



Telos

ISSN: 1317-0570

wileidys.artigas@urbe.edu

Universidad Privada Dr. Rafael Belloso

Chacín

Venezuela

Rodríguez Valdez, Julio César; Portillo Molina, Raúl
La percepción social del subsidio a la tenencia vehicular: caso Sinaloa 2014
Telos, vol. 18, núm. 1, enero-abril, 2016, pp. 84-102
Universidad Privada Dr. Rafael Belloso Chacín
Maracaibo, Venezuela

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99344833006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La percepción social del subsidio a la tenencia vehicular: caso Sinaloa 2014¹

The social perception of subsidy to vehicle ownership: case Sinaloa 2014

Julio César Rodríguez Valdez² y Raúl Portillo Molina³

Resumen

Uno de los problemas de los gobiernos estatales es la escasez de recursos para operar la vida económica; la solución, entre otros asuntos de fondo, es elevar la capacidad recaudatoria de una manera justa y equitativa sin lesionar los ingresos de los contribuyentes. Este estudio mide el grado de satisfacción o insatisfacción del Acuerdo mediante el cual se otorgan facilidades para el pago del impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos en el estado de Sinaloa con relación a sus reglas de operación, dado a que es aprovechado por un número finito de contribuyentes, quedando excluido otro tanto. El estudio se abordó desde la perspectiva de fenómeno social con enfoque metodológico mixto. Por una parte, se aplicó cuestionario estructurado con escala de Likert y se procesó con estadística descriptiva e inferencial. Se analiza la variable percepción social, se sometió a prueba la hipótesis planteada y se concluyó que el programa social muestra debilidades, ante todo de información oficial. Por otra parte, a través de la entrevista flexible y abierta, se obtuvo opinión de informantes de las administraciones de recaudación de las principales ciudades del estado: Culiacán, Los Mochis, Mazatlán, Salvador Alvarado y Guasave, emergiendo una variable no prevista: falta de cultura tributaria de la ciudadanía para el cumplimiento de sus obligaciones.

Palabras clave: exención de impuestos, programa público, satisfacción

Recibido: diciembre 2014 • Aceptado: julio 2015

¹ El presente trabajo de investigación, es proyecto del Programa para el Desarrollo Profesional Docente (PRODEP), derivado de la convocatoria a la reincorporación de exbecario y fomento a la generación y aplicación innovadora del conocimiento, forma parte de la producción académica como docente de la Universidad de Occidente y del grupo de investigación Sistema Tributario y Finanzas Publicas.

² Universidad de Occidente. Investigador acreditado con perfil deseable en la convocatoria 2014 del (PRODEP) por el periodo 2014-2017 de la Universidad de Occidente Guasave, México. Correo electrónico: jcrvaldez@prodigy.net.mx

³ Universidad de Occidente. Habilitación en doctorado de estudios fiscales, acreditado con perfil deseable (PRODEP). Guasave, México. Correo Electrónico: raulportillomolina@gmail.com

social, insatisfacción social.

Abstract

One of the problems of the state governments is the lack of resources to operate the economic life; the solution, among other matters en hand, is to raise the collecting capacity in an impartial and equitable way without damaging the income of the taxpayers. This study measures the degree of satisfaction or dissatisfaction of the agreement whereby facilities are granted for the tax payment on vehicular tenure in the State of Sinaloa concerning its rules of operation, considering that it is used by a finite number of taxpayers, remaining others excluded. The study was addressed from the perspective of the social phenomenon with a mixed methodological approach. On the hand, a structured questionnaire was taken with the scale of Likert and it was descriptive statistics and inferences. The variable social perception is analyzed, the theory suggested was put to the test and it was concluded that the social program has weaknesses, first, of official information. On the other hand, through the flexible and open interview, information was gathered from informants of the Tax and Revenue managements of the main cities in the state: Culiacan, Los Mochis, Mazatlán, Salvador Alvarado and Guasave, emerging an unforeseen variable lack of knowledge of tax revenue in the residents, for the discharge of their obligations.

Keywords: tax exemptions, public program, social satisfaction and dissatisfaction.

