

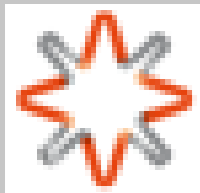


México Evalúa

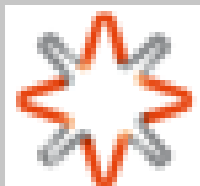
INGRESOS VEHICULARES Y TENENCIA:

hacia el fortalecimiento
de la independencia fiscal local

#IndependenciaFiscal



I. El problema: la dependencia fiscal

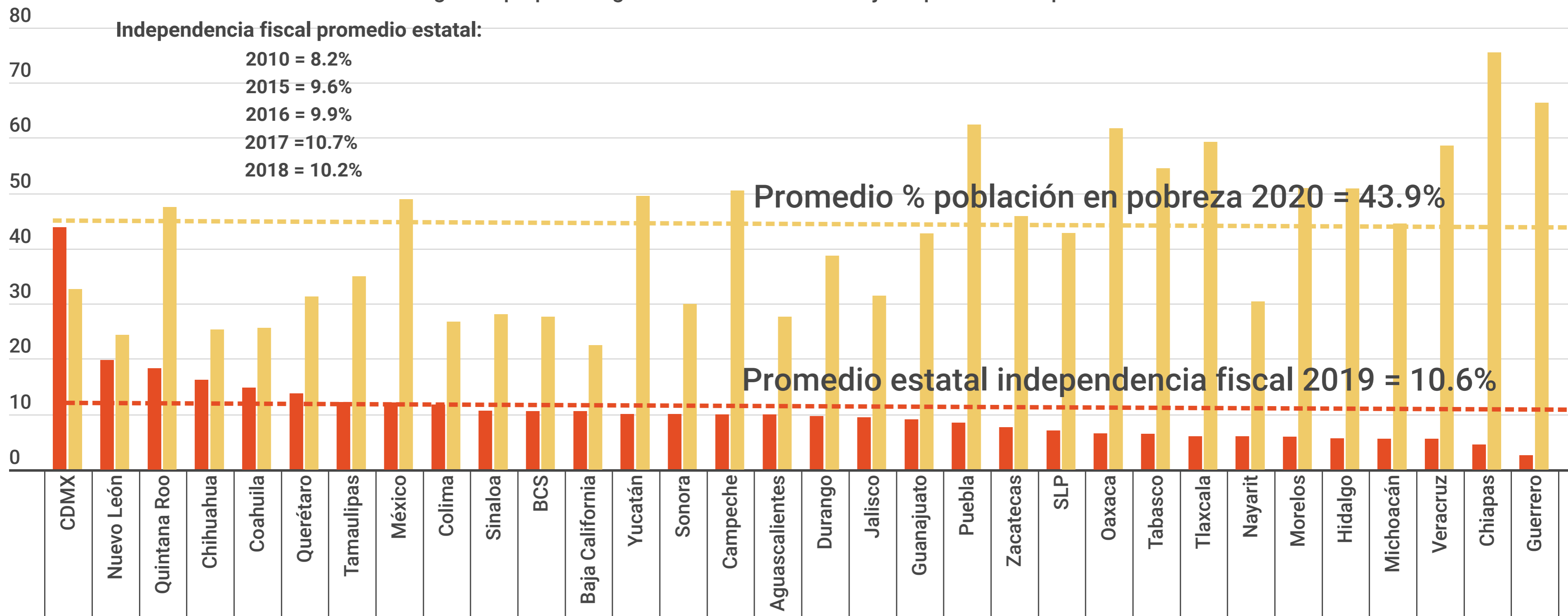


Pobreza y dependencia: los estados más pobres son aquellos con menor independencia fiscal, lo que limita su provisión de servicios públicos

Independencia fiscal de las entidades federativas, 2019 vs. Porcentaje de población en pobreza, 2020

(ingresos propios sobre ingresos totales vs. porcentaje de la población en pobreza sobre la total)

● Ingresos propios / Ingresos totales ● Porcentaje de población en pobreza 2020

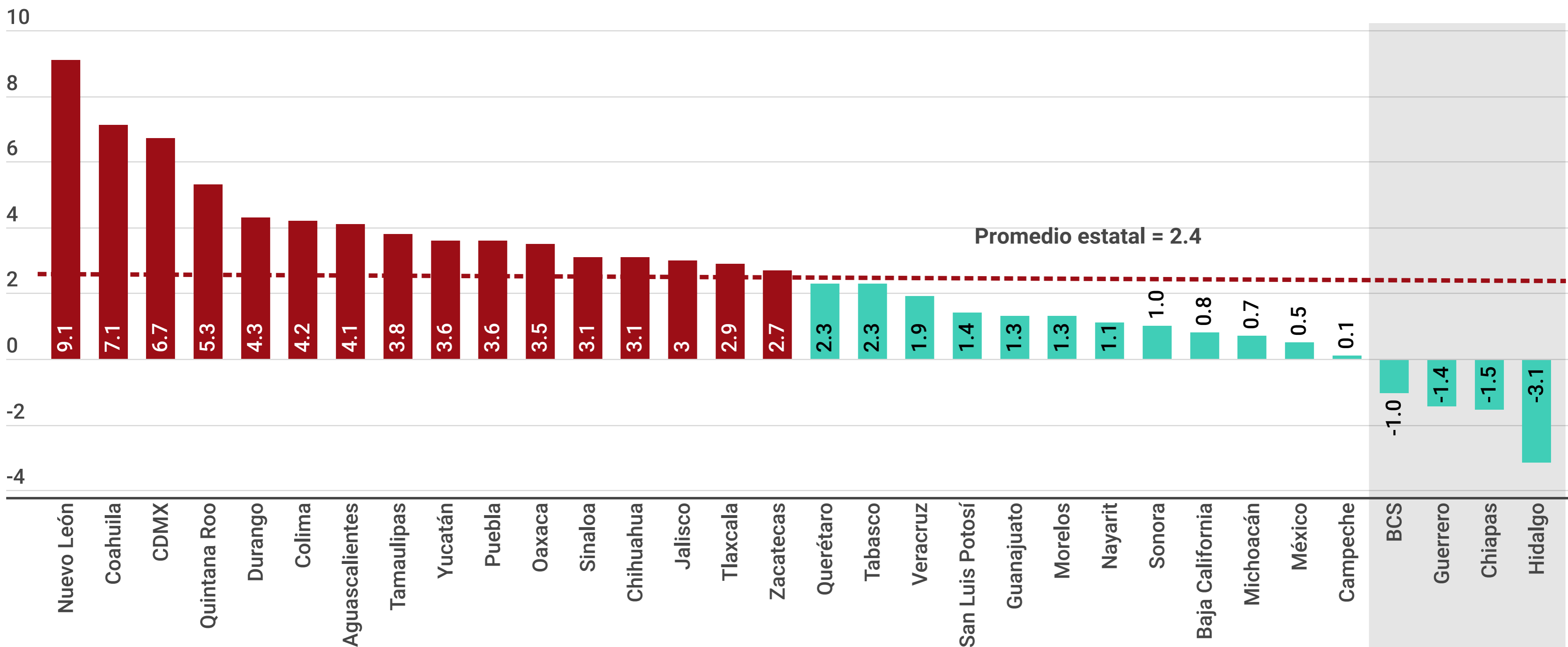




Esfuerzos limitados: de 2010 a 2019, sólo 4 entidades incrementaron su independencia fiscal en más de 5 puntos; 4 estados empeoraron

Independencia fiscal de las entidades federativas, 2010 vs. 2019

(diferencia en puntos porcentuales)

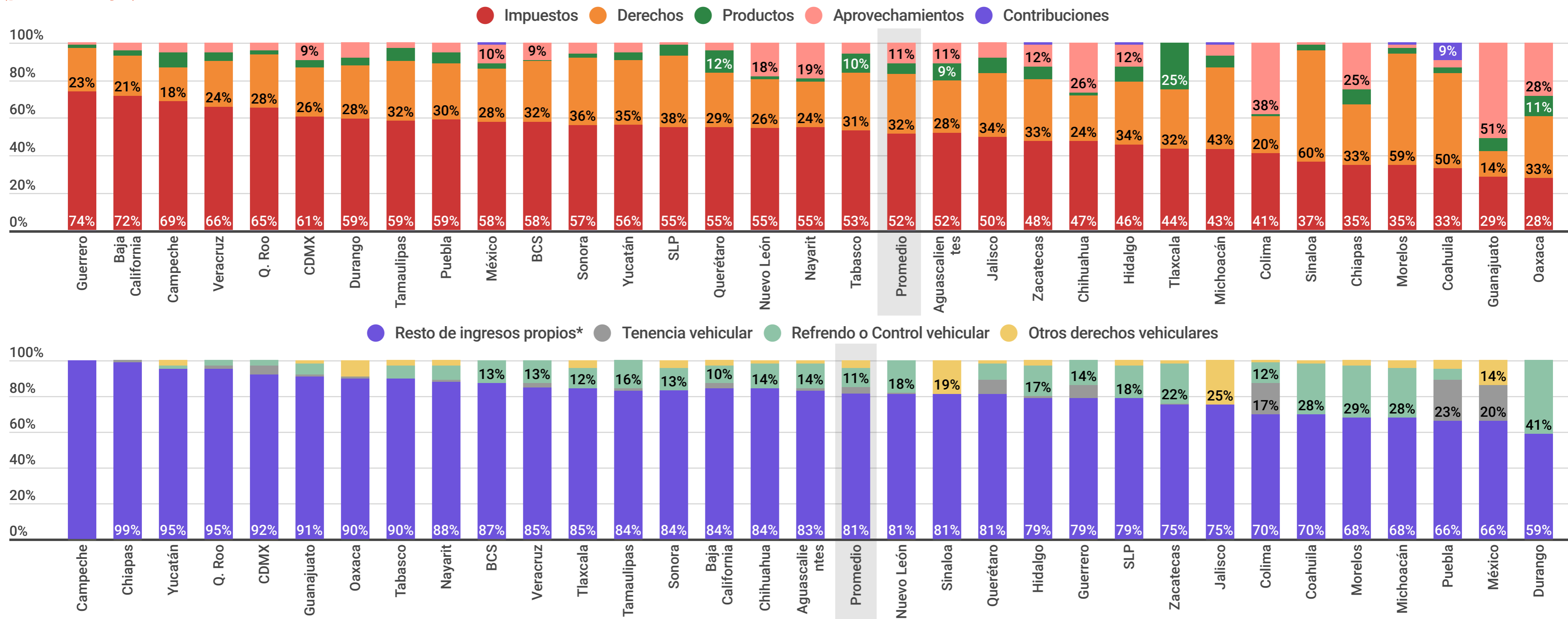




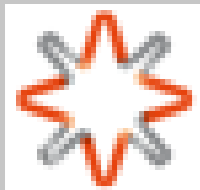
Los ingresos vehiculares (refrendo, tenencia y otros derechos) representan el 19% del total de ingresos propios de las entidades

Estructura porcentual de los ingresos propios de las entidades federativas, 2019

(porcentaje)

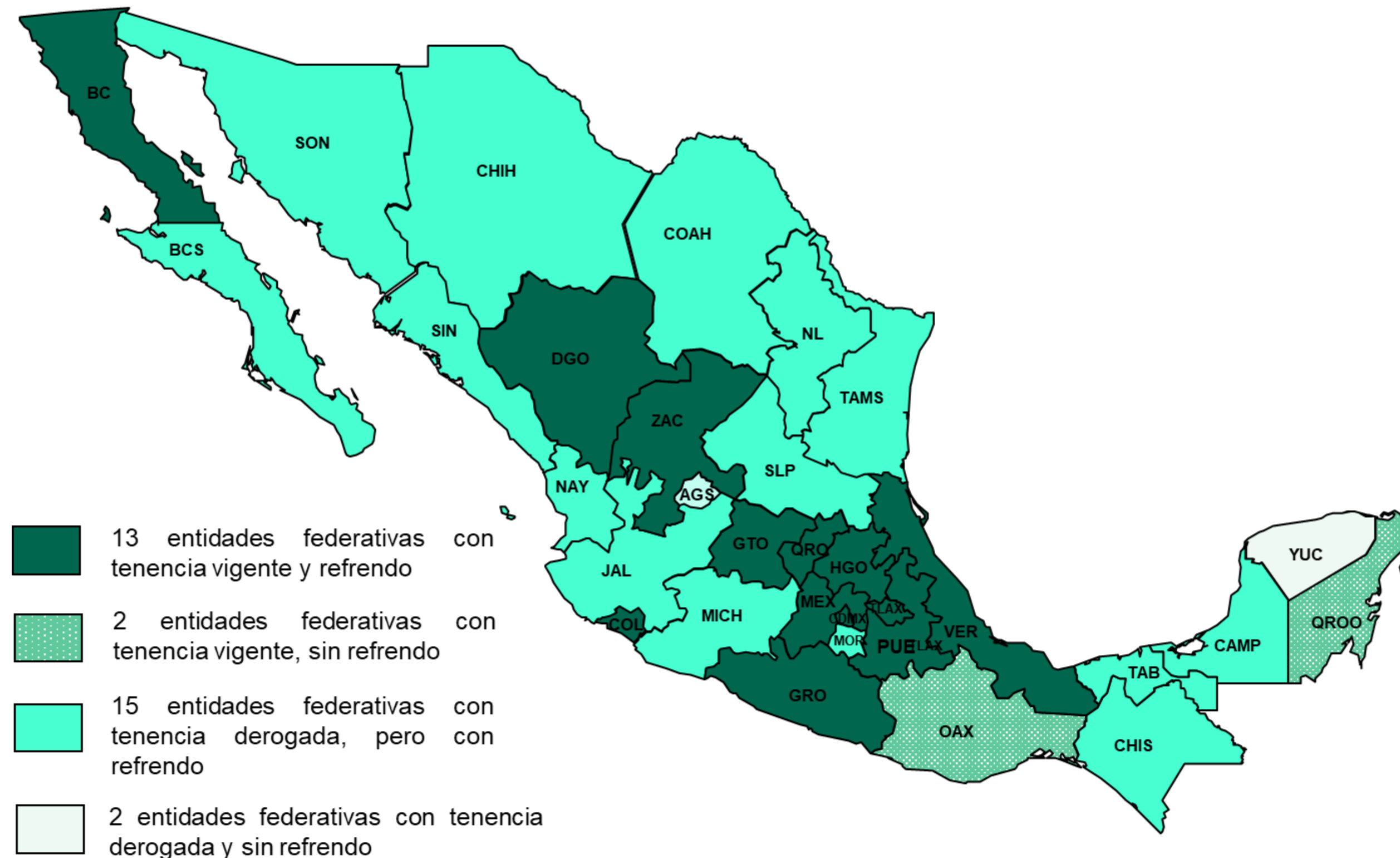


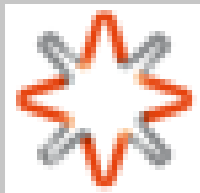
*Resto de ingresos propios incluye: impuestos (excluyendo tenencia), derechos (excluyendo vehiculares), aprovechamientos, productos y contribuciones.



