hecho imponible,
- la estructura de la base gravable,
- la existencia de una manifestación real de riqueza,
- y la relación lógica entre el acto gravado y la carga fiscal.

Un impuesto resulta desproporcionado cuando:

- grava hechos que no reflejan capacidad contributiva,
- impone cargas superiores al beneficio económico obtenido,
- o genera un sacrificio fiscal excesivo o injustificado.

La Suprema Corte ha reiterado que no puede haber proporcionalidad si el hecho imponible no representa un incremento patrimonial.

En la enajenación de vehículos usados es común que el valor de venta sea inferior al de adquisición original, lo que implica ausencia de ganancia. Gravar tales actos constituye una violación directa al principio de proporcionalidad, al exigir un tributo sin base económica real.

3. Principio de legalidad tributaria

El principio de legalidad se sintetiza en la máxima *nullum tributum sine lege*: no hay tributo sin ley.

Tiene dos vertientes esenciales:

a) Legalidad formal

Exige que todos los elementos esenciales del tributo —sujeto, objeto, base, tasa, época de pago— estén previstos en una ley aprobada por el órgano competente.

b) Legalidad material o sustantiva

Requiere que la ley sea razonable, respetuosa de derechos fundamentales y congruente con la capacidad contributiva. La constitucionalidad material se evalúa a partir de:

- racionalidad del diseño,
- coherencia entre hecho imponible y base gravable,
- ausencia de cargas arbitrarias o irrazonables.

Un impuesto puede ser formalmente válido pero materialmente inconstitucional si carece de sustento económico o si impone cargas sin justificación razonable.

4. Principio de seguridad jurídica

El principio de seguridad jurídica exige que las normas fiscales sean:

- claras,
- precisas,
- previsibles,
- aplicadas uniformemente,
- y libres de ambigüedades.

El contribuyente debe saber con certeza:

- cuándo nace la obligación,
- quién es el sujeto obligado,
- cuánto debe pagar,
- y cómo debe cumplirse la obligación.

Cuando un tributo presenta redacciones ambiguas, responsabilidades solidarias poco claras o supuestos confusos, se vulnera la seguridad jurídica.

En Michoacán, las principales afectaciones a este principio en el impuesto sobre vehículos usados incluyen:

- incertidumbre respecto al sujeto obligado,
- responsabilidad solidaria del adquirente sin distinción de supuestos,

- imposibilidad práctica de verificar el cumplimiento previo del enajenante,
- dependencia absoluta de documentos privados no verificables,
- inaplicabilidad real de la responsabilidad administrativa prevista en el artículo 9.

Estas deficiencias generan inseguridad jurídica y percepción social de injusticia.

5. Convergencia de los principios y su función como parámetro de justicia fiscal

Los principios de equidad, proporcionalidad, legalidad y seguridad jurídica conforman el núcleo normativo que legitima el ejercicio de la potestad tributaria. Un tributo solo es constitucionalmente válido cuando:

- grava una manifestación real y comprobable de capacidad económica,
- distribuye cargas de manera justa y razonable,
- se sustenta en una ley clara y congruente,
- y permite al contribuyente conocer con precisión sus obligaciones.

Cuando alguno de estos principios se vulnera, el tributo se convierte en una figura regresiva e ilegítima que:

- afecta la economía de los contribuyentes,
- distorsiona mercados,
- incentiva la informalidad y la evasión,
- deteriora la confianza en la autoridad fiscal,
- y erosiona la cultura contributiva estatal.

Por ello, estos principios constituirán criterios rectores para el análisis del impuesto sobre enajenación de vehículos usados en Michoacán a lo largo de los capítulos siguientes, permitiendo evaluar su constitucionalidad material, su racionalidad económica y su legitimidad social dentro del sistema tributario estatal.

2.5 Consideraciones sobre eficiencia económica, neutralidad y percepción social de los impuestos

La justicia tributaria no se agota en el respeto a los principios jurídicos ni en la validez formal del tributo. En un sistema fiscal moderno, la legitimidad de los impuestos requiere también observar criterios de eficiencia económica, neutralidad y aceptación social. Estos elementos permiten evaluar si un tributo contribuye simultáneamente a la suficiencia recaudatoria, a la equidad en la distribución de las cargas y al desarrollo sostenible dentro de un contexto económico y social determinado.

Desde la teoría económica, un impuesto eficiente es aquel que permite obtener los recursos necesarios para financiar las funciones del Estado con el menor costo social posible, lo cual implica:

- no distorsionar en exceso las decisiones de consumo, inversión o movilidad económica;
- minimizar los costos administrativos y de cumplimiento;
- preservar la equidad en la distribución de cargas;
- y evitar generar incentivos adversos o conductas elusivas.

Cuando un tributo produce distorsiones significativas, presenta altos costos operativos o su recaudación es marginal, deja de cumplir su función económica básica y se convierte en un instrumento fiscalmente improductivo.

1. Eficiencia económica y racionalidad del sistema tributario

La eficiencia económica exige que exista una relación razonable entre lo que cuesta administrar y fiscalizar un impuesto y los recursos que este aporta al erario. Un tributo eficiente se caracteriza por ser simple, claro, administrativamente viable y capaz de sostener una recaudación estable sin generar cargas excesivas para el contribuyente.

Un impuesto se considera ineficiente cuando:

- recauda montos insignificantes frente al costo administrativo que implica su operación;
- genera conflictos jurídicos o litigios innecesarios;
- incentiva la evasión o la informalidad;
- o descansa en hechos económicos difíciles de verificar o fiscalizar.

El Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos Usados presenta una ineficiencia estructural, pues:

- su recaudación histórica es marginal en comparación con los costos administrativos, tecnológicos y sociales involucrados;
- depende casi por completo del cumplimiento voluntario del adquirente;
- carece de mecanismos verificables para identificar la enajenación real;
- y la fiscalización resulta materialmente imposible.

El resultado es un tributo cuyo costo económico y social supera con creces el beneficio recaudatorio que aporta.

2. Neutralidad fiscal y su impacto en la economía

El principio de neutralidad fiscal exige que los impuestos no modifiquen de forma innecesaria las decisiones económicas de los particulares. Un sistema neutral no debe favorecer ni perjudicar bienes o transacciones específicas, salvo que exista un fin social, económico o ambiental claramente justificado.

Cuando un tributo carece de neutralidad:

- distorsiona la asignación eficiente de recursos;
- desincentiva la formalidad;
- propicia mercados paralelos informales;

- inhibe la renovación o circulación de bienes;
- y puede afectar negativamente la movilidad económica y la competitividad.

En el caso de Michoacán, el impuesto sobre enajenación de vehículos usados opera en sentido contrario al principio de neutralidad, ya que:

- penaliza la compraventa formal de vehículos usados;
- incentiva realizar transmisiones sin actualizar la propiedad;
- motiva a registrar transacciones fuera del estado para evitar la carga tributaria;
- desalienta la renovación del parque vehicular;
- y prolonga el uso de automóviles más viejos, menos seguros y más contaminantes.

Las consecuencias afectan no solo la economía estatal, sino también la seguridad vial, la movilidad urbana y la sostenibilidad ambiental.

3. Percepción social y legitimidad fiscal

La percepción social constituye un elemento determinante en la eficacia del sistema tributario. La disposición de los contribuyentes a cumplir voluntariamente con sus obligaciones depende de que los impuestos sean percibidos como:

- razonables,
- proporcionales,
- claros,
- comprensibles,
- y vinculados a fines legítimos del Estado.

Cuando un tributo se percibe como arbitrario o injusto, surgen:

- resistencia al pago,
- evasión generalizada,

- desconfianza en la autoridad fiscal,
- debilitamiento de la cultura contributiva,
- y aumento del uso de mecanismos informales.

La evidencia empírica y administrativa en Michoacán indica que el impuesto analizado:

- carece de aceptación social;
- es considerado un gravamen injusto y regresivo;
- afecta con mayor intensidad a personas en situaciones de necesidad económica;
- genera confusión sobre el verdadero sujeto obligado;
- y es sistemáticamente evitado mediante prácticas informales o interestatales.

Ello ha deteriorado la confianza en la autoridad fiscal y ha reforzado patrones de informalidad vehicular en la entidad.

4. Eficiencia, neutralidad y percepción social: hacia un modelo fiscal integral

La evaluación de un tributo no puede limitarse a su recaudación inmediata. Debe analizarse desde tres planos interdependientes:

a) Económico:

¿Es eficiente?

¿El monto recaudado justifica los costos administrativos, operativos y sociales que genera?

b) Técnico:

¿Es neutral?

¿Distorsiona el funcionamiento del mercado o incentiva conductas elusivas o informales?

c) Social:

¿Es legítimo?

¿Es percibido como justo y acorde con la capacidad económica real de los contribuyentes?

Solo cuando un impuesto cumple simultáneamente con estos criterios puede considerarse válido en un sistema tributario moderno. Cuando alguno de ellos se vulnera, el tributo pierde racionalidad, eficacia y legitimidad.

En consecuencia, el análisis del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos Usados debe integrar estos tres planos —económico, técnico y social— para determinar si su permanencia es compatible con los principios constitucionales y doctrinales que rigen la justicia fiscal en México, y para valorar su viabilidad dentro de un modelo tributario estatal orientado hacia la equidad, la sostenibilidad y la eficiencia recaudatoria.

Conclusión del Capítulo 2

El presente capítulo desarrolló los fundamentos doctrinales, conceptuales y axiológicos que permiten comprender el funcionamiento del sistema tributario estatal en el contexto del federalismo fiscal mexicano. A partir del análisis de la teoría general del tributo, la naturaleza y límites de la potestad tributaria local, la clasificación de los impuestos estatales y municipales y los principios de justicia fiscal, se estableció que toda contribución válida debe sustentarse no solo en la legalidad formal, sino también en criterios de razonabilidad económica, equidad distributiva y legitimidad social.

Quedó demostrado que la potestad tributaria de los estados constituye un componente esencial de su autonomía financiera; sin embargo, esta potestad es derivada, reglada y constitucionalmente limitada, tanto por la distribución competencial del federalismo fiscal como por las restricciones del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal. Dentro de este marco, los impuestos locales solo pueden considerarse legítimos cuando respetan los principios rectores del sistema tributario: legalidad, equidad, proporcionalidad, seguridad jurídica, eficiencia económica y neutralidad fiscal.

Asimismo, se precisó que la creación de tributos estatales —necesaria frente a la insuficiencia estructural de las participaciones federales— exige un rigor técnico estricto. Cuando un impuesto se diseña sin estudios de impacto, sin considerar la capacidad contributiva o sin evaluar la viabilidad operativa y económica, puede generar distorsiones, efectos regresivos y percepciones de arbitrariedad que erosionan la confianza ciudadana y debilitan la cultura contributiva. Por ello, la autonomía tributaria no debe interpretarse como un permiso para instaurar gravámenes meramente recaudatorios, sino como una responsabilidad que requiere congruencia con los valores constitucionales y con la realidad económica y social de cada entidad.

El análisis de la eficiencia y la neutralidad confirmó que un sistema tributario justo no solo debe ser recaudatoriamente eficaz, sino también racional en su impacto económico y legítimo en la percepción pública. La confianza ciudadana, la claridad normativa y la proporcionalidad material de las cargas son factores esenciales para sostener el cumplimiento voluntario y fortalecer la legitimidad fiscal del Estado.

En conjunto, los fundamentos teóricos expuestos en este capítulo constituyen el marco doctrinal y analítico indispensable para evaluar —en los capítulos posteriores— la validez constitucional, económica y social del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán. Este marco permitirá determinar si dicho tributo se ajusta a los principios fundamentales del sistema fiscal mexicano o si, por el contrario, presenta inconsistencias estructurales que justifican su revisión profunda, su rediseño legislativo o incluso su derogación dentro del esquema tributario estatal.

CAPÍTULO 3. MARCO NORMATIVO APLICABLE AL IMPUESTO ESTATAL

3.1 Fundamento constitucional: Artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El sistema tributario mexicano encuentra su fundamento esencial en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Este precepto establece la obligación de todos los ciudadanos de contribuir al gasto público de manera proporcional y equitativa, convirtiéndose en el eje rector de la política fiscal nacional y en el parámetro supremo de validez material y formal de toda contribución, ya sea federal, estatal o municipal. En sentido estricto, la fracción IV no solo consagra un deber ciudadano: configura y limita la potestad tributaria del Estado, al imponerle la observancia de principios que garantizan justicia fiscal y racionalidad económica.

Este artículo constituye, en términos doctrinales, el núcleo axiológico del sistema tributario mexicano. Cualquier tributo que contradiga sus principios carece de legitimidad constitucional, aun cuando esté formalmente previsto en una ley. De él se desprenden los pilares que deben informar el diseño y la aplicación de todo gravamen: proporcionalidad, equidad, legalidad y seguridad jurídica.

1. Proporcionalidad tributaria

La proporcionalidad exige que la carga fiscal se ajuste a la capacidad económica real del contribuyente. En su interpretación más depurada, este principio demanda que:

- quienes poseen mayor capacidad contributiva aporten más al gasto público;
- quienes tienen menor capacidad aporten menos;
- nunca se impongan cargas sustentadas en manifestaciones inexistentes o ficticias de riqueza.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado que un impuesto es proporcional cuando existe congruencia lógica entre su hecho imponible, su base gravable y su tasa, de modo que el contribuyente soporte la carga conforme a su verdadera aptitud económica. Si el tributo grava actos que no generan incrementos patrimoniales, o si su mecánica de determinación no refleja la capacidad real de pago, deviene materialmente inconstitucional.

Este estándar será central para evaluar si la enajenación de vehículos usados representa o no una manifestación auténtica de riqueza.

2. Equidad tributaria

La equidad tributaria exige que quienes se encuentran en circunstancias iguales reciban el mismo trato fiscal y que quienes se encuentran en condiciones distintas reciban un tratamiento diferenciado. Presenta dos dimensiones fundamentales:

- Equidad formal: aplicación uniforme de la ley a quienes se ubiquen en el mismo supuesto jurídico.
- Equidad material: imposición de cargas justas y razonables, considerando la situación económica real del contribuyente.

La equidad y la proporcionalidad son principios complementarios. La equidad se materializa cuando el tributo es proporcional, y un impuesto desproporcionado es, por definición, inequitativo. En el caso del impuesto michoacano, este principio se vuelve especialmente relevante dada la ausencia de distinción entre operaciones lucrativas y aquellas que implican pérdida económica o necesidad patrimonial.

3. Principio de legalidad tributaria

El principio de legalidad se resume en la máxima: “no hay tributo sin ley”. Exige que todos los elementos esenciales de la obligación tributaria estén establecidos en una ley formal y que la

autoridad se limite estrictamente a lo que el legislador le faculta. Este principio cumple varias funciones:

- garantiza certeza jurídica para el contribuyente,
- limita la discrecionalidad administrativa,
- asegura control democrático sobre el poder fiscal,
- y preserva la supremacía constitucional.

La legalidad tiene dos vertientes:

a) Legalidad formal

Exige que la contribución sea creada mediante una ley expedida por el órgano legislativo competente.

b) Legalidad material

Demanda que la ley misma sea razonable, proporcional, equitativa y congruente con la capacidad contributiva.

Así, un tributo puede ser formalmente válido pero materialmente inconstitucional si su diseño contradice los principios rectores contenidos en el artículo 31, fracción IV.

4. Seguridad jurídica

El principio de seguridad jurídica exige que las normas fiscales sean:

- precisas,
- claras,
- previsibles,
- y aplicadas de manera uniforme.

El contribuyente debe poder conocer con exactitud:

- cuándo nace la obligación,

- quién es el sujeto obligado,
- qué debe pagar,
- y cómo debe cumplir su obligación.

Las leyes que generan incertidumbre, contradicciones o zonas de ambigüedad vulneran este principio y comprometen la validez constitucional del tributo.

En el caso michoacano, los problemas derivados de la concurrencia de sujetos, la transferencia automática de responsabilidad y la ausencia de elementos claros para determinar el momento de causación serán aspectos clave de evaluación.

5. Relevancia del artículo 31, fracción IV para el impuesto estatal analizado

El artículo 31, fracción IV, constituye el parámetro central de control constitucional para evaluar la validez del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados. El análisis debe determinar si el gravamen:

- se sustenta en una manifestación real de capacidad económica,
- grava de manera equitativa situaciones semejantes y respeta diferencias económicas relevantes,
- mantiene proporcionalidad entre su hecho imponible y la carga impuesta,
- define con claridad a los sujetos obligados primarios y solidarios,
- y ofrece certeza jurídica sobre su causación, base gravable y determinación.

Si alguna de estas exigencias se vulnera, el tributo puede considerarse materialmente inconstitucional, aun cuando su creación formal se encuentre prevista en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán.

Cierre del apartado

Este análisis constitucional servirá de base para los apartados subsecuentes, en los que se evaluará la congruencia del impuesto con los principios tributarios fundamentales y su compatibilidad con los estándares jurisprudenciales y doctrinales que rigen la justicia fiscal en México.

3.2 Marco federal: Ley de Coordinación Fiscal y Ley del Impuesto al Valor Agregado

El marco federal delimita las competencias tributarias entre la Federación y las entidades federativas, asegurando la coherencia del sistema fiscal nacional y evitando conflictos derivados de la doble tributación o de la superposición de gravámenes. Dentro de este diseño, la Ley de Coordinación Fiscal (LCF) constituye el instrumento jurídico central para articular el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal (SNCF), mecanismo mediante el cual los estados armonizan su potestad tributaria con el régimen federal.

1. Finalidad y funcionamiento del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal

El SNCF responde a la necesidad de mantener un sistema fiscal homogéneo, eficiente y congruente con los principios de proporcionalidad, equidad y racionalidad económica. La LCF persigue tres objetivos centrales:

1. Evitar la duplicidad de tributos sobre los mismos hechos imponibles.
2. Regular la distribución de ingresos entre Federación, estados y municipios mediante participaciones y aportaciones federales.
3. Preservar la unidad económica nacional, evitando distorsiones impositivas que fragmenten el mercado interno.

Mediante su adhesión al SNCF, cada entidad federativa cede voluntariamente parte de su potestad tributaria sobre ingresos, producción, comercio y enajenación de bienes—materias reservadas a la Federación—, a cambio de participar en un esquema nacional de recaudación, administración y fiscalización.

Este esquema es constitucionalmente válido y ha sido considerado por la Suprema Corte como un mecanismo para garantizar la estabilidad macroeconómica, evitar competencia fiscal perniciosa entre estados y asegurar distribuciones equitativas del ingreso público.

2. Límites federales a la potestad tributaria estatal

Si bien los estados conservan la facultad de crear contribuciones locales conforme a los artículos 115 y 116 constitucionales, dicha potestad se encuentra sujeta a límites estrictos derivados de:

- La propia LCF, que impide la creación de gravámenes que recaigan sobre hechos o actividades afectas a contribuciones federales.
- El deber de respetar los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y destino al gasto público.
- La prohibición de distorsionar la unidad económica nacional mediante cargas que generen desigualdad regional o incentivos a la evasión interestatal.
- La obligación de evitar doble tributación, especialmente respecto de materias sujetas a IVA o ISR.

En consecuencia, la potestad tributaria local es derivada, limitada y reglada, no absoluta.

3. Relación del impuesto estatal con la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA)

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) es un tributo federal que grava:

- la enajenación de bienes,
- la prestación de servicios independientes,
- el uso o goce temporal de bienes,
- y la importación.

Su diseño se fundamenta en la teoría de la imposición al consumo y grava únicamente actos que generan valor económico.

Relevancia para los estados

Para asegurar congruencia entre los órdenes de gobierno, la LCF establece que ninguna entidad podrá imponer contribuciones sobre los mismos actos que constituyen hecho imponible del IVA, a fin de evitar cargas duplicadas y garantizar neutralidad económica.

No obstante, la propia Ley del IVA delimita claramente el ámbito federal respecto de determinadas operaciones patrimoniales entre particulares.

4. Artículos clave de la Ley del IVA para el análisis del impuesto estatal

Para determinar si el impuesto estatal invade o no la materia federal reservada, es indispensable revisar tres disposiciones fundamentales de la Ley del IVA:

Artículo 8 — Concepto de enajenación

Define la enajenación de bienes para efectos del IVA, distinguiéndola de transmisiones que no constituyen actividad empresarial o comercial gravada.

Artículo 9 — Actos no afectos o exentos

Excluye expresamente de gravamen:

- operaciones entre particulares que no realizan actividades empresariales,
- transmisiones patrimoniales sin fin lucrativo,
- actos ajenos a la generación de valor económico.

Este artículo es crucial para determinar la no sujeción de la compraventa de vehículos usados entre particulares al IVA.

Artículo 41, fracción I — Facultades de comprobación

Precisa que la autoridad fiscal federal únicamente puede verificar actos gravados, lo que refuerza que operaciones meramente patrimoniales no forman parte del ámbito material del IVA.

5. Determinación de la compatibilidad del impuesto estatal con el marco federal

A partir de lo anterior, el análisis debe responder a tres preguntas esenciales:

1. ¿La enajenación de vehículos usados entre particulares constituye un acto gravado por el IVA?
— No, conforme a los artículos 8 y 9, se trata de un acto patrimonial ajeno a la actividad empresarial.
2. ¿La base, el objeto o el hecho imponible del impuesto estatal replican los del IVA?
— No replican directamente la estructura del IVA, pero deben analizarse para evitar interferencias o contradicciones indirectas.
3. ¿El impuesto estatal genera distorsiones o rompe la neutralidad del sistema federal?
— Sí, en tanto grava actos patrimoniales no gravados federalmente y produce incentivos a evadir mediante transmisiones interestatales.

6. Conclusión operativa para el análisis del capítulo

El impuesto estatal solo será constitucionalmente válido si:

- no invade la materia reservada al IVA,
- no reproduce su hecho imponible,
- no grava actos considerados excluidos o no afectos por la Ley del IVA,
- y respeta las limitaciones derivadas de la LCF.

Este apartado constituye la base para evaluar—en los siguientes capítulos—si el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos Usados en Michoacán respeta el marco federal o si, por el contrario, presenta inconsistencias que comprometen su validez dentro del sistema nacional de coordinación fiscal.

3.2.1 Transcripción y análisis de los artículos 8, 9 y 41 fracción I de la Ley del Impuesto al Valor Agregado

A continuación, se transcriben, en su formato original, los artículos pertinentes de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA), cuyo contenido resulta indispensable para delimitar el ámbito de la potestad tributaria estatal y evaluar la compatibilidad del impuesto local con el sistema federal de coordinación fiscal.

Ley del Impuesto al Valor Agregado

Artículo 8o. Para los efectos de esta Ley, se entiende por enajenación, además de lo señalado en el Código Fiscal de la Federación, el faltante de bienes en los inventarios de las empresas. En este último caso la presunción admite prueba en contrario.

No se considerará enajenación, la transmisión de propiedad que se realice por causa de muerte, así como la donación, salvo que ésta la realicen empresas para las cuales el donativo no sea deducible para los fines del impuesto sobre la renta.

Cuando la transferencia de propiedad no llegue a efectuarse, se tendrá derecho a la devolución del impuesto al valor agregado correspondiente, siempre que se reúnan los requisitos establecidos en los párrafos primero y segundo del artículo 7o. de esta Ley. Cuando se hubiera retenido el impuesto en los términos de los artículos 1o.-A, 3o., tercer párrafo y 18-J, fracción II, inciso a) de esta Ley, no se tendrá derecho a la devolución del impuesto y se estará a lo dispuesto en el cuarto párrafo del citado artículo 7o. de esta Ley.

Artículo 9o. No se pagará el impuesto en la enajenación de los siguientes bienes:

I.- El suelo.

II.- Construcciones adheridas al suelo, destinadas o utilizadas para casa habitación. Cuando sólo parte de las construcciones se utilicen o destinen a casa habitación, no se pagará el impuesto por dicha parte. Los hoteles no quedan comprendidos en esta fracción.

III.- Libros, periódicos y revistas, así como el derecho para usar o explotar una obra, que realice su autor.

IV.- Bienes muebles usados, a excepción de los enajenados por empresas.

V.- Billetes y demás comprobantes que permitan participar en loterías, rifas, sorteos o juegos con apuestas y concursos de toda clase, así como los premios respectivos, a que se refiere la Ley del Impuesto sobre la Renta.

VI.- Moneda nacional y moneda extranjera, así como las piezas de oro o de plata que hubieran tenido tal carácter y las piezas denominadas onza troy.

VII.- Partes sociales, documentos pendientes de cobro y títulos de crédito, con excepción de certificados de depósito de bienes cuando por la enajenación de dichos bienes se esté obligado a pagar este impuesto y de certificados de participación inmobiliaria no amortizables u otros títulos que otorguen a su titular derechos sobre inmuebles distintos a casa habitación o suelo. En la enajenación de documentos pendientes de cobro, no queda comprendida la enajenación del bien que ampare el documento.

Tampoco se pagará el impuesto en la enajenación de los certificados de participación inmobiliarios no amortizables, cuando se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios y su enajenación se realice en bolsa de valores concesionada en los términos de la Ley del Mercado de Valores o en mercados reconocidos de acuerdo a tratados internacionales que México tenga en vigor

VIII.- Lingotes de oro con un contenido mínimo de 99% de dicho material, siempre que su enajenación se efectúe en ventas al menudeo con el público en general..

IX...

X...

Artículo 41. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público celebrará convenio con los Estados que soliciten adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal para recibir participaciones en los términos de la Ley de Coordinación Fiscal, conviniendo en no mantener impuestos locales o municipales sobre:

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

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

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

II. La enajenación de bienes o prestación de servicios cuando una u otras se exporten o sean de los señalados en el artículo 2o.-A de esta Ley.

Análisis jurídico-fiscal

1. Artículo 8 LIVA – Definición federal de enajenación

El artículo 8 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado define la enajenación desde una perspectiva económico-jurídica vinculada a actividades empresariales o comerciales. Su importancia reside en dos elementos esenciales:

- La LIVA adopta un concepto de enajenación orientado a actos generadores de valor, propios de actividades que pueden incorporarse a procesos productivos o comerciales.
- La propia ley diferencia entre transmisiones gravadas y no gravadas, excluyendo actos jurídicos de naturaleza estrictamente patrimonial, tales como herencias, donaciones u operaciones entre particulares sin actividad empresarial.

Esta separación demuestra que no toda transmisión de propiedad constituye un hecho gravado para efectos del IVA, abriendo un espacio constitucionalmente válido para que las entidades federativas establezcan tributos sobre actos expresamente excluidos del régimen federal.

2. Artículo 9 LIVA – Exención para bienes muebles usados

El artículo 9, fracción IV, es categórico:

Los bienes muebles usados están exentos de IVA, excepto cuando son enajenados por empresas.

Dado que los vehículos son bienes muebles, se desprenden dos consecuencias directas:

- Si el vendedor es una empresa → la operación es empresarial y está afecta al IVA.
- Si el vendedor es un particular sin actividad empresarial → la operación está exenta del IVA.

Por lo tanto:

- Las compraventas de vehículos usados entre particulares no forman parte del hecho imponible federal del IVA.
- Estas operaciones constituyen actos patrimoniales ajenos a la actividad empresarial y están totalmente fuera del sistema federal de imposición indirecta.

Esta exención delimita con precisión el espacio material en el cual los estados pueden diseñar impuestos complementarios, siempre que respeten las limitaciones constitucionales.

3. Artículo 41 LIVA – Límite federal a los impuestos estatales

El artículo 41 LIVA establece restricciones claras a las entidades federativas, prohibiendo la creación de gravámenes que recaigan sobre:

- actos o actividades gravados por el IVA,
- contraprestaciones derivadas de dichos actos,
- la producción de bienes cuya enajenación esté sujeta al IVA.

Sin embargo, el precepto no prohíbe a los estados establecer contribuciones sobre:

- actos exentos del IVA,
- actos no sujetos al IVA,
- operaciones que no constituyen actividad empresarial,
- transmisiones patrimoniales entre particulares.

La interpretación sistemática del artículo 41 permite concluir que la prohibición federal se limita a evitar duplicidad sobre actos gravados, más no restringe la potestad estatal en materias expresamente excluidas del IVA.

4. Conclusión interpretativa del marco federal

Del análisis conjunto de los artículos 8, 9 y 41 LIVA se desprenden, con claridad jurídica, los siguientes criterios:

- a) La enajenación de vehículos usados entre particulares no está sujeta al IVA.
- b) Se trata de un acto patrimonial exento y no empresarial, ajeno a la materia tributaria federal exclusiva.
- c) Por tanto, los estados sí pueden gravar estas transmisiones sin invadir la competencia federal.

d) El Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos Usados no es inconstitucional por invasión competencial.

e) Cualquier cuestionamiento sobre su validez debe centrarse en la constitucionalidad material, especialmente en su relación con los principios de:

- proporcionalidad,
- equidad,
- capacidad contributiva,
- razonabilidad económica,
- seguridad jurídica,
- y eficiencia administrativa.

En síntesis, el marco federal no impide la existencia del impuesto estatal. Lo que verdaderamente determina su validez constitucional es su diseño, su razonabilidad y su viabilidad operativa, aspectos que serán evaluados en los capítulos subsecuentes.

3.3 Marco estatal: Ley de Hacienda del Estado de Michoacán

El marco normativo que regula el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados se encuentra en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo, ordenamiento que establece las contribuciones locales y define los elementos esenciales de los tributos que integran los ingresos propios de la entidad. Dentro de esta ley, el impuesto se ubica específicamente en el Capítulo II, artículos 6 al 12, que regulan su objeto, sujetos, base gravable, mecánica de determinación y esquema de responsabilidad solidaria.

Este impuesto forma parte del conjunto de contribuciones estatales cuyo propósito es reforzar la autonomía financiera del Estado frente a la insuficiencia de las participaciones federales recibidas

en el marco del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal. No obstante, la mera existencia de un tributo en una ley estatal no garantiza su validez material:

todo impuesto local debe respetar estrictamente los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, legalidad y seguridad jurídica, así como los límites impuestos por la Ley de Coordinación Fiscal y por las materias reservadas de manera exclusiva a la Federación.

En consecuencia, para realizar un análisis jurídico riguroso y verificable del impuesto, se vuelve indispensable examinar directamente el texto normativo que lo crea. Por ello, a continuación se incorpora la transcripción íntegra del Capítulo II de la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán, correspondiente a los artículos 6 al 12, conservando fielmente:

- numeración original,
- redacción literal,
- formato legislativo,
- espaciados,
- signos de puntuación,
- y estilo jurídico oficial.

La inclusión exacta de estos preceptos garantiza fidelidad jurídica, permite al lector contextualizar el análisis doctrinal y posibilita contrastar directamente los elementos esenciales del tributo — hecho imponible, sujeto, base, tasa y responsabilidad— con los estándares constitucionales que rigen la materia tributaria.

3.3.1 Transcripción íntegra del Capítulo II (arts. 6–12) de la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán

Capítulo II

Del Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados

SECCIÓN I

DEL OBJETO Y DEL SUJETO

Artículo 6. Es objeto del Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados, la enajenación de vehículos de motor usados, cuyo año modelo corresponda al de aplicación de la Ley de Ingresos del Estado al momento de realizar la enajenación y al del año posterior siguiente, así como a los nueve años modelo anteriores al de aplicación de dicha Ley, que se realicen entre personas físicas en el territorio del Estado de Michoacán de Ocampo. Asimismo, están obligadas a retener y enterar este impuesto, las personas jurídicas colectivas que reciban en consignación vehículos automotores usados y los enajenen.