Introducción

En México, poseer un vehículo constituye una manifestación de riqueza vinculada a los esquemas tributarios y a la capacidad contributiva del ciudadano para generar impuestos, el gravamen del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos (LISTUV), se incorporó por primera vez en México en 1962, siendo Presidente Constitucional Adolfo López Mateos (1958-1962) y se sustenta en la Ley de Ingresos de la Federación (LIF), artículo 1º, fracción IV, numeral 5 inciso b), para ese ejercicio fiscal, a saber:

“Se prevé la aplicación de un impuesto especial sobre la tenencia y uso de automóviles, que se aplicará anualmente; será de carácter variable de acuerdo con la edad de los vehículos y se causará en el momento de efectuar el canje de placas. La razón del impuesto es, como en el caso de todo gravamen, la de contribuir al gasto público, que en el caso de expansión de carreteras, autopistas, vías, etc., se requiere de recursos cada vez más cuantiosos y en cuya contribución de los ingresos que se obtienen actualmente por su

disfrute, no guarda relación con el beneficio recibido, máxime si se considera que son gentes de recursos las que pueden hacer uso de las mismas”. (LIF, 1962).

El proyecto de la LIF para 1962 ingresó a la Cámara de Diputados y Cámara de Senadores de la XLV Legislatura el día 19 y 26 de diciembre de 1961 respectivamente, para su análisis, discusión y en su caso aprobación; por lo que todo el año 1962, aun cuando estuviera en el contenido de la LIF carecía de ley regulatoria para el cobro de dicho impuesto.

En virtud de lo anterior, la iniciativa de la LISTUV fue enviada a la cámara de diputados y cámara de senadores de la XLV Legislatura el día 18 y 22 de diciembre de 1962 respectivamente, para su análisis, discusión y en su caso aprobación; la misma consideraba en un artículo transitorio único, que la entrada en vigor en la república mexicana sería a partir día 1° de enero de 1963 regulándose en lo particular mediante la ley (LISUTV, 1962).

En razón de lo anterior, la exposición de motivos de la creación del impuesto a la tenencia vehicular fue el financiar la organización de los juegos olímpicos de 1968, del cual México fue sede, y era necesario establecer fuentes adicionales de ingresos fiscales que permitieran el financiamiento de la construcción de las instalaciones deportivas, dando inicio a un nuevo gravamen que representó al país una fuente importante de ingresos tributarios, inclusive, una vez concluidos los juegos olímpicos.

La continuidad del impuesto generó descontento entre los ciudadanos que poseían vehículos automotores, por lo que en el año 1974 se estableció participación del 30% de la recaudación a los estados y al Distrito Federal y a su vez las entidades federativas a los municipios, la adopción de esta medida justificó la permanencia del impuesto ante los contribuyentes inconformes.

En tal circunstancia, en el año 1980, la ley de 1962 fue abrogada, para replantear su estructura y alcance, incorporando motocicletas terrestres y acuáticas, helicópteros, veleros, embarcaciones, esquís acuáticos motorizados y aeronaves, estableciendo en la Ley de Coordinación Fiscal la participación a las entidades federativas y estas a los municipios la recaudación del 100% del LISTUV, lo que provoca adoptar una medida de complacencia estatal en el cobro del aludido impuesto.

La nueva ley cobra vigencia a partir del 1 de enero de 1981, en ella se establece que, tratándose de vehículos con antigüedad mayor a 10 años paga la tasa del 0%, dejando su cobro en el criterio de la autoridad local.

El fin del impuesto

Abrogación de la LISTUV a partir del año 2012, en razón de lo anterior, el artículo 4° del citado ordenamiento, en sus disposiciones transitorias, establece que entrará en vigor el 1° de enero de 2012 (Cámara de Diputados, 2007) artículo cuarto transitorio, segundo y tercer párrafo:

“En caso de que, en términos de lo dispuesto por el artículo 16 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos vigente hasta el 31 de diciembre de 2011, antes de la fecha señalada en el párrafo anterior las entidades federativas establezcan impuestos locales sobre tenencia o uso de vehículos respecto de vehículos por los que se deba cubrir el impuesto federal contemplado en la ley que se abroga, se suspenderá el cobro del impuesto federal correspondiente en la entidad federativa de que se trate”.

“Las obligaciones derivadas de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos que se abroga conforme al artículo anterior de este Decreto, que hubieran nacido durante su vigencia por la realización de las situaciones jurídicas previstas en dichos ordenamientos, deberán ser cumplidas en las formas y plazos establecidos en los mismos y en las demás disposiciones aplicables” (Cámara de Diputados, 2007).

