

**RESEÑA ARGUMENTATIVA
DE LA CONTRADICCIÓN DE TESIS 49/2004-PL
IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE
VEHÍCULOS
PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA
DE LA NACIÓN**

Introducción

En la reseña que el lector tiene ante sí, se aborda el tema relativo al impuesto sobre tenencia o uso de automóviles, el cual fue implementado por vez primera en la **Ley de Ingresos de la Federación para el año de 1962, en su artículo 13.**

La motivación del impuesto en comento se hizo descansar en la necesidad de contar con recursos públicos suficientes para sufragar los gastos que implicaba la realización de los Juegos Olímpicos celebrados en México en el año de 1968, pues éstos requerían de espacios adecuados para la recepción, preparación y desempeño de los atletas que participarían en las distintas disciplinas deportivas.

A finales de 1962, el Presidente de la República en funciones, Adolfo López Mateos, presentó la iniciativa de Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, misma que en su exposición de motivos señaló que la experiencia de ese año había demostrado la conveniencia de conservar ese impuesto, pues generó cuantiosos ingresos y, al encontrarse ya incluido en la Ley de Ingresos, no establecía un nuevo gravamen tributario; únicamente era menester regular con la debida amplitud, las bases indispensables para su cobro.

Sobre esa base, la Comisión de Impuestos de la Cámara de Diputados y las Comisiones Unidas de Impuestos de Hacienda de la Cámara de Senadores

dictaminaron favorablemente sin mediar debate, por lo que el Congreso decretó la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, que entró en vigor el 1 de enero de 1963.

En el año de 1964 se publicaron diversas reformas que tuvieron como fin, participar a los Estados y al Distrito Federal con el 30% del ingreso que la Federación obtuviera con motivo de este impuesto, el cual, en la actualidad, se les otorga en forma completa, correspondiéndole a los Municipios, una parte de dicho impuesto, siempre que no existieran gravámenes locales y municipales sobre la misma tenencia.

Tiempo después, en el año de 1980, fue abrogada la Ley del Impuesto sobre Tenencia de 1962, tras lo cual fue emitida una nueva ley que entró en vigor el 1 de enero de 1981, en la que además de vehículos automotores se incluyeron otro tipo de vehículos, tales como motocicletas terrestres y helicópteros.

A partir de entonces, la ley en cita ha sufrido diversas modificaciones, que han incentivado a algunos contribuyentes a acudir al juicio de amparo en busca de la protección de la justicia federal, al considerar que este impuesto vulnera los principios de equidad y proporcionalidad establecidos en el **artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal**.

De esta forma, las Salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación conocieron y resolvieron diversos recursos de amparo en revisión que versaron sobre el tema en comento y, al utilizar criterios diferentes en su resolución, se generó la denuncia de una posible contradicción.

Dirección General de Casas de la Cultura Jurídica y Estudios Históricos

CONSTITUCIONALIDAD DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS

Cronista: Lic. Arturo Díaz San Vicente

En sesión de fecha 5 de abril de 2005, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió la contradicción de tesis 49/2004-PL suscitada entre la Primera y Segunda Salas del Máximo Tribunal del país, que se originó por la denuncia hecha por su presidente al considerar que entre ambas Salas se presentaron criterios discrepantes respecto de la constitucionalidad del artículo **1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, vigente en los años 2002, 2003 y 2004, en particular con relación a la garantía de proporcionalidad tributaria prevista en el **artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, al resolver, entre otros, los juicios de amparo en revisión 580/2003, 490/2004, 489/2004, 262/2004, 286/2004; y 1260/2004, 1464/2004, 1606/2004, 1305/2004, 920/2004, respectivamente.

El Alto Tribunal determinó la existencia de la contradicción de criterios, en atención a que concurrieron los siguientes supuestos:

- a) Que al resolver los negocios jurídicos se examinaron cuestiones jurídicas esencialmente iguales;
- b) Que las diferencias de criterios se presentaron en las consideraciones, razonamientos o interpretaciones jurídicas de las sentencias respectivas; y
- c) Que los distintos criterios provinieron de los mismos elementos.

Lo anterior se apegó al criterio sustentado por el Pleno del Máximo Tribunal en la tesis jurisprudencial de rubro:

CONTRADICCIÓN DE TESIS DE TRIBUNALES COLEGIADOS DE CIRCUITO. REQUISITOS PARA SU EXISTENCIA.¹

De esta forma, se determinó que se cumplieron en el caso los supuestos para estimar la existencia de una contradicción entre los criterios sostenidos por las Salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

El Pleno resolvió que las Salas del Alto Tribunal analizaron una cuestión jurídica esencialmente igual, que consiste en determinar si el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, es o no contrario al principio de proporcionalidad tributaria.