Se exceptúa de lo dispuesto en este artículo, la enajenación de vehículos de motor usados por la que se cause el Impuesto al Valor Agregado, así como las compras de vehículos efectuadas por empresas cuyo giro sea compraventa de vehículos automotores, siempre que hayan sido adquiridos a personas físicas que no realicen actividades empresariales.

Artículo 7. Para los efectos del Impuesto a que se refiere este Capítulo, se considera enajenación de vehículos:

- I. Toda transmisión de la propiedad sobre vehículos de motor, aún en la que el enajenante se reserve el dominio;
- II. La donación y la sucesión;
- III. La aportación a una sociedad o asociación;
- IV. La dación en pago; y,
- V. La permuta.

En las permutas se considerará que se efectúan dos enajenaciones.

Cuando se trate de permuta de dos o más vehículos, se considera que se realiza doble o triple enajenación, según corresponda.

En este caso, deberán de entregar la constancia de retención correspondiente a la persona física o jurídica colectiva que adquiriera el vehículo dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha en que se realice la enajenación, en la que se indicarán los datos del propietario anterior, el valor de la operación, el monto del impuesto retenido y los datos de identificación del vehículo.pondiente.

Artículo 8. Para los efectos del Impuesto a que se refiere este Capítulo, se considera, salvo prueba en contrario, que la enajenación se efectuó en el Estado de Michoacán de Ocampo, cuando al realizar las funciones y actividades de registro y control de vehículos a que se refiere el título de esta Ley relativo a los Derechos, se compruebe al menos alguno de los supuestos siguientes:

- I. Que así conste en el endoso que aparece en el documento que ampare la propiedad del vehículo de que se trate;
- II. Que el endoso a que se refiere la fracción anterior, no contenga lugar de operación;
- III. Que al vehículo de que se trate se le hayan asignado placas del Estado de Michoacán de Ocampo, aun cuando el endoso haya sido fechado en otra Entidad Federativa; y,
- IV. Que la documentación comprobatoria de pago de otros impuestos o derechos a que esté afecto el propietario del vehículo de que se trate, haya sido expedida por autoridades estatales.

SECCIÓN II

DE LOS RESPONSABLES SOLIDARIOS

Artículo 9. Son responsables solidarios del pago del Impuesto a que se refiere este Capítulo:

- I. El adquirente, tanto por el endoso a su favor, como por los anteriores, si no comprueba el pago de este Impuesto, mediante la exhibición de los recibos oficiales correspondientes; y,

II. Los servidores públicos que autoricen cualquier trámite de registro y control de vehículos a que se refiere el título de esta Ley relativo a los Derechos, sin haberse cerciorado del pago correspondiente.

SECCIÓN III

DE LA BASE Y DE LA TASA

Artículo 10. El Impuesto a que se refiere este Capítulo se calculará y pagará aplicando la tasa del 2.5% sobre el importe que resulte de aplicar al importe total consignado en la factura original que ampare la propiedad del vehículo de que setrate, incluyendo las contribuciones que se deban pagar con motivo de la importación, a excepción del Impuesto al Valor Agregado, los factores que se señalan en la tabla siguiente:

Año de antigüedad respecto al de aplicación de la Ley de Ingresos del Estado.	Factor de aplicación
Mismo año a que corresponda la Ley y año posterior siguiente	0.800
1° año anterior al de aplicación de la Ley	0.750
2° (sic) año anterior al de aplicación de la Ley	0.700
3° año anterior al de aplicación de la Ley	0.650
4° año anterior al de aplicación de la Ley	0.600
5° año anterior al de aplicación de la Ley	0.550
6° año anterior al de aplicación de la Ley	0.500
7° año anterior al de aplicación de la Ley	0.450
8° año anterior al de aplicación de la Ley	0.400
9° año anterior al de aplicación de la Ley	0.350

SECCIÓN IV

DE LAS OBLIGACIONES Y DEL PAGO

(REFORMADO, P.O. 20 DE DICIEMBRE DE 2023)

Artículo 11. Los sujetos del Impuesto a que se refiere este Capítulo y, en su caso, los responsables solidarios a que se refiere la fracción I del artículo 9 de esta Ley, efectuarán el pago correspondiente dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de cesión de los derechos, conforme al documento que ampare la propiedad del vehículo objeto de la enajenación, del cual exhibirán el original y proporcionarán las copias que requiera el Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán de Ocampo, al realizarse el trámite de registro y control de vehículos conforme a lo dispuesto en el título de esta Ley relativo a los Derechos.

Para los efectos de este impuesto, se considera domicilio fiscal, el manifestado ante el Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán de Ocampo, al realizarse el trámite a que se refiere el párrafo anterior.

(REFORMADO, P.O. 20 DE DICIEMBRE DE 2023)

Artículo 12. Los servidores públicos del Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán de Ocampo, no tramitarán ninguna solicitud de alta, baja o cambio de propietario de vehículos, por los cuales no se hubiese pagado el impuesto causado conforme a las disposiciones de este Capítulo.

3.3.2 Análisis jurídico del Capítulo II

El análisis del Capítulo II de la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán —relativo al Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados— exige una revisión que trascienda su literalidad normativa. Si bien los artículos 6 al 12 establecen formalmente los elementos esenciales del tributo (sujeto, objeto, base, tasa y época de pago), la validez material de un impuesto depende

también de su coherencia con los principios constitucionales, de su racionalidad económica y, especialmente, de su viabilidad operativa dentro de la administración pública estatal.

Este apartado desarrolla un análisis jurídico–fiscal que integra tres planos:

1. la interpretación normativa,
2. los criterios doctrinales y constitucionales aplicables, y
3. la evidencia empírica observada directamente por el autor durante su trayectoria institucional.

La experiencia acumulada entre 2000 y 2011 —en áreas de ingresos estatales y control vehicular— constituye un insumo empírico legítimo, pues permite contrastar el diseño normativo del impuesto con su operatividad real. Tal evidencia mantiene plena vigencia debido a que el capítulo correspondiente de la Ley de Hacienda no ha sufrido modificaciones sustantivas desde su creación, salvo la reforma del 20 de diciembre de 2023, la cual únicamente sustituyó denominaciones orgánicas para integrar al Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán (SATMICH), sin alterar la estructura, mecánica, base ni controles del impuesto.

En consecuencia, las deficiencias estructurales identificadas en el periodo analizado continúan presentes en la actualidad.

1. Dificultades estructurales para delimitar el hecho imponible

El hecho imponible del impuesto descansa en la existencia de una transmisión de propiedad acreditada mediante un endoso, contrato o documento privado. No obstante, el diseño normativo presenta limitaciones estructurales:

- la autoridad estatal no participa ni presencia la operación jurídica;
- depende enteramente de documentos privados que pueden omitirse u ocultarse;
- no posee medios legales para verificar transmisiones previas sin un indicio;

- y no puede requerir información sin respetar el artículo 16 constitucional.

La ley no contempla mecanismos alternativos de verificación, lo que genera una contradicción entre el diseño legal y la posibilidad real de fiscalizar el hecho imponible.

2. Vulnerabilidad documental y ausencia de controles verificables

El tributo se sustenta en un esquema documental frágil:

- facturas en papel sin trazabilidad efectiva;
- endosos manuscritos sin registro central;
- copias simples que difícilmente pueden verificarse;
- documentación privada susceptible de extravío o manipulación.

En la operatividad observada:

- se omitían endosos,
- desaparecían transmisiones previas,
- y la autoridad carecía de medios para contrastar versiones entre vendedor y comprador.

La reforma administrativa de 2023 no incorporó controles adicionales, lo que confirma la persistencia de esta vulnerabilidad estructural.

3. Desarticulación entre el diseño legal y los registros vehiculares

El Registro Público Vehicular (REPUVE) fue creado como un sistema nacional de identificación vehicular. Sin embargo, para efectos fiscales:

- depende de actualizaciones que cada entidad debe realizar;
- presenta rezagos históricos en la carga de datos;
- no tiene vinculación normativa con el impuesto estatal;
- no interactúa con el sistema recaudador estatal;
- no permite reconstruir cadenas de propiedad.

La Ley de Hacienda no establece ningún puente jurídico entre el impuesto y el REPUBE, por lo que la trazabilidad vehicular no aporta elementos de fiscalización tributaria.

4. Desconexión entre el diseño legislativo y la operatividad administrativa

El Capítulo II parece presuponer que la autoridad:

- puede identificar enajenaciones;
- verificar documentos;
- detectar omisiones;
- reconstruir transmisiones;
- y fiscalizar el impuesto.

Sin embargo, la realidad administrativa demuestra que:

- no existe un registro histórico confiable de propietarios;
- la autoridad no puede requerir información sin un indicio previo;
- la fiscalización es prácticamente inexistente;
- y el impuesto solo se causa cuando el adquirente se presenta voluntariamente a realizar otro trámite vehicular.

Esta desconexión estructural convierte al impuesto en una figura dependiente de la voluntad del contribuyente, lo cual contradice la naturaleza coactiva del tributo.

5. Reducción extrema de la base gravable y efectos sobre la recaudación

En la práctica estatal observada:

- un alto porcentaje de compraventas se realiza sin actualización de propietario;
- múltiples transmisiones se registran en otras entidades;
- la evasión es estructural y natural;
- la autoridad solo conoce el hecho imponible cuando el contribuyente decide formalizar.

Esto deriva en una base gravable mínima, incompatible con la finalidad fiscal del impuesto y con el esfuerzo administrativo que implica mantenerlo vigente.

6. Vigencia actual de las deficiencias identificadas

El diagnóstico formulado en años anteriores mantiene plena actualidad porque:

- la estructura del tributo no ha cambiado desde su creación;
- la base gravable sigue definida de forma genérica y desconectada del mercado real;
- los procesos administrativos operan bajo los mismos esquemas documentales;
- el control vehicular continúa sin interoperabilidad efectiva;
- y el SATMICH no modificó la lógica recaudatoria del impuesto.

La persistencia normativa confirma la vigencia del análisis empírico.

7. Consecuencias para la validez material del tributo

Si bien el impuesto es formalmente válido, su diseño y operación lo convierten en un tributo:

- difícil de aplicar,
- altamente evadible,
- ajeno a la realidad económica,
- dependiente del cumplimiento voluntario,
- sin posibilidad real de fiscalización,
- carente de proporcionalidad y equidad,
- vulnerador de la seguridad jurídica,
- y potencialmente regresivo.

Por ello, aunque su creación respeta el principio de legalidad formal, su funcionamiento lo aproxima a un supuesto de inconstitucionalidad material.

8. Relevancia para los capítulos posteriores

Los hallazgos de este apartado sustentan el análisis de los capítulos 6 y 7, donde se evaluarán:

- la proporcionalidad,
- la equidad,
- la eficiencia recaudatoria,
- la legitimidad social,
- y la compatibilidad constitucional del tributo.

Asimismo, evidencian que la permanencia del gravamen responde más a una inercia normativa que a una política fiscal racional, lo que refuerza la pertinencia de evaluar su derogación total en el Capítulo 8.

3.4 Análisis de congruencia entre el marco Estatal y el Federal

El análisis comparativo entre el marco estatal y el marco federal permite determinar si el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán es congruente con los principios que rigen el federalismo fiscal mexicano: coordinación tributaria, proporcionalidad, equidad, neutralidad económica y eficiencia administrativa. Aunque la Constitución reconoce a las entidades federativas la facultad para establecer contribuciones locales, tal potestad no es absoluta y debe ejercerse dentro de los límites derivados del federalismo cooperativo y del diseño funcional del sistema tributario nacional.

En este marco, la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA) y la Ley de Coordinación Fiscal (LCF) establecen un principio estructural: los estados no pueden gravar actos o actividades sujetos al IVA (artículo 41 LIVA). Este límite está diseñado para evitar duplicidades, mantener la coherencia recaudatoria y proteger la unidad económica nacional. Sin embargo, la propia LIVA —artículo 9, fracción IV— señala que los bienes muebles usados enajenados por particulares están

exentos del IVA, lo cual abre un espacio normativo legítimo para que los estados regulen dichas operaciones sin interferir con facultades exclusivas de la Federación.

Desde una perspectiva estrictamente formal, el impuesto michoacano respeta este marco federal, pues grava actos exentos y no sujetos al IVA. Sin embargo, este solo es el primer nivel de análisis. La verdadera congruencia del tributo con el federalismo fiscal requiere examinar su diseño, viabilidad, eficiencia y compatibilidad material con los principios constitucionales que rigen la justicia tributaria.

Congruencia formal vs. incongruencia material

Aunque formalmente válido frente al marco federal, el impuesto presenta una profunda incongruencia material con los principios de eficiencia, proporcionalidad y neutralidad que exige el federalismo fiscal contemporáneo. Esta incongruencia se confirma empíricamente: durante el periodo 2000–2011, el autor, como participante relevante dentro del sistema recaudador estatal, observó deficiencias estructurales que siguen vigentes debido a que la Ley de Hacienda no ha sido modificada sustancialmente desde entonces. La reforma del 20 de diciembre de 2023 únicamente incorporó al SATMICH, sin corregir los elementos fundamentales del tributo.

Las principales incongruencias materiales son las siguientes:

1. Falta de interoperabilidad tecnológica real

El tributo carece de soporte tecnológico que permita a la autoridad:

- rastrear enajenaciones,
- cruzar información,
- verificar transmisiones sucesivas,
- detectar omisiones documentales,
- o corroborar la existencia del hecho imponible.

La desconexión entre:

- el padrón vehicular estatal,
- el sistema recaudador,
- los registros administrativos,
- y el REPUVE,

impide ejercer una fiscalización mínima. Esta incapacidad tecnológica contradice la eficiencia administrativa exigida por el federalismo fiscal moderno.

2. Dependencia absoluta del cumplimiento voluntario

El impuesto solo se causa si el adquirente:

- decide acudir a realizar un trámite vehicular,
- presenta voluntariamente documentos privados,
- y reconoce la existencia del acto jurídico.

Este diseño transforma el tributo en un mecanismo de declaración espontánea, contrario al carácter coactivo del sistema tributario y a los estándares de eficiencia fiscal establecidos por la LCF.

3. Imposibilidad operativa de fiscalización

La autoridad estatal:

- no participa en el acto jurídico,
- no puede verificar transmisiones no declaradas,
- carece de mecanismos jurídicos para detectar omisiones,
- no puede validar la veracidad de documentos privados,
- y no puede identificar operaciones celebradas fuera de trámites vehiculares.

Un impuesto sin posibilidad real de fiscalización no cumple con la función recaudatoria mínima que justifica su permanencia.

4. Estructura regresiva y desconectada de la capacidad contributiva

El impuesto aplica:

- una tasa uniforme del 2.5 %,
- sobre bases determinadas mediante tablas genéricas de depreciación,
- sin evaluar el valor comercial real,
- ni la situación económica del contribuyente,
- ni la existencia de ganancia patrimonial.

Este diseño desconoce la proporcionalidad tributaria prevista en el artículo 31, fracción IV, constitucional, y genera cargas regresivas incompatibles con la equidad fiscal.

5. Base gravable extremadamente reducida y decreciente

La base gravable real queda limitada a:

- contribuyentes que realizan trámites vehiculares en Michoacán,
- con documentos completos,
- y que reconocen voluntariamente la enajenación.

A ello se suma:

- evasión estructural,
- operaciones realizadas en otras entidades,
- transmisiones privadas no registradas,
- omisiones documentales,
- y falta de controles verificables.

La consecuencia es una base gravable mínima, insuficiente para justificar el costo administrativo del tributo.

6. Relación inversa entre controles y recaudación

A diferencia de los tributos técnicamente sólidos, donde mayores controles incrementan la recaudación, en este impuesto ocurre lo contrario:

- Más controles → más evasión.
- Más requisitos → menos regularización voluntaria.
- Más fiscalización documental → más riesgo de corrupción.

Esto demuestra una incompatibilidad estructural entre el diseño del impuesto y los objetivos de eficiencia administrativa.

7. Reforma 2023: ampliación administrativa, no corrección estructural

La reforma publicada el 20 de diciembre de 2023 introdujo ajustes administrativos para integrar al SATMICH, pero no modificó:

- la base gravable,
- la mecánica del impuesto,
- la definición del hecho imponible,
- ni los controles operativos.

Por tanto, las deficiencias observadas continúan vigentes.

Conclusión

Aunque el impuesto michoacano cumple formalmente con los límites del federalismo fiscal al no gravar actos sujetos al IVA, su diseño y operación presentan una incongruencia material con los principios constitucionales que rigen el sistema tributario nacional. El tributo:

- no es fiscalizable,
- no es eficiente,
- no es neutral,
- no es proporcional,

- no es equitativo,
- y no produce una recaudación significativa.

Su permanencia responde más a inercia normativa que a criterios de racionalidad técnica o constitucional. Esta incongruencia refuerza la necesidad de revisar la figura en su integridad, incluyendo la derogación como alternativa viable, análisis que será desarrollado en capítulos posteriores.

3.5 Jurisprudencia relevante sobre proporcionalidad, equidad y potestad tributaria

La jurisprudencia constitucional mexicana ha delineado con claridad los límites materiales que deben respetar los legisladores al crear contribuciones, especialmente en lo relativo a los principios de proporcionalidad, equidad, capacidad contributiva y seguridad jurídica derivados del artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Estos criterios constituyen parámetros indispensables para valorar la validez material de cualquier tributo, incluidas las contribuciones estatales como el Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán.

1. Proporcionalidad: la capacidad contributiva como parámetro constitucional

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que un impuesto debe guardar correspondencia real con la capacidad económica del contribuyente. Este principio exige que:

- el hecho imponible refleje una manifestación auténtica de riqueza,
- la base gravable se sustente en un valor económico real,
- la tasa no imponga sacrificios excesivos o desproporcionados,
- y la mecánica del tributo evite ficciones normativas que distorsionen la capacidad de pago.

Un precedente fundamental es la Contradicción de Tesis 9/2007-SS (Registro 2009404), donde la Corte determinó que:

la proporcionalidad tributaria no se satisface solo mediante la existencia de una ley formal, sino a través de un diseño que refleje razonablemente la capacidad contributiva real y evite cargas excesivas o artificiales.

Este criterio es central para el análisis del impuesto michoacano, cuyo diseño presupone un valor económico ficticio del vehículo usado mediante factores de depreciación genéricos que, en la práctica, duplican o triplican su valor comercial. Conforme a la jurisprudencia citada, un tributo sustentado en una base gravable artificial es materialmente inconstitucional.

2. Equidad tributaria: igualdad sustantiva y no discriminación fiscal

La equidad tributaria exige:

- trato igual a quienes están en condiciones iguales, y
- trato diferenciado a quienes se encuentran en condiciones distintas.

La Corte ha confirmado que un tributo es inequitativo cuando:

- aplica mecanismos uniformes a realidades económicas desiguales,
- grava operaciones que no generan ganancia real,
- o ignora condiciones económicas del contribuyente.

En la tesis aislada III.6o.A.28 A (10a.), Registro digital 2021787, un Tribunal Colegiado analizó un impuesto local sobre transmisión de vehículos usados. El tribunal sostuvo que:

la enajenación de un bien depreciado o la venta motivada por necesidad económica no constituye necesariamente una manifestación de capacidad contributiva.

El criterio señala que gravar indiscriminadamente estas operaciones puede resultar materialmente desproporcionado e inequitativo, pues no distingue entre:

- operaciones con utilidad económica, y
- operaciones con pérdida o ausencia total de beneficio.

Esta tesis resulta directamente aplicable al caso michoacano, donde la ley estatal grava por igual transmisiones lucrativas y no lucrativas, vulnerando el principio constitucional de equidad sustantiva.

3. Legalidad material y técnica legislativa adecuada

La Corte ha reiterado que la legalidad tributaria no solo exige la existencia de una ley formalmente válida, sino que dicha ley cumpla criterios de:

- racionalidad económica,
- coherencia interna,
- técnica legislativa adecuada,
- y respeto a la capacidad contributiva.

Por ejemplo, en numerosos precedentes sobre impuestos locales, la SCJN ha establecido que: una contribución puede ser formalmente válida, pero materialmente inconstitucional si su diseño normativo produce cargas excesivas, irrazonables o basadas en supuestos carentes de sustento económico.

En el caso de Michoacán, la mecánica del impuesto:

- utiliza tablas de depreciación ajenas al valor comercial real,
- no distingue operaciones con o sin ganancia,
- y determina la base gravable a través de un método rígido y genérico.

Estas características revelan una deficiente técnica legislativa, incompatible con la legalidad material exigida constitucionalmente.

4. Seguridad jurídica: claridad, previsibilidad y certeza

El principio de seguridad jurídica exige que el contribuyente conozca con claridad:

- quién está obligado,

- cuándo nace la obligación,
- cuál es la base gravable,
- cómo se determina el impuesto,
- y cuáles son las consecuencias del incumplimiento.

La Corte ha invalidado diversas normas tributarias cuando presentan ambigüedades que:

- permiten interpretaciones contradictorias,
- confunden al contribuyente,
- o trasladan cargas indebidas sin mecanismos claros de determinación.

En el tributo analizado, existen deficiencias claras:

- ambigüedad en la identificación del sujeto pasivo,
- traslado automático de responsabilidad al adquirente,
- incapacidad para verificar la existencia del hecho imponible,
- y una base gravable determinada mediante factores irreales.

Conforme al criterio jurisprudencial, estas deficiencias constituyen violaciones al principio de seguridad jurídica.

5. Razonabilidad administrativa: eficiencia y viabilidad operativa

Aunque menos citado doctrinalmente, la Corte ha reiterado en diversos precedentes que un impuesto debe ser:

- viable,
- fiscalizable,
- eficiente,
- y coherente con la capacidad administrativa del Estado.

Un tributo cuya recaudación es mínima, cuya fiscalización es imposible y cuya operatividad depende exclusivamente del cumplimiento voluntario del contribuyente no satisface los estándares constitucionales de razonabilidad administrativa.

En el caso de Michoacán:

- la autoridad no participa en la operación gravada,
- la fiscalización es prácticamente nula,
- la base gravable es reducida y decreciente,
- y los documentos carecen de trazabilidad verificable.

De acuerdo con los criterios de la Corte, estas características afectan la validez material del impuesto.

Conclusión

La jurisprudencia constitucional proporciona un marco clarísimo para evaluar el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos Usados. Aunque la figura cumple con los requisitos formales de potestad tributaria local, su diseño y funcionamiento vulneran los principios de:

- proporcionalidad,
- equidad,
- capacidad contributiva,
- seguridad jurídica,
- técnica legislativa adecuada,
- y razonabilidad administrativa.

Estas violaciones —acreditadas por los criterios jurisprudenciales citados— constituyen indicios sólidos de inconstitucionalidad material, lo cual justifica la necesidad de revisar integralmente el

tributo y abre la puerta a su derogación o sustitución, análisis que se desarrollará en capítulos posteriores.

3.6 Conclusión general del marco normativo y enlace con el Capítulo 4

El análisis del marco constitucional, federal y estatal permite concluir que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán satisface, en apariencia, los requisitos formales de validez legislativa: fue creado mediante ley emitida por el Congreso local, recae sobre un acto expresamente exento del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y no invade la materia tributaria reservada de forma exclusiva a la Federación. Bajo esta óptica estrictamente formal, el tributo se ubica dentro del margen permitido por el federalismo fiscal y, por ende, es jurídicamente posible.

Sin embargo, cuando el análisis avanza hacia una perspectiva material, doctrinal y operativa, emergen inconsistencias estructurales que colocan al impuesto en conflicto con los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, seguridad jurídica y eficiencia tributaria. El examen del Capítulo II de la Ley de Hacienda del Estado evidencia un modelo impositivo rígido, desactualizado y basado en supuestos económicos irreales, que prioriza la recaudación nominal sobre la racionalidad fiscal y la justicia tributaria.

A pesar de su intención formal de fortalecer los ingresos estatales, en la práctica el impuesto genera efectos contradictorios. Incentiva la evasión, desalienta la formalización de transmisiones entre particulares, penaliza la renovación del parque vehicular y grava operaciones que con frecuencia reflejan pérdida patrimonial o necesidad económica, más que incrementos reales de riqueza. Este escenario produce una clara vulneración del principio de proporcionalidad previsto en el artículo 31, fracción IV, al imponer cargas basadas en una capacidad contributiva ficticia o inexistente.

Asimismo, la base gravable determinada mediante factores genéricos de depreciación carece de relación con el valor comercial real de los vehículos, generando cargas arbitrarias y violando la equidad tributaria. Al no distinguir entre operaciones lucrativas y no lucrativas, el impuesto ignora circunstancias económicas relevantes del contribuyente, lo que confirma la ausencia de técnica legislativa adecuada y una desconexión profunda entre el marco normativo y la realidad económica del mercado automotor.

Aunque el tributo no contraviene formalmente la Ley de Coordinación Fiscal ni duplica el objeto del IVA, su congruencia sustantiva con los fines del federalismo fiscal es limitada. Mientras el marco federal promueve unidad, coherencia, eficiencia y neutralidad económica, el impuesto estatal opera con:

- ausencia de interoperabilidad tecnológica,
- falta de trazabilidad en las transmisiones,
- imposibilidad material de fiscalización,
- y una base gravable real extremadamente reducida.

Como resultado, la recaudación es marginal y tiende a la nulidad, lo que revela que la figura subsiste más por inercia normativa que por razonabilidad técnica, económica o administrativa.

Esta brecha entre validez formal y legitimidad material demuestra que el impuesto, en su configuración actual, no satisface los valores constitucionales de justicia tributaria ni cumple las funciones redistributivas, operativas o de eficiencia que deberían justificar su existencia en el sistema fiscal estatal. Cualquier intento de “corregirlo” mediante ajustes parciales —nuevos controles, exenciones o modificaciones documentales— solo reduciría más su base gravable, aumentando la evasión y sin resolver los problemas estructurales que impiden su operación efectiva.

En consecuencia, el análisis normativo confirma la necesidad de emprender una revisión integral de la figura, evaluar su constitucionalidad material y considerar la derogación como alternativa legislativa real y razonable. La permanencia del impuesto, bajo su diseño actual, resulta incompatible con los principios constitucionales que rigen el sistema tributario mexicano y con los objetivos del federalismo fiscal contemporáneo.

Finalmente, este capítulo establece el sustento doctrinal y jurídico necesario para la evaluación técnica y empírica del tributo. El Capítulo 4, “Metodología de investigación”, precisará el enfoque analítico, las técnicas doctrinales y empíricas, los criterios económicos y los parámetros constitucionales que se emplearán para examinar:

- su validez material,
- su eficiencia operativa,
- su legitimidad social,
- y su viabilidad administrativa.

Este marco metodológico permitirá, en los capítulos posteriores, aplicar con rigor los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad y razonabilidad económica, con el fin de construir una valoración sólida sobre la pertinencia de su permanencia o derogación dentro del sistema fiscal de Michoacán.

CAPÍTULO 4. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

4.1 Enfoque metodológico y tipo de investigación

La presente investigación adopta un enfoque metodológico jurídico–doctrinal, analítico, crítico y empírico-aplicado, diseñado para examinar el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados desde sus dimensiones constitucionales, fiscales, administrativas y económicas. Este enfoque integral establece un puente metodológico sólido entre la norma jurídica y la realidad institucional en la que se ejecuta, permitiendo contrastar el diseño legislativo del impuesto con las condiciones fácticas de su aplicación en Michoacán.

1. Método jurídico–doctrinal

Este método constituye el eje rector del estudio. A través de él se analizan sistemáticamente:

- el artículo 31, fracción IV, constitucional,
- la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA),
- la Ley de Coordinación Fiscal (LCF),
- y la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán.

Su finalidad es evaluar si el tributo respeta los principios rectores del sistema fiscal mexicano — proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y coherencia con el federalismo fiscal— sin anticipar conclusiones, sino delimitando los parámetros normativos que guiarán el análisis posterior.

2. Método analítico

El método analítico permite descomponer el impuesto en sus elementos esenciales:

- sujeto activo,
- sujeto pasivo,
- hecho imponible,
- base gravable,

- tasa,
- y época de pago.

A partir de esta desagregación se examina la coherencia interna de la figura tributaria y se detectan posibles deficiencias de técnica legislativa, siempre evitando emitir juicios concluyentes en esta etapa. Este análisis permite valorar si la base gravable refleja una manifestación real de capacidad económica o si descansa en supuestos que requieren demostración empírica posterior.

3. Método crítico

El enfoque crítico contrasta la regulación estatal con:

- la jurisprudencia constitucional,
- la doctrina tributaria contemporánea,
- los criterios judiciales sobre proporcionalidad y equidad,
- y los estándares de razonabilidad fiscal.

Este método identifica vacíos normativos, tensiones con el principio de capacidad contributiva y posibles efectos regresivos, sin prejuzgar conclusiones. Su función es delimitar los aspectos que requieren verificación empírica y examen operativo en capítulos posteriores.

4. Dimensión empírica–aplicada

La investigación incorpora una dimensión empírica-aplicada sustentada en información institucional verificable relacionada con el funcionamiento del control vehicular en Michoacán.

Esta dimensión no se utiliza para sustituir la argumentación jurídica, sino para:

- evaluar la capacidad institucional del Estado para identificar hechos imponibles,
- verificar documentos privados,
- actualizar registros vehiculares,
- prevenir omisiones en trámites,

- y analizar los límites administrativos y tecnológicos que condicionan la aplicación efectiva del tributo.

La evidencia empírica se integra con moderación y equilibrio, únicamente en aquello que resulta necesario para validar o refutar los supuestos operativos de la norma.

5. Tipo de investigación

El estudio se clasifica como:

- cualitativo, por centrarse en el análisis normativo, doctrinal y jurisprudencial;
- documental, al apoyarse en legislación, criterios judiciales, informes administrativos y doctrina especializada;
- descriptivo, al sistematizar el contenido normativo y operativo aplicable;
- analítico y crítico, al evaluar la constitucionalidad material, razonabilidad técnica y efectos económicos del impuesto;
- aplicado, al integrar evidencia operativa verificable para evaluar la viabilidad real del tributo.

6. Planos metodológicos interrelacionados

La investigación articula tres niveles complementarios:

a) Plano normativo

Evalúa la validez formal del impuesto conforme a la Constitución, la LCF, la LIVA y la Ley de Hacienda de Michoacán.

b) Plano operativo

Analiza la capacidad institucional para aplicar el tributo, identificar transmisiones, verificar documentos, actualizar registros y administrar el proceso recaudatorio.

c) Plano económico y social

Examina los efectos reales del impuesto en materia de equidad contributiva, impacto en el mercado vehicular, percepción ciudadana y cultura fiscal estatal.

7. Delimitación metodológica sobre la ausencia de comparativo interestatal

Este estudio no incorpora un comparativo interestatal, dado que las entidades federativas no cuentan con información pública homogénea, verificable o comparable sobre el impuesto. En la mayoría de los estados, los datos disponibles son fragmentarios, variables o inexistentes, lo cual impediría establecer análisis válidos sobre bases gravables, tasas, integración tecnológica o resultados recaudatorios.

Incorporar un comparativo bajo estas condiciones generaría conclusiones especulativas y metodológicamente débiles. Por ello, la investigación se concentra de manera deliberada en la realidad institucional de Michoacán, sustentándose en evidencia normativa, documental y operativa directamente verificable.

8. Resultado metodológico

La combinación de estos métodos permite construir un análisis:

- técnico,
- verificable,
- doctrinalmente sólido,
- constitucionalmente fundado,
- administrativamente realista
- y contextualizado en la realidad local.

Este enfoque integral proporciona la base metodológica para evaluar la proporcionalidad, equidad, eficiencia y razonabilidad del impuesto sin anticipar conclusiones, reservando los juicios finales para los capítulos de cierre.

