

Impacto recaudatorio en el estado de San Luis Potosí en la abrogación de la Ley impuesto sobre tenencia o uso de vehículos en el año 2012

Miguel Rocha, María Nájera e Israel Serrato

M.Rocha, M.Nájera & I.Serrato
mrocha@utslp.edu.mx

Universidad Tecnológica de San Luis Potosí, Venustiano Carranza 1267, Centro, 78000 San Luis Potosí.

M. Ramos.,V.Aguilera.,(eds.). Ciencias Administrativas y Sociales, Handbook -©ECORFAN- Valle de Santiago, Guanajuato, 2013.

Abstract

In 1962 at México created a new car tax called Tenancies. The reason of these tax was the olympic games and the goberment didn't have enought Money to developed them and these tax was the most quinkly and factible form to get the resourses. Since these time these tax has been exist and had been made another functions like served the goberment to grow up for some economic crisis. The choise of this issue is in orden to demostrated how impact to SLP state finances put off this tax car mediantly a president decret. Although you can observe the metod to get it information like an interview, to formulated the ideas to make a better andobjetive point of the theme. For the finish of these investigation you can find the discution of diferent points of view betwen congress, organitations and politic men in conclutions you can see the process to made it the lent of car tax and the provee about the hypotesis of theseinvestigation. Like a final review we show the biography consulted in this investigation.

32 Introducción

Se investigó el siguiente estado del arte en el que se conjugan tres conceptos: política fiscal, impacto recaudatorio y el Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, buscando su relación y los avances que en materia de investigación se han logrado hasta el momento.

En la Ley de Ingresos para el Estado de San Luis Potosí, publicada en el Periódico Oficial el 23 de diciembre de 2010 se menciona que la estructura de los ingresos del Estado está determinada por los que se reciben de la Federación y que en la actualidad la mayor parte de percepciones que recibe el Estado son ingresos provenientes del Gobierno Federal y representan un noventa y cuatro punto cinco por ciento (Ley de Hacienda para los Municipios. del Estado de San Luis Potosí, 2010).

Noguez (2006) a través de un estudio basado en un modelo de regresión de corte transversal sobre el esfuerzo fiscal llega a la conclusión de que el Impuesto a la Tenencia Vehicular es un fuerte candidato a la descentralización, ya que ha demostrado que los Gobiernos locales pueden incrementar su recaudación sustancialmente; aconseja la necesidad de establecer un convenio con el Gobierno Federal en miras de garantizar la aplicación de ese recurso en la administración propia del Estado.

Lo anterior da paso a una serie de discusiones sobre la probidad o no de eliminar la tenencia desde una esfera federal y trasladarla a una local. Al respecto Alejandro Díaz Bautista (2010) opina que la eliminación de tenencia si tendrá impactos negativos a nivel nacional, por lo que los Estados deberán buscar otra forma de obtener ingresos. En el análisis de la política pública, el Presidente de México se pronunció por la desaparición del pago de la Tenencia Vehicular, y además mencionó que el Gobierno Federal ya no recibe dinero y que de hacerlo impacta a las finanzas de las entidades federativas (Bautista, 2010).

32.1 Planteamiento del problema

La tenencia fue un impuesto de carácter emergente y temporal que fue creado en 1962 por el entonces Presidente de México, Adolfo López Mateos. Su finalidad era únicamente ayudar al financiamiento de los juegos olímpicos de 1968, (López A. G., 2010). Años más tarde, en sexenio del Presidente José López Portillo emitió una nueva Ley ISTUV, que abrogó la anterior.

De esta manera, el tener un vehículo se convirtió en una de las formas más efectivas de recaudación fiscal, además creciente, conforme al parque vehicular nacional. El Presidente de la República Felipe Calderón Hinojosa, hizo como promesa de campaña que la tenencia desaparecería. Con fecha 21 de Diciembre de 2007 se publicó un decreto en DOF, abrogando la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, misma que entraría en vigor el 31 Diciembre 2011.