El artículo 16 de la ley –abrogada- en comento permitía a las entidades federativas establecer impuestos locales o municipales sin perjuicio de mantenerse adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal, es por ello que el segundo párrafo del artículo cuarto transitorio establece que cuando una entidad federativa cobrara el impuesto local sobre tenencia vehicular, deberá suspender el cobro del impuesto federal de tenencia. Asimismo, el tercer párrafo del artículo cuarto transitorio estipula que las obligaciones contraídas por los contribuyentes durante la vigencia de la LISTUV deberán ser cumplidas.

El entorno local

Con la eliminación del ámbito federal de la LISTUV a partir del 1 de enero de 2012, el estado de Sinaloa, haciendo valer la potestad que obsequia el artículo 16 de citado ordenamiento, incorpora en la Ley de Hacienda del Estado de Sinaloa (LHES, 2012) el cobro de dicho impuesto, esta acción de Gobierno es reclamada por los ciudadanos al conocer que ha desaparecido del ámbito federal y sostenida por el Gobierno estatal.

El Gobierno justifica la medida frente al vacío financiero que representa el suspender dicho impuesto⁴ en el equilibrio de las finanzas del Estado, no obstante, en un intento por contrarrestar el impacto en las clases más desprotegidas y aduciendo la precaria situación que se vive en todo el país y en el Estado, se implementa un beneficio económico por medio de un subsidio regional de alcance social para apoyar a los propietarios de vehículos.

En el periódico oficial del Estado, número 156 del 30 de diciembre de 2011, se publica el Acuerdo mediante el cual se otorgan facilidades para el pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, con beneficio de exención del 100% al impuesto sobre automóviles a las personas, cuya actividad no sea empresarial y profesional, excepto el régimen de pequeños contribuyentes⁵(POE, 2011).

Reglas de operación del programa para acreditar su beneficio

- Personas físicas con ingresos por honorarios que no rebasen los 350 mil pesos al año.
- Personas con ingresos por honorarios asimilables a salarios cuyos ingresos no rebasen los 350 mil pesos al año y no tenga otra actividad económica.
- Arrendadores que hagan uso de la deducción opcional⁶ con un tope de ingresos de 350 mil pesos anuales.
- Personas físicas integrantes de sociedades cooperativas de producción pesquera, asociaciones de mujeres productivas en labores campesinas e integrantes de sociedades de producción rural que no rebasen 40 salarios mínimos elevados al año⁷.
- Que el contribuyente no tenga opción de deducirlo en los términos de la LISR.

⁴ Es conveniente aclarar que el LISTUV, aun siendo del ámbito federal se quedaba en los estados en apego a la Ley Nacional de Coordinación Fiscal.

⁵ Régimen fiscal en la Ley del Impuesto Sobre la Renta, para personas físicas que enajenen bienes y presten servicios cuando sus ingresos anuales no rebasen 2 millones de pesos al año, (aproximadamente 117,650.00 dólares estadounidenses), este régimen desaparece el 31 de diciembre de 2013.

⁶ Deducción del 35 % sin comprobantes fiscales establecida en el artículo 114 de la LISR.

⁷ Salario mínimo general de la zona \$ 63.77 pesos (tope 931,042.00 pesos, aprox. 54,770.00 dólares estadounidenses).

- Plazo para usar el beneficio, hasta el 31 de marzo de cada año.
- No tener adeudos en las oficinas de la Secretaría de Finanzas del Gobierno del estado de Sinaloa.
- El beneficio se haga efectivo al momento de pagar el impuesto sobre la tenencia vehicular en las cajas de las administraciones.

Las reglas de operación poco han variado hacia el año 2014, el programa de exención en el pago de la tenencia vehicular beneficia solo a un número finito de personas acogidas a las reglas de operación. Margáin (2008) señala que todo impuesto que se establece debe cuidar los efectos que traerá su aplicación, si el sujeto pasivo es quién pagará el tributo, se debe cuidar la reacción ya que puede alentar la evasión fiscal.

Apunta que para mantener la equidad frente a la exención, no debe trazarse ningún tipo de distinción en términos de cuantía, fuente o destinatario porque al final el perdón de la renta refleja algún interés público.