En ese sentido, estimó que ambas Salas arribaron a conclusiones diversas, pues partieron de los mismos elementos que son, en esencia, el examen del contenido del artículo citado en relación con el principio de proporcionalidad tributaria.

El **señor Ministro Mariano Azuela Güitrón**, entonces presidente del Máximo Tribunal, mandó formar y registrar el expediente relativo, al cual le correspondió el número 49/2004-PL, y ordenó remitirlo a la ponencia del **señor Ministro Sergio A. Valls Hernández**, quien por cuestión de turno fue designado para la formulación del proyecto de resolución respectivo.

Una vez hecho el estudio pertinente, se determinó que el tema central de la contradicción de tesis era establecer si la **fracción II, del artículo 1o.-A, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos** violaba o no el principio de proporcionalidad tributaria consagrado en la **fracción IV, del artículo 31, de la**

¹ *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, Tomo XIII, abril de 2001, p. 76, tesis P./J. 26/2001; IUS: 190000.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al considerar como parte del valor total del vehículo el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones que se causen con motivo de la enajenación e importación, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones.

En efecto, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación sustentó que el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, violaba el principio de proporcionalidad tributaria, al incorporar en la base del tributo elementos ajenos al valor de mercado del vehículo, consistente en el valor total del automóvil que se compone del precio de enajenación de éste, más las contribuciones generadas con motivo de dicha enajenación.

Por el contrario, la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación sostuvo que el hecho de que el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos** considere, dentro de la base para su cálculo el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones, no transgrede el principio de proporcionalidad tributaria, en virtud de que estos elementos, al formar parte del precio reflejado en la factura, son indicativos de la capacidad económica del contribuyente.

Reunido el Tribunal en Pleno, el **señor Ministro Sergio A. Valls Hernández** señaló que en el proyecto de resolución se establecía que la **fracción II, del artículo 1o.-A, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**,² es inconstitucional al incorporar en la base del tributo elementos ajenos a la manifestación objetiva de riqueza; asimismo, mencionó que el tributo

² Artículo 1o.-A. Para efectos de esta Ley, se entiende por:

I. ...

II. Valor total del vehículo, es el precio de enajenación del fabricante, ensamblador, distribuidor o comerciante en el ramo de vehículos al consumidor, incluyendo el equipo opcional común o de lujo, el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones que se deban cubrir por la enajenación o importación, sin disminuir el monto de descuentos rebajas o bonificaciones.

...

sobre tenencia es un impuesto real, pues grava dicha manifestación objetiva de riqueza sin considerar las circunstancias personales del contribuyente.

Además, estimó que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos no tiene por objeto gravar en forma directa el movimiento de riqueza correspondiente a la operación de compraventa del automóvil, sino sólo la tenencia o el empleo de ese bien; por ello, estimó que considerar como parte del precio de venta de la unidad elementos ajenos a su valor real, tal como el IVA y demás contribuciones que se deban cubrir por la adquisición del vehículo, desnaturaliza el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos.

Por último, indicó que el suponer que la capacidad contributiva del sujeto pasivo del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, se manifiesta por la cantidad expresada en la factura o carta factura del bien, sería tanto como afirmar que los sujetos obligados tienen diversas capacidades contributivas, cuando sólo existe una.

En contra del proyecto se manifestó el **señor Ministro Guillermo I. Ortiz Mayagoitia**, al señalar que si se aceptara, como lo planteaba la propuesta de resolución, que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos es un impuesto real y que la manifestación de riqueza gravable lo es el precio real de los vehículos, se contravendría un criterio sustentado por el Máximo Tribunal en el que se establece que el monto del impuesto en comento puede ser estimado a través de cálculos generales de depreciación y no necesariamente por la vía de peritajes individuales.

Señaló que el impuesto referido se calcula sobre la base de una depreciación anual sobre el valor facturado del vehículo, de forma tal que cuando se adquiere una unidad nueva, el impuesto se paga sobre un porcentaje del costo total de facturación, y en las siguientes ocasiones, sobre el propio precio de facturación, aplicando un factor de depreciación que permite la extinción del

gravamen pasados diez años; en tal virtud, apuntó que dicho factor de depreciación no guarda relación alguna con el estado real del vehículo ni con su valor de mercado.

Consideró que de aprobarse el criterio propuesto en el proyecto de resolución, se abriría la posibilidad de desvirtuar en forma previa al pago del impuesto el valor de los vehículos fijado por la autoridad, pues se faculta la exigencia de que el gravamen de éstos corresponda a su valor real.