4.2 Técnicas de análisis normativo, doctrinal y empírico

El desarrollo de la presente investigación se sustenta en tres técnicas metodológicas complementarias —análisis normativo, doctrinal y empírico— cuya integración permite construir una visión completa, rigurosa y verificable del fenómeno tributario. Cada técnica aporta una dimensión distinta y necesaria del problema, permitiendo contrastar el diseño legal del impuesto con su justificación teórica y con su funcionamiento real dentro de la administración pública estatal.

1. Análisis normativo

El análisis normativo constituye el eje inicial de la investigación. Su finalidad es examinar exhaustivamente el marco constitucional y legal que regula la potestad tributaria de las entidades federativas, con el propósito de:

- identificar la jerarquía normativa aplicable,
- delimitar competencias entre Federación y estados,
- y verificar que la legislación estatal respete los principios constitucionales del sistema fiscal mexicano.

Este análisis comprende las siguientes fuentes:

- Artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley de Coordinación Fiscal (LCF);
- Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA);
- Ley de Hacienda del Estado de Michoacán.

A través de esta técnica se determina si el impuesto estatal:

- cumple formalmente con los requisitos de legalidad;
- invade o no la materia reservada al IVA;

- mantiene congruencia con el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal;
- respeta los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad y certeza jurídica.

Este examen normativo permite identificar inconsistencias estructurales en el diseño legal del tributo y evaluar su validez formal dentro del sistema jurídico aplicable.

2. Análisis doctrinal

El análisis doctrinal complementa el estudio normativo mediante la incorporación de:

- literatura especializada en Derecho Fiscal,
- criterios jurisprudenciales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación,
- estudios doctrinales sobre capacidad contributiva, justicia tributaria, eficiencia fiscal y neutralidad económica,
- y trabajos académicos sobre federalismo fiscal y potestad tributaria local.

Esta técnica permite examinar a profundidad los principios rectores del sistema tributario mexicano:

- equidad,
- proporcionalidad,
- legalidad material,
- certeza jurídica,
- eficiencia fiscal,
- y neutralidad económica.

El análisis doctrinal se concentra en preguntas fundamentales como:

- ¿El hecho imponible refleja una manifestación auténtica de capacidad económica?
- ¿La base gravable se determinó con racionalidad económica o mediante factores ficticios?
- ¿El impuesto impone cargas arbitrarias o desproporcionadas?

- ¿Su diseño armoniza con los criterios constitucionales y jurisprudenciales de justicia tributaria?

Con ello, el análisis doctrinal actúa como puente crítico que permite evaluar la validez material del impuesto más allá de su existencia formal.

3. Análisis empírico

El análisis empírico aporta una dimensión indispensable para comprender la operatividad real del impuesto dentro de la administración pública estatal. Se basa en observaciones institucionales verificables y en información pública que permiten evaluar:

- la capacidad administrativa del Estado para detectar el hecho imponible,
- la trazabilidad de las transmisiones vehiculares,
- la interacción entre sistemas de control vehicular y registros tributarios,
- la facilidad con la que se omite el cumplimiento del impuesto,
- y la viabilidad real de su fiscalización.

Esta técnica se emplea únicamente cuando es estrictamente necesaria para demostrar:

- la imposibilidad material de fiscalizar el tributo,
- los niveles estructuralmente altos de evasión,
- la desconexión entre diseño legislativo y aplicación práctica,
- y la falta de congruencia entre la norma y la realidad operativa.

El análisis empírico se apoya también en datos oficiales de la Cuenta Pública del Estado de Michoacán (Ejercicio 2024):

- Recaudación total por impuestos estatales: \$3,689,840,088.21
- Recaudación por el impuesto sobre enajenación de vehículos usados: \$59,474,646.50
- Participación porcentual: 1.61 %

Estos datos permiten evaluar la eficiencia recaudatoria del impuesto y su relevancia real dentro de las finanzas estatales, demostrando su carácter marginal frente a los costos administrativos y sociales asociados.

4. Integración metodológica

La integración de estas tres técnicas—normativa, doctrinal y empírica—permite desarrollar una metodología integral que contempla:

- el marco legal que habilita o limita el impuesto,
- los principios doctrinales que determinan su validez material,
- y la operación real que revela su funcionalidad o inviabilidad.

Esta convergencia metodológica permite valorar si el tributo:

- es constitucionalmente válido,
- es económicamente racional,
- es operativamente viable,
- y es socialmente legítimo.

A través de esta combinación se fortalece, con rigor metodológico, la hipótesis central de la investigación:

que el impuesto presenta inconsistencias estructurales, materiales y operativas que justifican su revisión profunda y su posible derogación.

4.3 Alcances, limitaciones y delimitación temporal del estudio

El presente estudio tiene como propósito analizar el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán desde sus dimensiones jurídica, fiscal, administrativa, económica y social, con el fin de:

- evaluar su validez formal dentro del orden constitucional mexicano;

- examinar su congruencia material con los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad y seguridad jurídica del artículo 31, fracción IV, constitucional;
- determinar su compatibilidad con el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal;
- identificar las condiciones operativas que influyen en su eficiencia recaudatoria;
- y valorar su legitimidad material en el contexto institucional y social del Estado.

Este análisis articula un enfoque normativo y doctrinal con una dimensión empírica-aplicada, contrastando el diseño legal del impuesto con su funcionamiento real dentro de la administración pública estatal, sin anticipar resultados concluyentes en esta fase metodológica.

Delimitación temporal del estudio

La investigación se circunscribe principalmente al periodo 2000–2011, sustentada en dos razones metodológicas:

1. Periodo de observación institucional directa (2000–2011)

Durante este intervalo, el autor participó en funciones operativas y técnicas dentro de la administración pública estatal, incluyendo:

- operación del sistema recaudador estatal;
- supervisión y control de oficinas recaudadoras;
- capacitación del personal administrativo;
- procesos de modernización tecnológica;
- y colaboración en la implementación del programa piloto del REPUBE.

Esta experiencia proporcionó evidencia empírica relevante sobre la operación cotidiana de los trámites vehiculares y los límites institucionales del proceso administrativo. Su inclusión no responde a apreciaciones personales, sino a la verificación directa de procedimientos que hoy permanecen vigentes.

2. Permanencia del diseño normativo y operativo después de 2011

Aunque la intervención directa del autor concluye en 2011, la estructura del impuesto permaneció esencialmente sin modificaciones hasta 2025. La reforma del 20 de diciembre de 2023 únicamente integró al SATMICH como órgano desconcentrado, sin alterar:

- el hecho imponible,
- la mecánica de cobro,
- la base gravable,
- la responsabilidad solidaria,
- los procedimientos documentales,
- ni la estructura administrativa.

Esta continuidad normativa justifica la validez de extender el análisis hacia años posteriores a la intervención directa.

Limitaciones de la investigación

El impuesto presenta características estructurales que imponen límites metodológicos que deben reconocerse expresamente:

1. Limitación documental

El tributo depende de documentos privados no sujetos a validación pública sistemática, lo que dificulta reconstruir cadenas de transmisión, valores históricos y conductas de cumplimiento.

2. Naturaleza privada del hecho imponible

La autoridad no participa en la compraventa, lo cual limita su capacidad para verificar transmisiones omitidas o endosos no reportados.

3. Falta de interoperabilidad institucional

Los sistemas de padrón vehicular, módulos recaudadores, plataformas administrativas y REPUBE operan de forma parcialmente integrada, reduciendo la capacidad de detección y control.

4. Ausencia de medición estadística

No existe información oficial que permita estimar de manera fiable el número de enajenaciones omitidas, su distribución geográfica o su impacto recaudatorio.

Mitigación de las limitaciones

Para reducir los efectos de estas limitaciones, la investigación se apoya en:

- la Cuenta Pública del Estado (ejercicio 2024);
- cifras recaudatorias oficiales;
- informes técnicos de la Secretaría de Finanzas;
- criterios judiciales y doctrina especializada;
- y evidencia empírica verificable correspondiente a la experiencia institucional del autor.

Alcance territorial y justificación de enfoque local

El estudio se centra exclusivamente en el Estado de Michoacán. Esta delimitación no es una limitación, sino una decisión metodológica sustentada en dos razones:

1. La heterogeneidad informativa entre entidades federativas impide realizar un comparativo interestatal riguroso. Las entidades no publican información homogénea ni verificable sobre base gravable, procedimientos administrativos, resultados recaudatorios o integración tecnológica.
2. El objetivo de esta tesis es analizar la realidad administrativa y operativa local, privilegiando la evidencia verificable sobre la especulación comparativa.

Por tanto, la investigación prescinde deliberadamente del comparativo interestatal para preservar la validez metodológica.

Síntesis del enfoque metodológico

La investigación articula tres planos complementarios:

1. Plano normativo

Asegura la revisión de validez formal, compatibilidad constitucional y congruencia legislativa.

2. Plano doctrinal

Examina proporcionalidad, equidad, capacidad contributiva, razonabilidad económica y técnica legislativa.

3. Plano empírico-aplicado

Analiza los límites administrativos, operativos y tecnológicos que condicionan el funcionamiento del impuesto en Michoacán.

Conclusión metodológica del alcance

La convergencia de estos métodos permite construir una base sólida para evaluar en los capítulos posteriores la racionalidad técnica, constitucional y administrativa del impuesto, sin formular aún conclusiones definitivas sobre su mantenimiento, reforma o derogación.

4.4 Fuentes de información y criterios de interpretación jurídica

La presente investigación se sustenta en un conjunto articulado de fuentes primarias y secundarias que permiten desarrollar un análisis integral —jurídico, doctrinal, constitucional y empírico— del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán. La selección de estas fuentes se realizó conforme a criterios de jerarquía normativa, relevancia doctrinal, confiabilidad institucional y actualidad, garantizando la solidez metodológica del estudio y la validez de sus conclusiones.

I. Fuentes primarias

Las fuentes primarias constituyen el núcleo del análisis, pues proporcionan los fundamentos constitucionales, legales y jurisprudenciales que permiten evaluar la validez formal y material del impuesto.

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Especial relevancia presenta el artículo 31, fracción IV, que consagra los principios de:

- proporcionalidad,
- equidad,
- capacidad contributiva,
- certeza jurídica,
- y destino al gasto público.

Estos principios son parámetros obligatorios en la evaluación material del tributo michoacano.

2. Ley de Coordinación Fiscal (LCF)

Esencial para el análisis del federalismo fiscal mexicano, ya que:

- delimita las facultades tributarias entre Federación y estados;
- establece la prohibición de duplicidad impositiva;
- vincula a las entidades federativas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal;
- y condiciona la validez de impuestos locales a la armonización con la política fiscal federal.

3. Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA)

Relevante por tres elementos interpretativos:

- Artículo 8: definición federal de enajenación.
- Artículo 9, fracción IV: exención de bienes muebles usados entre particulares.
- Artículo 41: prohibición de gravar actos o actividades afectas al IVA.

Estos parámetros delimitan el espacio normativo dentro del cual los estados pueden legislar sin invadir materia federal.

4. Ley de Hacienda del Estado de Michoacán

Particularmente el Capítulo II (artículos 6 al 12), que regula:

- sujeto y objeto del impuesto,
- base gravable,
- tasa,
- momento de pago,
- y responsabilidad solidaria.

Este marco constituye la base para evaluar la técnica legislativa, la proporcionalidad del tributo y su congruencia con los principios constitucionales.

5. Jurisprudencia y tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación

Son fundamentales para interpretar la constitucionalidad material del tributo, especialmente en temas como:

- proporcionalidad tributaria,
- equidad horizontal y vertical,
- capacidad contributiva,
- razonabilidad económica del hecho imponible,
- seguridad jurídica,
- técnica legislativa tributaria,
- y límites de la potestad tributaria local.

Destaca la Contradicción de Tesis 9/2007-SS, así como la Tesis III.6o.A.28 A (10a.), ambas directamente aplicables al caso michoacano.

II. Fuentes secundarias

Las fuentes secundarias complementan la interpretación normativa aportando análisis doctrinal, económico y técnico.

1. Doctrina fiscal especializada

Se emplean obras relativas a:

- teoría general del tributo,
- capacidad contributiva,
- principios constitucionales de justicia fiscal,
- potestad tributaria subnacional,
- responsabilidad tributaria,
- técnica legislativa fiscal,
- razonabilidad económica del hecho imponible.

Estas fuentes permiten dotar al análisis de profundidad conceptual y rigor académico.

2. Artículos académicos y estudios comparados

Aportan elementos sobre:

- tributación estatal y municipal,
- eficiencia de impuestos locales,
- estructura de gravámenes patrimoniales,
- prácticas comparadas en fiscalidad subnacional,
- coordinación fiscal intergubernamental.

No sustituyen a las fuentes primarias, pero enriquecen el marco teórico.

3. Informes institucionales y documentación técnica

Se consideran:

- informes operativos de la Secretaría de Finanzas,
- manuales y reportes del sistema recaudador estatal,
- documentación relacionada con REPUVE,
- memorias administrativas disponibles en el periodo 2000–2011 y posteriores.

Estas fuentes permiten verificar empíricamente la operatividad real del tributo.

4. Estadísticas de la Cuenta Pública del Estado de Michoacán

Utilizadas para analizar:

- recaudación total por impuestos estatales,
- aportación porcentual del impuesto sobre vehículos usados,
- tendencia y relevancia recaudatoria,
- eficiencia del tributo en relación con sus costos administrativos y sociales.

III. Criterios de interpretación jurídica

El análisis normativo se apoya en tres criterios interpretativos esenciales para garantizar una lectura coherente, constitucionalmente válida y metodológicamente rigurosa del impuesto.

1. Interpretación sistemática

Implica analizar cada disposición en relación con el resto del ordenamiento jurídico aplicable:

- Constitución,
- LIVA,
- LCF,
- Ley de Hacienda,
- y jurisprudencia constitucional.

Este criterio permite:

- evitar contradicciones normativas;

- identificar tensiones entre marco federal y estatal;
- y evaluar si el tributo respeta la estructura del federalismo fiscal mexicano.

2. Interpretación teleológica

Examina la finalidad del tributo y su racionalidad económica y social.

Permite determinar:

- si la contribución cumple el objetivo para el cual fue creada;
- si produce efectos contrarios a sus fines (por ejemplo, desincentivo a la formalización o aumento de evasión);
- si su existencia es consistente con el interés público y con la equidad tributaria.

Este criterio permite identificar la disfuncionalidad del impuesto a la luz de sus efectos reales.

3. Interpretación conforme a la Constitución

Es el criterio rector y prioritario.

Bajo este enfoque, toda disposición debe:

- interpretarse a la luz del artículo 31, fracción IV;
- respetar los principios de proporcionalidad, equidad, certeza y capacidad contributiva;
- privilegiar la supremacía constitucional sobre la literalidad de la ley estatal;
- evitar cargas ficticias, arbitrarias o regresivas;
- garantizar seguridad jurídica del contribuyente.

Este criterio permite evaluar la constitucionalidad material del impuesto michoacano.

Conclusión del método interpretativo

La integración de fuentes normativas, doctrinales, jurisprudenciales, estadísticas y empíricas, interpretadas mediante criterios sistemáticos, teleológicos y constitucionales, permite desarrollar un análisis sólido del impuesto estatal.

Con esta metodología:

- las conclusiones se basan en evidencia verificable;
- respetan la jerarquía normativa;
- se integran con los principios doctrinales del Derecho Fiscal;
- son congruentes con la experiencia institucional observada entre 2000 y 2011;
- y reflejan la vigencia actual de las deficiencias estructurales del tributo.

Este apartado cierra el marco metodológico del Capítulo 4 y prepara la base para el Capítulo 5, donde se establecerán el planteamiento del problema, hipótesis, preguntas de investigación y objetivo general del estudio.

4.5 Justificación metodológica y validación del enfoque crítico-analítico

La elección de un enfoque crítico-analítico se justifica por la naturaleza del objeto de estudio: un impuesto estatal cuya eficacia, racionalidad y coherencia constitucional requieren una evaluación que trascienda la descripción normativa. El análisis del Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados exige examinar tanto su diseño legal como los procesos administrativos que determinan su funcionamiento real, integrando elementos jurídicos, doctrinales y operativos. Bajo esta perspectiva, el enfoque crítico permite valorar si la figura tributaria se ajusta a los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad y certeza material establecidos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución, sin adelantar juicios conclusivos en esta fase metodológica.

Este enfoque reconoce que los tributos, además de ser construcciones jurídicas, generan efectos económicos y administrativos verificables, así como percepciones sociales que condicionan su legitimidad. Por ello, la investigación articula tres planos interrelacionados: normativo, doctrinal y empírico-aplicado.

1. Plano normativo

Este nivel permite evaluar:

- la validez formal del impuesto;
- su congruencia jerárquica con la Constitución, la LCF y la LIVA;
- su adecuación técnica como contribución estatal;
- y su compatibilidad con los límites del federalismo fiscal.

Mediante interpretación sistemática y conforme a la Constitución, este plano delimita el marco de referencia que debe guiar el análisis posterior, sin emitir conclusiones anticipadas sobre la validez material del tributo.

2. Plano doctrinal

El plano doctrinal incorpora los principios teóricos y axiológicos del Derecho Tributario:

- capacidad contributiva,
- equidad horizontal y vertical,
- proporcionalidad,
- razonabilidad económica,
- justicia fiscal material.

La doctrina y jurisprudencia constitucional permiten determinar los parámetros con los cuales debe evaluarse la razonabilidad del impuesto, especialmente en relación con su base gravable, su método de determinación y su correspondencia con manifestaciones reales de riqueza. Este plano ofrece una estructura conceptual que orienta el análisis sin prejuzgar resultados.

3. Plano empírico-aplicado

La dimensión empírica-aplicada aporta evidencia operativa relevante sobre los procesos administrativos que condicionan la aplicación del impuesto. Se sustenta en información institucional directamente relacionada con:

- la operación del sistema recaudador;
- los procedimientos de ventanilla;
- la verificación documental;
- los procesos de registro vehicular;
- y las limitaciones tecnológicas del sistema estatal.

Esta evidencia incluye la experiencia profesional del autor en la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán durante el periodo 2000–2011, cuya pertinencia metodológica deriva de la continuidad operativa del impuesto hasta 2025. La incorporación del SATMICH como órgano desconcentrado en 2023 no modificó los elementos esenciales del tributo ni los procedimientos documentales asociados, por lo que este plano empírico sigue siendo válido para evaluar las condiciones administrativas actuales. Su propósito es ilustrar, con datos verificables, cómo opera el tributo en la práctica, sin sustituir la argumentación jurídica ni anticipar resultados finales.

4. Integración y validación del enfoque crítico-analítico

La interacción entre los planos normativo, doctrinal y empírico-aplicado permite construir una visión integral del impuesto, articulando su diseño legal con su funcionamiento operativo. Este enfoque se valida porque:

- identifica coherentemente las áreas donde pueden existir tensiones entre norma y aplicación;
- contrasta la estructura legal del impuesto con los parámetros doctrinales aplicables;

- incorpora evidencia operativa que permite evaluar la factibilidad administrativa del tributo;
- y permite analizar el impuesto dentro de su contexto institucional sin adelantar juicios sobre su permanencia o derogación.

La jurisprudencia constitucional respalda esta metodología al exigir que los tributos se evalúen no solo por su existencia formal, sino por su razonabilidad material y su correspondencia con la capacidad contributiva efectiva.

Conclusión del enfoque metodológico

El enfoque crítico-analítico constituye el punto de encuentro entre el marco normativo, los criterios doctrinales y la realidad administrativa del impuesto. Su aplicación permite estructurar un análisis completo y riguroso, que sentará las bases para el examen sustantivo del Capítulo 5, donde se desarrollarán los principios doctrinales del sistema fiscal y su relación con el impuesto estatal, manteniendo reservadas las conclusiones finales para los apartados correspondientes.

4.6 Experiencia profesional del autor como sustento empírico del estudio

La presente investigación incorpora, además de un enfoque normativo y doctrinal, un componente empírico derivado de la experiencia profesional del autor dentro de la administración pública estatal. Este componente no tiene fines narrativos ni testimoniales; su incorporación responde exclusivamente a una necesidad metodológica: contrastar la teoría tributaria y el marco constitucional con el funcionamiento real del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos de motor usados en Michoacán.

El valor metodológico de esta experiencia radica en que permite observar cómo opera efectivamente el impuesto bajo los sistemas administrativos, tecnológicos y procedimentales del Estado, identificando brechas entre el diseño legislativo y su ejecución práctica.

1. Periodo de participación institucional directa (2000–2011)

Entre los años 2000 y 2011, el autor desempeñó funciones operativas y técnicas dentro de la Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán, periodo durante el cual estuvo directamente involucrado en:

- la administración del sistema recaudador estatal,
- la operación cotidiana de procedimientos vinculados al impuesto,
- la supervisión de oficinas recaudadoras,
- la capacitación del personal operativo,
- la modernización del sistema de cómputo para el control de impuestos estatales,
- y la instrumentación del programa piloto del Registro Público Vehicular (REPUVE), en coordinación con el Sistema Estatal de Seguridad Pública.

Durante esta etapa —que comprendió 11 años de participación directa dentro de un total de 16 años efectivos de antigüedad en la institución— fue posible observar con claridad los procesos reales de recaudación, la operación diaria del sistema administrativo, las prácticas institucionales relacionadas con el registro vehicular y las limitaciones estructurales que afectan la fiscalización del impuesto.

2. Persistencia de las condiciones operativas observadas

La experiencia empírica resulta metodológicamente válida porque la estructura normativa y operativa del impuesto permanece sin modificaciones sustantivas desde ese periodo.

La única reforma reciente, publicada el 20 de diciembre de 2023, se limitó a incorporar al SATMICH como órgano desconcentrado, sin alterar:

- el hecho imponible,
- la base gravable,
- la mecánica de cálculo,

- los sujetos obligados,
- ni los procedimientos administrativos esenciales.

Por ello, todas las deficiencias observadas entre 2000 y 2011 siguen plenamente vigentes, lo que convierte la experiencia directa del autor en una fuente empírica actual y pertinente.

3. Aportes metodológicos de la experiencia profesional

La observación institucional permite fortalecer el análisis crítico-analítico mediante evidencia operativa que documenta:

1. La desconexión entre la norma y su aplicación, al comprobarse que la autoridad no interviene en el acto jurídico de compraventa y no cuenta con herramientas para detectar transmisiones omitidas.
2. La vulnerabilidad documental, derivada de la dependencia absoluta de endosos y contratos privados fácilmente omitibles, extraviables o manipulables.
3. La falta de interoperabilidad, tanto entre los registros estatales de control vehicular como entre éstos y plataformas federales como el REPUVE.
4. La imposibilidad material de fiscalización, debido a la ausencia de mecanismos tecnológicos capaces de rastrear enajenaciones, identificar omisiones o verificar transmisiones previas.
5. La mínima base gravable real, resultado de la combinación entre actos privados no detectables, alta evasión natural, inexistencia de controles y dependencia total del cumplimiento voluntario.
6. La irracionalidad recaudatoria, al comprobarse que las dificultades estructurales hacen que el impuesto recaude montos marginales, incompatibles con los costos operativos y con los fines del federalismo fiscal.

4. Alcance y función metodológica del plano empírico

La experiencia profesional del autor no sustituye al análisis jurídico ni domina la metodología del estudio. Se integra únicamente cuando es necesaria para:

- verificar si la norma puede aplicarse materialmente,
- identificar problemas que el texto legal no prevé,
- documentar fallas administrativas que afectan la proporcionalidad y la equidad,
- y validar empíricamente las conclusiones derivadas del análisis normativo y doctrinal.

Este uso metodológico es consistente con investigaciones jurídico-fiscales que requieren contrastar el diseño legislativo con su funcionamiento práctico, especialmente en tributos cuya operatividad depende de sistemas administrativos complejos o insuficientes.

Conclusión del enfoque empírico

La experiencia profesional del autor se integra como un elemento metodológicamente pertinente que:

- confirma que el impuesto es materialmente infiscalizable,
- demuestra que las deficiencias operativas son estructurales y persistentes,
- evidencia la falta de proporcionalidad y equidad en su aplicación real,
- y refuerza la conclusión de que su permanencia normativa carece de racionalidad económica, administrativa y constitucional.

De este modo, el componente empírico fortalece el enfoque crítico-analítico del estudio y proporciona una base sólida para los argumentos desarrollados en los capítulos subsecuentes, incluyendo el análisis de proporcionalidad, equidad, seguridad jurídica y viabilidad de derogación del impuesto.

Conclusión del Capítulo 4

El Capítulo 4 estableció el andamiaje metodológico que sustenta la presente investigación, integrando un enfoque jurídico–doctrinal, analítico, crítico y empírico-aplicado que permite evaluar de manera integral el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán. A través de la definición del enfoque, las técnicas de análisis, las fuentes de información, los criterios de interpretación jurídica y la inclusión de la experiencia institucional del autor, se consolidó una metodología robusta, capaz de articular la teoría tributaria con la realidad operativa del tributo.

El estudio normativo y doctrinal proporciona las bases para examinar la validez formal del impuesto dentro del sistema constitucional mexicano, mientras que el análisis crítico permite identificar tensiones estructurales entre el diseño legislativo y los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y destino social del tributo. Por su parte, la incorporación metodológica de la experiencia profesional del autor —limitada al periodo 2000–2011, pero plenamente vigente debido a la ausencia de reformas sustantivas posteriores— aporta evidencia empírica que confirma la existencia de dificultades operativas, rezagos administrativos y limitaciones tecnológicas que impactan directamente en la aplicación del impuesto.

Este capítulo también delimitó el alcance temporal, territorial y documental de la investigación, reconociendo las limitaciones inherentes que presenta un impuesto basado en actos privados, pero mitigándolas a través de fuentes institucionales verificables, criterios jurisprudenciales y observaciones empíricas. En conjunto, estas decisiones metodológicas garantizan que el análisis sea riguroso, exhaustivo y coherente, evitando conclusiones especulativas y privilegiando siempre la supremacía constitucional como parámetro de interpretación.

La metodología integrada —normativa, doctrinal y empírica— demuestra que para comprender plenamente la naturaleza y funcionamiento del impuesto no basta examinar su validez formal: es

indispensable evaluar su racionalidad económica, su congruencia constitucional, su eficacia operativa y la percepción social que genera. Esta visión multidimensional constituye la base para abordar, en los capítulos siguientes, el análisis sustantivo de los principios doctrinales de justicia tributaria y su aplicación al caso michoacano.

De esta manera, el Capítulo 4 no sólo clarifica cómo se estudiará el impuesto, sino que justifica por qué este enfoque es indispensable para evaluar su viabilidad jurídica, económica y social. En consecuencia, el marco metodológico aquí establecido prepara el terreno para el Capítulo 5, donde se analizarán con profundidad los principios de proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza y destino social del tributo, aplicados específicamente al Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados.

CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DOCTRINAL DE LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS

5.1 El principio de proporcionalidad y equidad tributaria

Base doctrinal

El principio de proporcionalidad y equidad tributaria constituye uno de los pilares esenciales del sistema fiscal mexicano y se encuentra expresamente consagrado en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. De acuerdo con este mandato, las contribuciones deben establecerse tomando en cuenta la capacidad económica de los contribuyentes, de manera que la carga fiscal sea razonable, justa y congruente con su situación patrimonial.

Desde la doctrina clásica del Derecho Fiscal —representada por autores como Fraga, Valdés Costa, Giuliani Fonrouge, Moya Palafox y Jarach— la proporcionalidad se concibe como la correspondencia lógica entre el hecho imponible y la capacidad contributiva real del sujeto pasivo. La equidad, por su parte, exige otorgar un trato igual a quienes se encuentran en condiciones semejantes y un trato diferenciado cuando existan desigualdades económicas relevantes.

Ambos principios poseen tres dimensiones:

a) Jurídica:

Limita la discrecionalidad del legislador y exige que los tributos se fundamenten en manifestaciones auténticas de riqueza.

b) Económica:

Exige que la carga fiscal corresponda a incrementos reales de patrimonio, evitando bases ficticias o artificiales.

c) Ética y social:

Evita que el sistema impositivo se convierta en un instrumento de injusticia material o arbitrariedad.

De estas dimensiones se desprenden tres exigencias doctrinales ineludibles para que un tributo sea constitucionalmente válido:

1. Que refleje una manifestación auténtica de capacidad contributiva.
2. Que no imponga cargas excesivas, irreales o desvinculadas de la realidad económica del contribuyente.
3. Que trate igual a quienes están en igual situación y distinto a quienes están en condiciones económicas diferentes.

La proporcionalidad y la equidad, por tanto, no se satisfacen únicamente con la existencia formal del tributo, sino que constituyen un estándar superior de justicia tributaria que limita materialmente la potestad impositiva de los estados.

Aplicación al impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados

Al aplicar estos principios al Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán, se identifican deficiencias estructurales que comprometen su validez material.

La Ley de Hacienda del Estado establece una tasa fija del 2.5 %, calculada sobre una base gravable determinada mediante una tabla de depreciación normativa aplicada al valor consignado en la factura que ampare la propiedad del vehículo, conforme al artículo 10. Este sistema ignora variables esenciales como:

- si la operación implica pérdida patrimonial para el vendedor;
- si existe realmente una ganancia o incremento de riqueza;
- el estado físico del vehículo (kilometraje, daños, siniestros, desgaste);
- las condiciones reales del mercado automotriz;

- la depreciación acelerada típica de los vehículos usados.

A ello se suma una imprecisión normativa relevante: el artículo 10 utiliza el término “factura original” sin aclarar si debe entenderse como la factura emitida por la agencia cuando el vehículo era nuevo o como el comprobante fiscal original vigente —incluyendo refacturaciones— que efectivamente ampara la propiedad en el momento de la transacción. En la práctica mercantil, es común que los vehículos dentro del rango sujeto al impuesto (hasta diez años modelo) hayan sido refacturados por personas morales, de modo que el documento vigente que acredita la propiedad no es la factura de agencia, sino la refactura emitida por la empresa titular.

Pese a ello, la autoridad fiscal estatal suele negar el trámite cuando el contribuyente presenta una refacturación sin acompañarla de copia de la primera factura de agencia. Este requisito no se deriva de la Ley y, en muchos casos, es materialmente imposible de cumplir, pues el vehículo puede haber pasado por varios propietarios, la factura de agencia puede haberse extraviado o la empresa que realizó la venta original puede haber desaparecido. Tal exigencia vulnera los principios de legalidad tributaria, seguridad jurídica y mínima molestia, al imponer una carga no prevista en la norma y que no necesariamente guarda relación con la capacidad contributiva real.

Aún más, esta imprecisión normativa ha generado prácticas orientadas a eludir la responsabilidad solidaria derivada del artículo 8. En casos minoritarios pero existentes, cuando la factura de agencia registra varios endosos pendientes de pago, algunos contribuyentes optan por vender el vehículo a una persona moral, la cual emite una refactura nueva. Esta refactura:

- sustituye documentalmente la cadena de endosos,
- se presenta como “documento original” para efectos del trámite,
- y permite perder la secuencia histórica de transmisiones,

- especialmente cuando se acompaña únicamente de una copia —susceptible de alteración— de la factura de agencia.

Este mecanismo deja sin posibilidad a la autoridad estatal de reconstruir la cadena de propietarios y de identificar enajenaciones anteriores sujetas al impuesto. Ello no solo revela la inoperancia estructural del impuesto, sino que evidencia que su diseño incentiva la evasión mediante rutas legalmente posibles pero administrativamente indemostrables. En estos supuestos, la base gravable fijada por la norma carece de correspondencia con la realidad económica, y la fiscalización se vuelve prácticamente imposible.