Existen teorías que se han elaborado para fundamentar el derecho del Estado para el cobro de impuestos, por su imperativo derivado de la convivencia en una sociedad políticamente organizada donde el mismo se posibilita de las atribuciones que se le han señalado (Flores, 1993).

Flores (1993), siguiendo a Pufendorf, señala que el impuesto es el precio de la protección y la salvaguarda del patrimonio, para Madame Clemence Royer, el impuesto es parte del poder productivo bajo la forma de servicios personales que cada ciudadano debe a la comunidad a cambio de los servicios que recibe y recibirá por el solo hecho de su participación social (teoría de la equivalencia).

Describe Cosacov (2010) que percepción en la sociedad no solo significa sentir, sino atribuir significado a lo sentido; insiste el autor en que el análisis de la percepción humana constituye un procedimiento de exploración de la personalidad y también un medio científico para someter a prueba teorías y modelos sobre el comportamiento humano y sus diferenciaciones internas.

Dada la inequidad de la aplicación, se considera imperativo conocer el punto de vista de los contribuyentes del impuesto enmarcado al programa de exención del pago en función de sus reglas de operación.

Metodología

El trabajo de investigación no pretende evaluar la política pública como

acción de Gobierno para identificar sus resultados y justificación, como señala Gris (2012) solo se pretende medir la efectividad del Acuerdo mediante el cual se otorgan facilidades para el pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos como política pública del Gobierno en voz de los principales actores de la sociedad.

El abordaje de la investigación ofrece un enfoque mixto, por medio de la metodología cuantitativa se utiliza la técnica de cuestionario estructurado y como instrumento de investigación se selecciona la muestra y analiza la información en el programa informático desarrollo de encuestas y análisis de datos (DYANE), por ser una herramienta eficaz para la investigación en el campo social (Santesmases, 2009).

Al respecto Galeano (2004, citado por Ruiz y otros, 2013) explica que el corte cuantitativo intenta explicar la realidad social desde una perspectiva externa y objetiva, es ir a la búsqueda de la exactitud científica con el objetivo de generalizar los resultados hacia el resto de la población no estudiada.

El cuestionario como instrumento de investigación para recoger información a partir de las variables de la hipótesis, se adecua a este tipo de estudios donde se desea conocer la percepción social del ciudadano en relación a una política pública adoptada por el Gobierno, no obstante, Fassio (2006:36) señala algunas desventajas:

- Las preguntas son claras y precisas pero no existen alternativas para aclaraciones.
- Los informantes podrán leer todo el cuestionario antes de responder la primera pregunta lo que podrá influenciar las primeras respuestas.
- No hay garantía de que el cuestionario sea respondido por la persona a la que se le solicitó la información, puede ser transferido a una tercera persona para ser contestado.
- Siempre el porcentaje de preguntas respondidas en un cuestionario será menor que en la entrevista personalizada.

En tanto, Flick (2004) define con bastante claridad la parte del enfoque cuantitativo, cuando se quiere conocer el punto de vista de los contribuyentes en el estado de Sinaloa del LISTUV en relación con las reglas de operación, por medio de la utilización de la estadística.

En el estado de Sinaloa existe un universo de 921,540 unidades en

circulación, incluyen automóviles, camionetas, camiones y motocicletas, según estadísticas para Sinaloa (INEGI⁸, 2012: 393-394).

Para calcular el tamaño de la muestra se utiliza la herramienta DYANE, considerando que por encima de 300 mil casos, resulta el mismo valor para cualquier tamaño del universo; se define el error estándar del 5%, que es el máximo tolerable de que la muestra no sea representativa de la población, alto por los diferentes estratos sociales en el Estado, además Hernández y otros (2010) sugieren que en ciencias sociales es el valor recomendado; por último, el nivel de confianza es de 95% como complemento al error máximo aceptable del 5% (ver Figura 1).

Figura 1. Tamaño de la muestra

ERROR DE MUESTREO/TAMAÑO DE LA MUESTRA			
Proporciones		Intervalo de confianza	
Poseen el atributo: p =	0.5	● 95.5%	
No poseen el atributo: q =	0.5	○ 99.7%	
Población finita		Población infinita	
Tamaño de la población:	300,000	Error de muestreo (%):	10.00
Error de muestreo (%):	5.00	Tamaño de la muestra:	100
Tamaño de la muestra:	399		

Fuente: elaboración propia.