32.2 Preguntas de investigación

- ¿De qué manera afecta la abrogación de la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos al Estado de San Luis Potosí, haciendo referencia a la Ley de Coordinación Fiscal Federal y al Convenio de Colaboración Administrativa en donde se establecen incentivos por convenios?
- ¿Qué acciones fiscales y legales tomará el Gobierno del Estado de San Luis Potosí para recuperar las aportaciones federales y estatales?
- ¿Al abrogarse la Ley de Impuesto Sobre Tenencia Vehicular, habrá ese beneficio económico esperado por tantos años para las personas físicas y morales en el año 2012?

Objetivo general: Analizar el impacto recaudatorio en el Estado de San Luis Potosí en la abrogación de la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos en el año 2012.

Objetivos específicos: Revisar la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; Analizar el impacto recaudatorio Federal, Estatal y Municipal una vez que se abroge la Ley de Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos en el año 2012; Determinar cuánto dejaría de percibir el Gobierno del Estado de San Luis Potosí a partir del año 2012 por las participaciones federales y estatales; Analizar las opciones que podría tomar el Gobierno del Estado en el presente año para recuperar los ingresos por concepto de tenencia que por motivos de la abrogación dejará de percibir y Analizar el impacto económico que tendrá el Estado San Luis Potosí, al ser abrogada la Ley de Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Justificación: Siendo una preocupación del Estado de San Luis Potosí la recaudación de impuestos como parte del ingreso público, esta investigación cobra importancia y se justifica ya que a través de ella será posible conocer los montos que dejará de percibir el Gobierno Estatal al abrogarse la Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos; sobre todo si se considera que éstos representan, según la cuenta pública estatal 2009, el segundo impuesto con mayor recaudación (Secretaría de Finanzas del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, 2009).

32.3 Delimitación espacial y temporal

El presente trabajo de investigación se enfocará en la revisión y análisis de las propuestas realizadas por el Gobierno del Estado de San Luis Potosí, con referencia a la abrogación del Impuesto a la Tenencia y Uso de Vehículos, misma que creará situaciones como una nueva Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso Vehicular Estatal o la modificación a la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí para el ejercicio 2012.

32.4 Hipótesis

La abrogación del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos para el año 2012 en el Estado de San Luis Potosí, tendrá un impacto negativo en los ingresos del Gobierno Estatal y generará diversas reacciones tales como: nuevos impuestos, nueva Ley de Tenencia y Uso de Vehículos Estatal ó la modificación a la Ley de Hacienda para el Estado de San Luis Potosí.

32.5 Método

Se optó por un tipo de investigación documental y de campo, en la que la recopilación y el tratamiento de datos se conjuga en forma cuasi equitativa, a fin de generar información nueva y consolidarla con la obtenida de otros autores (Muñoz Razo, 1998; Mancuso, 1999; Salkind, 1999; Tamayo y Tamayo, 1998; Hernández Sampieri, 2003). Inicia con el análisis teórico del tópico objetivo y, una vez estudiado éste, se realiza su comprobación para su validez, se elige un enfoque cualitativo en el que principalmente se aplican en el campo de las ciencias sociales y se enfocan en el proceso y significado de sus relaciones con el entorno; es de índole interpretativo (Muñoz Razo, 1998; Mancuso, 1999; Salkind, 1999; Tamayo y Tamayo, 1998; Hernández Sampieri, 2003).

Enfoque cualitativo objetivo, es el procedimiento de investigación que se basa en lo real o palpable, se ofrece a la vista y afecta los sentidos, cree en la existencia de una realidad física, observa los hechos reales y llega a conclusiones solo si son comprobables tangiblemente (Muñoz Razo, 1998; Mancuso, 1999; Salkind, 1999; Tamayo y Tamayo, 1998; Hernández Sampieri, 2003). El diseño de la investigación será pre-experimental donde no hay selección aleatoria de los elementos, no se incluye un grupo de control (Tamayo y Tamayo, 1998; Hernández Sampieri, 2003; Walke, 2000). La recolección de datos será por medio de la entrevista consistente en una confrontación interpersonal, cuyo fin es conseguir contestaciones relacionadas con el problema de investigación (Tamayo y Tamayo, 1998; Hernández Sampieri, 2003; Walke, 2000).

