



**ORTIZ**  
ABOGADOS TRIBUTARIOS

El pasado 31 de diciembre de 2017 fue publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se Reforman, Adicionan y Derogan diversas disposiciones del Código Fiscal de la Ciudad de México, mediante el cual se adiciona el artículo 301 Bis, vigente a partir del 1 de enero de 2018.

En dicho numeral se estableció un nuevo aprovechamiento por la construcción de cajones de estacionamiento, de acuerdo a las cantidades máximas permitidas para cada tipo de obra o construcción que se realice en la Ciudad de México.

Lo anterior tiene como origen y antecedente la publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 11 de julio de 2017, el “Acuerdo por el que se Modifica el Numeral 1.2 Estacionamientos de la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico”, conforme a la cual, se podrá construir un número máximo de cajones de estacionamiento para cada tipo de edificación.

En dicho acuerdo se estableció, además, que las constructoras deberán hacer aportaciones destinadas al mejoramiento y ampliación de los sistemas de transporte público por el Gobierno de la Ciudad de México, a través del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial.

Los nuevos estándares de estacionamiento establecen que, en aquellas zonas cercanas a los sistemas de transporte público masivo y semi-masivo, la construcción de cajones de estacionamiento por encima del 50% del máximo permitido, generará la obligación de pagar las aportaciones mencionadas.

Así, en el artículo 301 Bis del Código Fiscal para el Distrito Federal se estableció que las personas físicas o morales que realicen obras o construcciones en la Ciudad de México, deberán cubrir, por concepto de aprovechamientos por los cajones de estacionamiento, de acuerdo con la cantidad máxima permitida, los importes siguientes:

- Del 00.00% al 50.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación, la suma de \$0.00

- Del 50.01% al 75.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación, la suma de \$73,570.00

- Del 75.01% al 100.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación, la suma de \$147,140.00

- En caso de que para inmuebles exclusivamente habitacionales se requiera construir cajones por arriba del 100%, se pagarán \$220,710.00 por cada cajón adicional.

Consideramos que este nuevo aprovechamiento viola algunos principios constitucionales de justicia tributaria, por las siguientes razones:

1. La cantidad mencionada tiene la naturaleza jurídica de un impuesto, dado que no reúne las características de un aprovechamiento, según lo establecido en el artículo 10 del Código Fiscal de la Ciudad de México, ni de una contribución de mejoras o un derecho, según lo referido en el artículo 9, fracciones II y III, de dicho ordenamiento.

Por tanto, debe cumplir con los principios tributarios establecidos en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

2. Se viola el principio de legalidad tributaria, toda vez que el artículo 301 Bis no establece la época de pago, ni tampoco las zonas en las que se generará el pago de las contribuciones de cuenta por la construcción de lugares de estacionamiento.

Tampoco establece cual es el número máximo de estacionamientos para cada tipo de construcción, a efecto de determinar si se causa o no la contribución.

Los anteriores aspectos, mismos que inciden en los elementos esenciales de la contribución, se encuentran previstos en la Norma

Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico, la cual no es una disposición formalmente legislativa, como ordena el artículo 31, fracción IV constitucional.

3. Se trastoca el principio de proporcionalidad tributaria, en tanto que la cantidad que deberán pagar las constructoras se fija dependiendo del porcentaje de lugares construidos, por lo que si se excede por un lugar de estacionamiento de cada rango, será aplicable la tarifa de la siguiente categoría, debiendo pagar una cantidad desproporcionadamente mayor.

La cantidad fijada en el numeral 4 es desproporcionada en función de los otros tres rangos, tomando en consideración los parámetros establecidos en ellos; asimismo, en dicho numeral observamos un cambio de criterio, toda

vez que la cantidad que deberá ser pagada será por cada uno de los cajones que se construya en exceso.

Además de lo anterior, el número de lugares de estacionamiento no es significativo del impacto ambiental que se pretende mitigar con la contribución en análisis, por lo que no hay una proporcionalidad con el objeto de la misma.

4. Finalmente, es cuestionable si se cumple con el test de proporcionalidad jurídica, toda vez que no se asegura que con estas medidas se logre alcanzar el fin perseguido, mismo que es mitigar el impacto que generan los automóviles particulares en la movilidad urbana, en atención a que cobrar por la construcción de estacionamientos no asegura que dichos vehículos dejen de ser utilizados.

Asimismo, se advierte que dicho principio es cuestionable, en atención a que el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial al que se entregarán las cantidades obtenidas con el pago de dicho impuesto, ni siquiera ha sido creado y por lo mismo no se sabe en que sentido o de qué manera funcionará.

5. En nuestra opinión, el artículo 301 Bis y la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico, considerados como un sistema normativo, son de carácter autoaplicativo, por lo que generan obligaciones a cargo de los contribuyentes desde su misma entrada en vigor.

En este sentido, el plazo legal para interponer una demanda de amparo indirecto en su contra, es de treinta días hábiles a partir de su entrada en vigor, mismo que vence el próximo 12 de febrero de 2018.