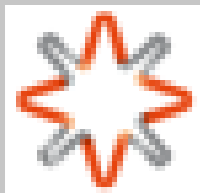
Renuncia de potestades: en 2012, 29 entidades tenían vigente el cobro de tenencia; en 2019 quedaban sólo 15

Entidades con tenencia vigente y derogada en sus legislaciones locales 2019





II. Ingresos vehiculares estatales: la ralentización

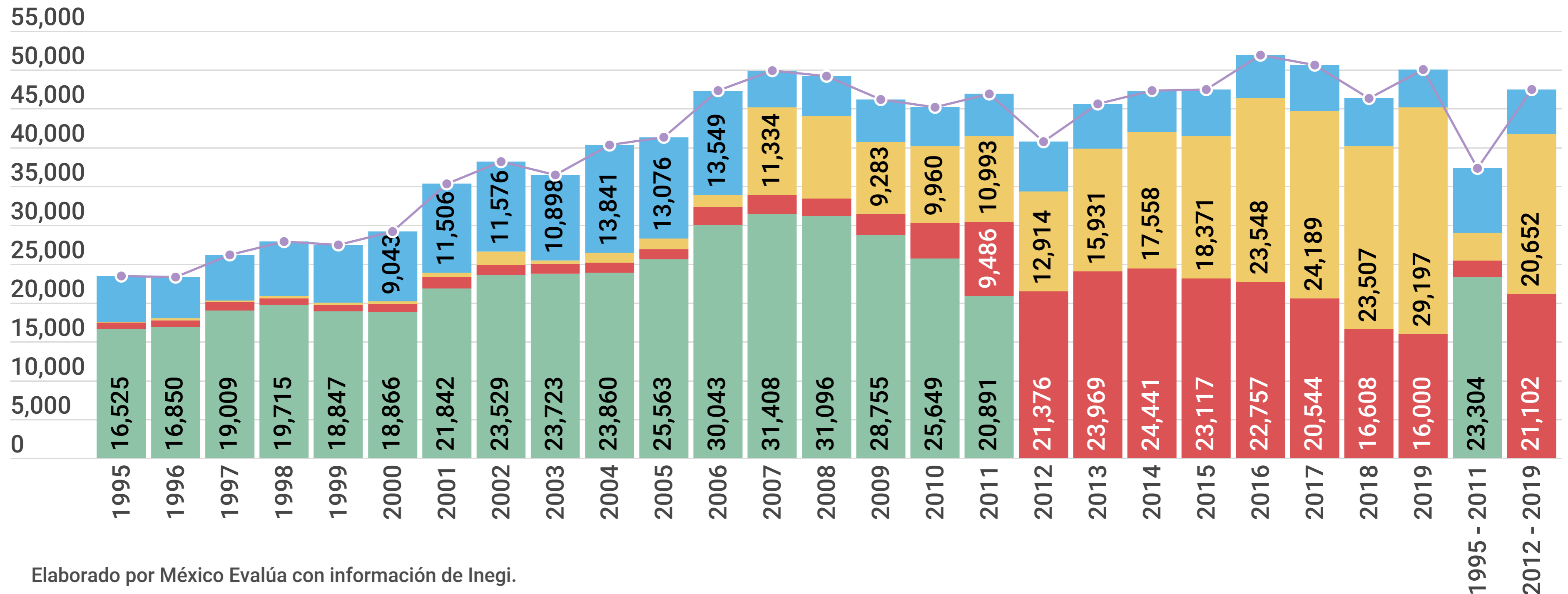


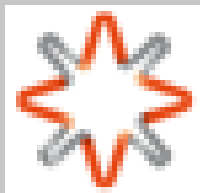
Con el cambio de régimen, la tenencia cayó 16% (4,295 mdp) entre periodos (1995-2011 vs. 2012-2019). El refrendo aumentó 480% (17,092 mdp)

Recaudación total de los ingresos vehiculares a nivel nacional Tenencia (régimen mixto y estatal), refrendo y derechos vehiculares

(millones de pesos de 2019)

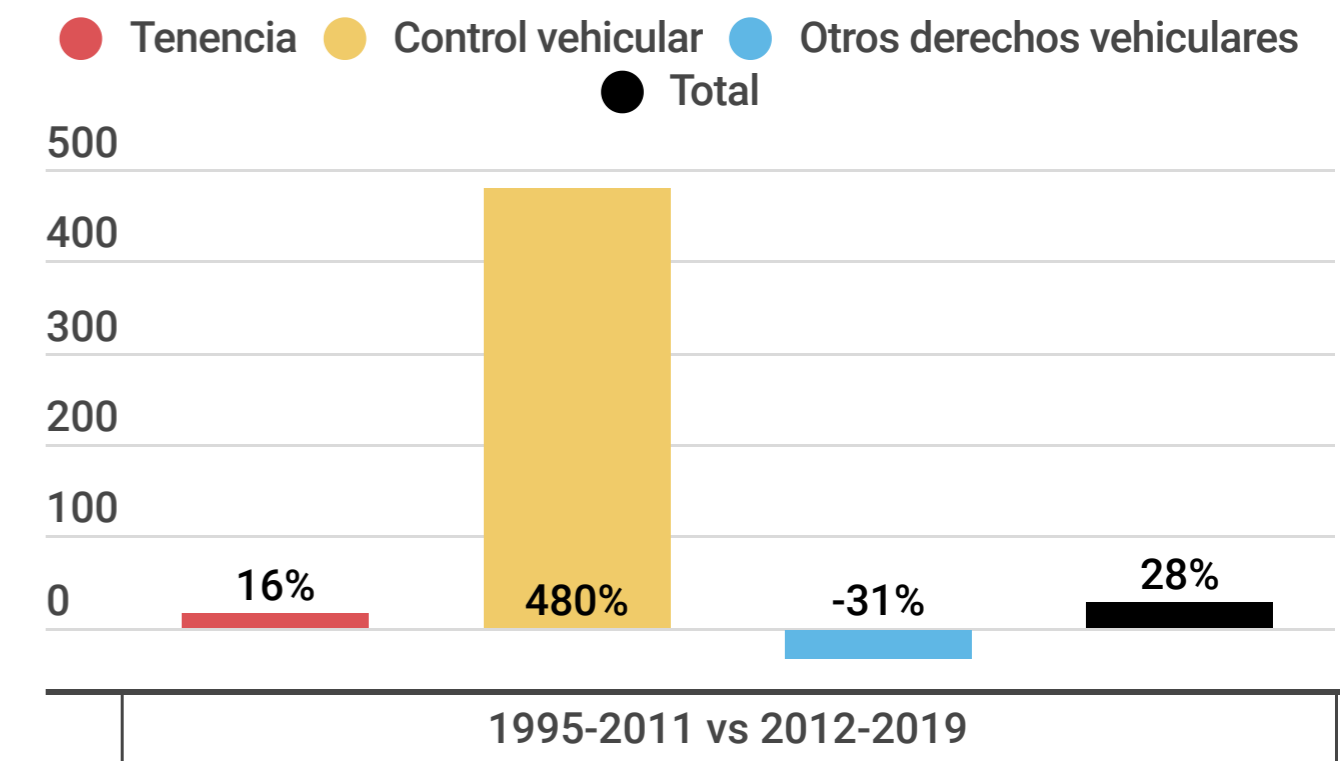
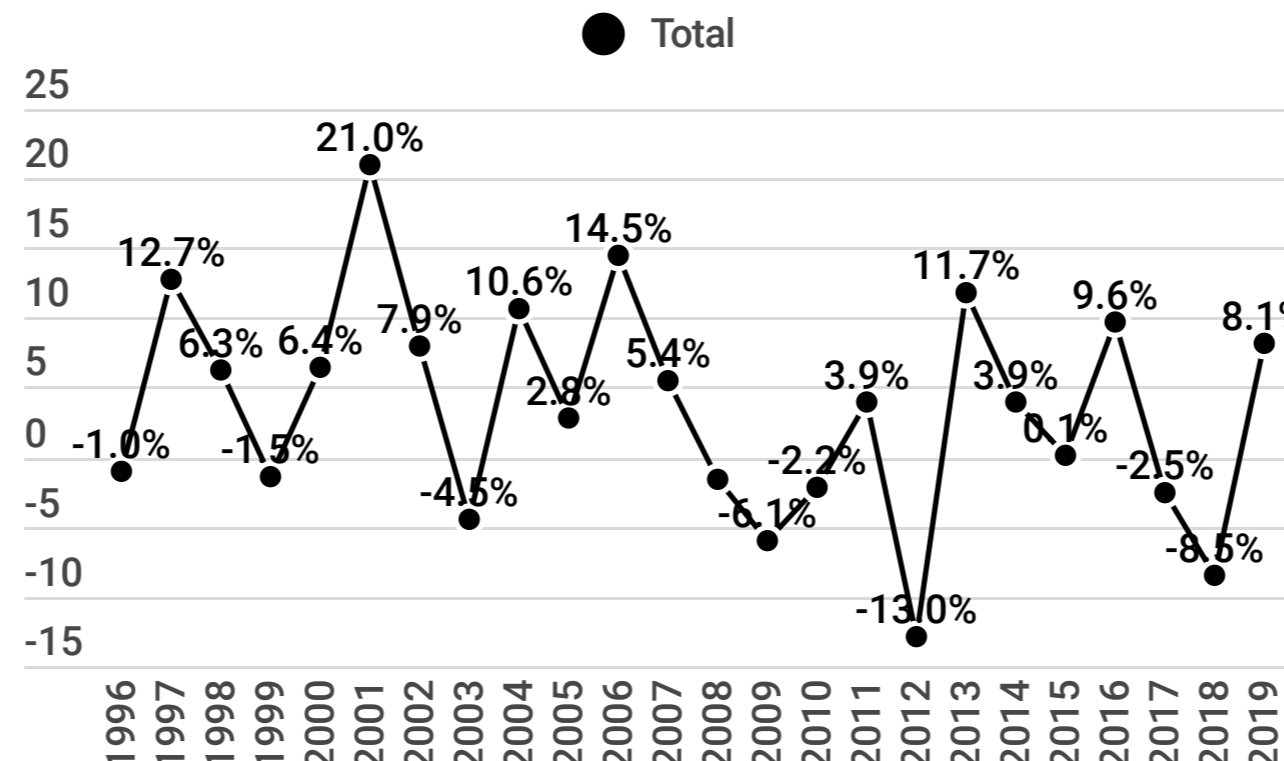
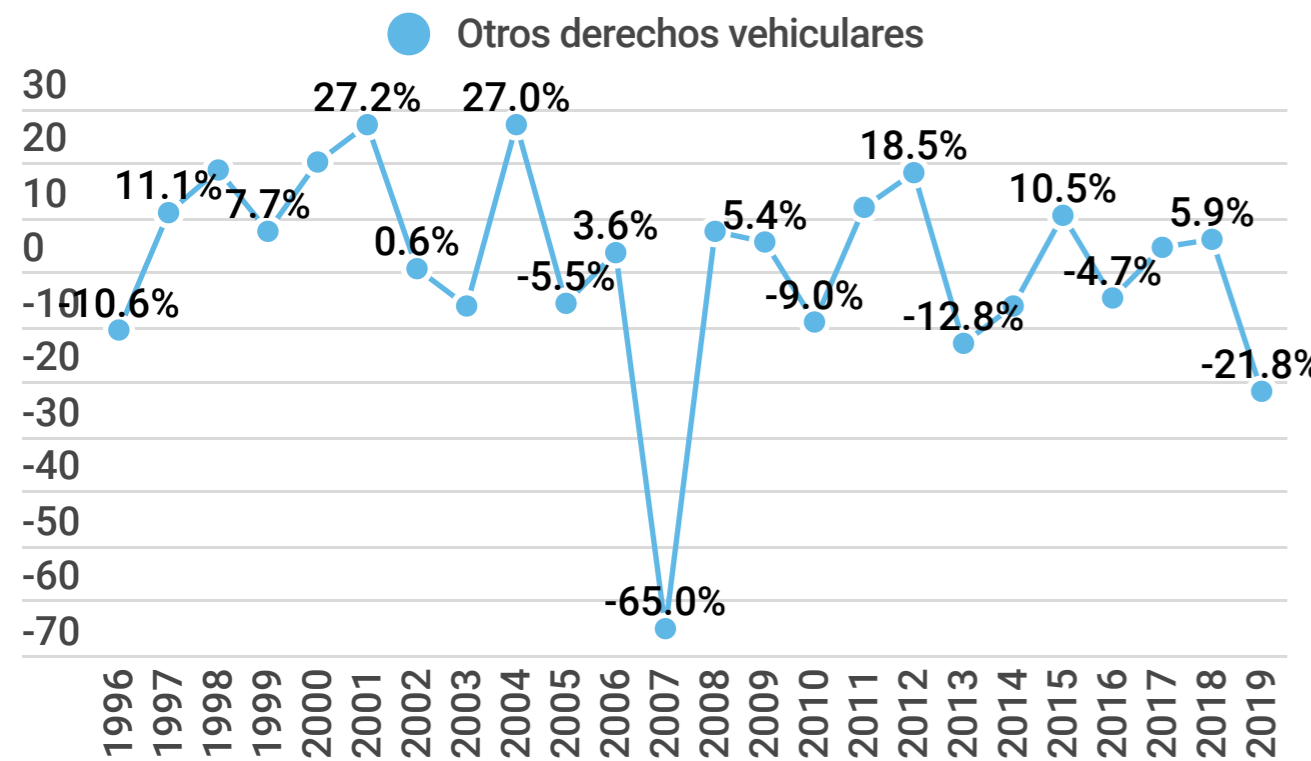
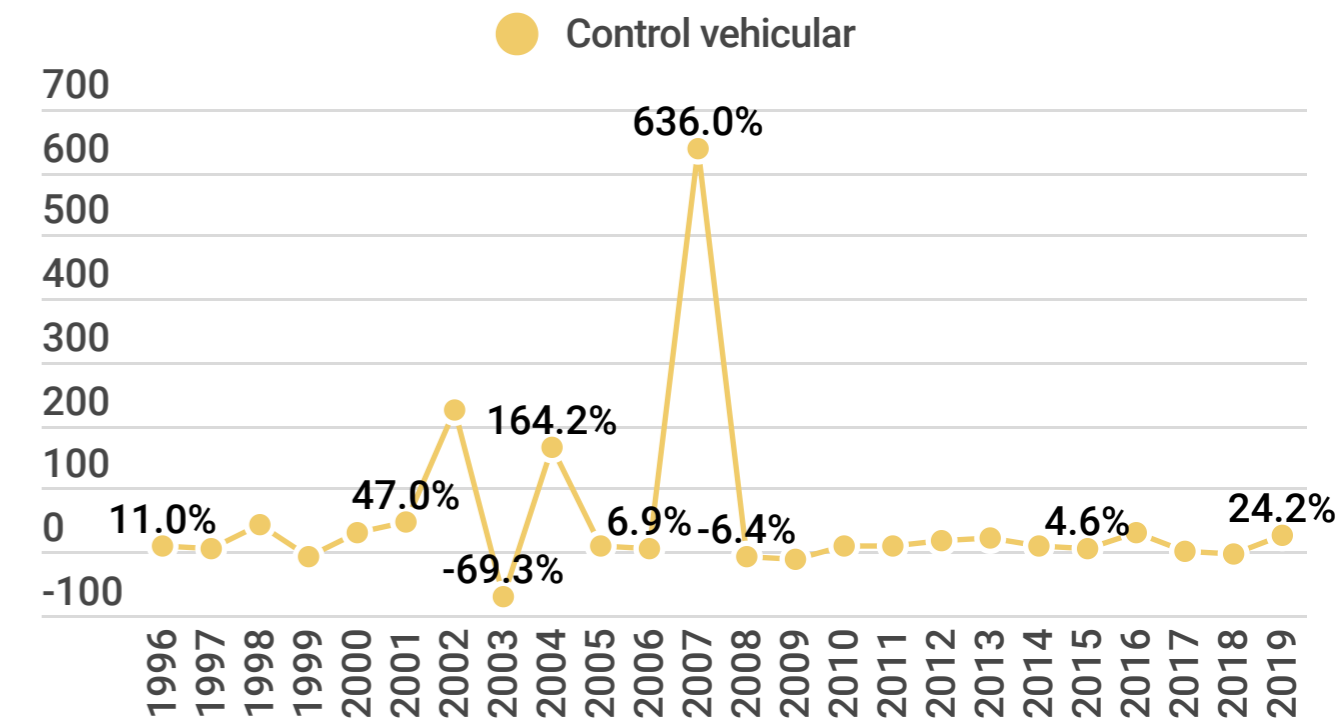
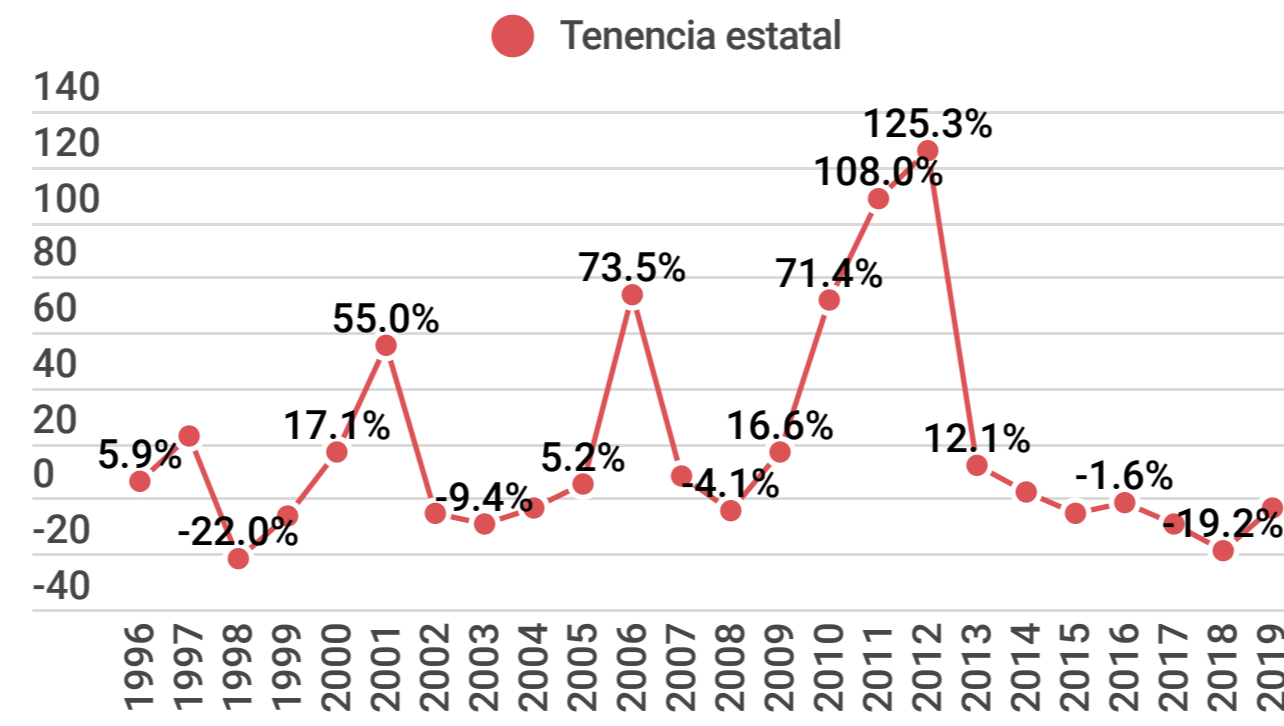
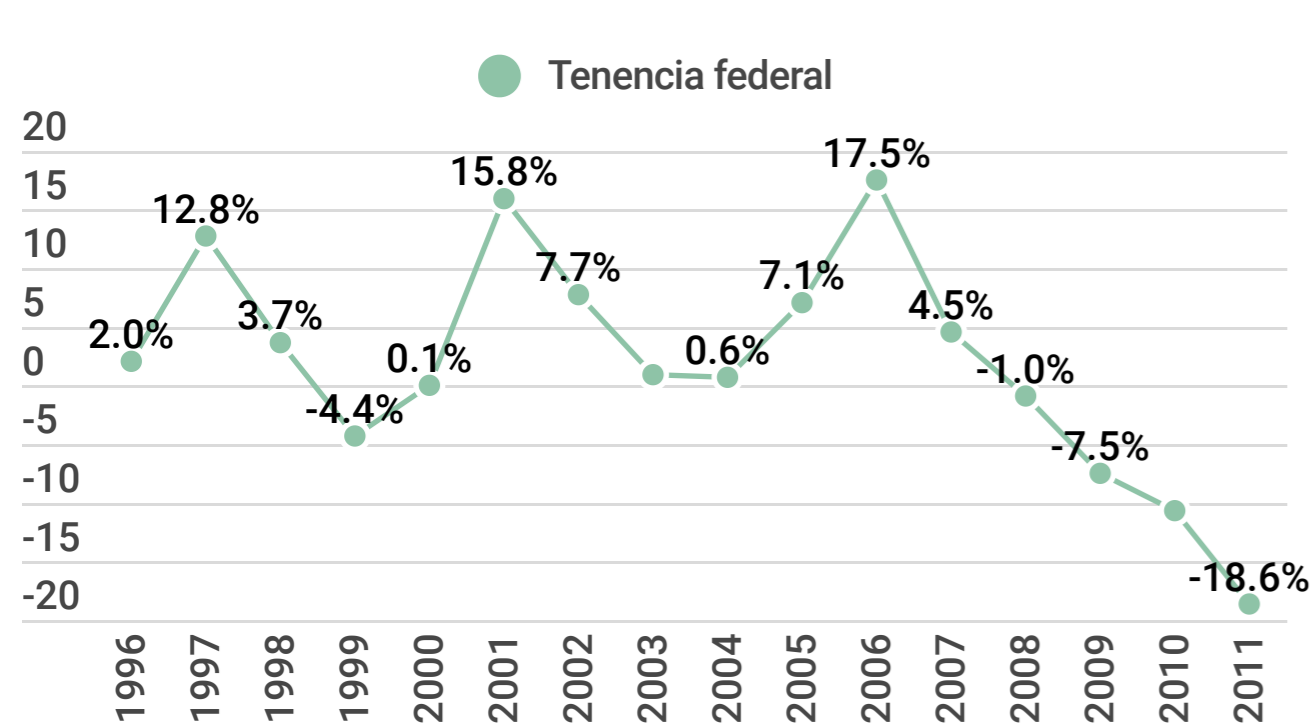
Tenencia federal Tenencia estatal Control vehicular Otros derechos vehiculares Total