32.6 Análisis y discusión de resultados

Ante la proximidad del plazo para que esta Ley se Abrogue, el Estado de San Luis Potosí se ha dado la tarea de adecuar su legislación fiscal: Ley de Hacienda, Ley de Ingresos, Ley de Coordinación Fiscal Estatal. Con el fin de incorporar su propio impuesto o en algunos casos suspender el cobro de este impuesto tanto federal como estatal. El Diputado Felipe Abel Rodríguez Leal.- Considera que el pago por vehículo nuevo es justo por cuestiones de equidad; sin embargo, se muestra inconforme con el pago de tenencia estatal que se venía cobrando desde 2007 a los vehículos de entre 10 y 20 años. Voto en contra. Diputado Oscar Carlos Vera Fabregat.- Mencionó que la abrogación del ISTUV es una justicia retardada, afirma que el estado no requeriría los recursos que se obtiene de esta contribución si se administrara adecuadamente el gasto corriente del Gobierno Estatal. Voto en contra. Diputada Yvett Salazar Torres.- Menciona que el objetivo del ISTUV para el que fue creado se cumplió, como ciudadana esta de acuerdo en que se elimine; sin embargo, atendiendo a la necesidad del Estado de contar con estos recursos establece que el ciudadano poseedor de un vehículo debe de pagar un impuesto pero que no sea tan oneroso. Voto a favor. Diputado Xavier Azuara Zúñiga.- Comentó que la eliminación del ISTUV es una acción derivada de una promesa de campaña del actual Presidente de la República; con esta supresión los congresos estatales tendrán que hacer las modificaciones correspondientes para poder suplir un impuesto nuevo o a través de la austeridad. Voto en contra. Diputado Tito Rodríguez Hernández.- Con la abrogación del ISTUV se estaría ayudando a los que tienen más y pueden comprar un vehículo nuevo, lo considera como un engaño.

Para que no sea un impacto negativo para el Estado habrá que analizar los excedente petroleros y que quizás estos equivalen al importe de recaudación de este impuesto. Voto a favor. Diputado José Luis Montaña.- Mencionó que la abrogación del ISTUV es bueno porque afecta la economía de las familias potosinas, pero también afecta la economía de un Estado al ya recibir ingresos por este medio, repercute en el beneficio otorgado a la ciudadanía a través del desarrollo de vías de comunicación, electrificación, obras y empleo. Voto a favor. Otras opiniones: Asociación Mexicana de distribuidores de Automotores (AMDA), Presidente local de la asociación Eugenio Robles Alvarado comenta: El ISTUV debe de desaparecer ya que de lo contrario disminuirán las ventas de los vehículos. Expresa que en aquellos Estados donde se ha eliminado la tenencia vehicular se han incrementado las ventas. Cámara Nacional de Comercio CANACO, el Presidente Jaime Cantú Sánchez comenta: San Luis Potosí debe de sumarse a los Estados que han eliminado la tenencia vehicular como es el caso de Querétaro, para poder ser mas competitivo en la venta de vehículos y al mismo tiempo buscar esquemas para hacer más eficientes sus finanzas.

Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), El Líder local, Manuel González Carrillo comenta: Se pronuncia en pro de la eliminación de la tenencia vehicular y además recomienda a las autoridades la búsqueda de otras fuentes de ingresos para compensar lo que dejaría de cobrar por este impuesto. El presente impuesto debe ser eliminado en todo el país por desalentar la compra de vehículos nuevos. Firma Moody's, Analista Rodolfo Torres comenta: Que las entidades federativas que no apliquen un impuesto estatal a la tenencia tendrán un factor crediticio negativo que podría ejercer presión a la baja sobre sus calificaciones.

Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Publicas (INDETEC): Detalló un escenario muy comprometido en donde las entidades federativas que no apliquen un impuesto de tenencia local representaría la cancelación de treinta por ciento de la obra publica que realizan con recursos propios. Advierten que las finanzas de las entidades federativas tendrán un deterioro e insuficiencia para invertir e impulsar el crecimiento y la generación de empleos.

Secretario de Finanzas del Estado de San Luis Potosí, C.P.C. Jesús Conde Mejía comenta: ante la desaparición del pago de tenencia federal, el Gobierno del Estado de San Luis Potosí, buscará la forma de allegarse de recursos económicos mediante el fortalecimiento de un impuesto estatal.

Dr. Fernando Toranzo Fernández, Gobernador del Estado de San Luis Potosí hizo referencia que se está analizando la viabilidad de establecer este pago como un impuesto local por el impacto financiero que representan alrededor de quinientos millones de pesos en las finanzas estatales.

Impacto financiero en la abrogación del ISTUV: En el Estado de Ingresos y Egresos 2010 el resultado del ejercicios es de Ciento Treinta Millones Trescientos Cincuenta y un Mil Pesos representando tan solo el punto cuarenta y ocho por ciento del total de los ingresos; Dentro del Balance General al 31 de Diciembre 2010 se observa una deuda de Cuatro Mil Doscientos Sesenta y un Millones Cuatrocientos Setenta y Cuatro Pesos misma que se incrementaría por la eliminación del ISTUV; Con la recaudación de la tenencia vehicular se cubren los intereses por devengar en el ejercicio del 2011 por la cantidad de Doscientos Treinta y Cuatro Millones Seiscientos Veinticuatro Pesos.

Con la recaudación del ISTUV del 2010 se cubren además: Adeudos pendientes a los Organismos Descentralizados Educativos de la SEGE; Adeudos correspondientes al cinco por ciento de la vivienda a la Dirección de Pensiones; Se cubre el gasto del Poder Legislativo (Congreso del Estado); Los gastos de Oficialía Mayor, Procuraduría General de Justicia y Secretaría de Desarrollo Agropecuario y Recursos Hidráulicos; Con respecto a la Administración Pública; Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia; Organismos Paraestatales del Colegio de Bachilleres y en conjunto Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos, Universidad Politécnica, Universidad Tecnológica y la Universidad Indígena. Así como la mayoría de los Institutos y Fundaciones; Con relación al costo de mega proyectos de inversión (Obras Públicas); Es equivalente a la obra ejecutada en la carretera San Luis–Zacatecas, Rioverde–Valles, Cerritos–Limites de San Luis Potosí– Tamaulipas y Boulevard San Luis.

32.7 Conclusiones

- La actual Ley queda abrogada el 31 de Diciembre del 2011.
- Al momento de la conclusión de este apartado, el Estado, en San Luis Potosí, aun no había emitido iniciativa alguna sobre Ley de Tenencia Local.
- La recaudación de ISTUV es importante para el crecimiento económico del estado, ya que con él se mantienen las finanzas sanas.
- El ISTUV en San Luis Potosí, se conforma por dos ámbitos diferentes uno Federal y el otro Estatal.
- La no eliminación del ISTUV puede provocar una migración virtual (cambios de domicilio) hacia estados que ya lo eliminaron.
- La eliminación perjudica el ingreso del municipio por el motivo que estos reciben el veinte por ciento del monto recaudado.
- El estado ya cuenta con la experiencia para el cobro de este impuesto y cuenta con la infraestructura humana y recursos materiales.
- Este impuesto sirve como apoyo para el registro vehicular que contribuye a las actividades de seguridad pública.

Impacto financiero en la abrogación del ISTUV:

- La eliminación del ISTUV, sin considerar otra fuente de ingresos o reevaluación de los impuestos ya existentes como vía de reemplazo, representa cancelación de obra pública.