Los municipios de Culiacán, Ahome, Mazatlán, Guasave y Salvador Alvarado concentran el 81% de total de vehículos en circulación, por lo que se aplican 234 cuestionarios en 5 municipios de los 18 que componen el estado de Sinaloa (Tabla 1).

⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en México.

Tabla 1. Cuestionarios en municipios representativos

Municipio	Población	Muestra
Culiacán	364 663	70
Ahome	137 062	59
Mazatlán	134 451	54
Guasave	80 776	27
Salvador		
Alvarado	33 301	24
Total	750 253	234

Fuente: elaboración propia.

Para conocer el fenómeno desde la perspectiva de la autoridad, se seleccionó una muestra no probabilística de sujetos administradores de las oficinas de recaudación de las principales ciudades del estado de Sinaloa, obteniéndose información que no se puede manipular, pues se realiza en ambientes naturales de los informantes, Rodríguez (2010).

Patton, siguiendo a Taylor y Bogdan (2008), señala que las guías en la entrevista no deben ser un protocolo rígido y estructurado, sino la exploración de áreas generales a cubrir de cada informante, con una característica flexible

Por lo antes señalado, las ventajas del enfoque mixto en la investigación contiene una variedad de perspectivas del problema objeto de estudio, debido a que se aprecia un mejor número de dimensiones de análisis del proyecto y se alcanza mayor comprensión de los fenómenos en el proceso de la investigación, Rodríguez (2010). Por lo tanto, ambos enfoques son útiles y válidos y no son mutuamente excluyentes, Blaxter (2000).

Resultados

La política pública de apoyo al pago del ISTUV en el estado de Sinaloa, debiera ser exención generalizada hacia la población. Al excluir un número importante de contribuyentes en el beneficio de la exoneración del impuesto el tema adquiere relevancia en la vida social del Estado. A continuación se exponen los datos obtenidos en las principales variables:

Tabulaciones simples:

¿Cuánto tiempo tiene como conductor de automóvil?

Tabla 2. Tiempo de conductor de automóvil

Código	Significado	Frecuencia	%
1	0-1 año	5	2.14
2	2-5 años	23	9.83
3	6-10 años	52	22.22
4	11 en adelante	154	65.81
Total		234	100.00

Fuente: elaboración propia.

Es importante destacar que la mayor parte de los casos de la muestra son propietarios de autos por tiempos prolongados, el 66% de los informantes tienen más de 11 años de conductores, significa que conocen el impuesto antes y después de su abrogación, por tanto lo debieron haber pagado. Solo el 2.14% se inicia como propietario (Tabla 2).

¿Está de acuerdo en el pago de la tenencia vehicular?

Tabla 3. Acuerdo en el pago de tenencia vehicular

Código	Significado	Frecuencia	%
1	Muy de acuerdo	3	1.28
2	De acuerdo	33	14.10
3	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo	13	5.56
4	En desacuerdo	97	41.45
4	Muy en desacuerdo	88	37.61
Total		234	100.00

Fuente: elaboración propia.

Se solicitó a los informantes que al responder el cuestionario lo hicieran conscientes de los derechos y deberes que tienen como ciudadanos, entre

desacuerdo y muy en desacuerdo suman 79.06 % lo que permite conocer el absoluto rechazo del cobro del impuesto de parte del Estado. Sin embargo, el 15.38% están de acuerdo en el pago del mismo, lo que alude en una minoría el deber de contribuir al sostenimiento de las finanzas del Estado.

¿Está enterado de que existe un programa de apoyo estatal para la exención del pago de la tenencia vehicular?

Tabla 4. Está enterado que existe un programa de apoyo estatal para la exención

Código	Significado	Frecuencia	%
1	Sí	122	52.14
2	No	112	47.86
	Total	234	100.00

Fuente: elaboración propia.

La respuesta a esta pregunta es clave en el estudio. El 52.14% conoce el programa de exención y muestra su inconformidad por la exclusión, se traduce en una crítica al programa sin desestimar que una gran mayoría rechaza el cobro del impuesto (tabla 3) pero es lamentable que casi el 48% lo desconozca, lo que adquiere otra connotación, fallas en los controles del Gobierno para difundir los programas sociales. En relación con el desconocimiento del programa, en las entrevistas a los recaudadores de rentas del Estado, 3 de ellos coinciden que no es problema de difusión, sino el desinterés de la ciudadanía para cumplir la obligación a pesar de que la exención del pago conlleva un beneficio fiscal.