De igual manera, expresó que del contenido de los **artículos 1o., y 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y 11, de la Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos**, se infiere que los gravámenes referidos en dichos ordenamientos forman parte del precio de enajenación pagado por los compradores de vehículos nuevos.

En suma, señaló que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos no es un impuesto real, y que de conformidad con la interpretación sistemática de las normas concurrentes al considerar el impuesto, es posible concluir que la disposición impugnada no es inconstitucional, pues a través de ese impuesto no se grava una manifestación real y efectiva de riqueza al momento de hacer el pago; en consecuencia, manifestó que no compartía el sentido del proyecto de resolución.

En ese sentido, el **señor Ministro Sergio Salvador Aguirre Anguiano** indicó que no se trataba de un impuesto nítidamente real, sino de un gravamen híbrido sin características claras de impuesto personal o real, pero finalmente constitucional porque señala fuente y síntoma de riqueza, esto es, el que tiene para pagar el valor del vehículo, significado siempre por un precio más los impuestos inherentes, posee capacidades determinadas para tributar; entonces, desde esa perspectiva, consideró constitucional el precepto impugnado y también se manifestó en contra del sentido del proyecto.

Por el contrario, el **señor Ministro José Ramón Cossío Díaz** anunció que votaría a favor de la propuesta del Ministro Valls Hernández, y mencionó que era importante considerar la naturaleza del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, como impuesto real, es decir, que tiene como hecho imponible una manifestación objetiva de riqueza, prescindiendo de las circunstancias personales del contribuyente, por lo que es claro que el objeto del tributo consiste en el valor del vehículo automotor;

Asimismo, señaló que resulta importante tener presente que el impuesto en comento grava la tenencia o uso de vehículos y no así el movimiento de riqueza inherente a la adquisición de éstos, ya que de llegar a presentar una manifestación objetiva de riqueza, ésta sólo podría entenderse referida al momento particular en que se celebra dicha operación, mientras que el impuesto sobre tenencia de vehículos la trasciende en forma temporal.

En ese sentido, señaló que la imposición del tributo referido se determina al tomar en consideración el valor de la factura del vehículo, y varía su monto de conformidad con un factor de actualización, el cual es a su vez, atemperado por un factor diverso que atiende a los años de antigüedad del vehículo; además, expresó que ello demuestra que la manifestación objetiva de riqueza a la que se debe atender, no es la potencialidad de desembolso del dueño del vehículo, sino el valor de éste, que puede identificarse por el monto pagado sin tomar en cuenta otras contribuciones causadas con motivo de su adquisición.

Por su parte, el **señor Ministro Juan N. Silva Meza** señaló que en el caso, no se gravaba sólo la tenencia o uso en última instancia de un vehículo, sino también otros fines acordes con los principios constitucionales que rigen a los impuestos, tales como legalidad, proporcionalidad, equidad, destino al gasto y fines fiscales o extra-fiscales, y que muchas veces orientan, alientan e incentivan, otras actividades de la economía por la vía de las cargas impositivas.

En ese sentido, indicó que si iba a gravar la tenencia y el uso de vehículos como un impuesto real, era necesario darle ese carácter, y estimó necesario dilucidar si en el caso del impuesto referido se presentaba una doble carga tributaria.

De esta forma, consideró apropiado que se replanteara la constitucionalidad de la doble carga tributaria, pues en diversos casos como el que se analizaba, se estaba en presencia de un anatocismo fiscal, esto es, la imposición de un impuesto sobre impuesto; de esta forma, estimó que el criterio propuesto por la Primera Sala del Máximo Tribunal tenía como fin acotar situación señalada, razón por la cual, manifestó su acuerdo con el sentido del proyecto presentado por el señor Ministro Valls Hernández.

En su intervención, la **señora Ministra Margarita Beatriz Luna Ramos** manifestó que el hecho generador del tributo en el caso concreto lo es la tenencia o uso de un vehículo, y no el vehículo en sí mismo; por ello, si no se grava el valor real del vehículo sino el hecho generador que es el uso y tenencia de éste, el legislador necesita una referencia objetiva para poder cobrar ese impuesto, en vista de que el valor real no lo va obtener a menos que tenga un peritaje de cada uno de los vehículos cuya tenencia se pretenda cobrar; entonces, tiene que partir del valor de factura, que determina el valor comercial del vehículo, integrado por el precio de enajenación del fabricante, más sus accesorios y los impuestos adicionales.

Respecto a la posibilidad de una doble tributación, estimó que ésta no se presentaba en el caso concreto puesto que no se gravaba un impuesto sobre otro, sino que únicamente se establecía una referencia objetiva de un valor comercial que por diversas disposiciones legales, incluyó el impuesto al valor agregado y otros más.