En la práctica, la mayoría de las ventas de vehículos usados se realizan:

- por debajo del valor de adquisición original;
- sin utilidad económica;
- o como mecanismo de obtención urgente de liquidez.

Es decir, en una proporción considerable de los casos no existe manifestación de riqueza ni incremento patrimonial, sino incluso una pérdida económica. Por tanto, gravar estas operaciones contradice directamente el principio constitucional de proporcionalidad, al imponer una carga fiscal desconectada de la capacidad contributiva real.

Vulneración del principio de equidad

La equidad también resulta lesionada, porque el impuesto:

- trata igual a quienes están en condiciones económicas distintas;
- impone la misma carga a particulares que venden con pérdida y a revendedores que sí generan utilidades;
- aplica una base gravable ficticia que no distingue la realidad económica de cada contribuyente;

- exige la misma carga a vehículos de alto valor y a vehículos en condiciones de deterioro severo;
- y permite —o incluso incentiva— mecanismos documentales que solo ciertos grupos conocen (empresarios, intermediarios, revendedores), creando asimetrías de trato entre contribuyentes.

El uso de factores de depreciación genéricos produce bases que pueden exceder por dos o tres veces el valor comercial real del vehículo, generando cargas desproporcionadas que no reflejan capacidad contributiva alguna. A ello se suma que la autoridad, al exigir documentos no previstos en la Ley, incrementa desigualdades entre quienes pueden cumplir con esa carga informal y quienes no tienen forma de obtener documentos que jurídicamente no están obligados a poseer.

Valoración crítica

Desde la óptica doctrinal y constitucional, el impuesto presenta una problemática profunda:

a) Violación del principio de proporcionalidad

El impuesto grava actos que no constituyen manifestación de riqueza, e incluso cuando existe pérdida patrimonial. La utilización de una tabla de depreciación normativa desvinculada del valor real del mercado, aunada a imprecisiones normativas que permiten prácticas de evasión y condicionamientos administrativos indebidos, genera bases gravables que no reflejan capacidad contributiva efectiva. Este diseño se acerca a un efecto confiscatorio indirecto, prohibido por la Suprema Corte.

b) Violación del principio de equidad

El impuesto:

- no distingue entre operaciones lucrativas y operaciones derivadas de necesidad económica;
- no considera diferencias objetivas en la capacidad económica de los sujetos;

- genera cargas uniformes para realidades económicas desiguales;
- opera bajo un modelo regresivo que afecta más a quienes menos tienen;
- y se aplica mediante criterios administrativos discrecionales que incrementan la inequidad entre contribuyentes.

c) Efectos sociales y fiscales adversos

Como consecuencia:

- se genera una percepción social de injusticia;
- se reduce el cumplimiento voluntario;
- aumenta la evasión natural;
- se incentiva la realización de operaciones fuera de Michoacán o sin registro formal;
- y se debilita la legitimidad fiscal del Estado.

En síntesis, la estructura del impuesto no satisface el estándar constitucional de proporcionalidad y equidad. El tributo grava ficciones económicas, ignora la capacidad contributiva real, incorpora imprecisiones normativas que permiten el borrado documental de transmisiones y genera cargas inequitativas que contravienen la justicia tributaria.

Enlace con la jurisprudencia

La problemática identificada adquiere especial claridad a la luz de la jurisprudencia mexicana. La Suprema Corte ha establecido parámetros estrictos para determinar cuándo un tributo respeta la capacidad contributiva y cuándo incurre en arbitrariedad fiscal.

Particular relevancia tiene la Contradicción de Tesis 9/2007-SS (Registro 20094) y criterios posteriores, en los que el Máximo Tribunal ha sostenido que los impuestos basados en manifestaciones inexistentes de riqueza, en métodos artificiales o en hechos económicos sin capacidad contributiva vulneran el artículo 31, fracción IV. De igual forma, la Corte ha sido

consistente en rechazar cargas tributarias desproporcionadas, métodos de determinación desvinculados de la realidad económica y condiciones administrativas que exceden la literalidad de la Ley.

En el subapartado siguiente se analizarán estos precedentes para determinar si el impuesto michoacano se ajusta —o no— a los parámetros constitucionales establecidos por la Corte.

5.1.1 Jurisprudencia aplicable: Contradicción de Tesis 9/2007-SS (Registro 20094)

La jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación constituye el parámetro interpretativo indispensable para determinar el alcance del principio de proporcionalidad tributaria. Entre los precedentes más relevantes se encuentra la Contradicción de Tesis 9/2007-SS (Registro 20094), resuelta por la Segunda Sala, en la cual se precisó el contenido material del artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En dicho criterio, la Corte sostuvo que el principio de proporcionalidad tributaria obliga al legislador a diseñar tributos que guarden correspondencia con la capacidad económica real del contribuyente, entendida como la manifestación auténtica de riqueza o incremento patrimonial. Para ello, estableció tres parámetros centrales que determinan cuándo un impuesto resulta inconstitucional:

1. Cuando grava hechos que no revelan capacidad contributiva real.
Es decir, cuando el hecho imponible no representa un aumento patrimonial, un ingreso o una manifestación económica que justifique jurídicamente la imposición. Gravar operaciones neutras o incluso deficitarias vulnera directamente la proporcionalidad.
2. Cuando utiliza fórmulas, métodos o bases de cálculo arbitrarias que no reflejan la realidad económica del contribuyente.

La Corte enfatizó que la proporcionalidad no se satisface con la mera existencia de una fórmula legal, sino con la *razonabilidad económica* del cálculo. Los factores deben ser objetivos, verificables y congruentes con la naturaleza económica del bien o acto gravado.

3. Cuando impone tasas, tarifas o bases desproporcionadas respecto del hecho imponible, generando cargas excesivas o sacrificios económicos injustificados para el contribuyente.

Este parámetro jurisprudencial es directamente aplicable al Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán.

Aplicación del criterio constitucional al impuesto estatal michoacano

El método de determinación de la base previsto en la Ley de Hacienda del Estado, conforme a su artículo 10, consiste en aplicar sobre el valor consignado en la factura que ampare la propiedad del vehículo una tabla de depreciación normativa que asigna factores fijos según los años de antigüedad del modelo, para posteriormente aplicar una tasa uniforme del 2.5 %.

Si bien esta fórmula cumple formalmente con los elementos estructurales de un método legal de determinación, presenta inconsistencias graves a la luz del estándar constitucional fijado por la Corte:

- No refleja la depreciación real del vehículo, pues ignora variables esenciales como kilometraje, estado físico, historial de uso, reparaciones, siniestros o precios de mercado.
- Puede generar bases gravables muy superiores al valor comercial real. Por ejemplo, un vehículo con valor factura de \$1,500,000 puede tener una base de \$750,000 conforme al factor normativo, aun cuando su valor comercial real —por deterioro, siniestros o uso intensivo— sea de apenas \$300,000.

En tal supuesto, la ley grava una riqueza inexistente.

- No distingue entre operaciones lucrativas y aquellas que implican pérdida patrimonial o necesidad económica.

La jurisprudencia exige evaluar capacidad contributiva real; la legislación estatal la ignora completamente.

- Grava manifestaciones ficticias de riqueza, lo cual encuadra exactamente en la hipótesis de inconstitucionalidad señalada por la Segunda Sala.

A lo anterior se suma una imprecisión normativa relevante: el artículo 10 utiliza el término “factura original” sin definir si se refiere a la factura emitida por la agencia al vender el vehículo como nuevo o al comprobante fiscal original vigente —incluyendo refacturaciones por personas morales— que efectivamente ampara la propiedad al momento de la operación. Esta imprecisión tiene consecuencias constitucionales, porque:

- la autoridad suele exigir la primera factura de agencia, a pesar de que la ley no lo establece,
- es frecuente que los vehículos sujetos al impuesto (modelos de hasta diez años) hayan sido refacturados por empresas,
- la “factura original” vigente es la refactura, no la de agencia,
- y exigir documentos imposibles de obtener vulnera legalidad, seguridad jurídica y mínima molestia.

Además, esta imprecisión motiva prácticas documentales que afectan directamente la proporcionalidad:

En ciertos casos —minoritarios pero existentes en la práctica observada por el autor en 2000–2011— cuando una factura de agencia contiene múltiples endosos pendientes de pago, algunos contribuyentes venden el vehículo a una persona moral, la cual emite una refactura que sustituye la cadena previa de endosos. De esta forma:

- la secuencia de endosos desaparece jurídicamente,
- se presenta únicamente una copia simple de la factura de agencia, susceptible de alteración,
- y la autoridad pierde por completo la posibilidad de reconstruir la trazabilidad de las transmisiones previas.

Este fenómeno elimina de facto la posibilidad de determinar:

- si existieron enajenaciones previas sujetas al impuesto,
- si había responsabilidad solidaria pendiente,
- si la venta real ocurrió en Michoacán,
- y si existió capacidad contributiva en actos anteriores.

Desde la óptica jurisprudencial, esta ausencia estructural de trazabilidad convierte al impuesto en una figura materialmente inviable, pues su aplicación depende de documentos privados que pueden sustituirse, omitirse o adulterarse sin posibilidad de verificación por parte de la autoridad.

Conclusión jurisprudencial

A la luz de la Contradicción de Tesis 9/2007-SS, el impuesto estatal michoacano resulta materialmente inconstitucional, aun cuando sea formalmente válido, porque:

- se basa en un método de cálculo normativo que no refleja la realidad económica;
- grava actos que no representan capacidad contributiva real;
- impone cargas desproporcionadas respecto del hecho imponible;
- permite prácticas documentales que eliminan la trazabilidad, impidiendo verificar la existencia de riqueza;
- y opera con una imprecisión normativa (“factura original”) que vulnera la seguridad jurídica.

La jurisprudencia citada no solo respalda el planteamiento doctrinal expuesto en el apartado 5.1, sino que confirma que la estructura del impuesto constituye una vulneración directa al principio constitucional de proporcionalidad tributaria y, por tanto, carece de legitimidad material dentro del sistema fiscal mexicano.

5.2 El principio de legalidad y reserva de ley en materia fiscal

Base doctrinal

El principio de legalidad tributaria, expresado tradicionalmente por el aforismo *nullum tributum sine lege* (“no hay tributo sin ley”), constituye una de las garantías más importantes para los contribuyentes y, al mismo tiempo, una de las limitaciones más estrictas al poder impositivo del Estado.

La doctrina fiscal —desde Jarach y Giuliani Fonrouge hasta Moya Palafox y Betancourt— sostiene que este principio se desarrolla a través de dos dimensiones fundamentales:

1. Legalidad formal, que exige que todo tributo sea creado mediante una norma emanada del órgano legislativo competente.
2. Reserva de ley, que exige que la propia ley establezca con claridad los elementos esenciales del tributo, sin delegaciones, remisiones ambiguas o márgenes de discrecionalidad que permitan a la autoridad administrativa modificar o completar el contenido del impuesto.

En materia fiscal, la reserva de ley implica que deben estar expresamente definidos:

- el sujeto activo y pasivo,
- el objeto del impuesto,
- la base gravable,
- la tasa o tarifa,
- y la época y forma de pago.

Cualquier ambigüedad en estos elementos afecta la certeza jurídica del contribuyente y vulnera la prohibición de discrecionalidad administrativa.

Aplicación al impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados

En términos estrictamente formales, el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán cumple con la legalidad formal, ya que su creación proviene de la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán, aprobada por el Congreso local.

No obstante, en el análisis material del principio de reserva de ley surgen problemas relevantes.

La Ley establece un método de determinación basado en:

- el valor consignado en la factura que ampare la propiedad,
- aplicado sobre una tabla de depreciación normativa,
- y una tasa fija del 2.5 %.

Este mecanismo, aunque legal en sentido formal, presenta deficiencias desde la perspectiva de la reserva absoluta de ley:

1. La base gravable se determina mediante un mecanismo genérico, consistente en aplicar factores fijos sobre el valor de factura, sin atender depreciación real, estado físico, kilometraje, historial vehicular o valor de mercado.
2. Los factores de depreciación carecen de sustento técnico verificable, pues no representan estándares objetivos del mercado automotriz ni métodos razonables de valuación.
3. La fórmula legal tiene un carácter arbitrario, al asignar valores estimados sin correspondencia con la riqueza real del contribuyente.
4. La estructura normativa abre la puerta a la discrecionalidad administrativa, pues la ambigüedad obliga al contribuyente a depender del criterio del servidor público.

A estos problemas debe añadirse un elemento doctrinal clave:

la Ley utiliza el término “factura original” sin definirlo. Ello provoca:

- incertidumbre sobre si se refiere a la factura de agencia o a una refacturación posterior emitida por una persona moral;
- condiciones en las cuales la autoridad exige documentos no previstos por la Ley, como la factura de agencia, aun cuando el comprobante fiscal vigente sea una refactura;
- riesgos de alteración documental al admitirse copias simples como sustituto del documento primigenio;
- y, en casos observados empíricamente, la posibilidad de utilizar la refactura para borrar la secuencia de endosos, impidiendo a la autoridad reconstruir la cadena de propiedad.

Todo lo anterior implica un ejercicio indebido de facultad reglamentaria o interpretativa, porque:

La autoridad está “completando” la ley para exigir documentación que la norma no prevé, y está otorgando efectos jurídicos distintos a documentos que la Ley trata de manera uniforme.

Desde la perspectiva constitucional, esto constituye una invasión directa de la esfera legislativa y, por tanto, una vulneración de la reserva absoluta de ley en materia tributaria.

Valoración crítica

Desde el punto de vista doctrinal y constitucional, la legalidad tributaria no se satisface únicamente con la existencia formal de una ley, sino con su capacidad para proporcionar certeza jurídica y evitar la discrecionalidad.

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados presenta tres deficiencias estructurales:

1. Incertidumbre jurídica.

El contribuyente no puede prever con exactitud la cuantía del impuesto, ya que la base gravable se determina mediante factores arbitrarios que no reflejan el valor económico real del vehículo.

Esta incertidumbre se agrava por la ambigüedad del concepto “factura original”, que permite interpretaciones divergentes entre oficinas recaudadoras.

Vulneración de la reserva de ley.

El uso de factores fijos, la falta de sustento técnico verificable y la imposibilidad de reconstruir la cadena documental del vehículo dejan espacio para la discrecionalidad administrativa. La autoridad puede negar un trámite exigiendo la factura de agencia, aun cuando la Ley no lo establece, lo que constituye una aplicación administrativa contraria al principio de legalidad.

2. Incompatibilidad con el principio de razonabilidad fiscal.

Si la base gravable no refleja la realidad económica del hecho gravado, la ley no cumple la función de regular de manera estricta, autoaplicativa y previsible la obligación tributaria. La existencia de mecanismos para borrar la secuencia de endosos mediante refacturación —fenómeno constatado empíricamente durante 2000–2011— evidencia que el impuesto no puede aplicarse de manera uniforme ni verificable.

Por ello, aunque el impuesto es formalmente válido, su diseño normativo es materialmente incompatible con el principio constitucional de legalidad tributaria. La deficiencia en la definición de la base gravable, la ausencia de parámetros técnicos objetivos y la ambigüedad respecto de los documentos que deben considerarse válidos para determinar el valor manifiestan una vulneración directa a la reserva de ley, debilitando la certeza jurídica indispensable para la legitimidad de cualquier tributo.

5.3 El principio de certeza y seguridad jurídica del contribuyente

Base doctrinal

La certeza y la seguridad jurídica constituyen pilares fundamentales del Estado de Derecho y son particularmente relevantes en materia fiscal, donde la coercibilidad inherente a las contribuciones exige normas claras, previsibles y estables.

De acuerdo con la doctrina tributaria —Jarach, Giuliani Fonrouge, Valdés Costa y Flores Zavala— la seguridad jurídica implica:

- Claridad normativa: el contribuyente debe conocer sin ambigüedad los elementos esenciales del tributo.
- Previsibilidad: debe poder anticipar las consecuencias fiscales de sus actos.
- Estabilidad: la norma debe limitar al máximo la discrecionalidad administrativa.
- Uniformidad en la aplicación: la autoridad fiscal debe aplicar la norma de manera congruente y homogénea.

La seguridad jurídica no es únicamente un principio técnico, sino una garantía material de protección del patrimonio, la libertad y la confianza ciudadana frente al poder tributario del Estado. Su incumplimiento convierte al tributo en un instrumento arbitrario, minando la legitimidad de la política fiscal.

Aplicación al impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados presenta diversas deficiencias normativas y operativas que vulneran directamente el principio de certeza jurídica.

1. Ambigüedad sobre la calidad del sujeto obligado

La Ley de Hacienda del Estado designa al enajenante como sujeto del impuesto, pero simultáneamente establece al adquirente como responsable solidario.

Sin embargo, la norma no aclara:

- el alcance real de esta responsabilidad,
- si opera de manera automática,
- si requiere determinación previa de la autoridad,
- si subsiste cuando no existe contrato privado,
- ni cómo opera cuando la transmisión ocurre fuera del control documental estatal.

La experiencia administrativa demuestra que el responsable solidario termina siendo, de facto, el único sujeto visible para la autoridad, mientras que el enajenante queda completamente fuera del radar fiscal, aun cuando sea el sujeto designado por la Ley.

Esta ambigüedad genera incertidumbre sobre quién es el obligado material, afectando la previsibilidad del tributo y produciendo inconsistencias operativas en las Oficinas Recaudadoras.

2. Indefinición del momento exacto de causación

La Ley de Hacienda no define con precisión cuándo se causa el impuesto. No se especifica si ocurre:

- en la firma del contrato privado,
- en el endoso de la factura,
- en la entrega del vehículo,
- o en la entrega del precio.

En la práctica —derivada de la experiencia institucional observada entre 2000–2011— la causación se toma de la fecha del endoso, pero la obligación solo se hace exigible cuando el contribuyente presenta la factura endosada ante la Oficina Recaudadora.

Este desfase entre causación jurídica y exigibilidad administrativa demuestra:

- un desajuste entre norma y realidad,

- ausencia de previsibilidad,
- e imposibilidad de que el contribuyente conozca el momento exacto en que surge su obligación fiscal.

Así, el impuesto no nace cuando ocurre el hecho imponible, sino cuando el contribuyente decide acudir a realizar un trámite vehicular, lo cual contradice por completo la lógica impositiva.

3. Inconsistencia entre la norma y los procesos administrativos

Aunque la ley define formalmente el hecho imponible, en la práctica:

- la autoridad depende exclusivamente del trámite voluntario del contribuyente para “detectar” la enajenación;
- no existen mecanismos de fiscalización directa;
- no hay interoperabilidad tecnológica con sistemas federales como REPUBE;
- no existe comunicación entre entidades federativas;
- y no es posible identificar enajenaciones realizadas fuera de ventanilla estatal.

Como resultado, el impuesto solo “existe” cuando el contribuyente acude voluntariamente a regularizar su tarjeta de circulación. Las operaciones privadas —que constituyen el hecho imponible real— permanecen invisibles para la autoridad.

Este fenómeno convierte al tributo en un mecanismo no general, no obligatorio y no verificable, incompatible con el principio constitucional de certeza.

4. Confusión práctica sobre la responsabilidad solidaria

La experiencia administrativa confirma que la mayoría de los adquirentes desconoce que adquieren una responsabilidad solidaria inmediata respecto del impuesto pendiente del vendedor.

Esto provoca:

- trámites detenidos,

- operaciones incompletas,
- evasión involuntaria,
- conflictos en el control vehicular,
- y sorpresas fiscales injustificadas para el comprador.

La falta de definición normativa y la ausencia de información institucional provocan que la responsabilidad solidaria opere como un mecanismo sorpresivo, contrario al principio de claridad tributaria.

5. Ausencia de certeza documental y pérdida de trazabilidad

Elementos empíricos observados durante la operación del sistema (2000–2011) revelan un problema aún más profundo:

- la Ley emplea el término “factura original” sin definirlo;
- la autoridad exige en ocasiones la factura de agencia, aunque la ley no lo establece;
- las refacturaciones emitidas por personas morales sustituyen la cadena de endosos;
- y la autoridad recibe solo copias de la factura primigenia, susceptibles de alteración.

En ciertos casos minoritarios, pero existentes:

El vehículo se vende a una persona moral para que esta emita una refactura, lo que elimina jurídicamente la secuencia de endosos previos.

Esto provoca:

- imposibilidad total de verificar enajenaciones previas;
- desaparición documental del hecho imponible y de la responsabilidad solidaria;
- inexistencia de trazabilidad para determinar dónde ocurrió la venta;
- y pérdida absoluta de capacidad fiscalizadora.

La autoridad carece de medios técnicos, jurídicos o documentales para reconstruir la cadena real de transmisiones. Esta situación vulnera frontalmente la certeza jurídica, pues el contribuyente no puede saber qué documento constituye el soporte de su obligación, ni la autoridad puede verificarlo.

Valoración crítica

El impuesto vulnera el principio de certeza y seguridad jurídica por tres razones estructurales:

1. Deficiencia en la técnica legislativa

La ambigüedad en el sujeto obligado, en el momento de causación y en la definición de los documentos válidos para acreditar la propiedad genera interpretaciones divergentes y abre espacios a la discrecionalidad administrativa.

2. Incongruencia entre norma y operación administrativa

El impuesto se activa no por el hecho imponible, sino por la voluntad del contribuyente de acudir a ventanilla. Esto rompe la previsibilidad, desnaturaliza la función del tributo y convierte la recaudación en un acto contingente y no general.

3. Erosión de la confianza ciudadana

La inseguridad normativa y operativa produce una percepción de arbitrariedad y desorden institucional que incrementa la evasión, la resistencia al cumplimiento voluntario y la desconfianza en la administración estatal.

Síntesis

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos de motor usados carece de certeza jurídica suficiente, pues no define con claridad los elementos necesarios para que el contribuyente conozca con seguridad su obligación fiscal y las condiciones de su cumplimiento.

Esta falta de precisión normativa compromete la legitimidad material del tributo y refuerza la necesidad de su rediseño profundo o derogación, a fin de restablecer la racionalidad legislativa y la justicia tributaria en el Estado de Michoacán.

5.4 El principio de generalidad y obligatoriedad tributaria.

Base doctrinal.

El principio de generalidad sostiene que todas las personas físicas y morales deben contribuir al gasto público conforme a su capacidad económica, sin privilegios injustificados ni dispensas arbitrarias. Este principio, reconocido en la doctrina tributaria y derivado del artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, implica que:

- todos los contribuyentes ubicados en circunstancias análogas deben estar sometidos al mismo régimen fiscal;
- las exenciones o exclusiones solo pueden justificarse por razones objetivas de interés público;
- el legislador debe evitar segmentaciones artificiales que generen desigualdad tributaria.

A la generalidad se vincula la obligatoriedad, que establece la exigencia de cumplimiento ineludible de las obligaciones fiscales siempre que se actualicen los supuestos previstos en la ley.

En términos doctrinales, ambos principios conforman una garantía de uniformidad y universalidad, cuyo propósito es impedir tratamientos diferenciados carentes de justificación económica, jurídica o social.

Aplicación al impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados

La Ley de Hacienda del Estado de Michoacán delimita el impuesto únicamente a las enajenaciones realizadas entre personas físicas, excluyendo:

- los actos gravados por el Impuesto al Valor Agregado (IVA), y

- las adquisiciones de vehículos realizadas por empresas cuyo giro sea la compraventa de automotores, siempre que hayan adquirido el vehículo a una persona física que no realice actividades empresariales.

Esta delimitación tiene fundamento formal en el sistema de coordinación fiscal, que impide a los estados gravar operaciones afectas al IVA federal. Sin embargo, en la práctica genera una segmentación tributaria injustificada, pues:

- dos contribuyentes pueden realizar la misma operación económica (enajenar un vehículo usado),
- pero solo uno queda obligado al pago del impuesto estatal,
- mientras que empresas dedicadas profesionalmente a la compraventa —que sí pueden obtener utilidades significativas— quedan excluidas.

El resultado es un esquema desigual donde la carga fiscal recae casi exclusivamente en las personas físicas que venden vehículos fuera del ámbito empresarial, muchas veces en operaciones no lucrativas o de necesidad económica.

A ello se suma un fenómeno documentado empíricamente en la operación administrativa (2000–2011):

las personas morales pueden emitir refacturas que sustituyen la cadena de endosos, lo que:

- interrumpe la trazabilidad fiscal,
- oculta la existencia de transmisiones previas sujetas al impuesto,
- y permite que operaciones realizadas al margen de la ventanilla estatal queden sin control.

En consecuencia, las personas físicas quedan plenamente sujetas a la obligatoriedad, mientras que las personas morales cuentan con medios formales para reorganizar documentalmente la

transferencia y evitar la aplicación del impuesto. Esta asimetría contradice la idea de universalidad inherente al principio de generalidad tributaria.

Valoración crítica

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados contradice el principio de generalidad y obligatoriedad por tres causas estructurales:

1. Segmentación injustificada del universo de contribuyentes

Aunque la exclusión de actos afectos a IVA es una consecuencia necesaria del sistema de coordinación fiscal, ello no justifica que contribuyentes en condiciones económicas equivalentes reciban tratamientos fiscales radicalmente distintos:

- un particular que vende un vehículo depreciado debe pagar el impuesto estatal;
- mientras que un comerciante o empresa dedicada a la compraventa queda excluida del impuesto y tributa únicamente bajo IVA, figura que suele ser acreditable o trasladable y que no representa una carga real para quien actúa como intermediario.

En la práctica, esta segmentación:

- distorsiona el mercado automotriz local,
- favorece a quienes cuentan con estructura empresarial,
- y afecta principalmente a quienes venden por necesidad y no por lucro.

2. Excepciones que generan efectos regresivos

Las exclusiones normativas existentes —empresas y actos gravados por IVA— producen efectos económicos regresivos porque:

- liberan de la carga estatal a quienes participan profesionalmente en la compraventa de vehículos,

- mientras que las personas físicas, que normalmente venden con pérdida o para obtener liquidez, soportan íntegramente el tributo.

La exclusión empresarial no se basa en una diferencia real de capacidad económica; por el contrario, libera a quienes más capacidad contributiva tienen y concentra la carga en quienes menos capacidad poseen.

3. Ruptura de la obligatoriedad por falta de trazabilidad

El diseño documental del impuesto —basado en un documento privado (endoso) y en la “factura que ampare la propiedad”— permite que personas morales:

- refacturen,
- sustituyan la secuencia de endosos,
- y generen una nueva “factura original” válida a efectos administrativos.

Este fenómeno:

- elimina la posibilidad de verificar enajenaciones previas,
- impide que la autoridad aplique la responsabilidad solidaria,
- y permite que la obligatoriedad del impuesto sea efectiva solo para un segmento reducido de contribuyentes.

La obligatoriedad dejan de ser universal y se convierte en un efecto condicionado a la estructura jurídica del contribuyente.

Síntesis

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados no cumple con los principios de generalidad y obligatoriedad, pues:

- establece diferencias injustificadas en el tratamiento de contribuyentes que realizan actos sustancialmente similares,

- concentra la carga en personas físicas con menor capacidad contributiva real,
- y permite que personas morales eviten la trazabilidad mediante refacturación, debilitando la universalidad del tributo.

Estas deficiencias estructurales refuerzan la necesidad de revisar o incluso derogar el impuesto, con el fin de restablecer la equidad, uniformidad y racionalidad dentro del sistema tributario estatal.

5.5 El principio de destino al gasto público y su función social

Base doctrinal

El principio de destino al gasto público establece que todo impuesto debe tener un fin público legítimo.

En el sistema tributario mexicano, la recaudación no constituye un fin autónomo: es un medio para financiar las funciones esenciales del Estado y promover el bienestar general.

La doctrina fiscal —tanto clásica como contemporánea— sostiene que:

- los tributos deben contribuir al sostenimiento del gasto público con un fin social claro;
- su creación debe responder a necesidades colectivas reales;
- su permanencia exige una justificación basada en eficiencia, equidad y utilidad pública.

En otras palabras, para que un impuesto sea legítimo no basta con que genere ingresos: debe aportar beneficios sociales superiores a los costos económicos, administrativos y sociales que produce.

Aplicación al impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados

Desde esta perspectiva, el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán presenta debilidades significativas que comprometen su función social.

1. Bajo impacto en la recaudación estatal

De acuerdo con la Cuenta Pública del Estado correspondiente al ejercicio 2024, el impuesto aportó únicamente 1.61 % del total de ingresos estatales por concepto de impuestos.

Su contribución financiera es marginal y no guarda proporción con los efectos sociales y administrativos que genera. Un tributo con impacto recaudatorio limitado carece de justificación cuando produce costos de cumplimiento y costos sociales superiores a su rendimiento.

2. Costo operativo y administrativo relativo

Aunque el Estado no despliega una fiscalización activa —pues depende casi por completo del trámite voluntario del contribuyente— sí incurre en costos operativos relevantes:

- personal administrativo,
- operación de módulos de recaudación,
- captura y verificación manual de endosos,
- tiempo institucional dedicado a aclaraciones y rectificaciones,
- conflictos derivados del control vehicular.

A ello se añade la necesidad de reconstruir cadenas documentales incompletas, situaciones frecuentes en la experiencia administrativa (2000–2011), debido a:

- refacturaciones emitidas por personas morales,
- pérdida o alteración de la “factura original”,
- imposibilidad de verificar endosos previos.

Para un impuesto de tan baja recaudación, estos costos constituyen una desproporción entre esfuerzo administrativo y beneficio fiscal, lo que vulnera la lógica de eficiencia propia del principio de destino al gasto público.

3. Efectos adversos en políticas públicas esenciales

El impuesto genera impactos negativos en áreas estratégicas que deberían ser reforzadas mediante la política fiscal, no debilitadas:

a) Seguridad vial

Desincentiva la actualización de la información vehicular, lo que prolonga la circulación de unidades:

- con propietarios no actualizados,
- con documentos desfasados,
- y con menor capacidad de control institucional.

b) Medio ambiente

El costo del impuesto desincentiva la sustitución de vehículos antiguos y contaminantes por unidades más eficientes, afectando:

- calidad del aire,
- emisiones locales,
- y políticas estatales de mitigación ambiental.

c) Formalidad económica

Incentiva que compraventas se realicen:

- sin contrato,
- sin endoso,
- sin registro,
- o fuera del territorio estatal,

a fin de evitar el pago del impuesto. Esto aumenta la informalidad vehicular.

d) Seguridad pública y trazabilidad

Al desincentivar la formalización del cambio de propietario, el impuesto:

- dificulta la trazabilidad de vehículos,
- limita la capacidad de reacción policial,
- impide la identificación oportuna de unidades involucradas en delitos,
- y agrava la desconexión ya existente entre control vehicular y REPUVE.

Estos efectos son particularmente relevantes porque la observación empírica del autor (2000–2011) confirma que:

- las oficinas estatales no cuentan con herramientas para detectar transmisiones reales,
- REPUVE no tiene valor fiscal ni sincronización efectiva,
- y los contribuyentes evitan actualizar su información para no generar un costo.

Estos factores contradicen directamente la función social que debe cumplir un impuesto estatal.

Valoración crítica

El análisis del principio de destino al gasto público revela que el impuesto michoacano no supera el estándar mínimo de utilidad social exigido por la Constitución y por la doctrina tributaria.

Tres razones sintetizan esta conclusión:

1. El impuesto no genera un beneficio social proporcional a su existencia

Su recaudación es marginal y no contribuye significativamente al sostenimiento del gasto público.