Figura 32 Comprobación de la Hipótesis

| LISTA DE LEGISLADORES | | CATEGORÍA | |
|-----------------------|--------------------------------------|-----------|------|
| NÚMERO | NOMBRE | PERIÓDICO | OTRO |
| 1 | MARIA PATRICIA ALVAREZ ESCOBEDO | | |
| 2 | EDUARDO ALVAREZ OLIVERA | ✓ | |
| 3 | RODRIGO AZCARRA ESCOBEDA | | ✓ |
| 4 | OSCAR BALBUENA VILLALBA | ✓ | |
| 5 | RODRIGO EUGENIA BERNABENTE RODRIGUEZ | ✓ | |
| 6 | LUIS MARCELO ORIZAGA HERRERA | ✓ | |
| 7 | ALFONSO ROSE CASTILLO MACHUCA | | ✓ |
| 8 | PEDRO PABLO CEPEDA SIERRA | | ✓ |
| 9 | WILFOLDO DOMÍNGUEZ HERNÁNDEZ | ✓ | |
| 10 | ABRILIO HERNÁNDEZ RODRIGUEZ | ✓ | |
| 11 | RAFAEL HERNÁNDEZ RAMÍREZ | ✓ | |
| 12 | FRANCISCO JAVIER MENDOZA | ✓ | |
| 13 | MARGARITA LARA ARCIELLES | ✓ | |
| 14 | RAFAEL YZAGUIRRE | ✓ | |
| 15 | JOSE LUIS MARTINEZ BALBUENA | ✓ | |
| 16 | JOSE LUIS MONTAÑO ESCOBEDA | ✓ | |
| 17 | MARIA TERESA MORALES SÁNCHEZ | | ✓ |
| 18 | JOSE GUERRERO MORA ESCOBEDA | ✓ | |
| 19 | RODOLFO RAMÍREZ | ✓ | |
| 20 | JOSE GUERRERO MORA ESCOBEDA | | ✓ |
| 21 | FELIX ABEL RODRIGUEZ LEAL | | ✓ |
| 22 | WILFOLDO DOMÍNGUEZ HERNÁNDEZ | ✓ | |
| 23 | YVETTE SALAZAR YONGE | ✓ | |
| 24 | ALDO CESAR SALAZAR YONGE | ✓ | |
| 25 | FRANCISCO SANCHEZ | ✓ | |
| 26 | OSCAR CARLOS VEGA FERRAGAT | | ✓ |
| 27 | JOSE VARELA PEREZ | ✓ | |

Figura 32.1 Comprobación de la Hipótesis en periódico



Exposición de motivos:

- En nuestro país el ISTUV data de 1962, habiéndose creado la Ley ISTUV en 1963.
- Desde 1973 entidades federativas colaboran con el Gob. Federal en la admón. del ISTUV.

- Desde 1991 la Federación permitiendo a los Estados que pertenezcan al SNCF, el 100% de recaudación del impuesto, obligándolos a participar a los municipios con al menos el 20%.
- Durante varios años las entidades federativas y sus municipios estuvieron impedidas por razones de SNCF, y por el convenio de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal, para gravar con un impuesto similar al de los vehículos.
- Al tenor de las reformas a la Ley de Coordinación Fiscal, y al convenio de Colaboración Administrativa, a partir de 1992 varias entidades federativas iniciaron a gravar un impuesto de esta naturaleza a los vehículos modelos de más de 10 años.

Por la reforma al artículo 2° de la Ley de Coordinación Fiscal, se modifica la fórmula para la distribución del Fondo General de Participaciones, incorporando criterios que toman en consideración la eficiencia recaudatoria de ingresos propios.