¿Cuáles considera que son las principales debilidades del programa de exención del pago de tenencia vehicular en Sinaloa?

Tabla 5. Principales debilidades del programa de exención del pago de tenencia vehicular

Código	Significado	Frecuencia	%
1	Exceptuado en reglas de operación	27	11.54
2	Plazo reducido para hacerlo efectivo	23	9.83
3	Escasa difusión del programa	119	50.85
4	Bolsa económica de apoyo social reducida	24	10.26
5	Dificultad en el trámite	41	17.52
Total		234	100.00

Fuente: elaboración propia.

De la muestra, el 50.85% de los informantes coinciden que el programa es poco conocido por la población, entre otras situaciones; conviene la atención de los evaluadores de los programas sociales de Gobierno para que estos cumplan su cometido, el 17.52% aduce que el trámite es burocrático y solo un 11.54% manifiesta como debilidad ser excluido por las reglas de operación.

En contraparte, en opinión de los entrevistados, el programa de apoyo al pago de tenencia, está difundido en todo el Estado, el problema es la cultura tributaria, comprender que el impuesto es parte del poder productivo bajo la forma de servicios personales que cada ciudadano debe a la comunidad a cambio de los servicios que recibe y recibirá por el solo hecho de su participación social.

Tabulaciones cruzadas (1)

La tabulación cruzada en términos de Santesmases (2009:235) se obtiene a partir de una tabla de doble entrada, también llamada tabla de contingencia donde se relacionan categorías distintas de dos variables o más, para percibir el comportamiento y atributo de las variables⁹.

Para Triola (2000) la contingencia se refiere a dependencia, pero solo desde el punto de vista estadístico, sin un vínculo directo de causa y efecto entre las

⁹ Explicar el comportamiento de una variable en función de otra, se recomienda colocar la variable a explicar en las filas y la variable explicativa en las columnas Santesmases (2009).

variables, por tal razón el tiempo de poseer un automóvil 11 años o más representado por el 65.81%, debiera ser condición para que el contribuyente esté enterado de que existe un programa de apoyo al pago de la tenencia vehicular; sin embargo, el 47.86 % lo desconoce, es decir poco menos de la mitad de la muestra desconoce el programa, aun cuando la mayor parte son propietarios por largos periodos de tiempo (Tabla 6).

La aplicación de la ji cuadrada permite enunciar la siguiente hipótesis nula:

HO. El conocimiento del programa de exención en el pago de tenencia vehicular es independiente de la experiencia de poseer un automóvil por tiempos prolongados.

Tabla 6. Conocimiento del programa y tiempo de conductor

¿Está enterado de que existe un programa de apoyo estatal para la exención del pago de la tenencia vehicular?				¿Cuánto tiempo tiene de conductor de automóvil? (años)							
				0-1		2-5		6-10		11 en adelante	
Código	Categorías	Frecuencias	%	Frecuencias	%	Frecuencias	%	Frecuencias	%	Frecuencias	%
1	Sí	122	52.14	3	60.00	8	34.78	21	40.38	90	58.44
2	No	112	47.86	2	40.00	15	65.22	31	59.62	64	41.56
TOTAL		234	100.00	5	100.00	23	100.00	52	100.00	154	100.00
Ji cuadrado con 3 grados de libertad = 8.2308 (p = 4.14749207E-02)											

Fuente: elaboración propia.

Datos:

El valor estadístico de la prueba x2 = 8.2308

Grados de libertad (gl)= 3

Nivel de significación = 0.05

Valor de la tabla¹⁰ 7.815

El valor estadístico χ^2 es producto del programa DYANE, v.4 0; el número de grados de libertad se determina $(r-1)(c-1)$ donde r es el número de filas y c el número de columnas; (p) nivel de significación de la hipótesis nula planteada.

Debido a que el valor estadístico de la prueba χ^2 es mayor que el valor crítico de la tabla, se rechaza la hipótesis nula de que el conocimiento del programa de apoyo es independiente del tiempo de posesión de automóviles, al parecer la experiencia está relacionada con el conocimiento de los programas para el pago del impuesto sobre tenencia.