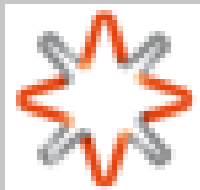




Sin embargo, la tasa de crecimiento de los ingresos vehiculares totales ha sido más limitada. (Ojo: la tenencia ya venía débil desde 2007)

Recaudación total de los ingresos vehiculares a nivel nacional Tenencia (régimen mixto y estatal), refrendo y derechos vehiculares (variación porcentual real anual)



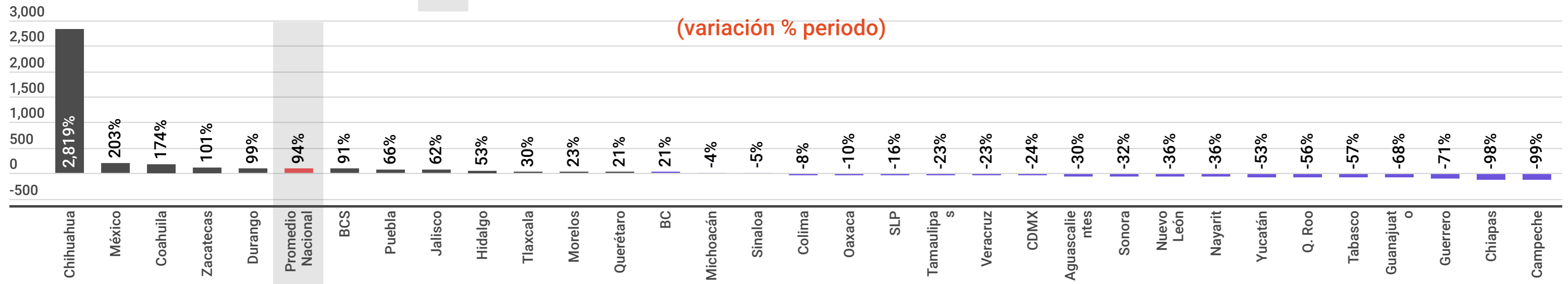
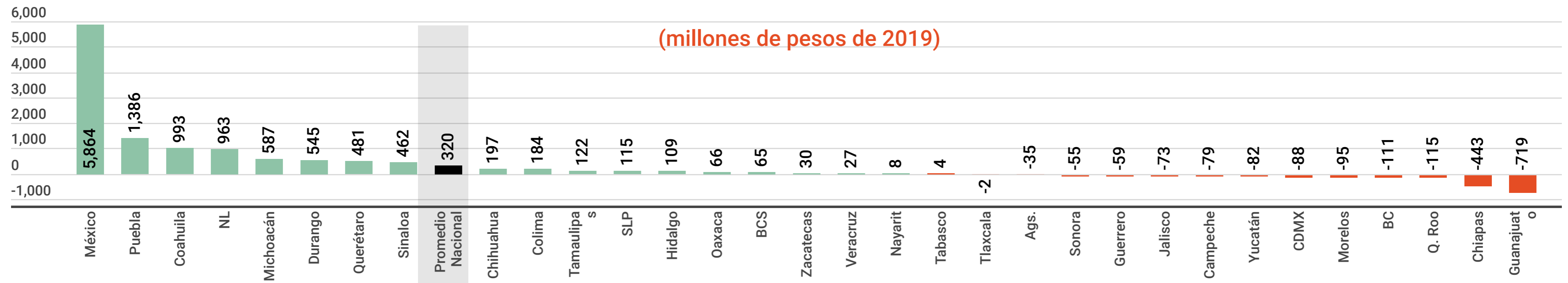


Diferentes resultados: con el cambio en el esquema de cobro hubo estados ganadores y perdedores

Cambio en la recaudación total de ingresos vehiculares por entidad federativa

Tenencia, refrendo y derechos vehiculares

Régimen mixto vs. régimen estatal



Régimen mixto (1995-2011), régimen estatal (2012-2019).
Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.

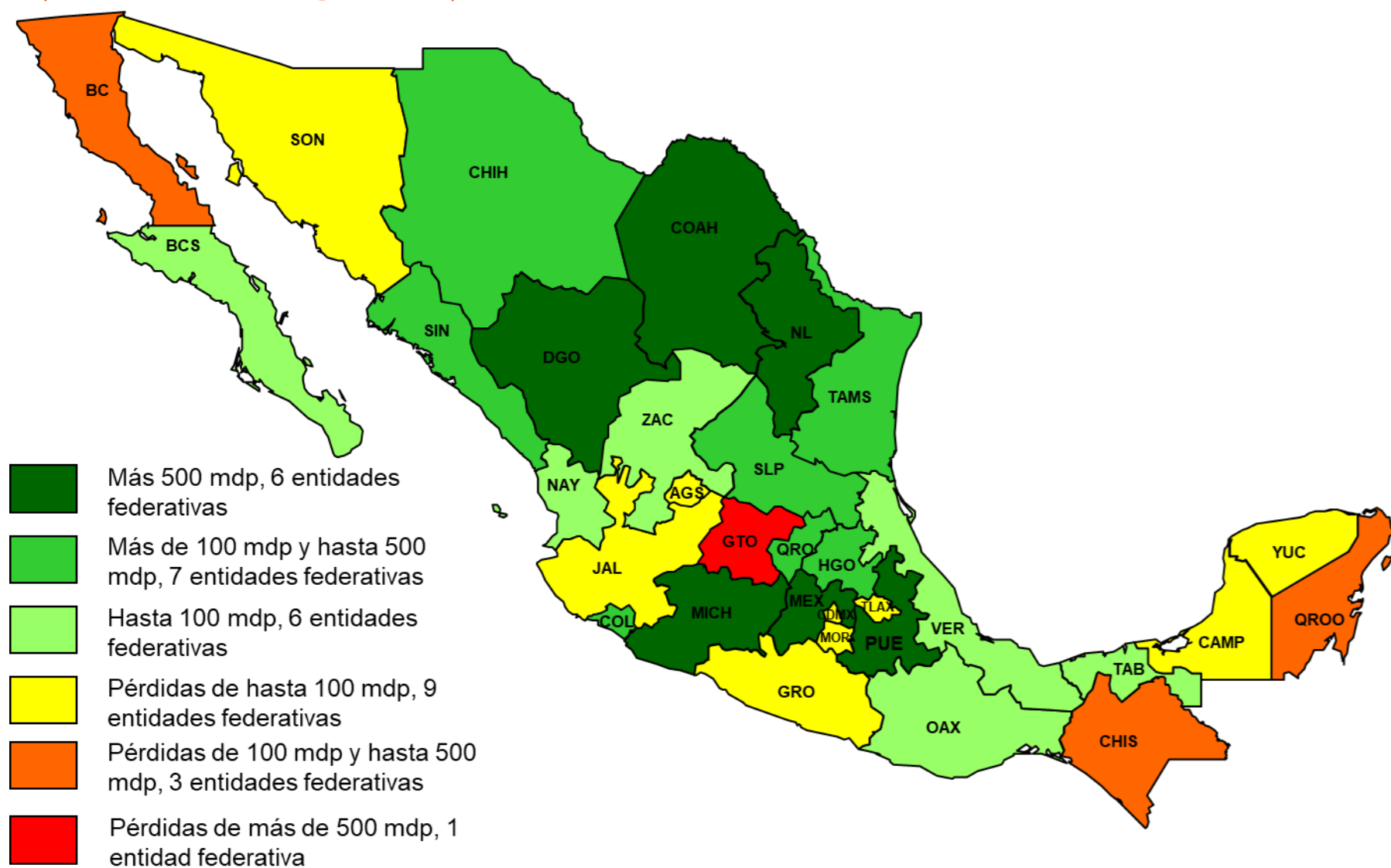


19 estados lograron aumentar su recaudación bajo el régimen estatal, mientras que 13 estados perdieron recaudación

¡Ojo! Ciudad de México y Jalisco perdieron, con todo y su gran parque vehicular

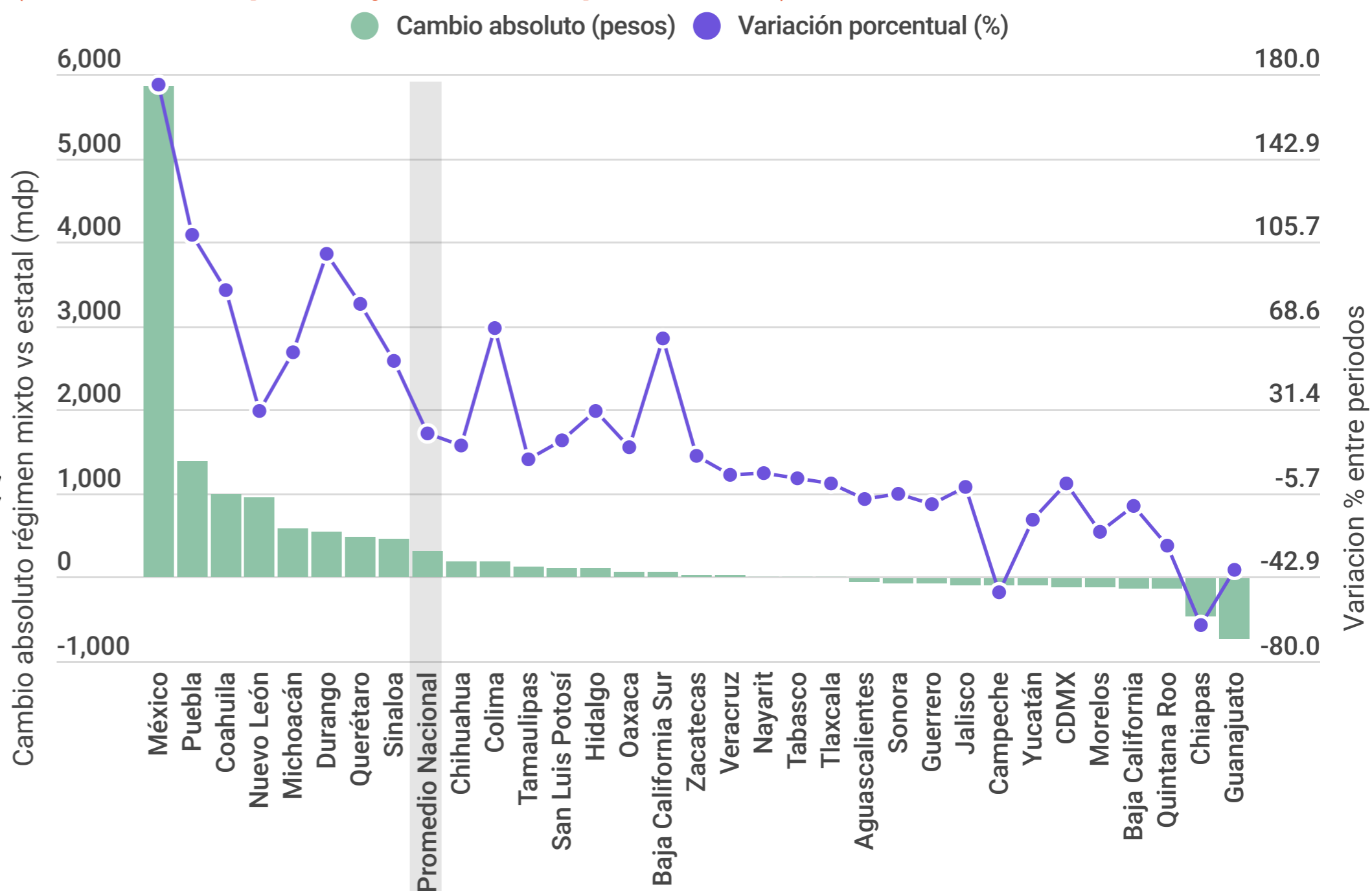
Cambio en la recaudación promedio de ingresos vehiculares Régimen mixto vs. régimen estatal

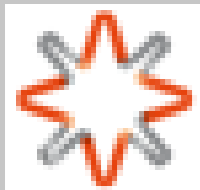
(millones de pesos)



Régimen mixto (1995-2011), régimen estatal (2012-2019).
Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.