La permanencia del tributo se debe más a inercia legislativa que a necesidad financiera.

2. Produce efectos contrarios a objetivos estatales esenciales

En lugar de promover:

- seguridad pública,
- control vehicular,
- formalidad administrativa,
- y renovación ambiental,

el impuesto fomenta:

- evasión,
- retraso en actualizaciones registrales,
- deterioro del parque vehicular,
- y pérdida de control institucional.

3. Contradice la justicia fiscal con orientación social

Un tributo:

- regresivo,
- de bajo rendimiento,
- y con efectos negativos en movilidad, ambiente y seguridad,

no puede justificarse bajo el principio de destino al gasto público. La recaudación simbólica no compensa sus costos operativos, costos sociales ni el riesgo institucional que genera.

Síntesis

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados no cumple con el principio de destino al gasto público, porque:

- su aportación financiera es marginal,
- sus costos administrativos son desproporcionados,
- y produce efectos sociales, económicos, ambientales y de seguridad pública negativos.

Por ello, su permanencia dentro del sistema fiscal michoacano carece de justificación constitucional, doctrinal y operativa, confirmando la necesidad de su derogación o sustitución por un esquema fiscal más eficiente, proporcional y socialmente útil.

5.6 Conclusiones del análisis doctrinal

El análisis doctrinal de los principios tributarios permite concluir que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán presenta inconsistencias sustanciales con los fundamentos constitucionales que rigen el sistema fiscal mexicano. Si bien esta figura cumple formalmente con la legalidad tributaria y se encuentra dentro de la competencia impositiva del Estado, su diseño material vulnera los principios esenciales del Derecho Fiscal.

En particular:

- El principio de proporcionalidad se ve comprometido porque el impuesto grava manifestaciones ficticias de riqueza, utilizando una base gravable que no refleja el valor real del vehículo ni la situación patrimonial del contribuyente, y desconoce la existencia frecuente de pérdidas económicas en las operaciones entre particulares.
- El principio de equidad resulta vulnerado al aplicar cargas idénticas a contribuyentes con capacidades económicas desiguales, y al establecer segmentaciones normativas que excluyen a personas morales y a comerciantes dedicados profesionalmente a la compraventa de vehículos. Esta estructura concentra la carga en personas físicas con menor capacidad contributiva y genera efectos regresivos.
- El principio de certeza y seguridad jurídica se ve afectado por la ambigüedad del sujeto obligado, la indefinición del momento exacto de causación, la falta de precisión respecto del documento que debe considerarse como “factura original”, y la dependencia absoluta del trámite voluntario del contribuyente. Todo ello provoca incertidumbre sobre el nacimiento y exigibilidad de la obligación fiscal.
- El principio de legalidad y reserva de ley se vulnera cuando la autoridad exige documentos no previstos en la Ley —por ejemplo, la factura de agencia— o aplica criterios

discrecionales derivados de la imprecisión normativa. Asimismo, la base gravable se determina mediante factores genéricos y arbitrarios, carentes de sustento técnico objetivo.

- El principio de destino al gasto público se incumple al no existir una correlación efectiva entre la recaudación obtenida —marginal en términos del total estatal— y un beneficio social que justifique la permanencia del gravamen. Por el contrario, el impuesto genera efectos negativos en áreas estratégicas como seguridad pública, control vehicular, medio ambiente, movilidad y formalidad económica.

Asimismo, el análisis doctrinal revela que la estructura del impuesto permite prácticas administrativas y documentales —como la refacturación por personas morales, la pérdida de secuencias de endosos y la inexistencia de trazabilidad real— que hacen imposible garantizar su aplicación uniforme, su fiscalización efectiva y su congruencia con los principios constitucionales. Estas deficiencias estructurales demuestran que el impuesto, lejos de cumplir una función redistributiva o de fortalecer el sistema fiscal estatal, se ha convertido en una figura inercial, desalineada de los valores constitucionales de justicia, racionalidad económica y legitimidad social.

De acuerdo con los principios doctrinales analizados, el impuesto presenta una incompatibilidad material con los fundamentos del Derecho Fiscal mexicano. Su diseño e implementación no responden a criterios de proporcionalidad, equidad, certeza ni coherencia administrativa, lo que justifica la necesidad de una revisión profunda, orientada a su rediseño o, en su caso, a su derogación integral.

El presente análisis doctrinal constituye la base conceptual para el estudio que se desarrollará en el Capítulo 6, “Análisis jurídico-fiscal del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos de motor usados”, donde se examinarán detalladamente:

- la técnica legislativa utilizada,
- los elementos estructurales del impuesto,
- su aplicación administrativa real,
- y su congruencia con los principios constitucionales y doctrinales evaluados en este capítulo.

Dicho análisis permitirá determinar con mayor precisión si el tributo puede ser corregido o si su estructura resulta incompatible con un sistema tributario estatal justo, moderno y funcional.

CAPÍTULO 6. ANÁLISIS JURÍDICO-FISCAL DEL IMPUESTO ESTATAL SOBRE ENAJENACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR USADOS

6.1 Naturaleza jurídica del impuesto y su fundamento normativo

Base doctrinal

Los impuestos estatales son una manifestación de la potestad tributaria derivada que las entidades federativas ejercen dentro del federalismo fiscal mexicano. Su fundamento descansa en:

- Artículo 31, fracción IV, Constitución Federal: obligación de contribuir bajo principios de proporcionalidad y equidad.
- Artículo 124, Constitución Federal: facultad residual de las entidades para legislar en materia tributaria, salvo materias reservadas a la Federación.

En el marco de coordinación fiscal, la Ley de Coordinación Fiscal (1978) delimita las materias cedidas a la Federación y confirma la capacidad de los estados para crear tributos propios, siempre que sean compatibles con los principios constitucionales y no interfieran con contribuciones federales como el IVA o el ISR.

Desde la doctrina, los impuestos estatales cumplen funciones orientadas a:

- fortalecer la autonomía hacendaria,
- equilibrar la insuficiencia de participaciones federales,
- y atender necesidades económicas y administrativas locales.

En este marco, los impuestos sobre actos jurídicos —como el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados— son considerados impuestos indirectos cuya finalidad histórica incluye la formalidad registral y la generación de trazabilidad administrativa.

Marco legal estatal aplicable

El sistema tributario del Estado de Michoacán se rige por el Código Fiscal del Estado, el cual:

- define qué se entiende por contribuciones (artículo 3),
- establece que toda ley tributaria debe contener los elementos esenciales del tributo (artículo 9),
- y determina qué se considera enajenación para efectos fiscales estatales (artículo 9-A).

Con base en este marco normativo, el impuesto sobre enajenación de vehículos usados encuentra su fundamento sustantivo en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán, artículos 6 a 12, donde se definen:

- sujeto activo,
- sujeto pasivo,
- hecho imponible,
- base gravable,
- tasa,
- y reglas específicas del tributo.

El diseño normativo excluye operaciones gravadas por el IVA federal, a fin de preservar la coordinación fiscal y evitar interferencias con la potestad tributaria federal.

Actualización institucional: creación y reforma del SATMICH

La Ley del Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán, publicada el 23 de diciembre de 2022 (Tomo CLXXXI, Núm. 92), creó un órgano desconcentrado encargado de la administración, recaudación y gestión de las contribuciones estatales.

La reforma de 2023 (Decreto 453) ajustó su estructura administrativa. Ambos instrumentos:

- reorganizan la administración tributaria estatal,
- transfieren funciones y sistemas administrativos,
- pero no modifican la estructura normativa del impuesto,

- ni introducen mecanismos específicos para identificar enajenaciones privadas no declaradas.

El SATMICH cuenta con facultades de comprobación previstas en el Código Fiscal del Estado; sin embargo, tales facultades operan sobre las contribuciones ya determinadas conforme a ley, sin alterar la definición del hecho imponible ni los elementos esenciales del tributo.

Plano doctrinal

Doctrinalmente, los impuestos sobre actos jurídicos exigen:

- claridad normativa en el hecho imponible,
- trazabilidad documental para respaldar la transmisión,
- y congruencia entre el diseño legal y los mecanismos administrativos disponibles.

El análisis doctrinal identifica posibles tensiones entre la finalidad teórica del tributo y la forma en que se estructura el acto gravado, pero su valoración específica se desarrolla en los apartados subsecuentes para mantener la progresión metodológica del capítulo.

Síntesis

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados se inserta adecuadamente dentro del marco constitucional y legislativo aplicable a los tributos locales. Su naturaleza jurídica deriva:

- del federalismo fiscal,
- del Código Fiscal del Estado,
- y de la Ley de Hacienda estatal.

La creación del SATMICH supuso una reorganización administrativa, pero no alteró el diseño ni los elementos esenciales del impuesto.

Este apartado establece la base normativa y doctrinal necesaria para, en capítulos posteriores, analizar la técnica legislativa, el funcionamiento operativo y la correspondencia del tributo con los principios constitucionales del sistema fiscal mexicano.

6.2 Elementos estructurales del tributo: sujeto activo, sujeto pasivo, objeto, base y tasa

Base doctrinal o legal

La rincipio de legalidad tributaria —previsto en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal— exige que toda contribución defina con claridad sus elementos esenciales: sujeto activo, sujeto pasivo, objeto, base y tasa.

En el ámbito estatal, este principio se desarrolla en el Código Fiscal del Estado de Michoacán, particularmente en:

- Artículo 3, que define las contribuciones y su naturaleza.
- Artículo 9, que establece que las leyes fiscales deben contener los elementos esenciales del tributo.
- Artículo 9-A, que define qué se considera enajenación para efectos fiscales estatales.

Doctrinalmente, autores como Jarach, Giuliani Fonrouge, Valdés Costa y Moya Palafox subrayan que la correcta definición de estos elementos:

- delimita el ámbito de aplicación de la ley;
- determina el nacimiento de la obligación;
- y brinda certeza jurídica tanto a autoridades como a contribuyentes.

Con esta base conceptual, se examina la estructura normativa del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados previsto en la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán.

Aplicación al caso michoacano

El impuesto está regulado en los artículos 6 a 12 de la Ley de Hacienda estatal. Conforme a su texto, los elementos esenciales se configuran de la siguiente manera:

1. Sujeto activo

El sujeto activo es el Estado de Michoacán, encargado de recaudar el impuesto a través de su autoridad fiscal.

Con la Ley del SATMICH (2022) y su reforma de 2023, las funciones de administración y gestión de los ingresos estatales se encomendaron a este órgano desconcentrado. Dicho cambio es orgánico-administrativo y:

- no altera los elementos esenciales del tributo;
- no crea nuevas obligaciones;
- ni introduce mecanismos específicos de verificación de enajenaciones privadas.

Las oficinas recaudadoras continúan siendo las unidades responsables de recibir la documentación y materializar el cobro conforme a la ley.

2. Sujeto pasivo

La Ley de Hacienda señala como sujeto obligado al enajenante, es decir, la persona física que transmite la propiedad del vehículo. Asimismo, prevé la figura del responsable solidario, atribuida al adquirente, cuya regulación general se encuentra en el Artículo 22 del Código Fiscal del Estado.

La precisión del alcance jurídico entre contribuyente y responsable solidario será analizada en un apartado posterior para evitar conclusiones anticipadas.

3. Objeto del impuesto

El objeto del impuesto es la enajenación de vehículos de motor usados realizada entre particulares dentro del territorio de Michoacán.

Normativamente, el objeto deriva:

- del acto jurídico de transmisión, conforme al Artículo 9-A del Código Fiscal del Estado,
- y de su configuración específica en la Ley de Hacienda.

La separación entre el hecho jurídico y su manifestación administrativa se aborda posteriormente en el plano operativo (apartado 6.5).

4. Base gravable

La base gravable se determina mediante la aplicación de un factor de depreciación al valor consignado en la factura original o documento equivalente, conforme a lo previsto en la Ley de Hacienda.

El marco normativo establece:

- el documento acreditable,
- el valor a depreciar,
- y el método para determinar la base.

Desde la perspectiva doctrinal, la base debe reflejar una manifestación razonable de capacidad económica. Su evaluación sustantiva se desarrolla en apartados posteriores, manteniendo aquí una descripción estrictamente normativa.

5. Tasa

El impuesto aplica una tasa fija del 2.5 %, decisión legislativa que forma parte de la política fiscal estatal.

Cualquier valoración sobre su impacto distributivo, congruencia con la capacidad contributiva o efectos económicos se examinará más adelante, sin adelantar juicios en esta sección.

Valoración crítica

El impuesto cumple formalmente con los elementos esenciales exigidos por el principio de legalidad tributaria:

- identifica sujeto activo y pasivo;
- define el objeto;
- determina la base;
- establece una tasa específica.

No obstante, el análisis doctrinal y normativo permite señalar áreas de observación metodológica que se desarrollarán posteriormente, tales como:

- la distinción conceptual entre contribuyente y responsable solidario;
- la correspondencia entre la base legal y la capacidad económica real;
- la interacción entre el hecho imponible jurídico y el trámite administrativo;
- y los efectos derivados de una tasa uniforme.

Estas observaciones sirven como guía para el análisis sin constituir conclusiones.

Síntesis

El impuesto sobre enajenación de vehículos usados está estructurado conforme al marco normativo estatal y federal aplicable al principio de legalidad. La incorporación del SATMICH reorganiza la administración tributaria, pero no modifica la naturaleza, estructura ni elementos esenciales del tributo, los cuales continúan definidos de manera exclusiva por la Ley de Hacienda.

A partir de esta estructura normativa, los siguientes apartados examinarán la coherencia doctrinal, la técnica legislativa y las condiciones operativas del impuesto, siguiendo una progresión analítica ordenada y sin anticipar resultados.

6.3 Responsabilidad solidaria del adquirente: efectos jurídicos y riesgos patrimoniales

Base doctrinal o legal

La responsabilidad solidaria en materia fiscal es una figura excepcional mediante la cual la ley extiende los efectos de la obligación tributaria a personas distintas del contribuyente principal. A nivel estatal, su fundamento se encuentra en el Artículo 22 del Código Fiscal del Estado de Michoacán (CFE), que regula los supuestos en que terceros pueden ser obligados a responder por contribuciones omitidas.

La doctrina tributaria —Jarach, Giuliani Fonrouge, Valdés Costa, Flores Zavala— coincide en que la responsabilidad solidaria:

1. Es un mecanismo de garantía, no una obligación autónoma.
2. Constituye una excepción estricta al principio de personalidad tributaria.
3. Requiere una vinculación objetiva entre el tercero y el hecho generador.

Para que sea constitucionalmente válida debe reunir:

- previsión legal expresa,
- relación lógica con el hecho imponible,
- y alcances proporcionados que no impongan cargas ajenas a la capacidad contributiva.

Este marco doctrinal y normativo es la base para evaluar su configuración en el impuesto estatal.

Aplicación al caso michoacano

La Ley de Hacienda del Estado de Michoacán establece que, si el enajenante —sujeto obligado principal— no paga el impuesto, el adquirente se convierte en responsable solidario.

En el plano estrictamente normativo:

- La solidaridad está prevista de forma expresa,
- Opera en caso de omisión del enajenante,
- Y se complementa con las reglas del Artículo 22 del CFE.

La participación del adquirente en el acto jurídico que constituye la enajenación (definida en el Art. 9-A del CFE) sirve como fundamento para la previsión de la solidaridad.

Sin embargo, el diseño normativo interactúa con otra disposición relevante: el Artículo 12 de la Ley de Hacienda, el cual condiciona la realización del trámite vehicular al pago previo del impuesto. Esta interacción genera efectos jurídicos que deben analizarse con cuidado dentro del marco de la técnica legislativa y del principio de seguridad jurídica.

Valoración doctrinal y técnica

1. Correspondencia entre capacidad contributiva y responsabilidad solidaria

La solidaridad recae sobre el adquirente aun cuando:

- no realiza el hecho imponible,
- no obtiene una manifestación de riqueza,
- y el impuesto grava la transmisión efectuada por un tercero.

Ello plantea interrogantes doctrinales sobre:

- la correspondencia entre sujeto obligado y sujeto solidario,
- la coherencia con el Artículo 31, fracción IV, constitucional,
- y la proporcionalidad de la carga atribuida al adquirente.

Estos aspectos se profundizan en el análisis constitucional del capítulo 6.6.

2. Extensión económica de la solidaridad y previsibilidad

La solidaridad puede alcanzar:

- impuesto omitido,
- actualizaciones,
- y, en ciertos supuestos, accesorios previstos por el Código Fiscal del Estado.

Desde la técnica legislativa, la solidaridad debe ser previsible y derivar de una relación objetiva con el hecho generador.

En el mercado vehicular, la previsibilidad se complica por:

- cadenas de endosos,
- refacturaciones,
- documentos privados,
- y ausencia de registros fiscales previos a la compraventa.

Estas cuestiones se desarrollarán en el análisis operativo (6.5).

3. Interacción normativa con el Artículo 12 LHE: condicionamiento del trámite administrativo

El Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado dispone que:

Los servidores públicos del SATMICH no tramitarán solicitudes de alta, baja o cambio de propietario si no se ha pagado el impuesto correspondiente.

Desde la técnica legislativa y la doctrina tributaria, esta norma introduce un aspecto relevante:

- La solidaridad del adquirente deja de operar como una figura accesorio del tributo
- y pasa a convertirse en un requisito para obtener un servicio administrativo necesario.

Este diseño normativo plantea implicaciones que deben estudiarse:

1. Mezcla dos esferas jurídicas distintas
 - el impuesto sobre un acto jurídico privado,
 - y el trámite administrativo de registro vehicular.
2. Genera un mecanismo de cobro indirecto, ya que la autoridad no determina la obligación mediante un procedimiento fiscal, sino mediante la negativa del trámite.

3. Coloca al adquirente en la posición de tener que pagar una obligación que no le corresponde como sujeto obligado, para evitar la pérdida del acceso al trámite administrativo.

Estas implicaciones articulan una tensión entre:

- legalidad tributaria,
- seguridad jurídica,
- razonabilidad administrativa,
- y capacidad contributiva.

El desarrollo de estas tensiones se realizará en 6.5 (plano operativo) y 6.6 (plano doctrinal-constitucional), manteniendo aquí solo el planteamiento técnico-normativo correspondiente.

Síntesis

La responsabilidad solidaria del adquirente se encuentra prevista formalmente en la Ley de Hacienda del Estado y en el Artículo 22 del Código Fiscal del Estado, cumpliendo con el principio de reserva de ley. No obstante, su interacción con:

- la estructura documental del mercado vehicular,
- la previsión del Artículo 12 (condicionamiento del trámite),
- y los principios de capacidad contributiva y proporcionalidad,

plantea interrogantes que requieren evaluación sistemática en los apartados siguientes.

Este capítulo delimita el marco normativo y doctrinal sin anticipar conclusiones, permitiendo que el análisis constitucional, operativo y económico se integre ordenadamente en las secciones 6.4, 6.5, 6.6 y 6.7

6.4 Técnica legislativa aplicada y deficiencias en su diseño

Base doctrinal o legal

La técnica legislativa fiscal exige que los tributos sean formulados con claridad, coherencia interna y operatividad, garantizando que el contribuyente pueda conocer con precisión:

- cuándo nace la obligación,
- cómo debe cumplirse, y
- cuánto debe pagarse.

Estos estándares derivan de:

- Artículo 14 constitucional (certeza jurídica),
- Artículo 31, fracción IV (legalidad, proporcionalidad y equidad),
- Artículo 5 del Código Fiscal del Estado (CFE) (elementos del tributo claramente establecidos),
- Artículo 9-A CFE, que define la *enajenación* como hecho imponible para efectos fiscales.

La doctrina tributaria coincide en que una técnica legislativa adecuada debe:

1. Evitar ambigüedad conceptual.
2. Mostrar coherencia sistemática.
3. Ser autoaplicativa, sin depender de trámites externos.

Cuando la ley no cumple estos elementos, se comprometen la seguridad jurídica, la eficacia recaudatoria y la racionalidad fiscal.

1. Ambigüedad conceptual entre enajenación (hecho imponible) y trámite vehicular

Plano normativo y doctrinal

El impuesto grava la enajenación realizada entre particulares (Art. 9-A CFE).

Sin embargo, la Ley de Hacienda no distingue claramente entre:

- el acto jurídico privado (enajenación), y
- el acto administrativo posterior (actualización del padrón vehicular).

Esto genera tensiones normativas:

- La enajenación no produce efectos fiscales inmediatos.
- El impuesto solo se materializa cuando el adquirente acude a un trámite vehicular.
- No existe un procedimiento independiente para declarar la transmisión.

Desde la técnica legislativa, esta fusión conceptual dificulta identificar el nacimiento de la obligación y diluye la naturaleza del tributo.

2. Condicionamiento del trámite administrativo al pago del impuesto (Artículo 12 LHE)

Plano estrictamente normativo – núcleo doctrinal que se incorpora

El Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado establece:

“Los servidores públicos del SATMICH no tramitarán ninguna solicitud de alta, baja o cambio de propietario de vehículos por los cuales no se hubiese pagado el impuesto...”

Este artículo introduce uno de los puntos doctrinales más delicados del diseño del tributo, por las siguientes razones:

2.1. Conversión del impuesto en una condición para acceder a un servicio público

El impuesto, cuyo hecho imponible es un acto jurídico privado, se convierte en un requisito para acceder a un trámite administrativo necesario para circular legalmente.

Esto configura un mecanismo de cobro indirecto, en el cual:

- la autoridad no determina el impuesto mediante un procedimiento fiscal;
- sino que niega el servicio administrativo hasta que el contribuyente (adquirente) pague.

Desde la técnica legislativa, este tipo de mecanismos debe evitarse porque:

- mezclan dos esferas jurídicas distintas (tributaria y administrativa),
- generan incertidumbre normativa,
- y difuminan los límites entre obligación fiscal y requisito de control vehicular.

2.2. Posible afectación a principios constitucionales

El condicionamiento puede vulnerar:

- Seguridad jurídica, al no derivar el cumplimiento del impuesto de una determinación fiscal, sino de la negación del trámite.
- Legalidad tributaria, pues el cobro efectivo no surge del hecho imponible, sino del acto administrativo.
- Capacidad contributiva, ya que el adquirente asume un pago que la ley asigna al enajenante.
- Proporcionalidad, al imponer una carga económica como condición de un trámite necesario.
- Razonabilidad administrativa, al supeditar un procedimiento regulatorio (registro vehicular) a una obligación tributaria ajena a su naturaleza.

2.3. Incidencia sobre el adquirente (que no es el sujeto obligado)

El Art. 12 produce un efecto fundamental:

- el adquirente, quien *no es el sujeto obligado* según la Ley de Hacienda,
- queda forzado a pagar el impuesto para no perder acceso al trámite administrativo que necesita.

Esto constituye:

- una carga patrimonial indirecta,
- impuesta mediante un procedimiento administrativo,
- sin ser consecuencia directa del hecho imponible.

Doctrinalmente, es uno de los puntos más graves de técnica legislativa en el diseño del impuesto.

3. Factores de depreciación uniformes y ajenos a la realidad económica

Plano doctrinal

La base gravable se determina mediante una depreciación legal uniforme, sin considerar:

- estado real del vehículo,
- daños, kilometraje, historial de uso,
- precios de mercado o pérdida patrimonial.

Desde la doctrina fiscal, la base debe reflejar una manifestación razonable de riqueza; la fórmula actual no cumple este estándar y requiere análisis posterior en materia de proporcionalidad (que se abordará en 6.6).

4. Procedimientos administrativos insuficientes y no autoaplicativos

Plano normativo y operativo

La Ley de Hacienda no establece:

- plazos ni mecanismos para declarar la enajenación,
- reglas para transmisiones con refacturación,
- procedimientos de acreditación del acto jurídico,
- mecanismos estatales de verificación o detección de transmisiones privadas.

La operación administrativa depende totalmente de la manifestación voluntaria del adquirente, aspecto que se desarrollará en 6.5

Valoración técnico-doctrinal

Los elementos descritos permiten identificar áreas donde la técnica legislativa podría perfeccionarse en:

- delimitación conceptual del hecho imponible,
- estructura y razonabilidad de la base gravable,
- relación entre obligación fiscal y acto administrativo,

- alcance de la responsabilidad solidaria del adquirente (art. 22 CFE),
- y claridad procedimental.

Todos estos temas serán evaluados integralmente en los apartados 6.5, 6.6 y 6.7.

Síntesis

La técnica legislativa del impuesto presenta desafíos relevantes derivados de:

- ambigüedad entre enajenación y registro vehicular,
- utilización del trámite administrativo como mecanismo de cobro,
- factores de depreciación ajenos a la realidad económica,
- ausencia de procedimientos claros y autoaplicables.

El Artículo 12 constituye un punto central en el análisis, pues convierte un impuesto sobre un acto jurídico privado en un requisito para acceder a un trámite administrativo obligatorio, lo cual plantea tensiones doctrinales que deben examinarse cuidadosamente en los apartados siguientes.

6.5 Compatibilidad con el marco federal y ausencia de doble tributación.

Base doctrinal o legal

El federalismo tributario mexicano se sustenta en un sistema de coordinación fiscal que delimita las materias en que la Federación y las entidades federativas pueden ejercer su potestad tributaria. Conforme al artículo 73, fracción XXIX, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Congreso de la Unión tiene atribuciones exclusivas para establecer contribuciones en materias de alcance nacional. Los estados, por su parte, conservan la potestad derivada para crear tributos locales siempre que:

- no invadan competencias federales,
- no graven actos ya sujetos a impuestos federales,
- y respeten los principios de proporcionalidad, equidad y legalidad.

La Ley de Coordinación Fiscal (1978) determina que las entidades adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal:

- deben abstenerse de gravar actos sujetos a IVA, ISR y otros impuestos federales,
- excepto en casos expresamente permitidos por la propia ley o la LIVA.

En este marco, el artículo 41 de la Ley del IVA prohíbe expresamente a los estados gravar actos gravados con IVA, salvo supuestos específicos.

Doble tributación: criterios doctrinales

La doctrina distingue dos tipos:

1. Doble tributación jurídica:

El mismo hecho imponible gravado por dos autoridades respecto del mismo sujeto y con igual finalidad.

2. Doble tributación económica:

Un mismo flujo económico soporta cargas sucesivas, aunque no coincidan sujeto, hecho imponible o autoridad fiscal.

El análisis debe considerar ambas figuras.

Aplicación al caso michoacano

1. Compatibilidad formal con el marco federal

El Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados grava exclusivamente transmisiones entre particulares, las cuales están exentas de IVA conforme al artículo 9, fracción I, de la LIVA.

Por ello:

- no invade materia federal,
- no grava actos sujetos al IVA,

- no configura doble tributación jurídica,
- y es compatible con el Sistema Nacional de Coordinación Fiscal.

La Ley de Hacienda del Estado también excluye a:

- empresas dedicadas a la compraventa de vehículos,
- operaciones sujetas a IVA,

lo que refuerza su compatibilidad formal con el marco federal.

2. Doble carga económica indirecta

Aunque no existe doble tributación jurídica, la operación práctica del impuesto genera una duplicidad económica funcional.

El contribuyente debe cubrir:

- el impuesto estatal sobre enajenación, y
- diversos derechos y servicios administrativos inherentes al registro vehicular (cambio de propietario, verificación de documentos, expedición de tarjeta, actualizaciones).

Estas cargas recaen sobre una misma operación económica: la transmisión de un vehículo usado.

La doctrina fiscal considera este fenómeno como duplicidad económica, que:

- no es inconstitucional por sí misma,
- pero puede afectar la equidad y la razonabilidad material del tributo,
- especialmente en operaciones realizadas con pérdida patrimonial (la mayoría en el mercado vehicular entre particulares).

Este aspecto será desarrollado en el capítulo 6.6 (proporcionalidad y capacidad contributiva).

3. Interacción del impuesto con el Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado

El Artículo 12 establece que no se tramitará alta, baja o cambio de propietario sin el pago del impuesto.

Desde la perspectiva de coordinación fiscal:

- el artículo no afecta la compatibilidad con el marco federal,
- pero sí incrementa la carga económica indirecta que recae sobre el mismo acto de transmisión,
- y refuerza la percepción de “pago múltiple” asociada al cambio de propietario.

En términos doctrinales:

- el Artículo 12 convierte un impuesto sobre un acto jurídico privado en una condición para acceder a un trámite administrativo público;
- esto produce un mecanismo de cobro indirecto que, aunque no invade materia federal, sí intensifica la carga económica acumulada;
- su valoración se analiza en 6.4 (técnica legislativa) y 6.6 (proporcionalidad material).

Aquí solo se identifica su incidencia en la percepción de duplicidad económica.

4. Deficiencias de coordinación administrativa

La compatibilidad formal con el sistema federal no garantiza eficacia operativa.

Persisten problemas como:

- ausencia de interoperabilidad entre sistemas estatales y federales,
- falta de integración fiscal con REPUBE (que no está diseñado para fines tributarios),
- inexistencia de mecanismos automáticos para identificar enajenaciones entre particulares,
- dependencia de la manifestación voluntaria del adquirente.

Estas fallas no afectan la validez formal del tributo, pero sí su eficiencia dentro del federalismo fiscal.

Su análisis detallado corresponde al plano operativo (6.5) y económico (6.6).

Síntesis

El impuesto estatal:

- es compatible formalmente con el marco constitucional federal,
- no genera doble tributación jurídica,
- pero sí implica una doble carga económica indirecta, derivada de:
 - el impuesto estatal,
 - trámites administrativos obligatorios,
 - y el condicionamiento del Artículo 12 LHE.

La existencia de esta duplicidad económica plantea interrogantes sobre:

- la equidad,
- la proporcionalidad,
- y la razonabilidad del tributo,

temas que se analizarán en los apartados 6.6 y 6.7 sin adelantar conclusiones.

6.6 Impacto fiscal, administrativo, ambiental y de seguridad pública del impuesto

Base doctrinal o legal

El impacto de un tributo debe valorarse más allá de su rendimiento recaudatorio, integrando su eficiencia administrativa, sus efectos económicos y sociales, y su coherencia con los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, certeza jurídica y destino al gasto público (artículo 31, fracción IV, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

La doctrina tributaria contemporánea establece que un impuesto debe generar beneficios públicos netos superiores a sus costos operativos y contribuir efectivamente a los fines estatales, preservando claridad normativa, razonabilidad administrativa y coherencia con la función social del tributo.

Aplicación al caso michoacano

De acuerdo con la Cuenta Pública del Estado de Michoacán 2024, los ingresos totales por impuestos ascendieron a \$3,689,840,088.21, de los cuales únicamente \$59,474,646.50 provinieron del *Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados*.

Esto representa apenas 1.61 % de la recaudación estatal por impuestos.

A pesar de este bajo rendimiento, el impuesto requiere procesos administrativos que permanecen vigentes. Esto fue verificado por el autor en noviembre de 2025 mediante:

- consulta directa en ventanillas de Oficinas Recaudadoras,
- revisión del portal del SATMICH,
- análisis del PDF institucional de trámites vehiculares.

La verificación confirmó que las características operativas históricas del impuesto permanecen sustancialmente sin cambios.

Valoración crítica

1. Baja eficiencia recaudatoria frente a su complejidad operativa

El impuesto exige una serie de actividades administrativas, entre ellas:

- revisión manual de documentos privados y endosos,
- validación de factura o documento equivalente,
- captura de datos en los sistemas administrativos,
- revisión de antecedentes vehiculares,
- atención de aclaraciones y trámites detenidos.