Tabulación cruzada (2)

La tabla de contingencia, con las variables del conocimiento del programa de apoyo al pago del impuesto (tabla 4), donde el 52.14% están enterado del programa, con la tabla de las variables para formular opinión acerca de las debilidades del mismo (tabla 5), plantea la siguiente hipótesis nula (tabla 7).

HO. La opinión sobre las debilidades de la política pública es independiente al conocimiento del programa y sus bases de operación.

¹⁰ Valores críticos para la distribución de χ^2

<http://www.mat.udal.mx/~hsalinas/cursos/2010/.../Tabla%20ChiCuadrado.pdf> (20 septiembre de 2014).

Tabla 7. Debilidades del programa y enterado de la existencia del programa

¿Cuáles considera que son las principales debilidades del programa de exención del pago de tenencia vehicular en Sinaloa?		Total muestra		¿Está enterado de que existe un programa de apoyo estatal para la exención del pago de la tenencia vehicular?			
				Sí		No	
Código	Categorías	Frec	%	Frec	%	Frec	%
1	Exceptuado en reglas de operación	27	11.54	22	18.03	5	4.46
2	Plazo reducido para hacerlo efectivo	23	9.83	13	10.66	10	8.93
3	Escasa difusión del programa	119	50.85	51	41.80	68	60.71
4	Bolsa económica de apoyo social reducida	24	10.26	16	13.11	8	7.14
5	Dificultad en el trámite	41	17.52	20	16.39	21	18.75
TOTAL		234	100.00	122	100.00	112	100.00

Ji cuadrado con 4 grados de libertad = 15.8162 (p = 3.27601984E-03)

Fuente: elaboración propia.

Datos:

El valor estadístico de la prueba $\chi^2 = 15.8162$

Grados de libertad (gl)= 4

Nivel de significación = 0.05

Valor de la tabla 9.488

Conocer, de parte del ciudadano, de la existencia de un programa de apoyo social para el pago de la tenencia, no es independiente a formular opinión acerca

de las debilidades de la política pública, se demuestra debido a que la estadística de prueba $\chi^2 = 15.8162$ cae fuera de la región crítica del valor de la tabla 9.488., con lo que se deduce que el conocer el programa, es motivo de crítica de las anomalías que presenta, sobre todo de falta de difusión y los motivos de exclusión.

Entrevistas

Las entrevistas realizadas a los titulares de las oficinas de recaudación de las principales ciudades del Estado, dan opinión acerca del programa, destacan las siguientes categorías: la falta de cultura tributaria, apatía y desinterés del contribuyente para el cumplimiento de sus obligaciones, la difusión del programa funciona mejor por la radio, prensa, avisos personalizados, incluso por e-mail, aducen.

Tabla 8. Funcionarios entrevistados

Código	Nombre	Oficina de recaudación	Fecha
E-1	C.P. Alfredo Sepúlveda Román	Culiacán	18 julio 2014
E-2	Lic. Patricio Wilson Amador	Los Mochis	25 julio 2014
E-3	Lic. Felipe Parada Valdivia	Mazatlán	7 agosto 2014
E-4	Lic. Efraín Villanueva Higuera	Guasave	28 agosto 2014
E-5	Lic. José Félix Ceceña Medina	S. Alvarado	30 mayo 2014

Fuente: elaboración propia.

Conclusiones

Del análisis de la política pública de apoyo a los contribuyentes para el pago de la tenencia vehicular, se desprenden dos momentos sujetos de análisis; primero, el origen del impuesto nace con la necesidad de financiar los juegos olímpicos de 1968 del cual México fue sede, mismo que debió desaparecer una vez alcanzado su objetivo; segundo, al emitirse el decreto de abrogación, no debió dejarse potestad a los estados para seguir cobrando, lo único que se logró fue evidenciar aquellas entidades federativas incapaces de hacer un esfuerzo fiscal para compensarlo.

Conforme a la exposición de motivos, el programa se ha traducido como un apoyo social a los propietarios de vehículos cuya situación económica que atraviesan no cuentan con los recursos para el pago del impuesto, sin embargo, esta situación se vislumbra alejada de toda realidad ya que basta que el

propietario cumpla los requisitos para ser beneficiado, sin importar el valor del automóvil.