(millones de pesos y variación porcentual)

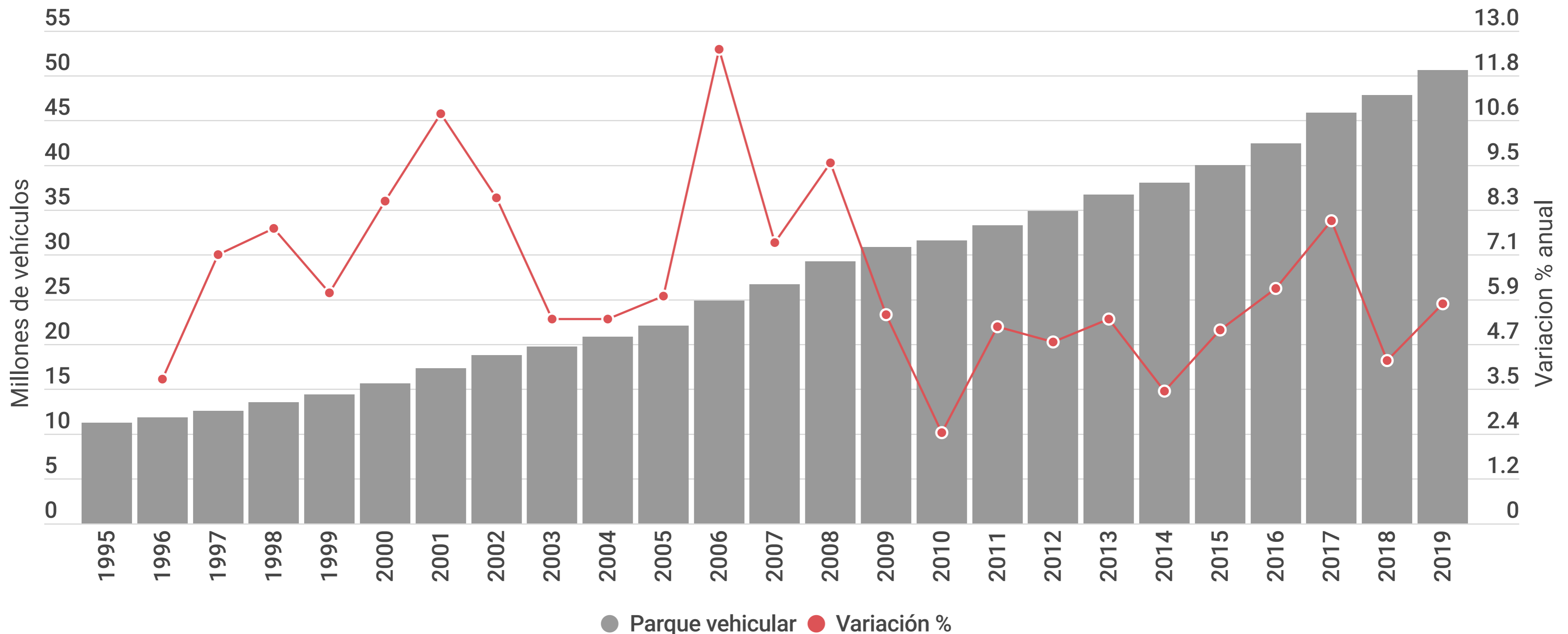




Impulso desaprovechado: mientras que los ingresos vehiculares crecieron 27.5%, el parque vehicular se duplicó

Evolución del parque vehicular

(número de vehículos vs variación porcentual real anual)

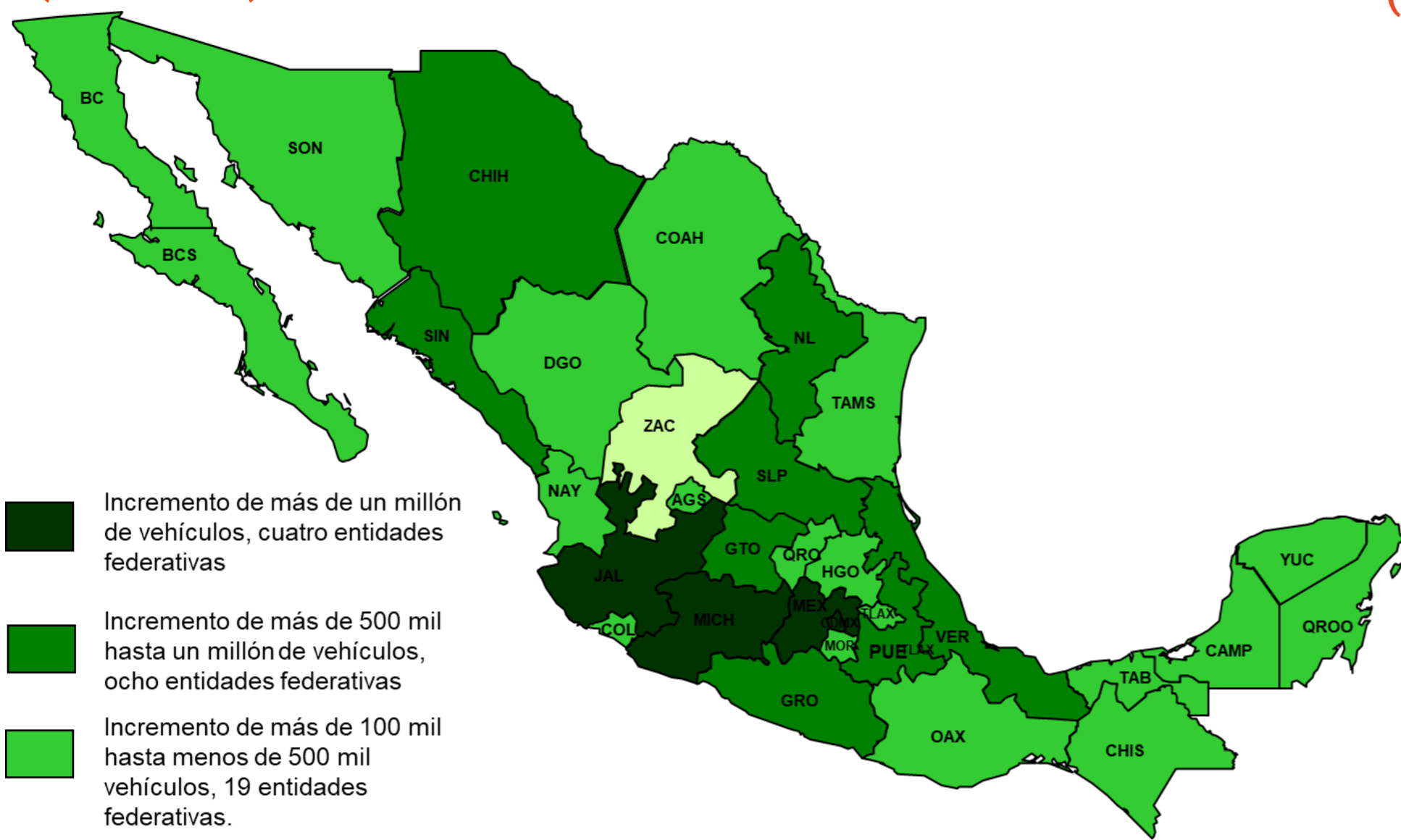




Pocos estados acapararon el aumento del parque vehicular, pero todos tuvieron un crecimiento considerable

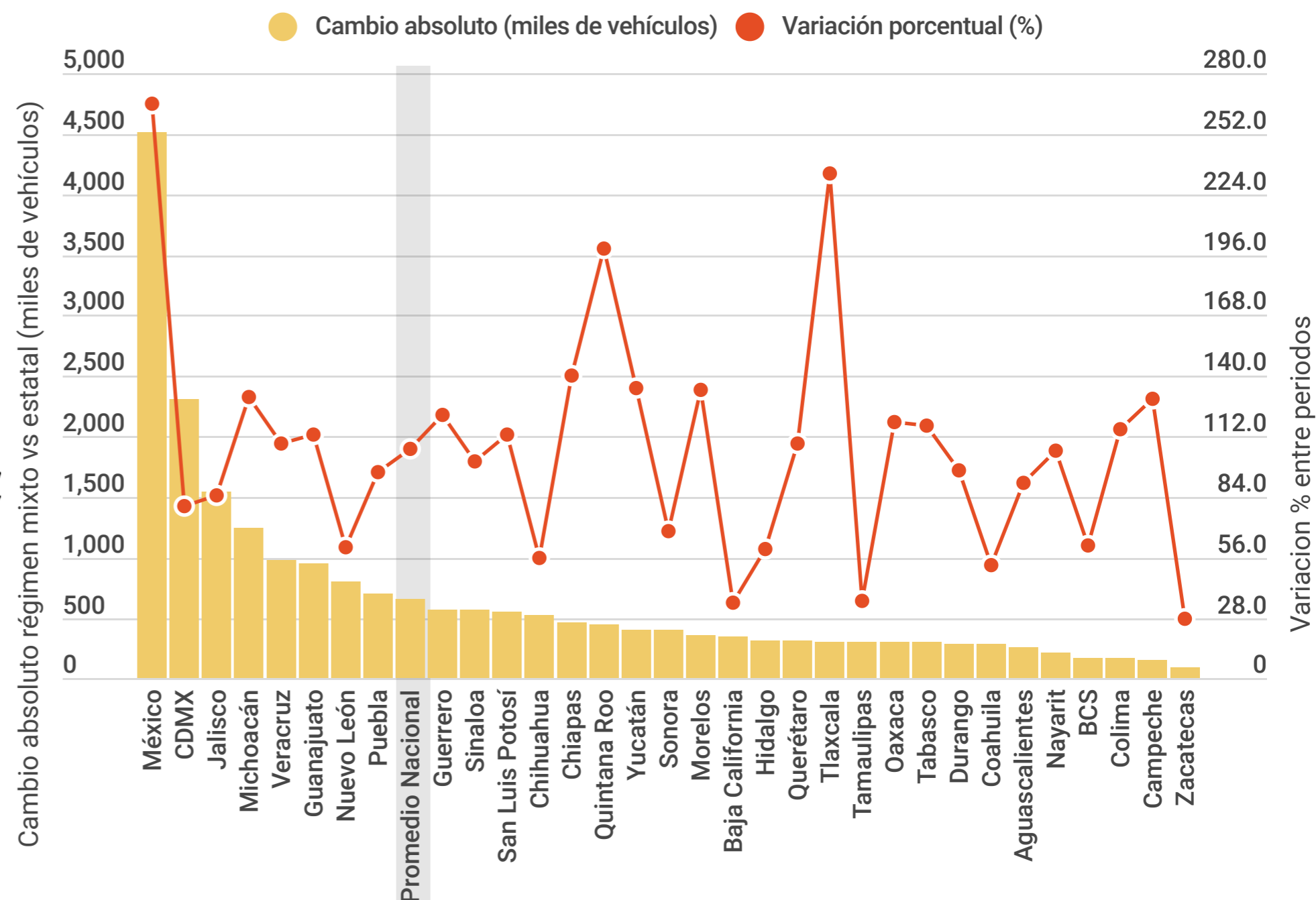
Cambio en el parque vehicular promedio Régimen mixto vs. régimen estatal

(vehículos)



Régimen mixto (1995-2011), régimen estatal (2012-2019).
Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.

(vehículos y variación porcentual)

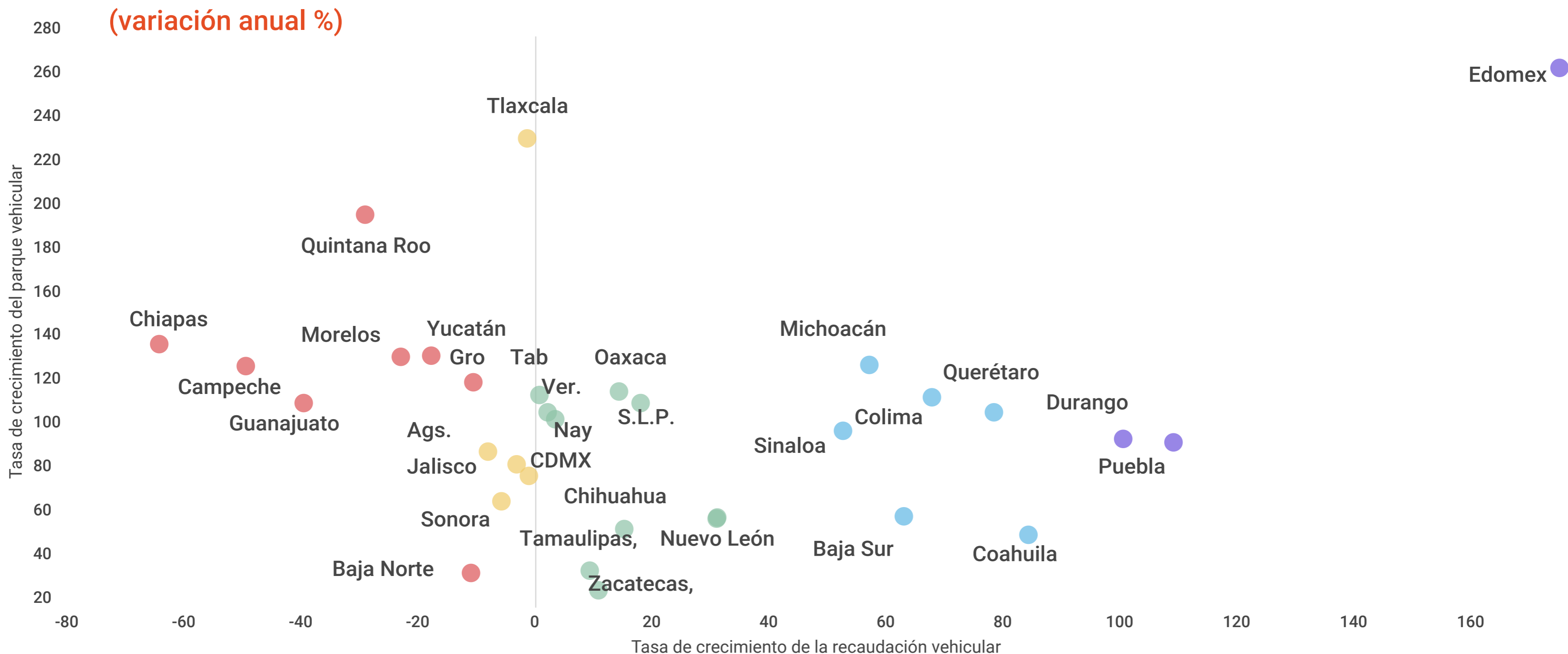




En general, hay una correlación positiva entre el crecimiento del parque vehicular y la recaudación por impuestos vehiculares

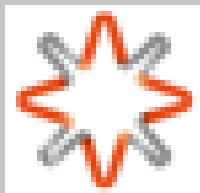
A la izquierda: quienes más desaprovecharon el impulso. A la derecha: los que mejor lo aprovecharon

Tasa de crecimiento de los ingresos vehiculares totales vs. tasa de crecimiento del parque vehicular

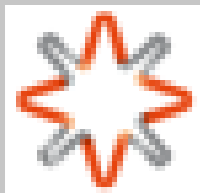


Nota: El color indica la magnitud en la variación de los ingresos vehiculares. Rojo (Variación inferior a -10%). Amarillo (Variación menor a 0). Verde (Variación superior a 0). Azul (Variación superior al 40%). Morado (Variación superior a 100%).

Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.