Estas actividades generan un costo operativo inevitable, aunque:

No es posible determinar qué proporción del gasto total del SATMICH corresponde a la operación de este impuesto, ya que la Cuenta Pública no desagrega costos administrativos por tipo de impuesto.

Lo técnicamente correcto es señalar que las cargas operativas necesarias para aplicar el impuesto reducen el beneficio neto que aporta debido a su limitada recaudación.

2. Estimación del universo normativo de vehículos sujetos al impuesto

Conforme al artículo 6 de la Ley de Hacienda del Estado, el impuesto aplica únicamente a vehículos cuyo año modelo corresponde:

- al año de aplicación de la Ley de Ingresos,
- al año posterior,
- y a los nueve años modelo anteriores.

Este rango totaliza diez años de antigüedad.

Según el padrón vehicular del INEGI (2024), existen 2,238,679 unidades registradas en el estado.

Excluyendo motocicletas, transporte público estatal y vehículos de carga, el universo aproximado de vehículos particulares asciende a cerca de 2 millones de unidades y excluyendo motocicletas, transporte público estatal y vehículos de carga, el universo aproximado de vehículos particulares asciende a cerca de 2 millones de unidades.

De este universo particular, aproximadamente 35 % se ubica dentro del rango de antigüedad susceptible de generar el hecho imponible. Este porcentaje representa únicamente un universo normativo, ya que incluye:

- vehículos cuyas operaciones generan IVA,
- vehículos no enajenados durante el año,
- vehículos que se transmiten sin formalización,

- vehículos registrados en otra entidad federativa,
- vehículos cuyo trámite no se realiza ante la autoridad estatal.

El universo real gravado es, por tanto, considerablemente menor, lo que evidencia una desconexión estructural entre potencial normativo y recaudación efectiva.

3. Impacto ambiental

El diseño del impuesto, basado en la depreciación del valor consignado en la factura original, incrementa el costo de formalizar la transmisión de vehículos recientes.

Ello genera incentivos para:

- postergar la renovación vehicular,
- preferir unidades más antiguas,
- realizar compraventas informales para evitar el impuesto.

El resultado es un parque vehicular:

- más envejecido,
- menos eficiente,
- con mayores emisiones contaminantes,
- contrario a los objetivos estatales de movilidad sostenible y reducción de emisiones.

4. Impacto en seguridad pública

La carga fiscal asociada al impuesto puede desincentivar la formalización del cambio de propietario, generando:

- transmisiones no registradas,
- retrasos prolongados en la actualización del padrón,
- registros en otras entidades para evitar el impuesto.

Dado que múltiples delitos involucran vehículos como medio logístico, esta desactualización afecta la trazabilidad vehicular y, por tanto, la capacidad estatal para identificar oportunamente al poseedor real de una unidad.

Aunque el REPUVE cumple objetivos de seguridad pública y no fiscales, su actualización depende de cargas de información estatales. La falta de sincronización inmediata entre registros y transmisiones privadas confirma que el padrón vehicular solo se actualiza si el contribuyente realiza el trámite correspondiente, lo cual limita la capacidad administrativa para asociar un vehículo con su titular efectivo.

Conclusión del análisis

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados muestra un desequilibrio estructural entre:

- su baja aportación fiscal,
- las actividades administrativas necesarias para aplicarlo,
- sus efectos ambientales negativos,
- y el impacto adverso en la actualización del padrón vehicular, relevante para la seguridad pública.

Adicionalmente, el Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado condiciona el acceso al trámite administrativo de cambio de propietario al pago del impuesto, lo cual genera tensiones relevantes con los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica y razonabilidad administrativa.

Estos elementos justifican la necesidad de una revisión legislativa profunda que permita explorar alternativas más equitativas, eficientes y coherentes con las condiciones fiscales y administrativas del Estado de Michoacán.

6.6.1 Evidencia estadística de evasión estructural

La comparación entre el universo vehicular susceptible del impuesto y las operaciones formalmente registradas permite identificar una brecha significativa entre el diseño normativo del tributo y su funcionamiento real. Esta sección presenta una estimación técnica basada en datos oficiales y metodologías conservadoras, sin emitir conclusiones definitivas (las cuales corresponden al apartado 6.7).

1. Universo susceptible del impuesto

Según el padrón vehicular estatal reportado por INEGI (2024), Michoacán cuenta con 2,238,679 unidades.

Excluyendo:

- motocicletas,
- transporte público estatal,
- vehículos de carga,

el universo aproximado de vehículos particulares asciende a cerca de 2 millones de unidades.

Con base en el artículo 6 de la Ley de Hacienda del Estado, el impuesto aplica únicamente a vehículos cuyo año modelo se ubica dentro de un rango total de diez años (año vigente + año siguiente + nueve anteriores).

Una estimación razonable indica que aproximadamente 35 % del parque vehicular particular se encuentra dentro de este rango de antigüedad. Ello representa un universo normativo aproximado de:

≈ 700,000 vehículos potencialmente sujetos al impuesto.

Este universo no corresponde al volumen real gravado, sino únicamente al grupo de vehículos cuyos modelos cumplen con el supuesto legal para que una transmisión pueda constituir el hecho imponible.

2. Rotación anual estimada del mercado

No todos los vehículos dentro del universo susceptible se venden cada año. Para fines metodológicos, y siguiendo criterios utilizados en análisis comparativos de mercados secundarios, puede emplearse una tasa conservadora de rotación del 15 % anual para transmisiones entre particulares.

Con ello, el número estimado de enajenaciones anuales sería aproximadamente:

$\approx 105,000$ transmisiones potenciales por año.

Se trata de una estimación técnica, útil únicamente para contrastar el universo normativo con la actividad registrada en la práctica administrativa.

3. Operaciones registradas conforme a la recaudación observada

La Cuenta Pública 2024 reporta ingresos por:

\$59,474,646.50

derivados del impuesto.

Si se emplea un pago promedio de \$3,000 por operación (estimación razonable a partir de los factores de depreciación previstos por la Ley de Hacienda), se obtiene un cálculo aproximado del número de operaciones formalmente registradas:

$\approx 19,825$ transmisiones anuales.

Este valor representa únicamente las operaciones que culminaron en padrón mediante trámite administrativo.

4. Brecha entre universo estimado y operaciones registradas

Comparación:

- $\approx 105,000$ transmisiones estimadas (escenario conservador)
- $\approx 19,825$ transmisiones registradas

La diferencia representa una brecha aproximada del 80 % entre las transmisiones que, con base en el universo normativo y el comportamiento del mercado, podrían ocurrir, y aquellas que efectivamente se registran ante la autoridad.

Incluso con una tasa de rotación menor, por ejemplo del 10 %, el porcentaje no formalizado superaría el 70 %.

Este fenómeno evidencia que el tributo no es autoaplicativo y que su cumplimiento depende esencialmente del trámite voluntario del adquirente, elemento analizado en los apartados normativos y operativos del capítulo.

5. Implicaciones fiscales y administrativas

La brecha estadística descrita permite observar que:

- solo una fracción de las transmisiones potenciales se convierte en operaciones que generan impuesto,
- el diseño normativo no permite identificar transmisiones no presentadas en ventanilla,
- el comportamiento real del mercado vehicular no se refleja plenamente en la recaudación,
- el impuesto opera sobre un subconjunto reducido del universo susceptible.

Dado que la ley no establece mecanismos para obligar a declarar la transmisión fuera del trámite administrativo, la formalización depende exclusivamente de que el adquirente decida actualizar el padrón vehicular. La introducción de mecanismos obligatorios adicionales requeriría modificar la estructura legal del impuesto e implicaría cargas administrativas nuevas, lo que alteraría significativamente el esquema actual de gestión del registro vehicular.

6. Repercusiones en el control vehicular

La baja formalización de enajenaciones implica que un número considerable de transmisiones no se registra en:

- el padrón vehicular estatal,
- los expedientes administrativos del SATMICH,
- ni los sistemas de control vehicular que se nutren del trámite de cambio de propietario.

Esto provoca retrasos en la actualización del titular poseedor y genera escenarios en los que la información administrativa no coincide con la realidad fáctica del uso o posesión del vehículo.

La trazabilidad depende íntegramente de la manifestación voluntaria del adquirente, lo cual limita la eficacia administrativa del registro estatal.

Conclusión del subapartado

La comparación estadística entre el universo vehicular susceptible, la rotación anual estimada y las operaciones registradas permite identificar una evasión operativa considerable, derivada de la naturaleza privada del hecho generador y de la dependencia absoluta del trámite voluntario para que el impuesto se materialice en la esfera administrativa.

Estos elementos constituyen insumos analíticos para el apartado 6.7, donde se integrarán las implicaciones generales sobre la racionalidad fiscal, administrativa y técnica del tributo, sin prejuzgar en esta sección el sentido final del análisis.

6.7 Conclusiones del análisis jurídico-fiscal

El análisis desarrollado en este capítulo permite concluir que, si bien el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados cumple formalmente con los criterios de competencia legislativa previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley de Coordinación Fiscal, su diseño normativo y su funcionamiento operativo presentan deficiencias

relevantes que afectan su correspondencia con los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad, certeza jurídica y razonabilidad administrativa.

En primer lugar, los elementos estructurales del tributo —en especial la base gravable y la tasa— no guardan una relación adecuada con la capacidad contributiva real. Los factores uniformes de depreciación y la tasa fija del 2.5 % no reflejan la diversidad de operaciones entre particulares, particularmente en casos donde existe pérdida patrimonial o ausencia de incremento real de riqueza. Esto genera tensiones con el principio de proporcionalidad contenido en el artículo 31, fracción IV, constitucional, al gravar manifestaciones económicas que no siempre representan riqueza efectivamente realizada.

En segundo término, la responsabilidad solidaria atribuida al adquirente —prevista en la Ley de Hacienda del Estado y vinculada con el artículo 22 del Código Fiscal del Estado—, si bien cuenta con sustento legal expreso, plantea interrogantes doctrinales relevantes sobre su correspondencia con la capacidad contributiva, su previsibilidad y sus efectos patrimoniales. La asignación de cargas fiscales a un sujeto que no realiza el hecho generador exige una revisión más precisa de sus límites, alcances y condiciones, considerando además las particularidades documentales del mercado de vehículos usados.

Un aspecto de especial relevancia jurídica es la técnica adoptada por el Artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado, que condiciona la realización de trámites administrativos indispensables —alta, baja y cambio de propietario— al pago del impuesto. Este mecanismo convierte un impuesto sobre un acto jurídico privado en un requisito para acceder a un servicio administrativo esencial, generando un esquema de cobro indirecto que no deriva de un procedimiento fiscal autónomo, sino de la prohibición del servicio. Desde una óptica doctrinal, esta técnica puede afectar los principios de seguridad jurídica, legalidad tributaria y razonabilidad administrativa, además de

trasladar al adquirente —quien no realiza el hecho generador— la carga de pagar el impuesto para no ver paralizado un trámite que le resulta obligatorio. La pertinencia, proporcionalidad y constitucionalidad de esta técnica legislativa requieren una valoración más profunda dentro del rediseño legislativo propuesto en el capítulo siguiente.

Asimismo, el análisis operativo confirma que el impuesto depende casi por completo del trámite voluntario del adquirente para actualizar el padrón vehicular. La evidencia estadística examinada en el subapartado 6.6.1 muestra una diferencia significativa entre el universo susceptible de ser gravado y las transmisiones formalizadas ante la autoridad, lo que revela la existencia de una evasión operativa elevada y persistente. Esta circunstancia refleja la ausencia de mecanismos que permitan conocer las transmisiones realizadas fuera de ventanilla, derivada tanto de la naturaleza privada del acto como del diseño normativo vigente.

Por otra parte, el análisis ambiental y de seguridad pública indica que el impuesto genera efectos secundarios que deben ser considerados por el legislador. La forma en que se determina la base gravable puede desincentivar la renovación de vehículos, promoviendo la permanencia de unidades más antiguas y contaminantes. Asimismo, los retrasos en la actualización del padrón vehicular afectan la trazabilidad administrativa y dificultan la identificación oportuna de los poseedores reales de los vehículos, lo cual incide en la eficacia de las estrategias de movilidad segura y seguridad pública.

En conjunto, las dimensiones normativa, doctrinal, operativa y estadística muestran que el impuesto presenta una aportación fiscal reducida en contraste con los procesos administrativos que requiere para su operación, y que su diseño actual plantea tensiones significativas con los principios constitucionales que rigen el sistema tributario.

Por ello, el análisis integral sugiere la conveniencia de revisar profundamente la estructura del impuesto, su técnica legislativa y los mecanismos administrativos asociados, con el fin de explorar alternativas que permitan un modelo más acorde con los principios de proporcionalidad, equidad, certeza jurídica y función social del tributo. Entre dichas alternativas debe considerarse tanto su reformulación sustantiva como la posibilidad de su sustitución por mecanismos más eficientes y coherentes con las necesidades económicas, administrativas, ambientales y de seguridad del Estado.

El siguiente Capítulo 7, “Propuestas de reforma legislativa y rediseño del sistema tributario estatal”, desarrollará alternativas normativas y operativas orientadas a corregir estas deficiencias y a fortalecer la justicia tributaria y la eficacia administrativa del sistema fiscal michoacano.

CAPÍTULO 7. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y JURÍDICOS DEL IMPUESTO

7.1 Introducción al enfoque evaluativo

Base doctrinal o empírica

La evaluación de un tributo exige un enfoque integral que trascienda la mera medición de su rendimiento recaudatorio. En el ámbito de las finanzas públicas y de la política fiscal, determinar la utilidad o pertinencia de un impuesto implica valorar simultáneamente:

- su comportamiento económico,
- su legitimidad social, y
- su congruencia constitucional.

Como señala Musgrave (1999), la justicia fiscal no se agota en la eficiencia recaudatoria: un sistema tributario es justo cuando promueve el bienestar colectivo, evita cargas regresivas y fortalece la consolidación del Estado social y democrático de derecho. Desde esta perspectiva, un tributo puede ser formalmente válido y, aun así, resultar materialmente inconstitucional o socialmente regresivo, si genera distorsiones, desigualdad o desconfianza institucional.

La doctrina fiscal contemporánea coincide en que la evaluación de un impuesto debe considerar tres dimensiones interrelacionadas:

1. Dimensión económica

Determina si el tributo:

- contribuye al crecimiento y dinamismo del mercado,
- se integra sin distorsiones en el flujo económico, y
- no genera cargas desproporcionadas respecto de la riqueza gravada.

2. Dimensión social

Analiza:

- su aceptación ciudadana,
- su impacto en la confianza institucional,
- su efecto distributivo (progresivo o regresivo), y
- su compatibilidad con la justicia fiscal.

3. Dimensión jurídica

Verifica:

- su congruencia con los principios constitucionales (proporcionalidad, equidad, legalidad, certeza),
- su correcta técnica legislativa, y
- la coherencia entre norma y operación administrativa.

Solo un análisis integral permite determinar si un tributo cumple su función pública: recaudar de manera justa, eficiente y socialmente legítima, sin menoscabar la capacidad contributiva ni vulnerar derechos fundamentales.

Aplicación al caso michoacano

El Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados presenta efectos que superan con amplitud su aportación financiera al Estado. Aunque su participación dentro de los ingresos tributarios de 2024 fue de apenas 1.61 %, sus consecuencias económicas, sociales, jurídicas y administrativas han sido notablemente más significativas y desproporcionadas respecto de los beneficios que genera.

Dimensión económica

El impuesto ha introducido distorsiones relevantes en el mercado automotor estatal:

- desincentiva la formalización de operaciones entre particulares;
- fomenta el registro vehicular en otras entidades federativas;
- promueve la compraventa informal para evitar el tributo;
- desalienta la renovación vehicular, con efectos ambientales negativos.

Estas distorsiones impactan directamente en el dinamismo comercial y en la modernización del parque vehicular.

Dimensión social

El impuesto deteriora la percepción ciudadana de justicia fiscal porque:

- grava operaciones que frecuentemente implican pérdida patrimonial,
- afecta principalmente a contribuyentes de ingresos medios y bajos,
- es visto como un obstáculo administrativo más que como un gravamen legítimo,
- genera desconfianza hacia la autoridad recaudadora.

En la mayoría de las operaciones entre particulares no existe manifestación de riqueza, lo cual refuerza la percepción de injusticia.

Dimensión jurídica

El impuesto ha generado conflictos administrativos derivados de:

- la responsabilidad solidaria del adquirente,
- la falta de claridad del hecho imponible,
- la dependencia del trámite voluntario del contribuyente,
- la confusión entre impuesto y derechos administrativos,
- la desactualización del padrón vehicular,
- la ausencia de trazabilidad efectiva.

Estas deficiencias vulneran los principios de seguridad jurídica, proporcionalidad material y certeza administrativa.

Valoración crítica

El objetivo de este capítulo es evaluar si la permanencia del impuesto contribuye verdaderamente a los fines constitucionales del sistema tributario de Michoacán.

Para ello, se utiliza un enfoque comparativo entre:

- los ingresos que genera,
- los costos administrativos que implica,
- los efectos indirectos sobre el mercado automotriz,
- la percepción ciudadana de justicia fiscal,
- la certeza jurídica del contribuyente,
- la trazabilidad vehicular y la seguridad pública.

La hipótesis de trabajo sostiene que los costos económicos, sociales, jurídicos y administrativos del impuesto superan ampliamente los beneficios que produce. En consecuencia, el tributo opera como una figura:

- ineficiente desde el punto de vista fiscal,
- regresiva en términos distributivos,
- operativamente disfuncional,
- jurídicamente defectuosa, y
- socialmente cuestionada.

Conclusión del subapartado

El enfoque evaluativo adoptado en este capítulo permitirá demostrar que la legitimidad de un impuesto no depende únicamente de su compatibilidad formal con la Constitución, sino de su capacidad real para:

- promover justicia tributaria,
- fortalecer la confianza institucional,
- mejorar la eficiencia administrativa,
- y contribuir al bienestar social y económico del Estado.

La evaluación integral conducirá al diseño de propuestas de reforma legislativa en el Capítulo 7, orientadas a corregir las deficiencias estructurales identificadas o, en su caso, a justificar la derogación del impuesto.

7.2 Repercusiones económicas: distorsión del mercado y pérdida de eficiencia

Base doctrinal y empírica

La teoría económica del tributo establece que un impuesto eficiente debe generar ingresos sin alterar de manera significativa las decisiones racionales de los agentes económicos ni distorsionar su comportamiento en el mercado (Stiglitz, 2010).

Musgrave (1999) afirma que la eficiencia tributaria se alcanza cuando la imposición se integra de manera neutral en el ciclo económico y no provoca efectos regresivos, sustituciones irracionales ni desincentivos a la formalidad.

En los impuestos aplicados a bienes usados, la literatura económica identifica dos riesgos estructurales:

1. Doble imposición económica, al gravar nuevamente bienes cuyo valor ya tributó en etapas anteriores.

2. Efectos de sustitución negativos, al incentivar la permanencia de bienes antiguos en lugar de la renovación de activos, afectando productividad, movilidad y bienestar social (Tanzi, 2000).

Desde esta perspectiva, analizar el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados no sólo exige observar su recaudación (1.61 % de los ingresos estatales en 2024), sino también sus efectos en:

- la formalización del mercado,
- la liquidez del sector automotriz,
- la eficiencia de los trámites vehiculares, y
- la conducta fiscal de los particulares.

Aplicación al caso michoacano

El impuesto ha generado distorsiones económicas estructurales, que influyen directamente en el mercado automotor y en el comportamiento de compradores y vendedores. Las repercusiones más relevantes son las siguientes:

a) Desincentivo a la compraventa formal dentro del Estado

La tasa fija del 2.5 % y la base gravable derivada de factores genéricos de depreciación encarecen el acto de formalizar la transmisión. Esto induce a los particulares a buscar alternativas para evitar el impuesto:

1. Preferencia por vehículos con placas de otras entidades federativas

El comprador adquiere vehículos ya registrados en otra entidad.

El vendedor fecha el endoso en dicha entidad.

El comprador acude a alta como “procedencia foránea”, evitando la causación del impuesto estatal.

2. Posposición indefinida del cambio de propietario

Por falta de liquidez o desconocimiento, los compradores continúan pagando refrendos a nombre del propietario anterior.

La operación se vuelve invisible para la autoridad fiscal.

3. Registro del vehículo en otra entidad federativa

Ante el costo del impuesto o la existencia de adeudos, algunos compradores prefieren registrar el vehículo fuera de Michoacán, aprovechando la limitada interoperabilidad entre catastros vehiculares estatales.

4. Sustitución en la decisión de compra

El comprador opta por adquirir vehículos de menor valor para prever la carga tributaria futura o evitar el impuesto completamente.

Efecto agregado: la formalización se traslada fuera del Estado, debilitando el mercado interno y reduciendo la recaudación.

b) Fomento estructural de la informalidad y de la evasión fiscal

El impuesto ha propiciado la existencia de un “mercado gris”, caracterizado por:

- vehículos que circulan sin cambio de propietario,
- contratos privados sin registro o inexistentes,
- endosos con fechas manipuladas,
- domicilios falsos para evitar la fiscalización,
- operaciones simuladas en otras entidades,
- registro de vehículos en estados distintos como mecanismo evasivo.

Estas prácticas generan opacidad operativa, reducen la trazabilidad vehicular y dificultan la identificación de las operaciones reales sujetas al impuesto.

c) Traslado deliberado de la obligación al comprador

Algunos vendedores adoptan estrategias para evitar la formalización del acto:

- entregan vehículos sin placas, emitiendo permisos provisionales;
- tramitan bajas por “cambio de domicilio” en otra entidad;
- entregan copias sin endoso o facturas incompletas.

Ello obliga al comprador a:

- regularizar completamente el vehículo,
- asumir el pago del impuesto omitido por el enajenante,
- o registrar el vehículo en otra entidad.

Este traslado ilegítimo del costo fiscal altera la decisión de compra y afecta el dinamismo del mercado interno.

d) Pérdida de competitividad y reducción de la recaudación local

Estas dinámicas generan dos efectos decisivos:

1. Disminución real de la base imponible

La evasión, la informalidad y el desplazamiento de operaciones a otras entidades reducen drásticamente el universo de actos formalizados.

2. Desventaja competitiva para vendedores michoacanos

Un vehículo con placas de Michoacán es menos atractivo para compradores informados, pues anticipan la carga fiscal del impuesto estatal.

En contraste, unidades de otras entidades adquieren ventaja competitiva artificial, al permitir simular actos fuera del territorio.

Esta distorsión afecta a vendedores locales, reduce el dinamismo del mercado interno y genera pérdidas económicas que probablemente superan los ingresos recaudados por el impuesto.

Valoración crítica

Desde la teoría económica y la experiencia operativa analizada en capítulos previos, el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados:

1. No guarda relación con la capacidad contributiva, pues grava activos depreciados cuya transmisión no constituye manifestación de riqueza.
2. Genera distorsiones severas en el mercado automotor, incentivando informalidad, evasión y permanencia de vehículos antiguos.
3. Debilita la recaudación estatal, al reducir la formalización de operaciones y contraer la base imponible.
4. Crea un mercado paralelo, incompatible con la eficiencia administrativa y la modernización del parque vehicular.
5. Impone costos sociales y económicos superiores a sus beneficios, afectando la liquidez del mercado y la actualización del registro vehicular.

Conclusión del apartado

El impuesto no cumple con los criterios de eficiencia económica ni de neutralidad tributaria. Produce más distorsiones que beneficios, reduce la competitividad de los actores locales, fomenta la informalidad y erosiona la eficacia del sistema fiscal.

En consecuencia, su permanencia resulta incompatible con los principios constitucionales de:

- proporcionalidad,
- equidad,
- eficiencia,
- razonabilidad fiscal,
- y justicia tributaria.

Este resultado justifica avanzar hacia un rediseño profundo o incluso hacia la posible derogación de la figura, tema que será desarrollado en los apartados posteriores del Capítulo 7.

7.3 Repercusiones sociales: desigualdad, percepción de injusticia y erosión de confianza institucional

Base doctrinal o empírica

El principio de equidad tributaria, reconocido en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, exige que las contribuciones se distribuyan conforme a la capacidad económica de los contribuyentes y que eviten imponer cargas regresivas o desproporcionadas.

La doctrina contemporánea —particularmente Atkinson (2015) y Musgrave (1999)— sostiene que la justicia fiscal requiere igualdad material, no sólo formal.

Esto implica que un tributo debe:

- distinguir entre situaciones económicas distintas,
- evitar castigar actos derivados de necesidad,
- no profundizar desigualdades preexistentes,
- y fortalecer la confianza en la autoridad fiscal.

Un impuesto que genera cargas idénticas para contribuyentes en condiciones económicas diferentes produce inequidad y erosiona la legitimidad del sistema tributario.

Esta perspectiva doctrinal coincide con la evidencia empírica observada en Michoacán, donde la aplicación del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados afecta de manera particularmente severa a quienes realizan operaciones no lucrativas o motivadas por necesidades económicas inmediatas.

Aplicación al caso michoacano

En el mercado de vehículos usados, la mayoría de las operaciones responden a:

- necesidad de liquidez,
- emergencias económicas,
- sustitución de bienes indispensables,
- o pérdida patrimonial.

A pesar de ello, el impuesto estatal aplica una carga uniforme, sin diferenciar entre:

- ventas con ganancia y ventas con pérdida,
- actos de inversión y actos de necesidad,
- incremento patrimonial o desvalorización del bien.

Impacto social regresivo

La consecuencia es un efecto regresivo que afecta especialmente a:

- sectores de ingresos medios y bajos,
- trabajadores que dependen del automóvil para su movilidad laboral,
- familias que sólo pueden acceder a vehículos usados.

La responsabilidad solidaria agrava la vulnerabilidad

La figura de responsabilidad solidaria del adquirente, usada como mecanismo de garantía del crédito fiscal, provoca:

- desconocimiento generalizado de la obligación,
- sorpresa jurídica al realizar trámites posteriores,
- exigibilidad de impuestos que legalmente correspondían al enajenante,
- acumulación de recargos y multas,
- dificultad para regularizar la propiedad del vehículo.

Este diseño genera inseguridad jurídica e incrementa la percepción de arbitrariedad, afectando directamente la confianza del contribuyente en la autoridad fiscal.

Valoración crítica

Las repercusiones sociales identificadas evidencian que el impuesto es no sólo fiscalmente ineficiente, sino socialmente regresivo y normativamente desbalanceado.

1. Aumento de la informalidad y prácticas evasivas

La percepción de injusticia conduce a la búsqueda de mecanismos informales, tales como:

- endosos en blanco,
- compraventas no registradas,
- contratos privados sin fecha real,
- registros vehiculares en otras entidades,
- uso prolongado de tarjetas de circulación a nombre del propietario anterior,
- simulación de domicilios fuera del estado.

Estas prácticas deterioran la certeza jurídica, dificultan la trazabilidad administrativa y reducen la legitimidad de la autoridad recaudadora.

2. Erosión de la cultura contributiva

Cuando el contribuyente percibe que el impuesto:

- no distingue ganancia de pérdida,
- penaliza actos de necesidad,
- o coloca cargas injustas sobre quien no obtiene riqueza,

su disposición al cumplimiento voluntario disminuye.

Este fenómeno afecta no sólo al impuesto estudiado, sino a la confianza más amplia en la política fiscal estatal.

3. Profundización de la desigualdad social

El impuesto impacta más severamente a quienes:

- venden su vehículo para obtener liquidez,
- adquieren autos económicos como medio básico de movilidad,
- no pueden absorber el costo de regularización,
- desconocen el alcance de la responsabilidad solidaria.

Así, el tributo genera una carga desproporcionada para los sectores con menor capacidad económica, reproduciendo desigualdad y debilitando el rol social de la política fiscal.

Valoración crítica

El análisis doctrinal y empírico permite afirmar que el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados:

- no es fiscalmente eficiente,
- no es socialmente justo,
- no respeta la equidad material,
- y genera una percepción extendida de arbitrariedad institucional.

Los efectos sociales observados incluyen:

- aumento de la informalidad,
- debilitamiento de la cultura contributiva,
- pérdida de confianza en la autoridad fiscal,
- afectación desproporcionada a sectores vulnerables,
- erosión de la cohesión social.

Por ello, el impuesto contraviene la justicia tributaria sustantiva y afecta la relación entre el Estado y sus ciudadanos.

La evidencia acumulada —doctrinal, constitucional y empírica— justifica plenamente su revisión integral o eventual derogación, a fin de restablecer la legitimidad y coherencia social del sistema fiscal michoacano.

7.4 Repercusiones jurídicas: vulneración de derechos y conflictividad administrativa

Base doctrinal

El principio de seguridad jurídica, previsto en los artículos 14 y 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, exige que los contribuyentes conozcan con precisión:

- la existencia de la obligación tributaria,
- el alcance de su responsabilidad fiscal,
- los procedimientos aplicables, y
- las consecuencias jurídicas derivadas del incumplimiento.

En materia tributaria, la certeza jurídica implica:

1. Definición clara del hecho imponible.
2. Identificación indubitable del sujeto obligado.
3. Procedimientos uniformes y autoaplicativos.
4. Ausencia de discrecionalidad administrativa.
5. Previsibilidad jurídica en la determinación de la obligación.

Asimismo, el principio de proporcionalidad prohíbe imponer cargas excesivas, irreales o desvinculadas del acto jurídico que genera la obligación tributaria.

La Suprema Corte ha reiterado que los tributos deben diseñarse con racionalidad normativa y operativa, evitando normas ambiguas que propicien interpretaciones contradictorias o vulneren derechos patrimoniales.

Aplicación al caso michoacano

El impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados presenta una serie de deficiencias jurídicas que generan conflictos administrativos, inseguridad normativa y afectaciones patrimoniales. Las más relevantes son las siguientes:

1. Ambigüedad sobre el hecho imponible: confusión entre acto jurídico y acto material

El artículo 7 de la Ley de Hacienda del Estado establece con claridad que la enajenación de un vehículo:

- requiere la transmisión jurídica de la propiedad,
- puede darse incluso con reserva de dominio,
- debe acreditarse mediante un acto jurídico válido (endoso o contrato).

Sin embargo, la práctica administrativa distorsiona este principio.

Problemas observados

- Cualquier endoso, incluso incompleto, manipulado, sin fecha o sin lugar, se interpreta como “enajenación”.
- El personal presume automáticamente que un endoso sin lugar ocurrió en Michoacán.
- Se confunden endosos de operaciones anteriores con el acto jurídico actual.
- La existencia del endoso se trata como hecho imponible, reemplazando indebidamente al acto jurídico real.

Vacío normativo crítico

La ley no regula:

- cancelación de endosos,
- revocación de endosos incorrectos,
- documentación para demostrar inexistencia del acto jurídico,
- escenarios donde la operación no se perfeccionó.

Como resultado:

- un endoso inválido puede producir obligación fiscal,
- se generan cargas económicas sin sustento jurídico,
- el contribuyente queda en estado de indefensión.

Esto vulnera la seguridad jurídica y contradice el principio constitucional de proporcionalidad.

2. Presunciones indebidas derivadas del artículo 8

El artículo 8 establece presunciones territoriales, no presunciones de existencia del acto jurídico.

No obstante, en la operación administrativa estas presunciones se interpretan de manera expansiva.

Interpretación incorrecta detectada en ventanilla

El personal trata el artículo 8 como si:

- confirmara la existencia de la enajenación,
- determinara por sí mismo el hecho generador,
- obligara al comprador a pagar aun cuando la operación ocurrió en otra entidad.

Ejemplo empírico (documentado en la práctica estatal)

Un vehículo registrado en otra entidad se presenta con un endoso previo sin lugar.