- A partir del año 2009 varias entidades federativas del país realizaron diversas adecuaciones a sus legislaciones fiscales, con el propósito de optimizar sus contribuciones.
- Mediante decreto en el DOF en 21 de diciembre de 2007, el Congreso de la Unión abrogó el ISTUV. Para entrar en vigor el uno de Enero de 2012.
- En lo dispuesto por el artículo cuarto de las disposiciones transitorias de la Ley ISTUV, publicado en el DOF el 21 de Diciembre de 2007, al 15 de diciembre diecinueve entidades federativas han incorporado dentro de su legislación fiscal el ISTUV.
- Esta medida a permitido a las entidades federativas no solo mantener la recaudación, sino en varios casos lograr incrementos sustanciales por la vía de implementar medidas para estimular el cumplimiento voluntario.

32.8 Referencias

Código Fiscal de la Federación. (2010). *Código Fiscal de la Federación*. México: EDIFIJSA.

Benito, B., Bastida, F., & Muñoz, M. J. (2010). Factores explicativos de la presión fiscal municipal. *Revista de Contabilidad*, 13 (2), 239-283.

Cantú, J. S. (13 de julio de 2011). *Eliminación de Tenencia Vehicular de San Luis Potosí*. Recuperado el 12 de julio de 2011, de Plano Informativo: <http://www.planoinformativo.com/sanluis/id/142135>

Castañeda, N. (2008). Tenencia. *Instituto Mexicano de Contadores Públicos*, 4.

CEFP. (2007). *Política Fiscal*. México D.F.: CEFP.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. (2007). *Política Fiscal. Tendencias del Sistema Tributario Mexicano*. México: Congreso de la Unión.

Código Fiscal de la Federación. (2010). *Ley de Ingresos de la Federación ejercicio fiscal 2011*. México: DOF.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (24 de octubre de 2007). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Limusa.

DECPAT. (03 de enero de 2007). Una nueva política fiscal y tributaria para México. *Una nueva política fiscal y tributaria para México*. México: Foro de políticas públicas para el desarrollo de México.

Diario Oficial de la Federación. (31 de diciembre de 2011). Decreto por el que se otorga un estímulo fiscal relacionado con el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos. *Decreto por el que se otorga un estímulo fiscal relacionado con el impuesto sobre tenencia o uso de vehículo*. San Luis Potosí, San Luis Potosí, México D.F: Diario Oficial de la Federación.

Federal, L. d. (12 de mayo de 2011). Ley de Coordinación Fiscal Federal. *Ley de Coordinación Fiscal Federal*. San Luis Potosí.

Finanzas. (2011). *Cuenta Pública 2010*. San Luis Potosí: Propia.

García Lepe Carlos y Álvarez Arana José Federico. (2011). Situación de la tenencia razones para su implementación local. *Federalismo Hacendario*, 13.

Ley del Impuesto Sobre Tenencia y Uso de Vehículos. (01 de enero de 2011). *Artículo 16 LISTUV*. EDIFIJSA.

López, A. M. (26 de junio de 2010). *Estímulo fiscal: Tenencia automotriz 2010 y 2011*. Recuperado el 02 de febrero de 2011, de www.ruizconsultores.com.mx

Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí. (2005). *Reglamento Interior*. San Luis Potosí: Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.
Públicas, I. p. (2011). Situación de la tenencia razones para su implementación local. *Federalismo Hacendario*, 13.

Rodríguez Leal, F. A. (24 de noviembre de 2009). Oficio 0893 del Proyecto de decreto para derogar la tenencia estatal. San Luis Potosí, San Luis Potosí, México: Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí.

Sánchez, J. C. (13 de julio de 2011). *Plano Informativo*. Recuperado el 20 de julio de 2011, de Plano Informativo: <http://www.planoinformativo.com/sanluis/id/142135>

SAT. (14 de febrero de 2011). *www.sat.gob.mx*. Recuperado el 14 de febrero de 2011, de *www.sat.gob.mx*: *www.sat.gob.mx*

Zúñiga, D. X. (15 de junio de 2011). Entrevista a diputados sobre el traslado de cobro de la tenencia vehicular al estado de San Luis Potosí. (M. A. Donlucas, Entrevistador)