III. Recaudación por vehículo

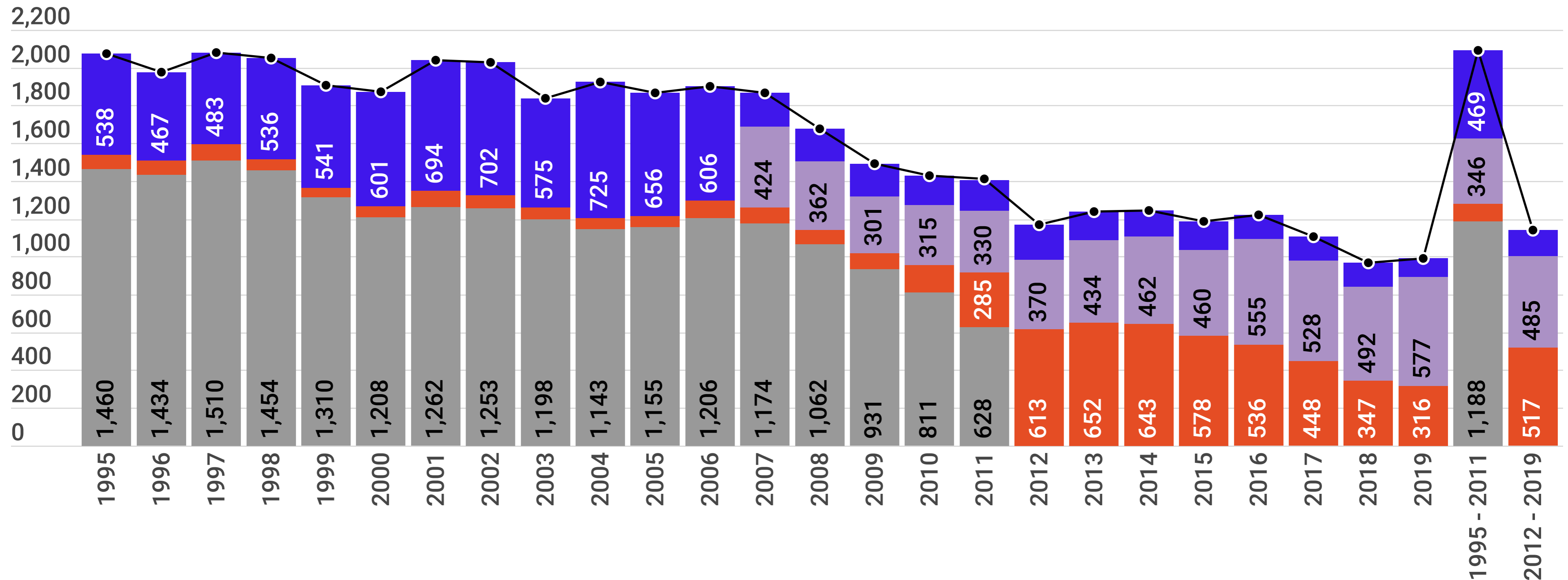


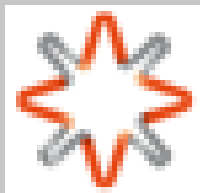
Cuando analizamos la recaudación por vehículo, otra historia se revela: los impuestos han caído

Recaudación total del impuesto sobre tenencia federal, estatal y derechos vehiculares, a nivel nacional por vehículo

(pesos)

● Tenencia federal ● Tenencia estatal ● Control vehicular ● Otros derechos vehiculares ● Total



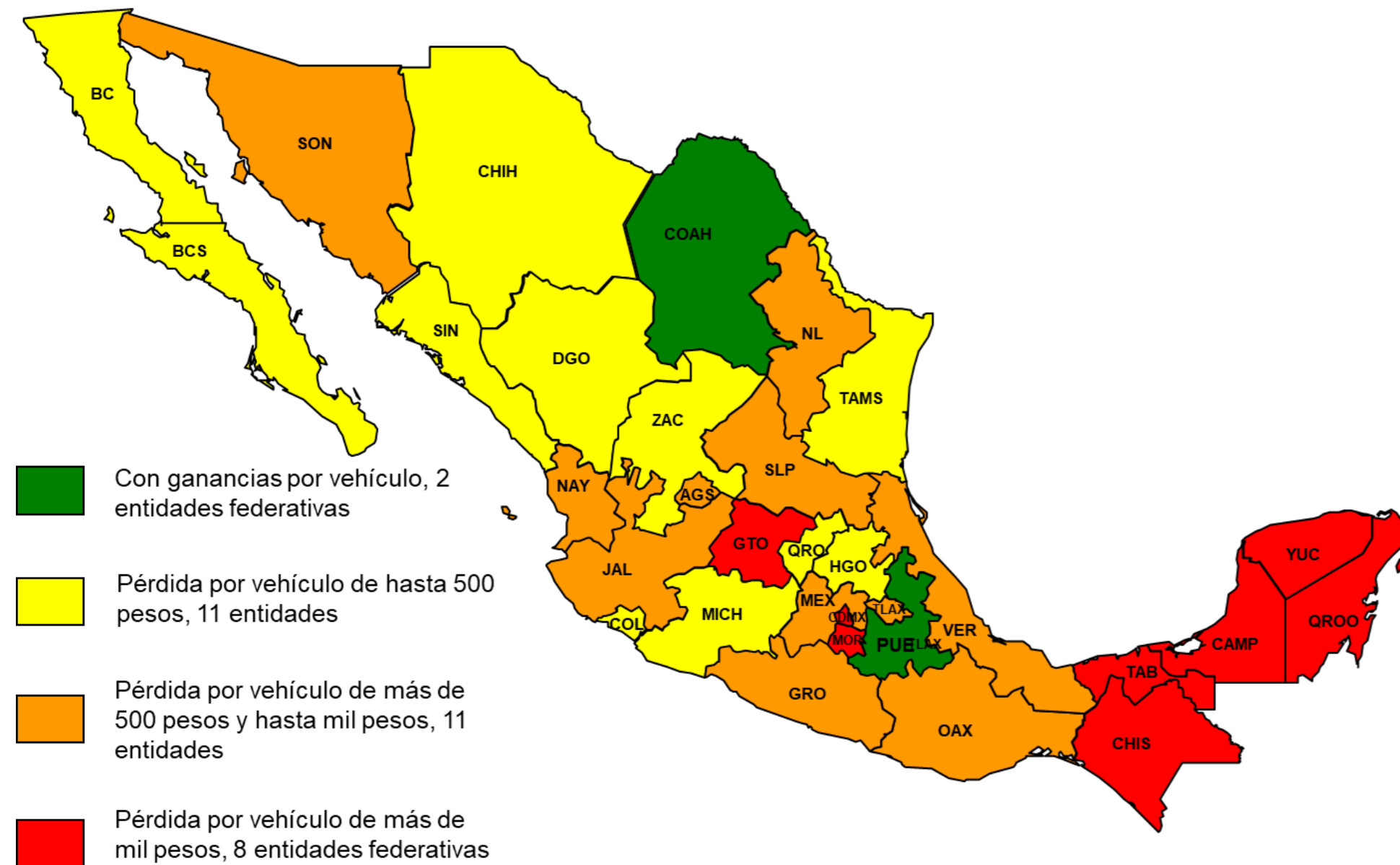


Con el cambio de régimen, la mayoría de los estados, 30 de 32, presentaron pérdidas en su recaudación total por vehículo

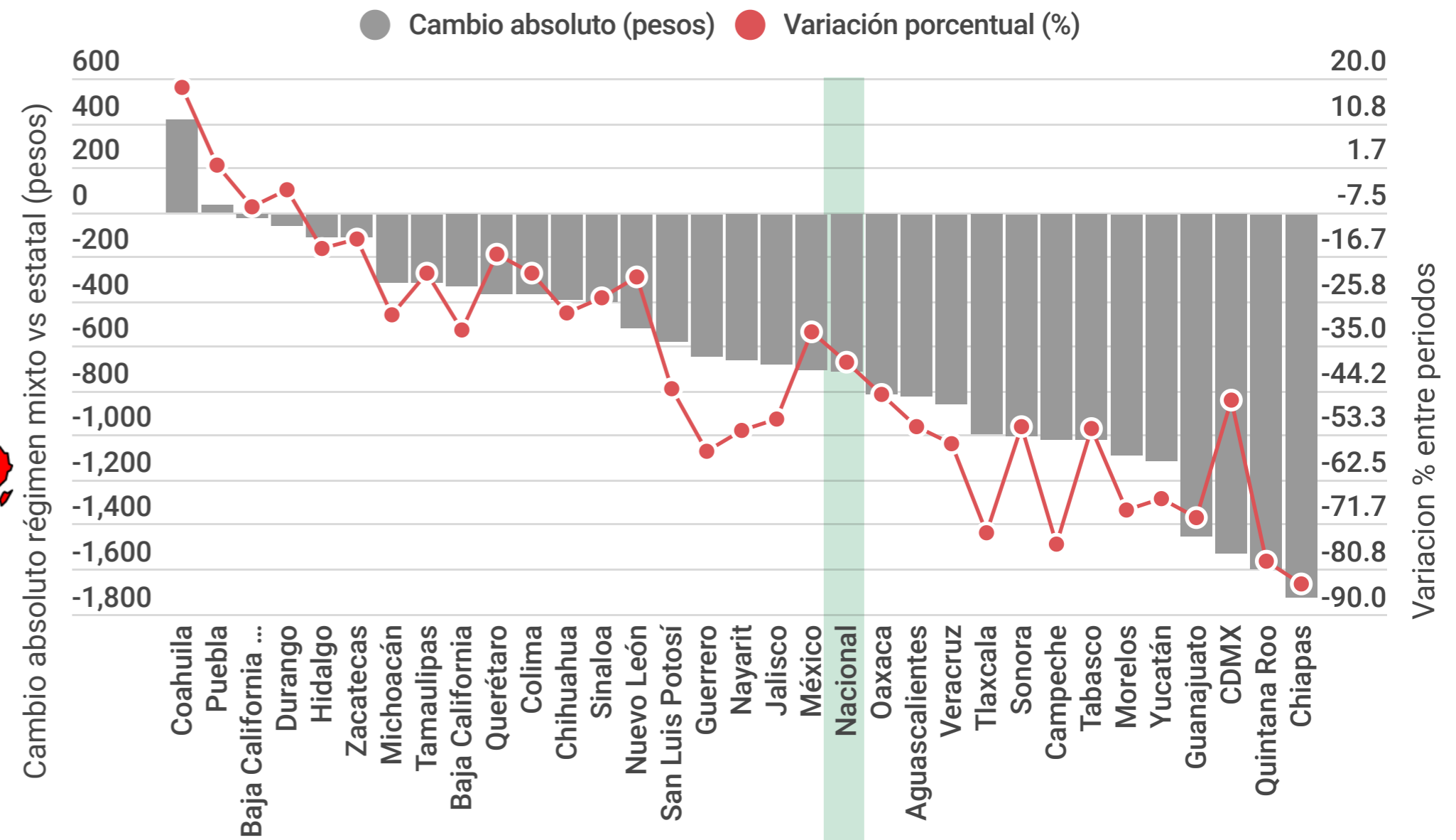
Sólo Coahuila y Puebla ganaron; CDMX, Chiapas y Quintana Roo se desplomaron

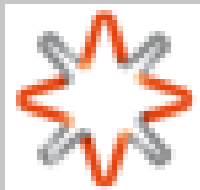
Cambio en la recaudación promedio de ingresos vehiculares por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal

(pesos)



(pesos y variación porcentual)

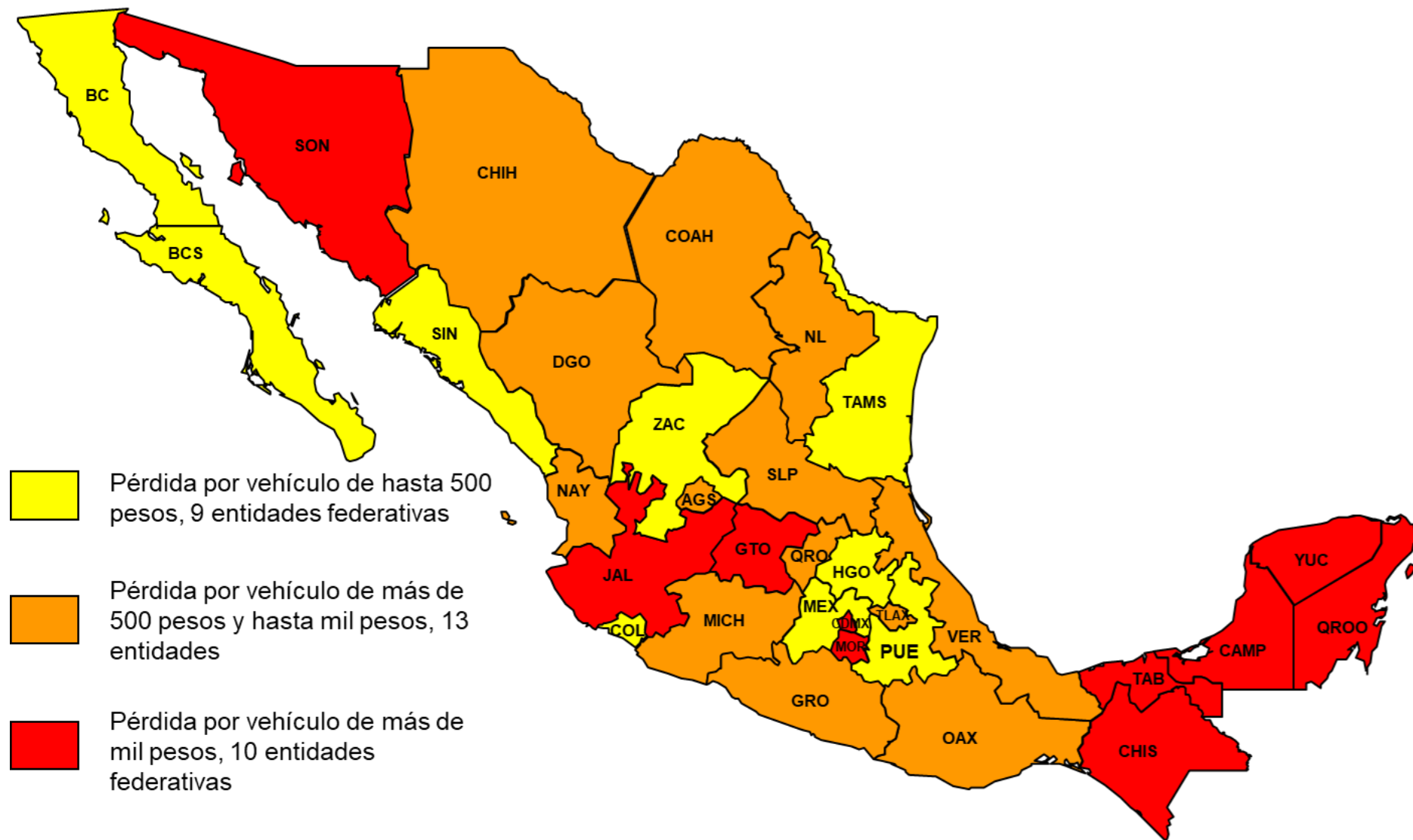




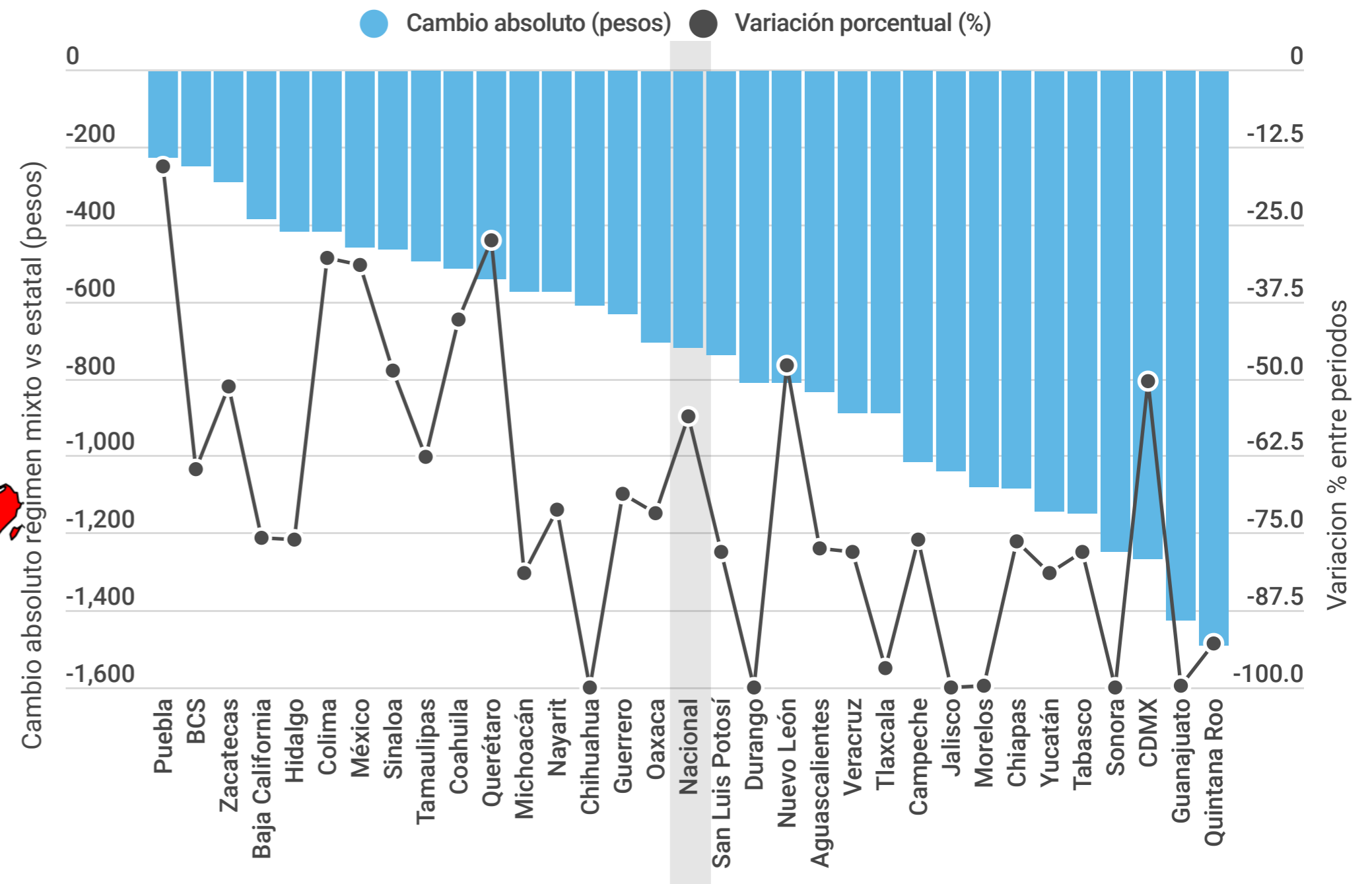
Sin distinción, todos los estados redujeron su cobro de tenencia por vehículo; incluso los que mantuvieron vigente el cobro