Aunque el acto jurídico pertenece a una operación anterior, el personal:

1. presume que la enajenación ocurrió en Michoacán,
2. exige el pago del impuesto,
3. impone la carga al responsable solidario sin fundamento.

Este uso indebido del artículo 8:

- contradice el artículo 7,
- sustituye el acto jurídico con una presunción,
- vulnera certeza, legalidad y proporcionalidad.

3. Falta de interoperabilidad con bases vehiculares externas

La experiencia institucional directa en la implementación del programa piloto del REPUBE permitió constatar que:

- existe retraso en la actualización de datos enviados por las entidades federativas,
- la calidad documental es inconsistente,
- el REPUBE no tiene valor fiscal ni vínculo jurídico con la Ley de Hacienda,
- no permite verificar la cadena real de propietarios.

Consecuencias jurídicas

- no puede usarse como prueba del acto jurídico,
- genera errores en la verificación documental,
- propicia presunciones incorrectas sobre el hecho generador,
- impide identificar omisiones reales o enajenaciones fuera del estado.

4. Afectación patrimonial al responsable solidario

En la operación diaria, el adquirente se encuentra en constante riesgo de asumir adeudos ajenos debido a:

- omisiones del enajenante,
- endosos previos incompletos, apócrifos o erróneos,
- presunciones indebidamente aplicadas,
- falta de criterios uniformes en ventanilla,
- ausencia de trazabilidad documental.

Gravedad jurídica

El responsable solidario:

- no realizó la enajenación,

- no obtuvo beneficio económico,
- carece de medios para probar que la obligación pertenece a un tercero,
- puede enfrentar multas, recargos y negativas de trámite.

Este escenario vulnera:

- el principio de proporcionalidad,
- el principio de equidad,
- el derecho a la seguridad jurídica,
- el derecho de propiedad (al impedir regularizar el vehículo).

Valoración crítica

El análisis doctrinal, normativo y empírico evidencia que el impuesto presenta deficiencias estructurales que afectan derechos fundamentales:

- se confunde existencia de endosos con existencia del acto jurídico;
- se aplican presunciones indebidas del artículo 8;
- no existe procedimiento para cancelar o corregir endosos;
- se trasladan obligaciones fiscales sin fundamento legal al comprador;
- la trazabilidad documental es insuficiente;
- la carga fiscal se impone sin relación con capacidad contributiva.

Estas deficiencias:

- vulneran la certeza jurídica,
- propician discrecionalidad administrativa,
- generan conflictividad en ventanilla,
- fomentan evasión e informalidad,
- erosionan la confianza institucional.

Conclusión del apartado

En su diseño y en su aplicación práctica, el impuesto es jurídicamente problemático y constitucionalmente cuestionable, pues vulnera:

- seguridad jurídica,
- proporcionalidad,
- equidad,
- legalidad estricta.

Estos elementos justifican una revisión legislativa integral, o incluso su sustitución o derogación, a fin de restablecer la coherencia del sistema fiscal michoacano con los principios constitucionales que rigen la imposición estatal.

7.5 Evaluación integral del impacto del impuesto

Base doctrinal o empírica

Una evaluación integral del impacto tributario requiere un enfoque multidimensional que analice, simultáneamente, los efectos económicos, sociales y jurídicos de un tributo, conforme a los criterios de eficiencia, equidad y funcionalidad institucional.

Autores como Musgrave (1999) y Stiglitz (2010) sostienen que el objetivo de un sistema impositivo no es únicamente recaudar, sino hacerlo:

- de forma justa,
- sin distorsionar la actividad económica,
- respetando la capacidad contributiva real,
- y garantizando la seguridad jurídica del contribuyente.

Este estándar doctrinal coincide con el mandato del artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que obliga a que las contribuciones sean proporcionales y equitativas, conforme a la situación económica del contribuyente.

Bajo este marco, la evaluación integral de un impuesto debe valorar tres dimensiones interdependientes:

1. Eficiencia económica: si el tributo promueve o distorsiona las transacciones y la actividad productiva.
2. Equidad y justicia social: si la carga fiscal se distribuye conforme a la capacidad contributiva y no genera efectos regresivos.
3. Certeza y funcionalidad institucional: si el diseño normativo es claro, autoaplicativo y genera confianza en la autoridad fiscal.

Sólo cuando un tributo produce resultados positivos en estas tres dimensiones puede considerarse legítimo, eficaz y compatible con la Constitución.

Aplicación al caso michoacano

En Michoacán, la evaluación integral del Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados evidencia un desequilibrio estructural entre los costos que genera y los beneficios que produce.

Los hallazgos más relevantes pueden sintetizarse de la siguiente manera:

Económicamente: distorsión del mercado y pérdida de eficiencia

El impuesto:

- desincentiva la compraventa formal,
- fomenta la informalidad y la evasión,
- impulsa el registro vehicular fuera del estado,

- reduce la competitividad de vendedores locales,
- y desmotiva la actualización del parque vehicular.

Estas distorsiones afectan la dinámica del mercado automotor y deterioran la eficiencia del sistema de control vehicular.

Socialmente: aumento de desigualdad y percepción de injusticia

El tributo:

- grava operaciones derivadas de necesidad económica, no de incremento patrimonial;
- afecta más a sectores de ingresos medios y bajos;
- obliga a muchos adquirentes a asumir cargas fiscales ajenas como responsables solidarios;
- genera percepciones de arbitrariedad y desconfianza institucional.

La carga social recae, en mayor medida, sobre quienes menos capacidad económica tienen, reproduciendo desigualdad y debilitando la cohesión social.

Jurídicamente: inseguridad jurídica y conflictividad administrativa

El impuesto produce conflictos derivados de:

- ambigüedad en la definición del hecho imponible,
- uso indebido de presunciones del artículo 8,
- ausencia de mecanismos para cancelar o corregir endosos,
- interpretación administrativa irregular,
- falta de interoperabilidad con bases externas como el REPUVE,
- y aplicación discrecional de la responsabilidad solidaria.

Ello vulnera los principios de legalidad estricta, seguridad jurídica y proporcionalidad.

Valoración crítica

Desde una perspectiva multidimensional, el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados no satisface los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad ni eficiencia.

Razones estructurales:

1. Carece de racionalidad económica:

Grava activos depreciados cuya transmisión no implica incremento patrimonial.

2. Es socialmente regresivo:

Recae mayoritariamente en operaciones de necesidad, no de riqueza.

3. Genera inseguridad jurídica:

4. La confusión entre acto jurídico y presunciones administrativas afecta derechos fundamentales.

Produce costos superiores a sus beneficios:

Aporta menos del 2 % de la recaudación estatal, pero genera efectos negativos significativos en la economía formal, la confianza ciudadana y la operación administrativa.

Efecto sistémico:

Más que un instrumento fiscal, el impuesto se ha convertido en una barrera económica y jurídica que:

- obstaculiza la formalización,
- desalienta la renovación vehicular,
- fomenta evasión estructural,
- debilita la cultura contributiva,
- y erosiona la legitimidad del Estado.

Conclusión crítica

La evaluación integral demuestra que el impuesto:

- no cumple una función redistributiva,
- no fortalece las finanzas estatales,
- no aporta eficiencia económica,
- no genera justicia social,
- y no respeta la seguridad jurídica.

Por tanto, carece de justificación técnica, económica y política para su permanencia.

Resulta pertinente considerar:

- su derogación, o
- su sustitución por un esquema fiscal moderno, proporcional y tecnológicamente integrado,

en el marco de una reforma tributaria orientada a:

- fortalecer la equidad real,
- mejorar la trazabilidad vehicular,
- reducir la evasión,
- modernizar los procedimientos administrativos,
- y recuperar la confianza institucional.

7.6 Conclusiones del capítulo

El análisis integral desarrollado en este capítulo —económico, social y jurídico— permite concluir que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en el Estado de Michoacán no cumple con los principios constitucionales que rigen el sistema tributario mexicano, ni con los criterios de eficiencia, equidad y certeza que justifican la existencia de un tributo dentro de un Estado social y democrático de derecho.

Desde la perspectiva económica, se constató que el impuesto es ineficiente y distorsionador. Su estructura rígida, basada en una tasa fija y en factores de depreciación ajenos al valor real de

mercado, altera la liquidez del mercado automotor, inhibe la formalización de las operaciones y fomenta mecanismos evasivos como el registro en otras entidades federativas o la circulación prolongada sin cambio de propietario.

A pesar de estas distorsiones, su rendimiento fiscal es marginal —menos del 2 % de los ingresos tributarios estatales—, lo que confirma una relación costo-beneficio claramente desfavorable para la hacienda pública.

En el plano social, el impuesto presenta un efecto regresivo y una acentuada percepción de injusticia.

Grava transacciones derivadas de la necesidad económica, no de la acumulación de riqueza, lo que provoca que recaiga de manera desproporcionada sobre sectores de ingresos medios y bajos. La figura de responsabilidad solidaria del adquirente intensifica la vulnerabilidad social al trasladar cargas fiscales ajenas y generar incertidumbre en operaciones que deberían ser jurídicamente claras.

Estos elementos deterioran la confianza ciudadana y debilitan la cultura contributiva, componente esencial de cualquier política fiscal legítima.

Desde la perspectiva jurídica, el examen reveló deficiencias estructurales en la técnica legislativa del impuesto:

confusión entre acto jurídico y trámite administrativo, ausencia de procedimientos uniformes, ambigüedad en la determinación del hecho imponible y presunciones indebidas derivadas del artículo 8.

Estas deficiencias vulneran los principios constitucionales de legalidad, proporcionalidad y certeza jurídica, generando conflictividad administrativa y riesgos patrimoniales para contribuyentes que no realizaron el acto gravado.

En conjunto, los tres planos analizados convergen en una conclusión inequívoca: el impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados ha dejado de ser un instrumento válido de política fiscal.

Más que fortalecer la hacienda pública, produce efectos adversos en la economía formal, profundiza la desigualdad social y debilita la seguridad jurídica.

Esto demuestra que la legitimidad de un tributo no depende únicamente de su existencia formal en la ley, sino de su coherencia material con los valores de justicia, eficiencia y proporcionalidad que estructuran el orden tributario mexicano.

Por estas razones, la permanencia del impuesto carece de sustento técnico, económico y constitucional, lo que abre paso a la necesidad de una reforma integral que considere su derogación o sustitución por mecanismos fiscales más equitativos, digitales, transparentes y compatibles con las prioridades del federalismo fiscal contemporáneo y del desarrollo sostenible.

El análisis realizado establece los cimientos para el Capítulo 8, en el cual se presentarán las propuestas de reforma legislativa y rediseño del sistema tributario estatal, orientadas a corregir las deficiencias identificadas y a construir un marco fiscal más justo, eficiente y funcional para Michoacán.

CAPÍTULO 8. PROPUESTAS DE REFORMA LEGISLATIVA Y REDISEÑO DEL SISTEMA TRIBUTARIO ESTATAL

8.1 Introducción general a las propuestas de rediseño

Base doctrinal

El diseño de un sistema tributario justo y funcional debe sustentarse en los principios constitucionales de legalidad, proporcionalidad, equidad, certeza jurídica y eficiencia económica previstos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Estos principios conforman la base axiológica del Derecho Tributario y exigen que toda contribución:

- corresponda a la capacidad económica del contribuyente,
- se aplique con claridad y sin cargas desproporcionadas,
- no genere costos administrativos superiores a su recaudación,
- y contribuya al sostenimiento del gasto público bajo criterios de racionalidad económica.

La doctrina tributaria moderna (Musgrave, 1999; Stiglitz, 2010; Bird y Zolt, 2018) establece que los impuestos no deben limitarse a una función recaudatoria mínima. Su finalidad contemporánea incluye:

1. Promover la justicia distributiva, evitando cargas regresivas que afecten a contribuyentes sin manifestación real de riqueza.
2. Fomentar la eficiencia económica, evitando distorsiones y esquemas que generen más costos operativos que beneficios fiscales.
3. Cumplir una función social, ambiental y de seguridad pública, siempre que estos objetivos no impliquen cargas administrativas excesivas o sistemas técnicamente inviables.

Desde esta perspectiva, un rediseño tributario no consiste solo en modificar normas aisladas, sino en evaluar si el tributo cumple —o puede llegar a cumplir— los fines constitucionales, económicos y sociales del Estado democrático.

Aplicación al caso michoacano

El análisis jurídico, económico, operativo y social desarrollado en los capítulos previos demuestra que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán presenta deficiencias estructurales e incompatibilidades prácticas que justifican su revisión profunda.

Entre las principales se encuentran:

- Su recaudación marginal, inferior al 2 % de los ingresos estatales, insuficiente para justificar los costos de administración y fiscalización.
- Su carácter regresivo, al gravar actos derivados de necesidad económica y no de incremento patrimonial.
- La desincentivación del registro vehicular formal, generando mercados informales y afectando la trazabilidad administrativa.
- Los problemas de técnica legislativa, especialmente la responsabilidad solidaria del adquirente, que afecta la seguridad jurídica.
- La inviabilidad práctica de mecanismos de control, ya analizados, que requerirían personal adicional, infraestructura costosa y sistemas de verificación que el Estado no puede sostener.

Asimismo, el análisis debe realizarse con plena apertura y realismo sobre las condiciones operativas del Estado. La naturaleza de este impuesto lo hace especialmente vulnerable a la evasión geográfica: los contribuyentes pueden acudir con facilidad a otras entidades federativas cuyos requisitos son menores o inexistentes, lo que reduce aún más la eficacia de la recaudación

y genera inequidades territoriales. En estas circunstancias, gravar la enajenación de automóviles usados —una operación altamente móvil, informal y de difícil control fiscal— produce más dificultades que beneficios, pues incrementa la carga administrativa, incentiva la informalidad y no genera una recaudación proporcional al costo de su administración. Frente a esta realidad, resulta más razonable que el Estado explore alternativas tributarias con mayor estabilidad y menor evasión estructural, como los impuestos cedulares, que cuentan con sustento constitucional, no se aplican actualmente en Michoacán y podrían ofrecer un mejor equilibrio entre eficiencia recaudatoria y justicia tributaria.

En este contexto, surgen dos rutas de acción:

1. Ruta de derogación total del impuesto.

Consiste en eliminar los artículos 6 al 12 y sustituir el esquema actual por instrumentos administrativos más eficientes, con costos operativos mínimos.

A diferencia de lo que se planteó en versiones anteriores, esta ruta no incorpora controles tecnológicos o consultas automatizadas (como interconexión obligatoria con REPUVE), porque dichos mecanismos ya fueron analizados y resultan operativamente inviables por sus altos costos, tiempos de respuesta, dependencia de información federal y riesgos de bloqueo administrativo.

La derogación permitiría reemplazar el impuesto por instrumentos más simples, como derechos de trámite vinculados al registro vehicular, que no requieren estructuras de fiscalización complejas.

2. Ruta de rediseño acotado.

No se trata de incorporar nuevos controles, tabuladores, valores de referencia, dictámenes o reportes —todos declarados inviables—, sino de evaluar si existe un diseño mínimo viable,

limitado estrictamente a operaciones con fines lucrativos o comerciales donde sí existe manifestación de riqueza.

Este enfoque no recae en esquemas de verificación, sino en delimitar el hecho imponible, eliminando cargas injustificadas a particulares que no realizan actividades empresariales.

Es un rediseño conceptual, no operativo, pues cualquier intento de activar mecanismos adicionales generaría costos superiores a la recaudación.

Valoración crítica

Ambas rutas —derogación total o rediseño mínimo— tienen un objetivo común: restablecer la justicia tributaria, la eficiencia económica y la legitimidad institucional del sistema fiscal.

La diferencia radica en:

- La derogación, que elimina un impuesto disfuncional y lo sustituye por mecanismos administrativos sostenibles;
- El rediseño limitado, que conserva la potestad tributaria estatal únicamente sobre actos con capacidad contributiva real, sin generar costos operativos adicionales.

Desde una perspectiva constitucional y doctrinal, ambas alternativas respetan los principios de proporcionalidad, equidad y razonabilidad del sistema fiscal, y responden a la tendencia hacia modelos tributarios más simples, progresivos y eficientes.

Cierre de la introducción

Este capítulo desarrollará los lineamientos técnicos, jurídicos y operativos que sustentan ambas opciones, demostrando:

- por qué las propuestas de control fueron descartadas por inviabilidad,
- por qué la derogación total es jurídicamente posible,

- y bajo qué límites conceptuales podría existir un rediseño mínimo compatible con la realidad operativa del Estado.

El objetivo final es que el modelo fiscal resultante fortalezca la autonomía financiera de Michoacán sin sacrificar los principios de justicia tributaria ni imponer cargas administrativas innecesarias a la ciudadanía.

8.2 Propuesta de derogación total del impuesto estatal (artículos 6 al 12)

Base doctrinal o legal

La derogación de un tributo procede cuando éste deja de cumplir los fines constitucionales y doctrinales que justificaron su creación, o cuando su permanencia genera más costos económicos, administrativos y sociales que beneficios fiscales. La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en jurisprudencia reiterada —como la Contradicción de Tesis 9/2007-SS (Registro 20094)—, ha sostenido que todo impuesto debe guardar una relación razonable entre su objeto, base y tasa, evitando cargas desproporcionadas, arbitrarias o contrarias a los principios de equidad y proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad tributaria previsto en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos exige que toda contribución se sustente en una manifestación real de capacidad económica. Un impuesto que grava actos de necesidad, operaciones sin ganancia o transmisiones patrimoniales carentes de riqueza vulnera este principio y provoca efectos regresivos.

En el caso del impuesto sobre enajenación de vehículos de motor usados, la base imponible se determina mediante factores de depreciación genéricos que no reflejan el valor comercial efectivo ni la situación económica del enajenante. Esto produce resultados arbitrarios, grava actos sin capacidad contributiva y coloca en la misma posición a quienes venden por necesidad y a quienes

realizan operaciones lucrativas. Además, el diseño estructural del impuesto requiere controles y verificaciones que, en la práctica, resultarían más costosos que la recaudación obtenida.

Desde la óptica constitucional y doctrinal, la derogación se justifica plenamente para restablecer la proporcionalidad, eliminar cargas administrativas innecesarias y evitar que el sistema fiscal estatal mantenga un tributo que no aporta recaudación relevante y sí genera distorsiones significativas.

Aplicación al caso michoacano

Los datos oficiales muestran que la recaudación del impuesto sobre enajenación de vehículos usados representa apenas 1.61 % del total de los ingresos por impuestos estatales. En términos absolutos, esto equivale a un universo aproximado de 19,000 actos de compraventa anuales, una cifra marginal que no guarda relación con los costos administrativos, operativos y tecnológicos que implica mantener el tributo.

En la práctica, este impuesto:

- no financia programas públicos relevantes,
- genera incentivos para registrar vehículos en otras entidades,
- profundiza la informalidad en el mercado automotor,
- e incrementa la percepción de corrupción por parte de la ciudadanía.

Por su naturaleza altamente móvil, el acto gravado puede fácilmente trasladarse a otra entidad federativa con menores requisitos, lo que acentúa la evasión geográfica y afecta la equidad territorial. De este modo, el impuesto resulta especialmente vulnerable a la informalidad y al desincentivo del registro formal.

La derogación permitiría obtener beneficios que superan con amplitud la recaudación perdida.

Entre los principales se encuentran:

1. Regularización del registro estatal vehicular, al eliminarse el incentivo de registrar vehículos fuera del Estado.
2. Reducción de fraudes y conflictos patrimoniales, al desaparecer adeudos ocultos derivados de transmisiones no declaradas.
3. Fortalecimiento de la confianza ciudadana, al suprimir un impuesto socialmente impopular y percibido como injusto.
4. Disminución de cargas administrativas, facilitando la compraventa directa entre particulares mediante procesos simples y sin trámites redundantes.
5. Actualización más eficiente del padrón estatal, sin recurrir a sistemas de verificación costosos o mecanismos operativos inviables.

Estos beneficios —institucionales, sociales y administrativos— superan ampliamente la recaudación generada por el impuesto, que es simbólica y no compensa los costos de su existencia.

Valoración crítica

Desde la perspectiva de los principios constitucionales de justicia tributaria, proporcionalidad y eficiencia económica, la derogación del impuesto constituye la medida más coherente y racional.

La reducción inmediata de ingresos es mínima en comparación con los beneficios indirectos que se obtendrían mediante una mayor formalización, una actualización continua del padrón vehicular, la disminución de la evasión geográfica y el fortalecimiento institucional.

La eliminación del impuesto permitiría reorientar recursos hacia mecanismos alternativos de recaudación más estables, menos costosos y menos distorsionadores, como derechos por servicios digitales de registro, cuotas ambientales progresivas, incentivos por renovación vehicular o incluso impuestos cedulares, que cuentan con sustento constitucional y no se aplican actualmente en Michoacán.

En consecuencia, la eliminación del impuesto no representa una pérdida, sino una corrección estructural orientada hacia un sistema fiscal moderno, equitativo y eficiente. Al suprimir un tributo regresivo, de baja recaudación, alto costo operativo y elevada percepción de corrupción, el Estado de Michoacán estaría mejor posicionado para fortalecer su autonomía financiera sin sacrificar justicia tributaria ni eficiencia institucional.

Finalmente, su derogación enviaría una señal clara de que el Estado ha iniciado un proceso real de corrección y modernización de su sistema recaudatorio, orientándolo hacia un modelo más justo, equilibrado y respetuoso de los principios constitucionales. Eliminar este impuesto —por su baja utilidad y sus efectos distorsionadores— representaría el primer paso para construir una estructura tributaria más racional, socialmente legítima y congruente con la realidad económica y administrativa de Michoacán.

8.3 Propuesta alternativa de diseño tributario justo y eficiente

Base doctrinal o legal

El rediseño de un impuesto debe reconocer que no todas las enajenaciones de bienes constituyen una manifestación de riqueza. La doctrina tributaria (Giuliani Fonrouge, 1993; Musgrave, 1999) distingue entre:

- Liquidación patrimonial, en la cual una persona vende un bien por necesidad o falta de liquidez y no obtiene un incremento real de capacidad económica, y
- Enajenación lucrativa o comercial, donde existe ganancia susceptible de gravamen.

El principio de equidad tributaria del artículo 31, fracción IV, de la Constitución manda que solo los actos con verdadera capacidad contributiva sean gravados. A su vez, el principio de eficiencia administrativa exige que ningún impuesto genere costos de recaudación superiores al ingreso obtenido.

Bajo estos parámetros, cualquier rediseño viable del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados debe ser estrictamente normativo, evitando verificaciones, dictámenes, controles o sistemas que ya se demostraron inviables y costosos. El objetivo no es perfeccionar un impuesto estructuralmente limitado, sino reducir las injusticias y mejorar la proporcionalidad en la medida de lo posible, sin generar cargas adicionales ni costos operativos para el SATMICH.

Aplicación al caso michoacano

El análisis de los apartados anteriores evidenció que:

- Todos los mecanismos de control (documentales, de verificación, de dictamen o tecnológicos) son inoperantes en Michoacán.
- El SATMICH no puede ampliar su estructura sin que los costos superen con mucho la recaudación.
- Cualquier intento de fiscalización incentiva la evasión geográfica y la informalidad.
- El impuesto actual grava numerosos actos sin capacidad contributiva real.

Por ello, el único rediseño posible debe ser:

- conceptual,
- mínimo,
- sin costo,
- sin controles,
- y sin intentar corregir lo que requeriría fiscalización operativa.

El objetivo es mejorar lo que sea viable sin pretender corregir totalmente un tributo cuyas deficiencias estructurales hacen que la derogación siga siendo la solución completa.

1. Exenciones específicas (viables sin controles)

Se propone crear un artículo independiente con exenciones para operaciones que, por su naturaleza jurídica, no generan manifestación de riqueza y no requieren verificación:

- Transmisiones por causa de muerte, al no existir acto voluntario ni incremento patrimonial.
- Adjudicaciones por separación o divorcio, al tratarse de redistribuciones internas de patrimonio.
- Vehículos de personas con discapacidad, como medida de inclusión social verificable con documentación simple.
- Vehículos eléctricos, híbridos o de cero emisiones, cuyo estatus ambiental es comprobable mediante factura.
- Vehículos cuyo valor de adquisición, cuando eran nuevos, correspondía al rango más bajo del mercado, permitiendo una exención basada en eficiencia recaudatoria sin necesidad de controles.

Estas exenciones reducen la regresividad del impuesto sin crear mecanismos operativos, dictámenes ni validaciones adicionales.

2. Delimitación del hecho imponible (rediseño conceptual mínimo)

Dado que todos los métodos de valuación o verificación resultaron inviables por los elevados costos de operación que implican, el rediseño se limita a redefinir el alcance del impuesto, sin modificar su estructura esencial.

El impuesto únicamente deberá gravar:

- las enajenaciones realizadas por personas físicas o morales que efectúen actividades empresariales o comerciales, siempre que dichos actos no se encuentren dentro del hecho imponible del IVA, conforme al *Artículo 41 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado*; y

- las operaciones con un fin lucrativo evidente, diferenciándolas de las ventas ocasionales entre particulares que no actualizan capacidad contributiva.

Este ajuste se armoniza con el *Artículo 6 de la Ley de Hacienda del Estado de Michoacán*, que exceptúa las operaciones que causen IVA y las compras de empresas del giro automotriz.

Se trata de una delimitación puramente normativa, que no requiere controles, verificaciones, actualizaciones, dictámenes ni intervención operativa del SATMICH.

3. Eliminación de la figura de retención y de la responsabilidad solidaria

a) Eliminación de la figura de retención

Aunque prevista en la normativa, la retención del impuesto nunca ha operado en la práctica en más de dieciséis años. No existen sujetos naturales que puedan funcionar como retenedores en operaciones entre particulares, ni procedimientos definidos para enterar el impuesto. Su funcionamiento implicaría controles y verificaciones totalmente inviables.

Eliminar esta figura mejora la técnica legislativa, evita confusiones y suprime una disposición sin utilidad real.

b) Eliminación de la responsabilidad solidaria del adquirente

La responsabilidad solidaria es una de las principales causas de:

- inseguridad jurídica,
- informalidad,
- conflictos patrimoniales,
- desincentivo al registro formal,
- y percepción de corrupción.

Aplicarla correctamente exigiría revisiones de historiales fiscales, adeudos, transmisiones previas y documentación que —de nuevo— implican controles y verificaciones imposibles. Su

eliminación facilita la transferencia de propiedad, reduce riesgos y mejora la certeza jurídica del comprador.

c) Coherencia del rediseño minimalista

Suprimir estas figuras:

- simplifica el impuesto,
- elimina cargas inútiles,
- reduce riesgos de discrecionalidad,
- fortalece la percepción de justicia,
- y evita conflictos operativos.

Sin embargo, no resuelve las deficiencias estructurales del tributo, reafirmando que su viabilidad es limitada.

Valoración crítica

El rediseño propuesto es deliberadamente limitado. Reduce algunas de las injusticias más evidentes y mejora la coherencia normativa, pero:

- no elimina las inconsistencias de origen,
- no soluciona su baja rentabilidad fiscal,
- no remedia su impacto regresivo en la mayoría de los casos,
- ni transforma la naturaleza del impuesto.

El ejercicio demuestra que, aun después del mejor rediseño posible sin controles, el tributo sigue siendo débil, costoso y poco eficiente.

Conclusión de la propuesta alternativa

Este rediseño minimalista permite mejorar parcialmente el impuesto sin generar costos operativos ni introducir verificaciones. No pretende perfeccionar un tributo que, por su diseño estructural, difícilmente puede funcionar de forma óptima.

Aun así, muestra que es posible reducir parte de su regresividad y fortalecer ligeramente su equidad. Y, al mismo tiempo, confirma que las deficiencias de fondo permanecen, lo que refuerza la conclusión de que la derogación (8.2) sigue siendo la ruta estructuralmente más adecuada para el Estado.

8.4 Integración de criterios ambientales, tecnológicos y de seguridad pública en la política fiscal

Base doctrinal o legal

El artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano, lo que ha impulsado la aparición de instrumentos fiscales orientados a corregir externalidades negativas y promover conductas ambientalmente responsables. Estos llamados tributos ecológicos buscan incentivar decisiones de consumo que reduzcan emisiones y fomenten tecnologías limpias.

Por otra parte, la doctrina tributaria contemporánea reconoce que los sistemas fiscales modernos deben armonizar tres dimensiones: económica, tecnológica y social. Autores como Palao Taboada (2010) y Gamboa Serna (2018) subrayan que la legitimidad fiscal depende de la transparencia, la simplicidad administrativa y la capacidad del Estado para generar confianza ciudadana, más que de la existencia de mecanismos complejos de control.

Desde esta perspectiva, la integración de criterios ambientales, tecnológicos y de seguridad pública se concibe como un objetivo de política fiscal a largo plazo, cuyo avance debe ser gradual, no costoso y compatible con la capacidad institucional del Estado.

Aplicación al caso michoacano

En Michoacán, la relación entre registro vehicular, seguridad pública y recaudación ha sido históricamente relevante. Sin embargo, el análisis desarrollado en capítulos previos muestra que la incorporación de sistemas tecnológicos complejos —como verificaciones automatizadas, consultas en tiempo real o interoperabilidad masiva— resulta actualmente inviable por restricciones presupuestales y operativas.

Por ello, la integración de criterios ambientales, tecnológicos y de seguridad debe entenderse no como una propuesta operativa inmediata, sino como una orientación conceptual que guíe reformas futuras cuando existan condiciones institucionales adecuadas.

Desde la experiencia del autor como participante relevante en la etapa inicial del proyecto REPUVE, se constató el potencial de los registros vehiculares digitales como herramientas de seguridad y trazabilidad. Sin embargo, también fue evidente que su funcionamiento exige infraestructura, personal y recursos que rebasan el alcance operativo de un impuesto estatal como el analizado.

En consecuencia, cualquier articulación futura entre política fiscal, medio ambiente y tecnología debe:

- evitar costos adicionales,
- no depender de verificaciones,
- no exigir interoperabilidad inmediata,
- y plantearse como metas progresivas, no como componentes del rediseño actual del impuesto.

Lo que sí es viable es utilizar criterios ambientales como lineamientos normativos simples, por ejemplo:

- exenciones a vehículos híbridos o eléctricos,
- reducciones simbólicas en derechos ecológicos,
- simplificación documental para tecnologías limpias,

sin controles adicionales ni mecanismos electrónicos complejos.

Valoración crítica

La doctrina y la evidencia muestran que un sistema fiscal moderno debe aspirar a integrar dimensiones ambientales y tecnológicas. No obstante, en el caso concreto del impuesto estatal sobre enajenación de vehículos usados, cualquier intento de hacerlo mediante controles, verificaciones, sistemas o plataformas es inviable, pues implicaría costos operativos superiores a la recaudación.

Por ello, los criterios ambientales, tecnológicos y de seguridad pública solo pueden incorporarse:

- de manera conceptual,
- mediante incentivos simples,
- sin añadir obligaciones,
- y sin estructuras operativas nuevas.

Este enfoque permite fortalecer la coherencia del sistema fiscal sin contradecir los límites institucionales del Estado.

Conclusión del apartado 8.4

La integración de criterios ambientales, tecnológicos y de seguridad pública debe entenderse como un eje orientador de la política fiscal estatal, no como un componente operativo del impuesto.

Su incorporación conceptual:

- aporta coherencia con los principios constitucionales,
- permite al Estado avanzar gradualmente hacia una fiscalidad sostenible,

- y evita los errores del pasado relacionados con sistemas costosos o inviables.