Por último se identifica que el programa de facilidades para el pago del impuesto sobre la tenencia o uso de vehículos es poco difundido en los medios de comunicación, quizás se deba a montos restrictivos en su bolsa económica para cada año. El plazo para invocar el derecho al beneficio vence el 31 de marzo del año de que se trate, es decir, lo que ocurra primero, el agotamiento de la bolsa económica o el plazo; situación que deja en desventaja a las clases más desprotegidas.

Derivado del objeto del estudio resulta una variable no prevista, la falta de cultura tributaria de parte de la ciudadanía para cumplir con sus obligaciones fiscales, así lo dejan entrever los comentarios en las entrevistas levantadas a los administradores de las oficinas de recaudación de Los Mochis y de la Ciudad de Mazatlán.

Por los factores antes expuestos, se concluye que el Gobierno debe evaluar la política para eliminar el impuesto o en su defecto, ampliar la cobertura de beneficiarios.

El estudio queda abierto a futuras investigaciones que complementen la evaluación de la política pública gubernamental en el estado de Sinaloa y su relación con otras entidades federativas.

Referencias Bibliográficas

- Blaxter, Loraine; Huges, Christina y Tight, Malcolm. (2000). **Cómo se hace una investigación**. Editorial Gedisa. España.
- Cámara de Diputados (2007). **Decreto de derogación de la Ley del Impuesto Sobre Uso y Tenencia de Vehículos**. Extraído de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/listuv/LISTUV_abro.pdf. Consulta: 26/09/2013.
- Cosacov, Eduardo. (2010). **Introducción a la psicología**. Editorial Brujas. Argentina.
- Flores, Ernesto. (1993). **Elementos de las finanzas públicas mexicanas: los impuestos**. Editorial Porrúa. México.
- Fassio, Adriana. (2006). **Introducción a la metodología de la investigación**. Ediciones Macchi. Argentina.

- Flick, Uwe. (2004). **Introducción a la investigación cualitativa**. Editorial Morata. España.
- Gris, Perla. (2012). La evaluación de las políticas públicas como instrumentos para la rendición de cuentas. **Revista Trimestre Fiscal**. Volumen 99. México. (Pp. 187-207).
- Hernández, Roberto; Fernández, Carlos y Baptista, María del Pilar. (2010). **Metodología de la investigación**. Editorial McGraw Hill. México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2012). **Vehículos de motor registrados en circulación en el estado de Sinaloa**. INEGI 2012. México.
- Ley de Hacienda del Estado de Sinaloa. (2012). **Artículo 16. Gasto público**. Extraído de: <http://www.sepyc.gob.mx/consultas/marcoLegal/leyes/LEY%20DE%20HACIENDA%20DEL%20ESTADO%20DE%20SINALOA.pdf>. Consulta: 20/11/2013.
- Ley de Ingresos de la Federación. (1962). **Proyecto del Ley de ingresos de la Federación para el ejercicio 1962**. Extraído de: http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4699249&fecha=29/12/1962&cod_diario=202529. Consulta: 23/09/2013.
- Iniciativa Ley sobre Tenencia y Uso de Vehículos. (1963). **Minuta proyecto de Ley del impuesto sobre tenencia o uso de automóviles**. Extraído de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/proceso/lx/134_DOI_31dic08.pdf. Consulta: 21/09/2013.
- Margáin, Emilio. (2008). **Introducción al estudio de derecho tributario mexicano**. Editorial Porrúa. México.
- Órgano Oficial del Gobierno del Estado (2011). **Periódico Oficial del Estado**. Número 156. México.
- Rodríguez, Marco. (2010). **Métodos de investigación**. Universidad Autónoma de Sinaloa. México.
- Ruiz, Manuel; Borboa, María y Rodríguez, Julio (2103). El enfoque mixto en la investigación de estudios fiscales. Tlatemoani. **Revista académica de investigación**. Volumen 13. España. (Pp. 6).
- Santesmases, Miguel. (2009). **Diseño y análisis de encuestas en investigación social y de mercados**. Editorial Pirámide. España.

Taylor, Steve; y Bogdan, Robert. (2008). **Introducción a los métodos cualitativos de investigación.** Paidós Ibérica. España.

Triola, Mario. (2000). **Estadística elemental.** Addison Wesley longman. México.