Cambio en la recaudación promedio del impuesto sobre tenencia por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal

(pesos)



(pesos y variación porcentual)



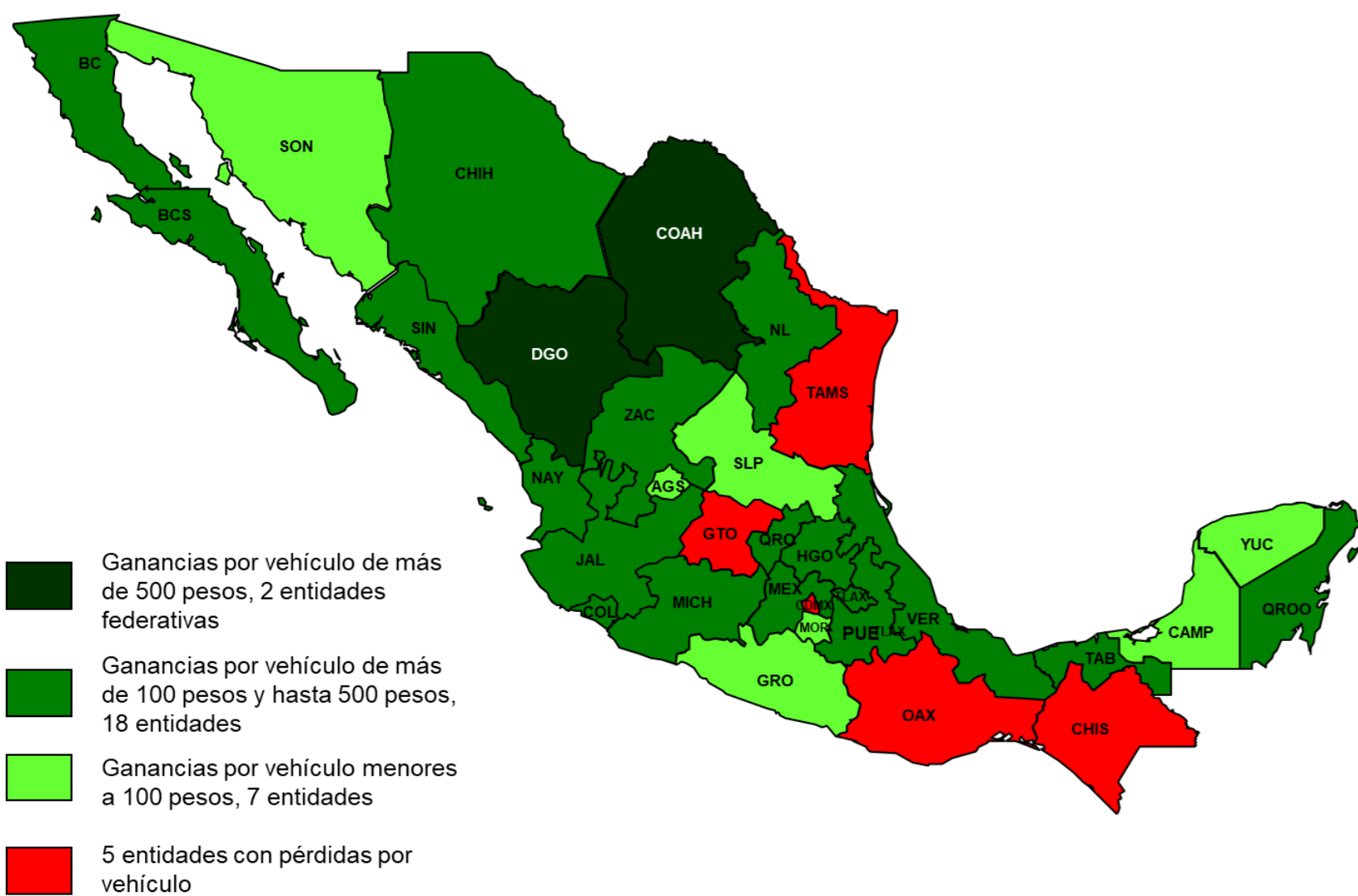


Compensación: la mayoría de los estados avanzaron en su cobro de refrendo; 27 ganaron y sólo 5 perdieron

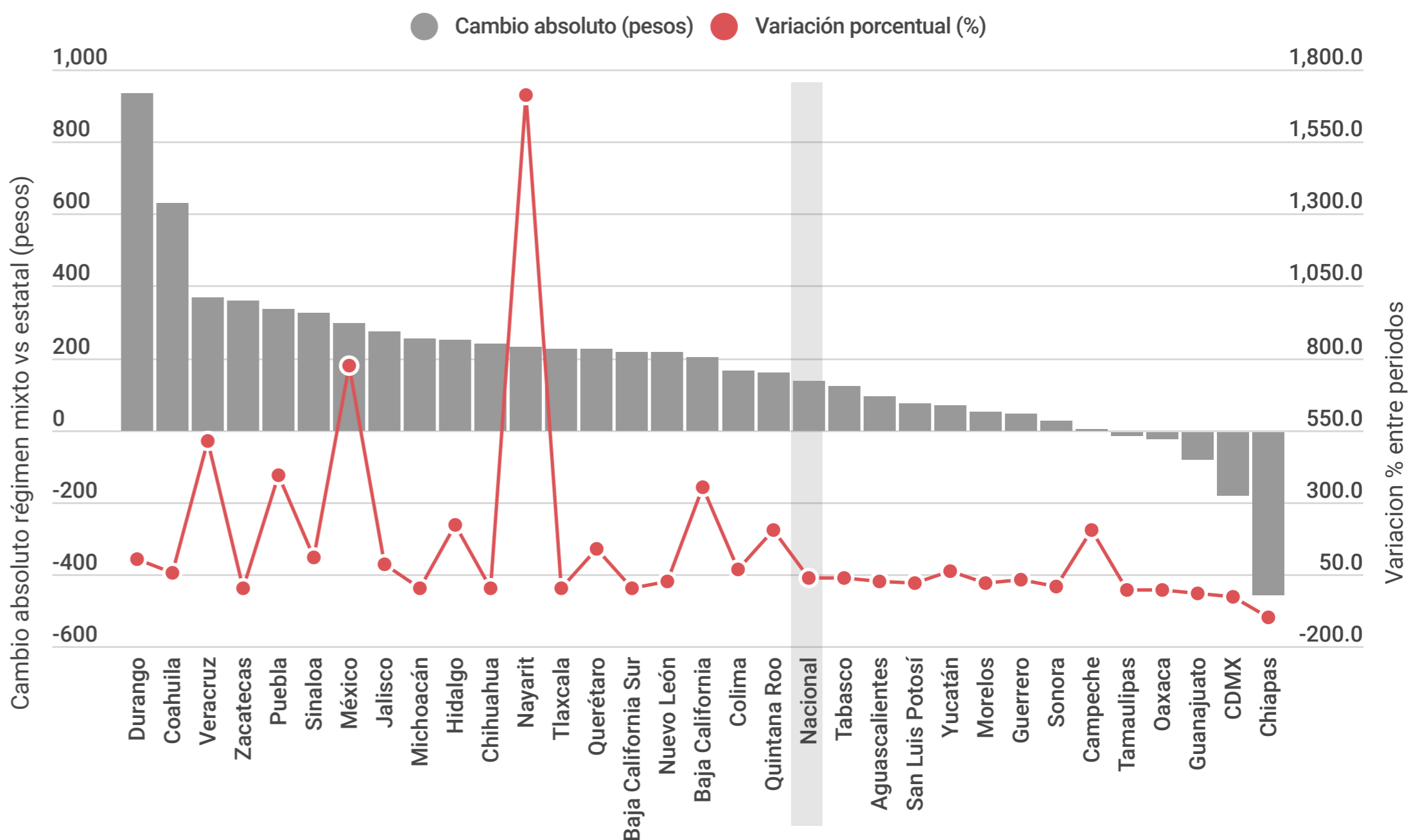
Durango, Coahuila y Veracruz fueron los más 'vivos'. CDMX y Chiapas no realizaron este esfuerzo

Cambio en la recaudación promedio de refrendo por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal

(pesos)



(pesos y variación porcentual)





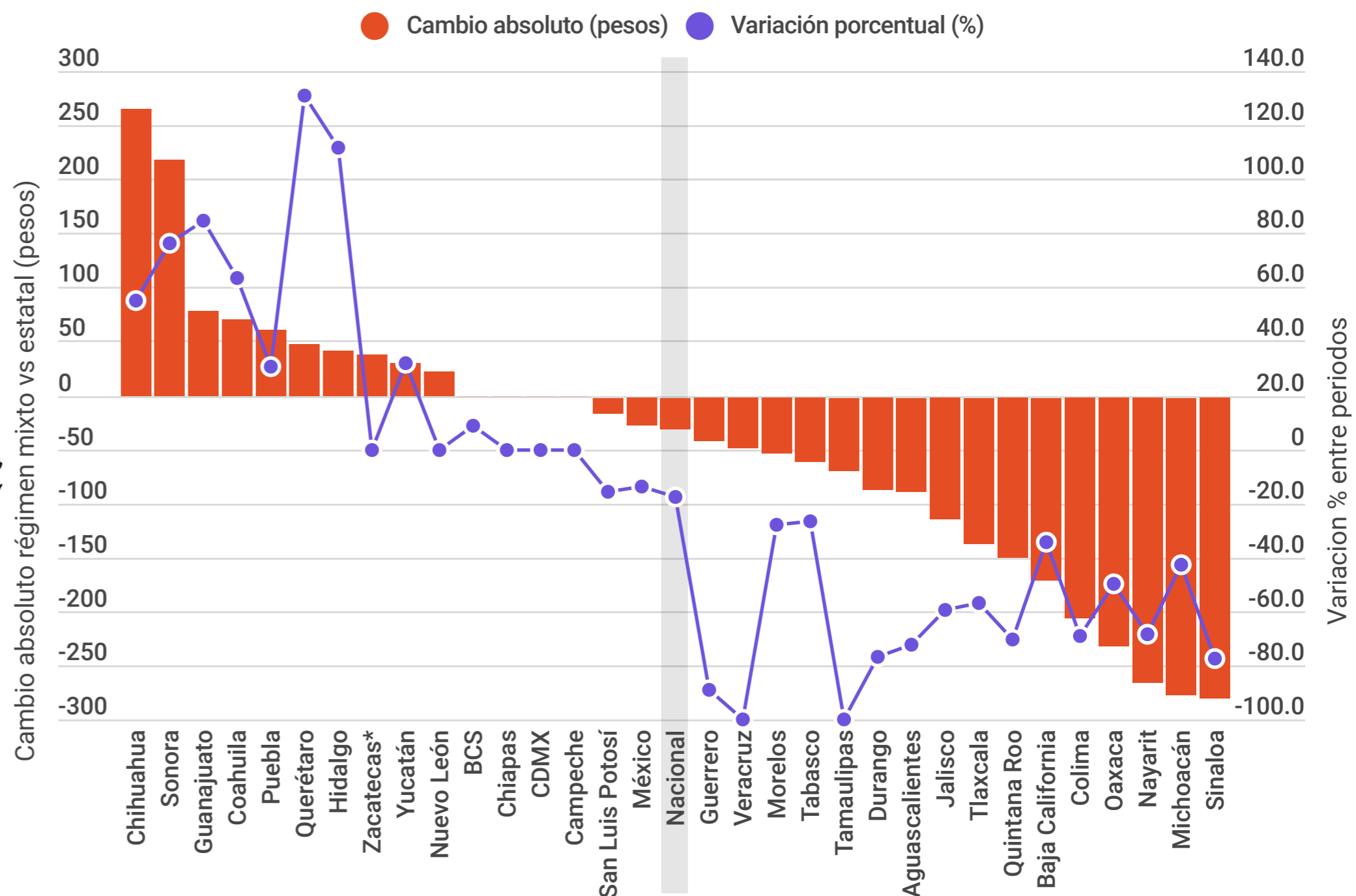
Menor compensación: sólo 10 entidades aumentaron su cobro de otros derechos por vehículo

Aquí Chihuahua y Sonora destacaron, mientras que Michoacán y Sinaloa perdieron

Cambio en la recaudación promedio de otros derechos por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal

(pesos)

(pesos y variación porcentual)



Régimen mixto (1995-2011), régimen estatal (2012-2019).
Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.