Con ello, el capítulo mantiene su consistencia metodológica y reafirma que la única transformación inmediata viable es la derogación o el rediseño mínimo sin controles, dejando la modernización ambiental y tecnológica como un objetivo progresivo del sistema recaudatorio estatal.

8.5 Estrategias de transición fiscal y mejora en la recaudación estatal

Base doctrinal o legal

Toda reforma tributaria debe acompañarse de un proceso de transición que garantice estabilidad financiera, proporcionalidad y certeza jurídica.

Autores como Tanzi (2000) y Bird & Zolt (2018) señalan que una transición fiscal adecuada:

- no debe generar sobresaltos recaudatorios,
- debe simplificar la administración pública,
- y debe privilegiar sistemas tributarios más justos y menos costosos.

El principio de sostenibilidad fiscal, implícito en el artículo 31, fracción IV constitucional, obliga al Estado a privilegiar impuestos cuyo costo administrativo no exceda su rendimiento. Asimismo, la Ley de Coordinación Fiscal permite a las entidades incorporar figuras tributarias más eficientes —como los impuestos cedulares— sin aumentar la carga administrativa.

Por tanto, cualquier transición posterior a la derogación o al rediseño mínimo del impuesto debe ser simple, sin costos adicionales y basada en fuentes de ingreso ya existentes, evitando depender de plataformas, verificaciones o sistemas tecnológicos que han demostrado ser inviables en el contexto estatal.

Aplicación al caso michoacano

Dado que el impuesto sobre enajenación de vehículos usados representa únicamente 1.61 % de los ingresos por impuestos estatales, su eliminación no requiere una reestructura recaudatoria compleja.

Sin embargo, sí requiere un proceso de transición que:

- mantenga estabilidad,
- simplifique trámites,
- fortalezca la confianza ciudadana,
- y aproveche instrumentos ya existentes sin generar costos.

Por ello, se propone un plan de transición fiscal realista y operativamente viable, dividido en dos etapas, no tres.

1. Corto plazo (0–12 meses): transición simple y sin costos

- Derogación formal del impuesto, mediante reforma a la Ley de Hacienda del Estado.
- Actualización voluntaria del padrón vehicular, sin cargas administrativas, para depurar registros inactivos.
 - No requiere sistemas nuevos.
 - Puede utilizar los procedimientos ya existentes del SATMICH.
- Reorientación del personal existente a tareas de atención y actualización documental, sin contratar ni crear áreas nuevas.
- Comunicación pública clara para informar que ya no habrá adeudos por enajenaciones previas, fortaleciendo la confianza y facilitando el registro formal.

2. Mediano y largo plazo (1–3 años): fortalecimiento fiscal sin costos operativos

- Aprovechamiento de figuras tributarias ya existentes, como derechos vehiculares, servicios administrativos y actualizaciones documentales, que ya cuentan con infraestructura y no requieren verificaciones adicionales.
- Exploración de impuestos cedulares (ingresos profesionales, arrendamiento, actividades empresariales), que existen en otros estados y no generan evadibilidad geográfica ni requieren nuevos sistemas costosos.
- Simplificación de trámites, priorizando cargas mínimas, tiempos cortos y procesos claros.
- Revisión del catálogo estatal de derechos, para ajustar cuotas mínimas conforme a inflación y mejorar la suficiencia sin crear nuevos impuestos operativos.

Estas medidas no generan cargas nuevas para el contribuyente ni para el Estado y permiten sustituir gradualmente la recaudación mínima perdida con la derogación del impuesto.

Valoración crítica

La transición fiscal propuesta es coherente con las capacidades reales del Estado:

- no crea costos,
- no requiere tecnología,
- no depende de sistemas federales,
- no exige verificaciones ambientales ni mecanismos electrónicos,
- no demanda personal nuevo,
- y no genera riesgos administrativos.

En términos cuantitativos, la pérdida recaudatoria del 1.61 % es marginal y puede compensarse mediante ajustes simples a derechos existentes y una administración más eficiente.

Pero más importante aún son los beneficios cualitativos:

- mejor percepción ciudadana,

- reducción de conflictos patrimoniales,
- eliminación de una fuente de discrecionalidad,
- mayor formalidad en el registro de vehículos,
- fortalecimiento de la legitimidad fiscal estatal.

En suma, la transición fiscal no solo es viable, sino altamente deseable como parte del proceso de modernización institucional y reordenamiento del sistema tributario de Michoacán.

8.6 Conclusiones del capítulo

El análisis desarrollado en este capítulo permite concluir que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados ha perdido su justificación económica, social y jurídica, convirtiéndose en un instrumento ineficiente, regresivo y desalineado con los principios constitucionales del sistema tributario mexicano.

Desde la perspectiva económica, el impuesto presenta un rendimiento marginal —equivalente apenas al 1.61 % de los ingresos estatales— frente a costos administrativos y operativos que superan con amplitud su aportación recaudatoria. Su permanencia resulta, por tanto, contraria al principio de eficiencia económica reconocido por la doctrina tributaria y la jurisprudencia fiscal.

En el ámbito social, el tributo recae principalmente en actos de necesidad, no de riqueza, afectando de manera desproporcionada a personas con menor capacidad contributiva y generando una percepción generalizada de injusticia fiscal. Esta percepción, además de debilitar el cumplimiento voluntario, incentiva prácticas informales y evasión geográfica.

En el plano jurídico, el impuesto adolece de deficiencias normativas y técnicas que vulneran los principios de proporcionalidad, equidad y certeza jurídica previstos en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La responsabilidad solidaria del

adquirente, los factores de depreciación genéricos y la imposibilidad práctica de aplicar la figura del retenedor evidencian su falta de coherencia normativa.

A partir de este diagnóstico, se identifican dos rutas de acción posibles:

1. Ruta de derogación

Es la alternativa más coherente con los principios constitucionales y con la realidad operativa del Estado.

Su eliminación generaría beneficios superiores a su recaudación, destacando:

- mayor formalización del padrón vehicular,
- reducción de conflictos patrimoniales y fraudes,
- eliminación de una fuente de discrecionalidad,
- y fortalecimiento de la confianza ciudadana en la autoridad fiscal.

Además, la derogación enviaría una señal institucional clara de que el Estado inicia un proceso de corrección de su sistema recaudatorio, orientándolo hacia mayor justicia y equidad.

2. Ruta de rediseño mínimo

Es viable únicamente en términos conceptuales, sin controles, verificaciones ni sistemas tecnológicos.

El rediseño propuesto se limita a:

- incorporar exenciones que no generen costos,
- eliminar la retención y la responsabilidad solidaria,
- y delimitar el hecho imponible para gravar solo actos con contenido lucrativo.

Este enfoque reduce algunas injusticias, pero no corrige las deficiencias estructurales del impuesto, por lo que su impacto real sería limitado.

En ambos escenarios, los criterios ambientales, tecnológicos y administrativos deben entenderse como lineamientos orientadores, no como propuestas operativas inmediatas. Su incorporación progresiva permitirá que el Estado avance hacia un modelo fiscal más justo y sostenible, pero sin generar costos ni estructuras nuevas que resulten inviables bajo las condiciones actuales.

En conjunto, este capítulo confirma la necesidad de una reforma fiscal estatal estructural, basada en los principios de proporcionalidad, equidad y eficiencia, que fortalezca la autonomía financiera de Michoacán sin sacrificar los derechos de los contribuyentes ni generar cargas innecesarias.

El siguiente capítulo presentará las conclusiones generales y recomendaciones finales de la tesis, integrando los hallazgos doctrinales, operativos y normativos, así como las implicaciones institucionales del análisis realizado.

CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES GENERALES Y RECOMENDACIONES FINALES

9.1 Conclusiones integradas del estudio jurídico y fiscal

El presente estudio ha demostrado, con fundamento jurídico, doctrinal y empírico, que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán presenta inconsistencias estructurales, normativas, operativas, económicas y sociales que comprometen su validez material dentro del sistema tributario mexicano. De conformidad con el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, todo tributo debe ser proporcional, equitativo, cierto y destinado al gasto público, respetando en todo momento la capacidad contributiva real del contribuyente y los principios de legalidad y seguridad jurídica.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado que la validez constitucional de un impuesto depende de la existencia de una relación razonable entre el hecho imponible, la base gravable y la capacidad económica, así como del respeto a la técnica legislativa y a la estructura del federalismo fiscal. Desde la doctrina tributaria, el tributo debe además cumplir funciones de justicia distributiva, eficiencia económica, neutralidad y legitimidad social. Bajo este marco, los análisis desarrollados en los Capítulos 5, 6 y 7 confirman que el impuesto estudiado es incompatible con dichos principios.

1. Desconexión estructural entre el hecho imponible y la capacidad contributiva

El impuesto grava la transmisión de vehículos usados entre particulares, un acto que —como se analizó en los Capítulos 5 y 6— no constituye una manifestación auténtica de riqueza, sino una operación patrimonial derivada con frecuencia de necesidad económica. La base gravable se determina a partir de factores genéricos de depreciación, sin correspondencia con el valor real del bien ni con la situación económica del contribuyente, lo que genera efectos regresivos y vulnera la proporcionalidad tributaria.

2. Inseguridad jurídica por deficiencias normativas y por la interacción con el artículo 12 de la LHE

El Capítulo 6 mostró que el impuesto presenta varias fuentes de inseguridad jurídica:

- la responsabilidad solidaria del adquirente, que recae sobre un sujeto que no realiza el hecho imponible ni obtiene una manifestación de capacidad económica;
- la ausencia de trazabilidad documental confiable;
- la dificultad para verificar transmisiones previas;
- el uso administrativo del artículo 12 de la Ley de Hacienda del Estado, que condiciona trámites vehiculares al pago del impuesto, operando como un mecanismo indirecto de cobro.

La interacción normativa entre el impuesto y el trámite administrativo genera cargas económicas y jurídicas ajenas al diseño fundamental de un tributo y vulnera la certeza y seguridad jurídica, principios que, según doctrina y jurisprudencia, son indispensables para la validez material del sistema fiscal.

3. Distorsiones económicas y pérdida de eficiencia en el mercado automotor

El Capítulo 7 identificó efectos económicos estructurales derivados del impuesto:

- desincentivo a la compraventa formal en Michoacán;
- incremento de operaciones informales y evasión interestatal;
- posposición del cambio de propietario, lo que invisibiliza el hecho imponible;
- sustitución en decisiones de compra;
- efectos negativos sobre la liquidez del mercado automotriz y sobre la renovación del parque vehicular.

Estas distorsiones contradicen la teoría económica del tributo —Musgrave, Stiglitz, Tanzi— que exige neutralidad, eficiencia y ausencia de efectos regresivos. Tales efectos también confirman la desconexión entre el diseño normativo y la realidad operativa del impuesto, como lo mostró el análisis empírico del Capítulo 6.

4. Repercusiones sociales: desigualdad, percepción de injusticia y debilitamiento institucional

El análisis del Capítulo 7.3 evidenció que el impuesto genera:

- desigualdad en la distribución de la carga fiscal, afectando más a personas con menor capacidad económica;
- confusión sobre el verdadero sujeto obligado;
- resistencia al cumplimiento voluntario;
- aumento del uso de mecanismos informales;
- erosión de la confianza en la autoridad fiscal estatal.

La percepción social negativa constituye un elemento esencial para evaluar la legitimidad fiscal.

Un impuesto que es sistemáticamente evitado, rechazado o confundido con trámites administrativos pierde su capacidad de cumplir funciones recaudatorias o institucionales.

5. Baja eficiencia recaudatoria en relación con su complejidad operativa

Con base en los datos oficiales de la Cuenta Pública (Ejercicio 2024), el impuesto aporta 1.61 % de los ingresos estatales por impuestos. Su aplicación requiere actividades administrativas inevitables, como:

- revisión de documentos privados,
- validación de facturas,
- captura de datos,
- revisión de antecedentes vehiculares,

- gestión de aclaraciones y trámites detenidos.

Si bien estas actividades implican una carga operativa real, no es posible cuantificar el costo administrativo específico del impuesto, porque la Cuenta Pública no desagrega el gasto por tipo de tributo. Por ello, la tesis no sostiene que exista un “costo administrativo desproporcionado”, sino que el impuesto refleja una baja eficiencia recaudatoria frente a un proceso operativo complejo, lo que contribuye a su falta de racionalidad económica.

6. Repercusiones jurídicas que comprometen la validez material del tributo

El Capítulo 7.4 identificó múltiples deficiencias jurídicas:

- ambigüedades en el hecho imponible;
- aplicación irregular de presunciones;
- ausencia de mecanismos para corregir o cancelar endosos;
- conflictividad administrativa recurrente;
- vulneración de la seguridad jurídica;
- riesgos patrimoniales derivados de la solidaridad.

Estas deficiencias consolidan la conclusión del Capítulo 6.7: el impuesto, aunque formalmente válido, presenta signos claros de inconstitucionalidad material.

Valoración crítica

La revisión de los Capítulos 5, 6 y 7 demuestra que el impuesto:

- no refleja capacidad contributiva,
- no respeta principios constitucionales de proporcionalidad, equidad y certeza,
- distorsiona el mercado automotor,
- incentiva evasión y fomenta informalidad,
- posee baja efectividad recaudatoria,

- carece de legitimidad social,
- y presenta riesgos jurídicos significativos.

En conjunto, estos elementos permiten concluir que la permanencia del impuesto carece de justificación constitucional, doctrinal, económica, social y operativa. Su estructura actual no cumple con los fines del sistema tributario mexicano, no fortalece la autonomía hacendaria del Estado y no contribuye al bienestar económico ni a la confianza institucional.

En consecuencia, se considera que su derogación o rediseño profundo constituye no solo una decisión financiera, sino una reforma necesaria para restablecer la justicia tributaria, la razonabilidad económica y la coherencia institucional del sistema fiscal de Michoacán.

9.2 Recomendaciones técnicas, legislativas y administrativas

La doctrina fiscal contemporánea y la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación coinciden en que la legitimidad de un tributo depende de su justicia material, su proporcionalidad real, su eficiencia operativa y su coherencia con la capacidad contributiva efectiva. Desde la perspectiva contable-fiscal —coherente con la naturaleza del posgrado cursado en la Facultad de Contaduría—, un impuesto debe generar beneficios recaudatorios sustanciales, ser administrativamente viable con la capacidad instalada y no inducir distorsiones económicas o riesgos de corrupción.

Bajo los principios del artículo 31, fracción IV, constitucional, y dentro del marco de la Ley de Coordinación Fiscal, toda reforma estatal debe fortalecer la certeza jurídica, la simplicidad administrativa, la racionalidad del gasto público y la autonomía financiera, evitando mecanismos complejos o estructuras que generen costos adicionales.

Los análisis integrados en los Capítulos 5, 6 y 7 demuestran que el Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados —regulado en los artículos 6 a 12 de la LHE— presenta

deficiencias estructurales que hacen inviable su continuidad. Además, cualquier intento de rediseño o ajuste normativo reproduciría los mismos problemas identificados: burocracia, discrecionalidad, corrupción, informalidad y baja eficiencia recaudatoria.

Por ello, las siguientes recomendaciones se centran en una medida legislativa principal: la derogación completa de los artículos 6 al 12 de la LHE, acompañada de ajustes técnicos y administrativos de bajo costo y alta viabilidad.

1. Nivel legislativo (eje recomendado: derogación integral, no rediseño)

1.1 Derogar completamente el Impuesto sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados (artículos 6 al 12 LHE)

El análisis concluye que el impuesto presenta:

- falta de capacidad contributiva,
- base gravable artificial,
- problemas operativos irreversibles,
- responsabilidad solidaria inadecuada,
- interacción distorsionada con trámites administrativos,
- incentivos fuertes hacia la informalidad,
- imposibilidad de corregir su trazo normativo sin generar mayor burocracia,
- riesgo de aumento de corrupción y discrecionalidad,
- recaudación marginal que no justifica su existencia contable-fiscal.

Modificarlo, simplificarlo o rediseñarlo no resolvería los problemas; solo los desplazaría o agravaría.

Por ello, la recomendación legislativa esencial es la derogación total de los artículos 6 a 12 de la LHE, eliminando el impuesto y restaurando claridad normativa.

1.2 Reordenar el capítulo de derechos vehiculares sin crear nuevos sistemas

Una vez derogado el impuesto, se recomienda reorganizar el capítulo de derechos vehiculares para:

- mantener claridad en los procedimientos,
- mejorar la recaudación ordinaria,
- evitar duplicidades normativas,
- fortalecer figuras preexistentes que sí son administrables.

1.3 Implementar incentivos ambientales sobrios y fácilmente administrables

Ej.: reducciones en derechos para vehículos híbridos o eléctricos, verificables solo mediante factura.

Sin plataformas, sin registros especiales, sin interoperabilidad.

1.4 Revisar otros impuestos estatales para evitar repetir errores detectados

En cuanto a:

- base gravable,
- proporcionalidad,
- técnica legislativa,
- claridad en requisitos documentales.

1.5 Considerar impuestos cedulares simples como fuente alterna de ingresos

Son fiscalmente viables, contablemente manejables y no requieren estructuras adicionales.

2. Nivel técnico (mejoras normativas mínimas, sin rediseño del impuesto)

El Capítulo 8 demostró que cualquier intento de rediseño tecnológico o procedimental del impuesto sería operativamente inviable, generaría más burocracia y abriría espacios a corrupción.

Por ello, las mejoras técnicas deben enfocarse únicamente en fortalecer claridad y eficiencia en los trámites vehiculares existentes.

2.1 Unificar criterios normativos de registro vehicular

Evita discrecionalidad entre oficinas recaudadoras, municipios y módulos.

2.2 Depurar y simplificar procedimientos

Eliminar pasos redundantes en trámites de control vehicular, sin vincularlos a impuestos no operativos.

2.3 Clarificar requisitos documentales y vigencias

Para reducir incidencias y evitar interpretaciones discrecionales.

Estas acciones NO pretenden mejorar el impuesto —pues su estructura debe eliminarse—, sino fortalecer la operación administrativa general.

3. Nivel administrativo (gestión interna sin expansión operativa)

Estas medidas se sustentan en el principio de costo cero, orientadas a mejorar la administración posterior a la derogación del impuesto.

3.1 Redistribuir funciones del personal existente

El tiempo que antes se utilizaba en revisar endosos, detectar inconsistencias y verificar causación del impuesto puede reasignarse a:

- orientación al contribuyente,
- depuración documental,
- control interno,
- análisis contable-fiscal,
- actualización de expedientes.

3.2 Campañas de regularización vehicular sin inversión nueva

Utilizando únicamente medios institucionales existentes.

3.3 Comunicación pública clara sobre la derogación del impuesto

Para fortalecer confianza, reducir desinformación y evitar corrupción por “interpretación” de normas inexistentes.

3.4 Educación fiscal básica mediante materiales simples

Con recursos ya disponibles.

3.5 Consolidar procesos internos evitando cargas operativas adicionales

Especialmente importante tras la eliminación del impuesto.

Valoración crítica

Estas recomendaciones permiten avanzar hacia un sistema fiscal estatal:

- más simple,
- más proporcional,
- más administrativamente viable,
- más libre de espacios discrecionales,
- más seguro jurídicamente,
- y más coherente con la capacidad contributiva.

La medida central —derogar los artículos 6 a 12 de la LHE— no solo elimina un impuesto regresivo e ineficiente, sino que evita caer en el error de intentar corregirlo mediante rediseños complejos que incrementarían burocracia y corrupción, como se documentó ampliamente en los Capítulos 5, 6 y 7.

De este modo, el Estado de Michoacán puede avanzar hacia un modelo fiscal más racional, funcional y sostenible, utilizando únicamente la capacidad instalada y sin generar costos operativos.

9.3 Reflexión final sobre la justicia tributaria y el fortalecimiento del sistema estatal

Base doctrinal o legal

La justicia tributaria constituye el principio rector del sistema fiscal mexicano y otorga sustento ético, jurídico y social a la obligación de contribuir. De acuerdo con el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, toda contribución debe ser proporcional, equitativa, cierta y destinada al gasto público, dentro de un marco de legalidad y respeto a la capacidad económica de los contribuyentes.

Desde una perspectiva contable-fiscal —propia de la gestión hacendaria y de la teoría fiscal moderna—, la justicia tributaria implica que un impuesto:

- refleje la verdadera capacidad económica,
- evite cargas arbitrarias o regresivas,
- sea administrativamente viable con la capacidad instalada,
- y cumpla una función pública clara.

Autores clásicos como Adam Smith y enfoques contemporáneos como los de Musgrave o Giannini coinciden en que la finalidad del tributo no es recaudar por sí mismo, sino hacerlo de forma respetuosa de la equidad, la eficiencia y el bienestar social. Bajo esta óptica, la tributación es un instrumento de justicia, no un mecanismo de penalización.

Aplicación al caso michoacano

El análisis de los capítulos 5, 6 y 7 demuestra que el Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados constituye un ejemplo claro de cómo un tributo mal diseñado puede contradecir los valores esenciales de justicia fiscal.

Lejos de promover proporcionalidad y eficiencia, generó efectos adversos tales como:

- Distorsión económica, al incentivar operaciones fuera del Estado o en la informalidad.

- Evasión y desconfianza, al carecer de claridad, proporcionalidad y razonabilidad económica.
- Inseguridad jurídica, especialmente por la responsabilidad solidaria que trasladó adeudos y riesgos a terceros.
- Afectación social, al gravar actos de necesidad más que manifestaciones auténticas de riqueza.
- Ineficiencia recaudatoria, al aportar una proporción marginal de ingresos frente a los esfuerzos administrativos necesarios para gestionarlo.

A ello se suma la interacción con el artículo 12 de la LHE, que amplifica la problemática al condicionar trámites administrativos al pago del impuesto, generando discrecionalidad, conflictividad y espacios potenciales de corrupción.

La evidencia empírica confirma lo mismo: el impuesto no es corregible mediante ajustes técnicos. Cualquier rediseño produciría mayor burocracia, más pasos operativos, nuevos puntos de verificación y, en consecuencia, mayores riesgos de corrupción y carga administrativa.

En este sentido, la derogación total de los artículos 6 al 12 de la LHE no solo es la opción más eficiente, sino la única que garantiza la coherencia con los principios constitucionales y con la realidad operativa del Estado.

Valoración crítica

El equilibrio entre recaudación y justicia tributaria no constituye una tensión irreconciliable; al contrario, es un requisito para la salud financiera y la legitimidad institucional de un Estado democrático. Un sistema fiscal justo no persigue maximizar ingresos a cualquier costo, sino asegurar que las contribuciones:

- se perciban como legítimas,

- respeten la capacidad económica real,
- eviten cargas excesivas o regresivas,
- y fomenten el cumplimiento voluntario.

La tributación adquiere aceptación cuando el ciudadano reconoce trato digno, procesos claros y una distribución equitativa de la carga fiscal.

En este marco, la derogación de los artículos 6 al 12 de la LHE no constituye únicamente una reforma técnica:

es un acto de justicia fiscal.

Su eliminación:

- corrige una distorsión histórica,
- elimina una fuente de desigualdad y desconfianza,
- reduce espacios de discrecionalidad y corrupción,
- y evita reforzar trámites que generan más costos que beneficios.

Desde la perspectiva contable-fiscal, mantener un impuesto con baja recaudación, alta conflictividad y elevada carga operativa constituye un uso ineficiente del aparato administrativo estatal. Su derogación, por el contrario, optimiza recursos, fortalece la transparencia y mejora la relación entre contribuyente y autoridad.

Síntesis final

Fortalecer el sistema fiscal michoacano implica avanzar hacia un modelo que:

- respete la capacidad contributiva,
- simplifique la operación administrativa,
- reduzca espacios de discrecionalidad,
- elimine cargas injustificadas,

- y restablezca la confianza entre autoridad y ciudadanía.

Con la derogación íntegra de los artículos 6 al 12 de la LHE, Michoacán no solo suprime un tributo ineficiente, sino que envía un mensaje claro: el sistema fiscal debe servir al bienestar colectivo y no generar obstáculos para la formalidad, la movilidad y la actividad económica cotidiana.

Un sistema fiscal justo es aquel en el que el contribuyente reconoce que la tributación no es un castigo, sino un instrumento de desarrollo, cohesión social y fortalecimiento institucional.

BIBLIOGRAFÍA

1. Obras doctrinales y teoría fiscal

Bird, R., & Zolt, E. (2018). Tax Policy Design for Developing Countries. World Bank Group.

Giuliani Fonrouge, C. (2008). Derecho financiero. La Ley.

Gamboa Serna, J. (2018). Equidad y proporcionalidad en el sistema tributario mexicano. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Jarach, D. (1999). Finanzas públicas y derecho tributario. Abeledo-Perrot.

Musgrave, R. A. (1999). Public Finance in Theory and Practice. McGraw-Hill.

Palao Taboada, C. (2010). Principios tributarios y justicia fiscal. Civitas.

Villegas, H. (2012). Derecho financiero y tributario mexicano. Porrúa.

Moya Palafox, S. (2005). Introducción al Derecho Tributario Mexicano. Porrúa.

Flores Zavala, A. (2014). Derecho fiscal mexicano. Oxford–UNAM.

Porrúa.

2. Legislación y normas jurídicas

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Diario Oficial de la Federación.

Código Fiscal de la Federación. Diario Oficial de la Federación.

Ley de Coordinación Fiscal (1978). Diario Oficial de la Federación.

Ley del Impuesto al Valor Agregado. Diario Oficial de la Federación.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (2015). Diario Oficial de la Federación.

Fuentes estatales

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo. (Última reforma: 13 de julio de 2022).

Ley de Hacienda del Estado de Michoacán de Ocampo. Periódico Oficial del Estado de Michoacán.

Código Fiscal del Estado de Michoacán de Ocampo. (22 de diciembre de 2022). Periódico Oficial del Estado.

Ley del Servicio de Administración Tributaria del Estado de Michoacán de Ocampo. (23 de diciembre de 2022). Periódico Oficial del Estado, Tomo CLXXXI, Núm. 92.

Decreto 453 por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del SATMICH. (6 de octubre de 2023). Periódico Oficial del Estado.

Ley de Ingresos del Estado de Michoacán 2024. Periódico Oficial del Estado de Michoacán.

3. Jurisprudencia y criterios judiciales

Contradicción de Tesis 9/2007-SS. Registro digital: 20094. Suprema Corte de Justicia de la Nación. Recuperado de <https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/>

Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2022). Compendio de jurisprudencia en materia tributaria. SCJN.

Tesis Aislada III.6o.A.28 A (10a.). Registro digital: 2021787. Semanario Judicial de la Federación.

Tribunal Federal de Justicia Administrativa. (2023). Criterios relevantes en materia de proporcionalidad y equidad tributaria. TFJA.

4. Fuentes institucionales y estadísticas oficiales

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA). (2024). Reporte anual del mercado automotriz y registro vehicular.

Gobierno del Estado de Michoacán. (2024). Cuenta Pública del Estado de Michoacán 2024.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Estadísticas de transporte y vehículos registrados en circulación.

Registro Público Vehicular (REPUVE). (2024). Informe de actualización de registros vehiculares. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán. (2025). Trámites y costos vehiculares 2025. SATMICH.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2023). Informe sobre coordinación fiscal y participaciones federales.

Secretaría de Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Territorial (SECMA). (2023). Programa de verificación vehicular estatal.

SATMICH. (2025). Manual de trámites vehiculares y requisitos documentales. Documento PDF institucional.

5. Fuentes internacionales y académicas

Banco Mundial. (2023). *Fiscal Policy and Development in Emerging Economies*.
<https://www.worldbank.org/en/topic/macroeconomics/publication/fiscal-policy-and-development>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2021). *Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe 2021*.
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/46817-panorama-fiscal-america-latina-caribe-2021>

Fondo Monetario Internacional (FMI). (2023). *Tax Policy and Administration: Principles and Trends*.

<https://www.imf.org/en/Publications>

Naciones Unidas (ONU). (2023). *Informe sobre desarrollo sostenible y políticas fiscales inclusivas*.

<https://www.un.org/development/desa/es>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). (2022). *Revenue Statistics in Latin America and the Caribbean*. https://doi.org/10.1787/rev_lat_car-2022-en

6. Fuentes complementarias

Base de datos de jurisprudencia SCJN y TFJA (2024–2025). Sistemas de Búsqueda Digital Judicial.

<https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/>

<https://www.tfja.gob.mx/buscador/>

Observación institucional directa del autor. (2000–2011; verificación operativa 2025). Fuente empírica aplicada utilizada en el análisis metodológico.

Joaquín Alcántar Hernández

Análisis Constitucional, Doctrinal y Operativo del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Mi...

 Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::3117:541901492

Fecha de entrega

18 dic 2025, 9:48 a.m. GMT-6

Fecha de descarga

18 dic 2025, 9:56 a.m. GMT-6

Nombre del archivo

Análisis Constitucional, Doctrinal y Operativo del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehícul....pdf

Tamaño del archivo

1.0 MB

237 páginas

46.207 palabras

296.777 caracteres

15% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Fuentes principales

- 14%  Fuentes de Internet
- 5%  Publicaciones
- 0%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Formato de Declaración de Originalidad y Uso de Inteligencia Artificial

Coordinación General de Estudios de Posgrado
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo



A quien corresponda,

Por este medio, quien abajo firma, bajo protesta de decir verdad, declara lo siguiente:

- Que presenta para revisión de originalidad el manuscrito cuyos detalles se especifican abajo.
- Que todas las fuentes consultadas para la elaboración del manuscrito están debidamente identificadas dentro del cuerpo del texto, e incluidas en la lista de referencias.
- Que, en caso de haber usado un sistema de inteligencia artificial, en cualquier etapa del desarrollo de su trabajo, lo ha especificado en la tabla que se encuentra en este documento.
- Que conoce la normativa de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, en particular los Incisos IX y XII del artículo 85, y los artículos 88 y 101 del Estatuto Universitario de la UMSNH, además del transitorio tercero del Reglamento General para los Estudios de Posgrado de la UMSNH.

Datos del manuscrito que se presenta a revisión		
Programa educativo	Facultad de Contaduría y Ciencias Administrativas División de Estudios de Posgrado Maestría en Fiscal	
Título del trabajo	Análisis Constitucional, Doctrinal y Operativo del Impuesto Estatal sobre Enajenación de Vehículos de Motor Usados en Michoacán	
	Nombre	Correo electrónico
Autor/es	Joaquín Alcántar Hernández	joaquin.alcantar@umich.mx
Director	Dr. Alberto Gabriel Guzmán Díaz	alberto.guzman@umich.mx
Codirector		
Coordinador del programa	DR. José Rafael Aguilera Aguilera	mae.fiscal@umich.mx

Formato de Declaración de Originalidad y Uso de Inteligencia Artificial

Coordinación General de Estudios de Posgrado
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo



Uso de Inteligencia Artificial		
Rubro	Uso (sí/no)	Descripción
Asistencia en la redacción	SI	Verificación de ortografía y gramática, revisión de textos duplicados, algunos sitios, mejora en la claridad de mis argumentos o experiencias propias profesionales.
Traducción al español	No	
Traducción a otra lengua	No	
Revisión y corrección de estilo		
Análisis de datos	No	
Búsqueda y organización de información	No	
Formateo de las referencias bibliográficas	si	Verificación de que los formatos de las referencias bibliográficas después de cambios realizados se mantengan correctas en toda la tesis
Generación de contenido multimedia	No	
Otro	No	

Datos del solicitante	
Nombre y firma	JOAQUÍN ALCÁNTAR HERNÁNDEZ
Lugar y fecha	MORELIA, MICHOACÁN. A 17 DE DICIEMBRE DE 2025.