Por lo anterior, consideró que el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, no transgredía el principio de proporcionalidad contenido en el **artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal**.

A su vez, el **señor Ministro Juan Díaz Romero** mencionó que la problemática presentada en la contradicción de criterios que se dirimía, giraba en esencia sobre la base del impuesto sobre tenencia de vehículos; en ese sentido, expresó que no se violaba lo dispuesto por el **artículo 31, fracción IV**, de la Constitución Federal, pues en el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos** impugnado, se establecía que la tasa del tributo en comento debía ser aplicada también sobre las cantidades que hubiese pagado el contribuyente con motivo de otros impuestos, por lo que estos últimos constituían uno de los múltiples factores que determinaban el precio total de un vehículo y por ello se hacía necesaria su inclusión en la base del impuesto controvertido.

Señaló que gravar la tenencia o uso de vehículos debe hacerse de forma tal, que la tasa correspondiente se aplique sobre un valor que refleje las condiciones reales en las que dichos bienes son adquiridos.

Del mismo modo, explicó que si bien el precepto impugnado, establece los elementos que integran el precio total del vehículo, éstos no constituyen el objeto del impuesto, sino que lo hacen los diversos elementos que integran su base.

Así, señaló que si el precio de venta constituye indefectiblemente el valor comercial de un vehículo, ello no contraviene la garantía de proporcionalidad tributaria al considerarse, para el cálculo del tributo, el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones que se cubran por la enajenación o importación de automotores, toda vez que la capacidad económica para adquirir un vehículo refleja la capacidad contributiva.

Por último, mencionó que en la especie tenía aplicación por identidad jurídica substancial, la jurisprudencia plenaria intitulada:

VALOR AGREGADO, EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL. NO VIOLA EL ARTÍCULO 31, FRACCIÓN IV, DE LA CONSTITUCIÓN.³

Manifestó que de la tesis citada se advertía, en lo esencial, que la naturaleza del impuesto al valor agregado no se desvirtuaba y menos aún se violaba la **fracción IV, del artículo 31, de la Constitución Federal**, toda vez que el **artículo 18, de la Ley del impuesto al Valor Agregado**, establecía la posibilidad legal de que la tasa de este tributo, se aplicara también sobre las cantidades que hubiese pagado el causante por otros impuestos.

Al hacer uso de la palabra, la **señora Ministra Olga María del Carmen Sánchez Cordero de García Villegas** manifestó que compartía el sentido del proyecto, toda vez que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, no tenía por objeto gravar directamente el movimiento de riqueza correspondiente a la operación de compraventa del automóvil, sino sólo la tenencia o uso del vehículo; asimismo, mencionó que la capacidad contributiva no se medía o determinaba en función del precio que se pagaba por un vehículo, ya que en el caso de los impuestos reales no era posible medir la capacidad contributiva de la persona que tenía que soportar la carga del tributo, pues este gravaba un objeto determinado consistente en la manifestación objetiva de la riqueza; por tanto, señaló que el precepto impugnado, al incluir dentro de la base del impuesto en comento elementos ajenos al valor de mercado del vehículo, se deja de guardar una relación directa con la manifestación objetiva de riqueza, lo cual lo convierte en desproporcional y oneroso.

³ Tesis P. L/94, Séptima Época, *Semanario Judicial de la Federación*, Tomo 217-228, Primera Parte, p.91, IUS 232056.

Por su parte, el **señor Ministro presidente Mariano Azuela Güitrón** coincidió con el criterio de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al estimar que éste obedecía a una doble realidad que tendía a lograr, primero, que se contara con una recaudación suficiente para afrontar los gastos públicos y, segundo, que no se cometieran arbitrariedades en la determinación de los tributos, pues dicha determinación se llevaba a cabo mediante criterios de razonabilidad.

Advirtió que una de las preocupaciones del Constituyente fue la de que cada ciudadano contribuyera de una manera coherente con su situación particular, no obstante, en ocasiones no establecía cuál era la situación particular; manifestó que era por ello que el Máximo Tribunal de la República, a través de sus criterios jurisprudenciales, ha establecido paulatinamente las reglas que de manera proporcional y equitativa señalen la correspondencia entre la carga tributaria y la capacidad contributiva del sujeto, con fundamento en un análisis de razonabilidad.