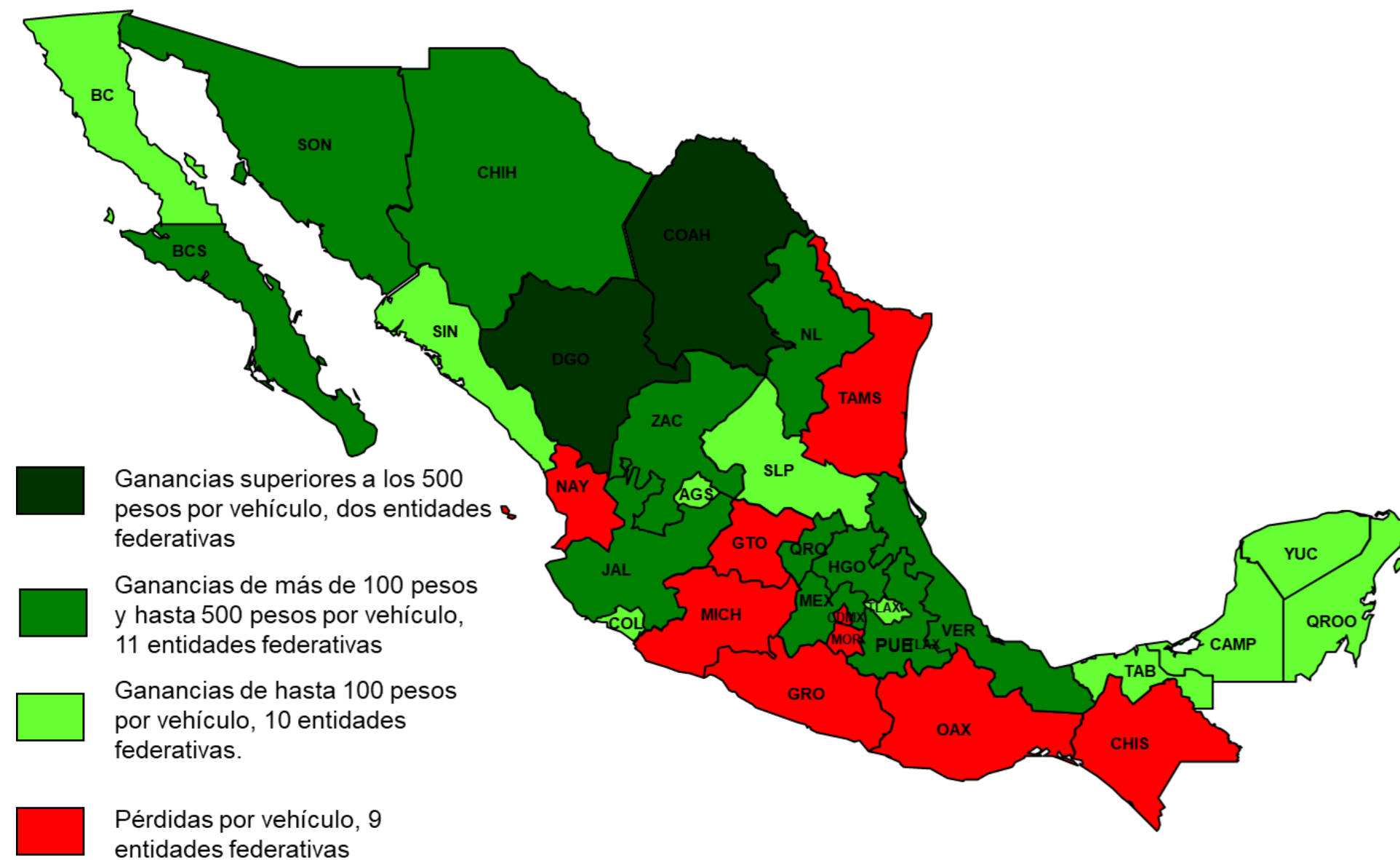


Al considerar refrendo más otros derechos, encontramos 23 estados ganadores y 9 perdedores

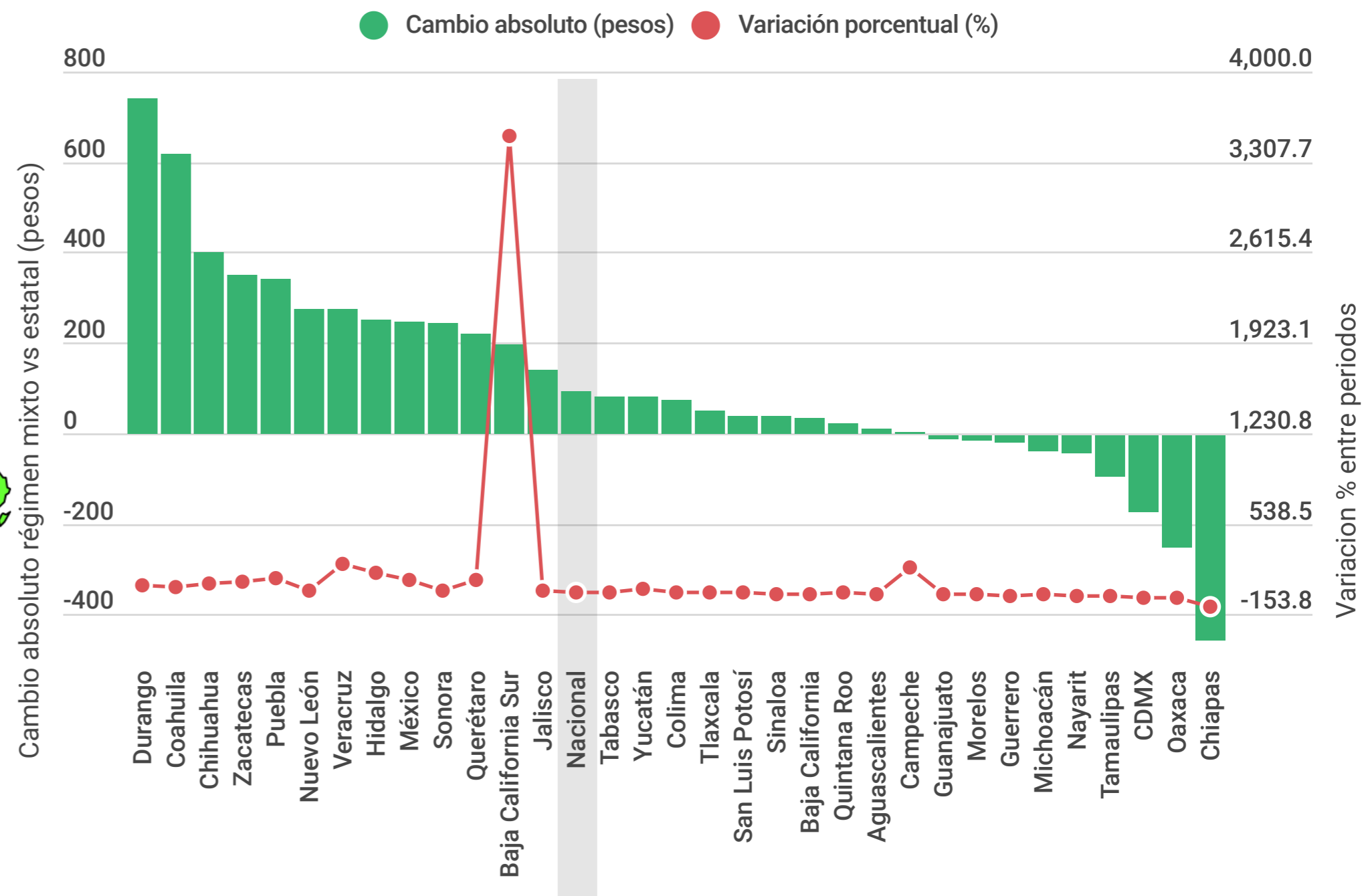
Destacaron Durango y Coahuila por mayor refrendo; CDMX, Oaxaca y Chiapas no realizaron esfuerzos

Cambio en la recaudación promedio de refrendo + otros derechos por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal

(pesos)



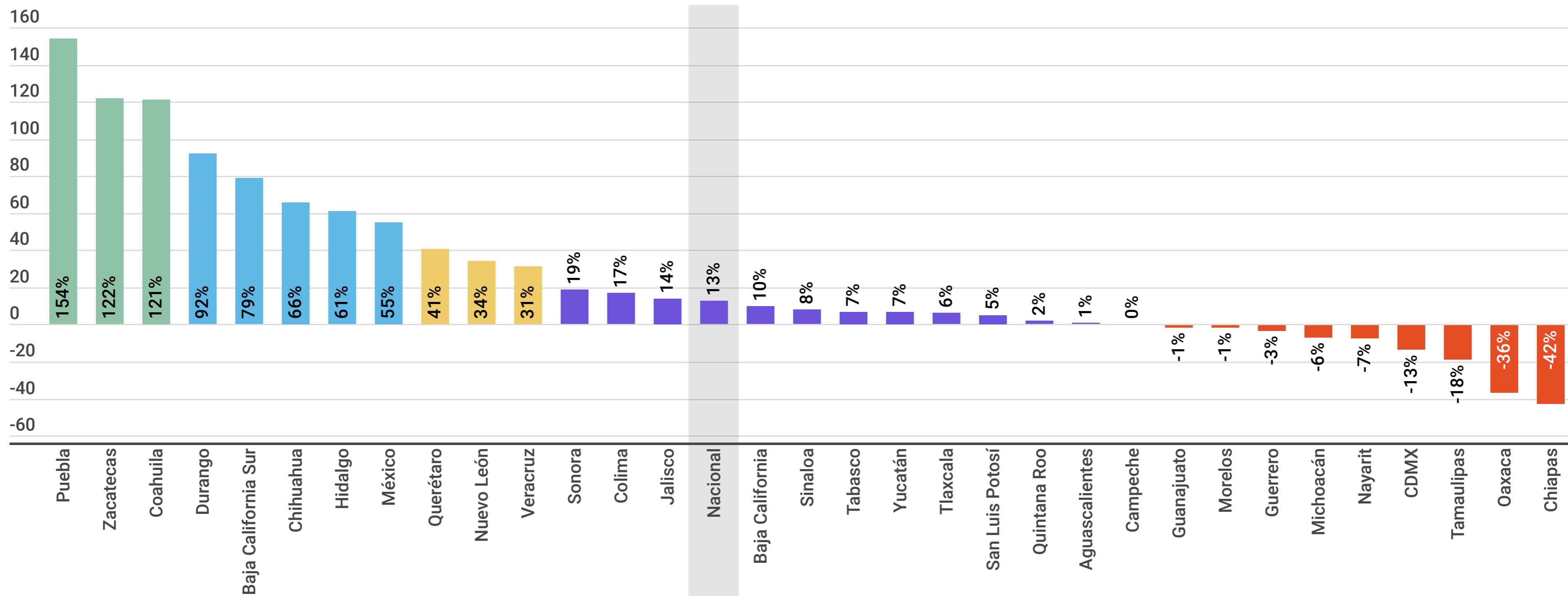
(pesos y variación porcentual)



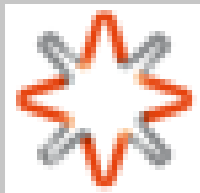


23 estados lograron compensar con refrendo y otros derechos el menor cobro de tenencia; 3 acabaron ganando más, 5 subsanaron más de la mitad de lo perdido y 3 lo hicieron en más de 20%

Compensación de la tenencia con refrendo por vehículo Régimen mixto vs. régimen estatal (pesos)



Régimen mixto (1995-2011), régimen estatal (2012-2019).
Elaborado por México Evalúa con información de Inegi.



IV. Potencial recaudatorio de ingresos vehiculares y tenencia

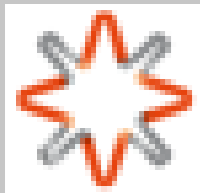


Metodología

La metodología para calcular el potencial de ingresos vehiculares y la tenencia tiene su fundamento en los ingresos históricos observados. Como hemos visto, los impuestos por vehículo disminuyeron en la mayoría de los estados. Así, asumimos que si se logró recaudar de un estado un cierto nivel de impuestos por vehículo en el pasado, puede volver a cobrar esa proporción en la actualidad.

Pasos:

1. Clasificamos a los estados por clústeres
2. Calculamos el ingreso potencial total
3. Calculamos el refrendo potencial
4. Calculamos los otros derechos vehiculares potenciales
5. Calculamos la tenencia potencial
6. Agregamos las diferentes estimaciones para obtener los ingresos potenciales totales



Clústeres utilizados para evaluar el potencial de ingresos vehiculares, considerando el PIB per cápita

Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
1. Aguascalientes	1. Chiapas	1. Baja California Sur
2. Baja California	2. Durango	2. Campeche
3. Colima	3. Guerrero	3. Coahuila
4. Chihuahua	4. Hidalgo	4. Ciudad de México
5. Guanajuato	5. México	5. Nuevo León
6. Jalisco	6. Michoacán	6. Querétaro
7. Quintana Roo	7. Morelos	7. Sonora
8. San Luis Potosí	8. Nayarit	
9. Sinaloa	9. Oaxaca	
10. Tabasco	10. Puebla	
11. Tamaulipas	11. Tlaxcala	
	12. Veracruz	
	13. Yucatán	
	14. Zacatecas	

Estimación de México Evalúa con información del Inegi.



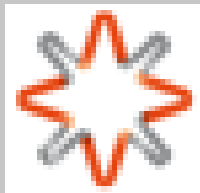
Estimación del potencial recaudatorio total de tenencia, otros derechos y refrendo por clúster

	Refrendo	Otros Derechos	Tenencia	Total
Clúster 1	8,747	1,477	27,756	37,980
Clúster 2	8,590	2,533	37,472	48,594
Clúster 3	6,959	494	35,825	43,279
Total	24,296	4,504	101,052	129,853
2019	29,198	4,846	16,000	50,044

(millones de pesos)

Estimación de México Evalúa con información del Inegi.

Nuestra estimación del potencial recaudatorio total de ingresos vehiculares es de 129,853 millones de pesos, lo que representa 3.9 veces los ingresos promedio bajo el régimen mixto y 2.7 veces los ingresos promedio bajo el régimen estatal



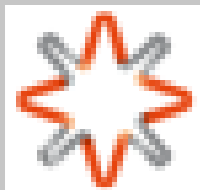
Estimación del potencial recaudatorio por vehículo por clúster

(pesos)

	Refrendo	Otros Derechos	Tenencia	Potencial
Clúster 1	579	98	1,837	2,514
Clúster 2	412	121	1,797	2,331
Clúster 3	587	42	3,022	3,651
Promedio	508	94	2,113	2,716
2019	577	96	316	989

Estimación de México Evalúa con información del Inegi.

Nuestra estimación del potencial recaudatorio por vehículo es de 2,514 pesos para el Clúster 1, de 2,331 pesos para el Clúster 2 y de 3,651 pesos para el Clúster 3. Es decir, un promedio de 2,716 pesos por vehículo



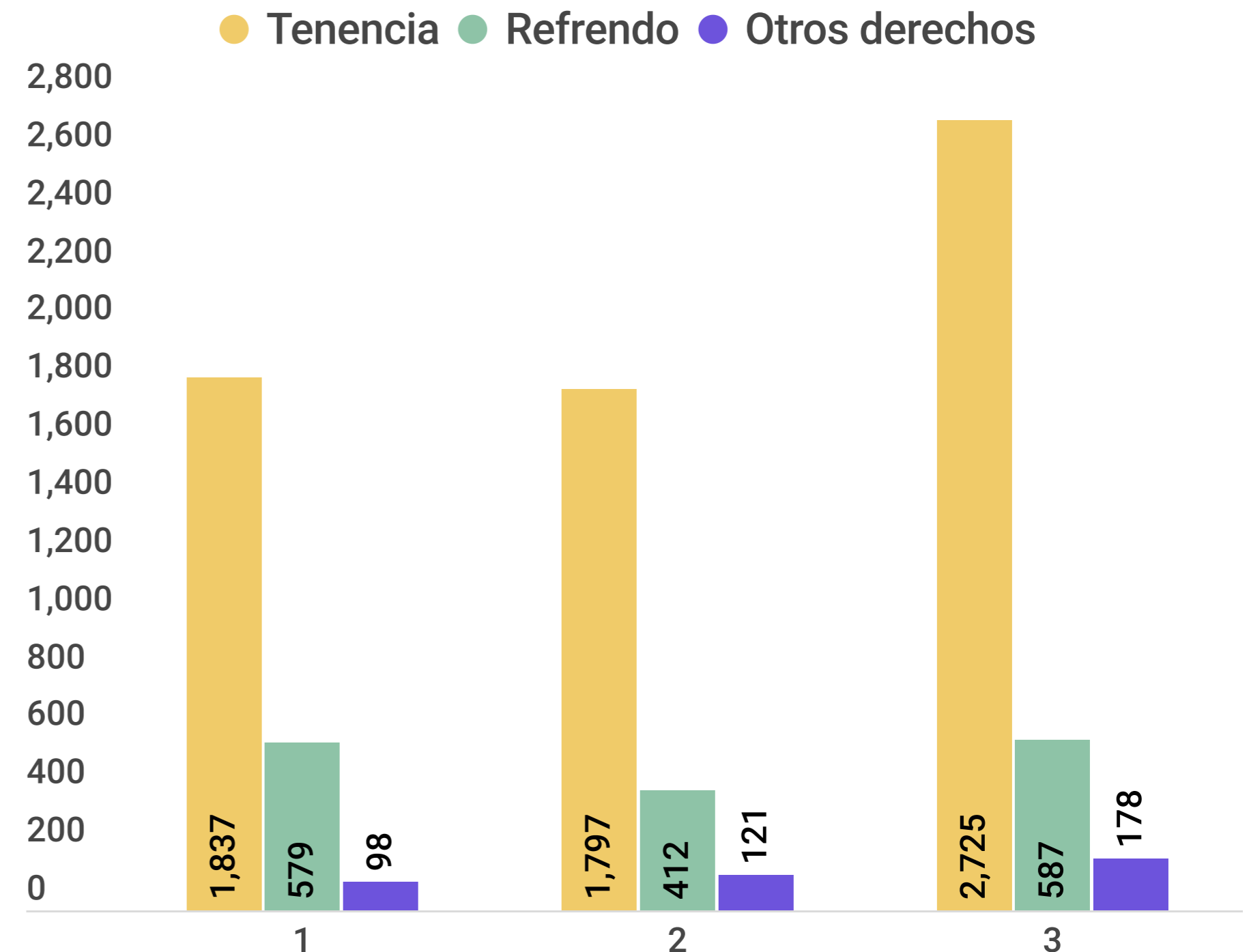
El mayor potencial de recaudación de tenencia por vehículo corresponde al Clúster 3