De esta manera, indicó que en el caso analizado existía una razonabilidad evidente, que ejemplificó de la siguiente manera: si se quiere adquirir un automóvil cuyo costo sea elevado, será necesario pagar un alto impuesto de tenencia o uso de vehículos, pues se demuestra que se cuenta con un índice de capacidad contributiva significativo, reflejado en el hecho de tener un poder adquisitivo que permite pagar un vehículo de precio alto; de esta forma, señaló que la persona que cuenta con capacidad económica para adquirir un automóvil, tiene capacidad para contribuir al gasto público en esa medida.

Así, y para concluir su intervención, el señor Ministro presidente Azuela Güitrón manifestó que el legislador tiene la libertad de buscar diferentes tipos de indicadores de capacidad contributiva, pues el sistema tributario actual, no solamente en México, sino en todo el mundo, deriva de los indicadores aludidos, los cuales, mientras sean razonables, no violentan, en su concepto, el **artículo 31,**

fracción IV, de la Constitución Federal, relacionado con el tema de proporcionalidad; por ello, anticipó que votaría en contra del proyecto.

De esta forma, se resolvió por mayoría de cinco votos de los **señores Ministros Sergio Salvador Aguirre Anguiano, Margarita Beatriz Luna Ramos, Juan Díaz Romero, Guillermo I. Ortiz Mayagoitia y presidente Mariano Azuela Güitrón**, que la **fracción II, del artículo 10.-A, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, no es violatoria del principio de proporcionalidad tributaria consagrado en el **artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal**; en cambio los **señores Ministros José Ramón Cossío Díaz, Olga María del Carmen Sánchez Cordero de García Villegas, Juan N. Silva Meza y Sergio A. Valls Hernández** votaron a favor de la consulta, esto es, por la inconstitucionalidad del precepto controvertido, y formularon voto de minoría en el que señalaron que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos no tiene por objeto gravar directamente el movimiento de riqueza correspondiente a la operación de compraventa de un vehículo, sino simplemente la tenencia o uso de éste.

Por lo anterior, manifestaron que el considerar como parte del precio de venta de la unidad el impuesto al valor agregado y demás contribuciones que se deban cubrir por la enajenación e importación, cobra relevancia únicamente para los efectos del propio impuesto al valor agregado –que es un gravamen al consumo por excelencia–, más no así para el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, en el que se grava únicamente la tenencia o el uso de un bien determinado.

Asimismo, señalaron que el impuesto en comento no debe calcularse en función del valor total erogado por un vehículo, pues en el caso de los impuestos reales no interesa medir la capacidad contributiva de la persona que tiene que soportar la carga del tributo, toda vez que lo que se grava es un objeto determinado que implica una manifestación objetiva de riqueza.

En esa tesitura, sostuvieron que la **fracción II, del artículo 1o.-A, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos**, es inconstitucional pues transgrede el principio de proporcionalidad al incorporar en la base del tributo, elementos ajenos a la manifestación objetiva de riqueza que constituye el hecho imponible del mismo, situación que ocasiona que el objeto del tributo no guarde relación con la base del mismo.

Se encontraban ausentes los **señores Ministros Genaro David Góngora Pimentel y José de Jesús Gudiño Pelayo** por encontrarse en cumplimiento de una comisión de carácter oficial, el primero, y el segundo con previo aviso a la Presidencia.

En virtud de que la **señora Ministra Margarita Beatriz Luna Ramos** manifestó su disposición para elaborar el engrose respectivo, el Tribunal Pleno le confirió tal encargo.

En el marco del análisis de esta contradicción de tesis, el Tribunal Pleno aprobó la jurisprudencia de rubro:

TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS. EL ARTÍCULO 1o.-A, FRACCIÓN II, DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO, AL INCLUIR EN LA BASE PARA SU CÁLCULO LAS CONTRIBUCIONES QUE PRECISA, NO TRANSGREDE EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD TRIBUTARIA (LEGISLACIÓN VIGENTE EN LOS AÑOS 2002, 2003 Y 2004).⁴

En la tesis se establece que la base del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos se encuentra integrada por el precio de su enajenación, el equipo opcional común o de lujo, el impuesto al valor agregado y aquellas contribuciones que se deban cubrir por concepto de enajenación o importación, sin considerar descuentos, rebajas o bonificaciones.

⁴ Tesis P./J. 25/2005, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, Tomo XXI, mayo de 2005, p. 6, IUS 178290.

Además, señala que toda vez que el objeto del impuesto es gravar la tenencia o uso de vehículos, el hecho de que el **artículo 1o.-A, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos** considere dentro de la base para su cálculo el impuesto al valor agregado y las demás contribuciones, no transgrede el principio de proporcionalidad tributaria establecido en el **artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, pues estos elementos, al formar parte del precio reflejado en la factura, indican la capacidad económica del contribuyente.