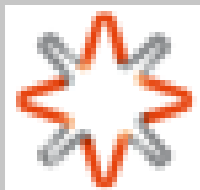
Recaudación potencial por vehículo (pesos)

Clústeres

Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3
Aguascalientes	Chiapas	Baja California Sur
Baja California	Durango	Campeche
Colima	Guerrero	Coahuila
Chihuahua	Hidalgo	Ciudad de México
Guanajuato	México	Nuevo León
Jalisco	Michoacán	Querétaro
Quintana Roo	Morelos	Sonora
San Luis Potosí	Nayarit	
Sinaloa	Oaxaca	
Tabasco	Puebla	
Tamaulipas	Tlaxcala	
	Veracruz	
	Yucatán	
	Zacatecas	

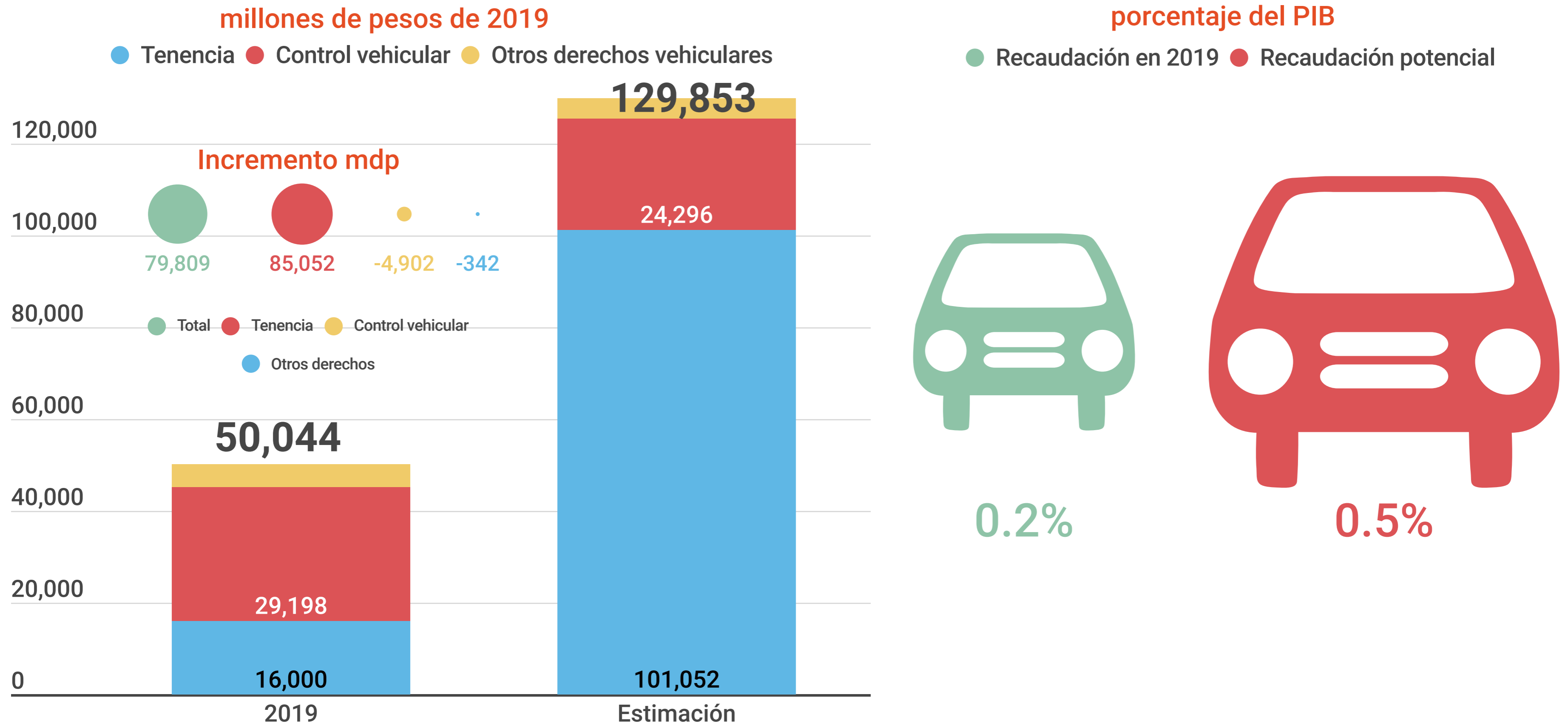
Estimación potencial por vehículo por clúster

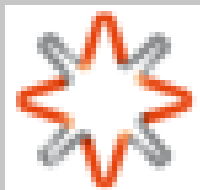




Los ingresos totales aumentarían en 159% (78,809 mdp) y los ingresos por tenencia pasarían de 16,000 mdp (0.1% del PIB) a 101,052 mdp (0.5% del PIB)

Capacidad tributaria del impuesto sobre tenencia y derechos vehiculares

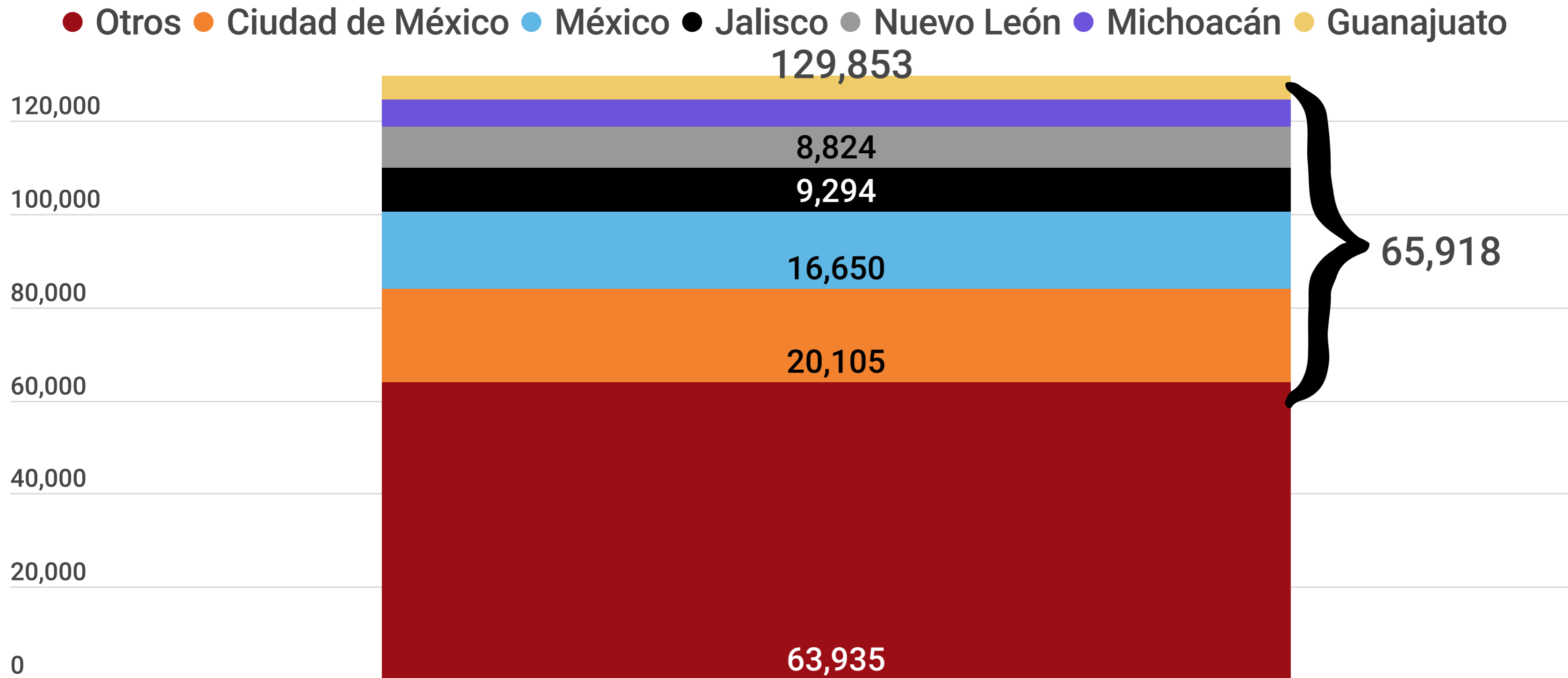




Seis entidades federativas concentran el 50% (65,918 mdp) del potencial total de ingresos vehiculares

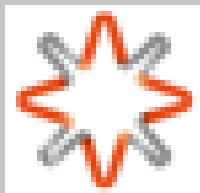
Concentración de la recaudación estimada del impuesto sobre tenencia y derechos de vialidad y transporte, por entidad federativa

(millones de pesos de 2019)



*De los estados con mayor recaudación, los siguientes tienen el impuesto vigente: Ciudad de México, Estado de México y Guanajuato.

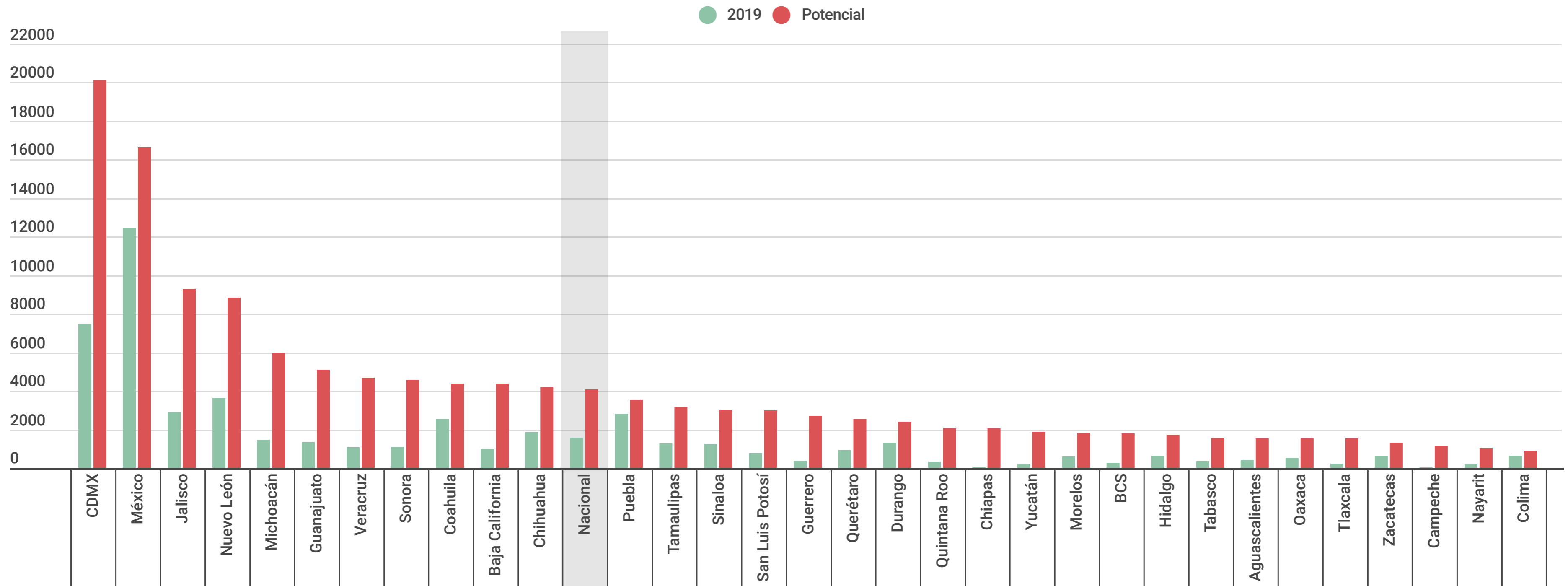
Elaborado por México Evalúa con información de las Estadísticas de Finanzas Públicas y Municipales y del Parque Vehicular del Inegi. Actualizado en diciembre 2020.



14 estados tienen un potencial superior a 2 mil millones de pesos

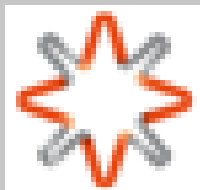
Recaudación de tenencia, refrendo y otros derechos de vialidad (2019) y su recaudación potencial por entidad federativa

(millones de pesos)



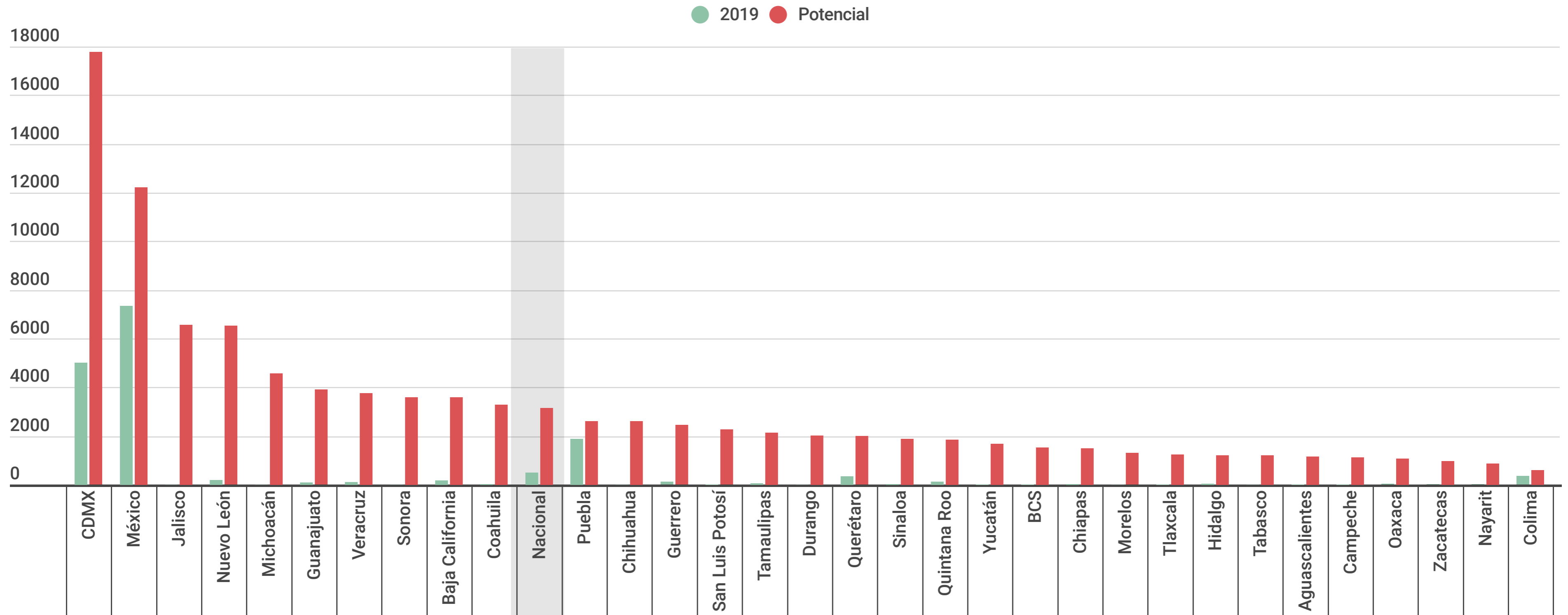
*De los estados con mayor recaudación, los siguientes tienen el impuesto vigente: Ciudad de México, México y Guanajuato.

Elaborado por México Evalúa con información de las Estadísticas de Finanzas Públicas y Municipales y del Parque Vehicular del Inegi. Actualizado en diciembre de 2020.



Si se considera sólo el mayor cobro de tenencia, el orden de los estados más beneficiados se mantiene

Recaudación de tenencia (2019) y recaudación potencial de tenencia por entidad federativa (millones de pesos)



*De los estados con mayor recaudación, los siguientes tienen el impuesto vigente: Ciudad de México, México y Guanajuato.

Elaborado por México Evalúa con información de las Estadísticas de Finanzas Públicas y Municipales y del Parque Vehicular del Inegi. Actualizado en diciembre de 2020.

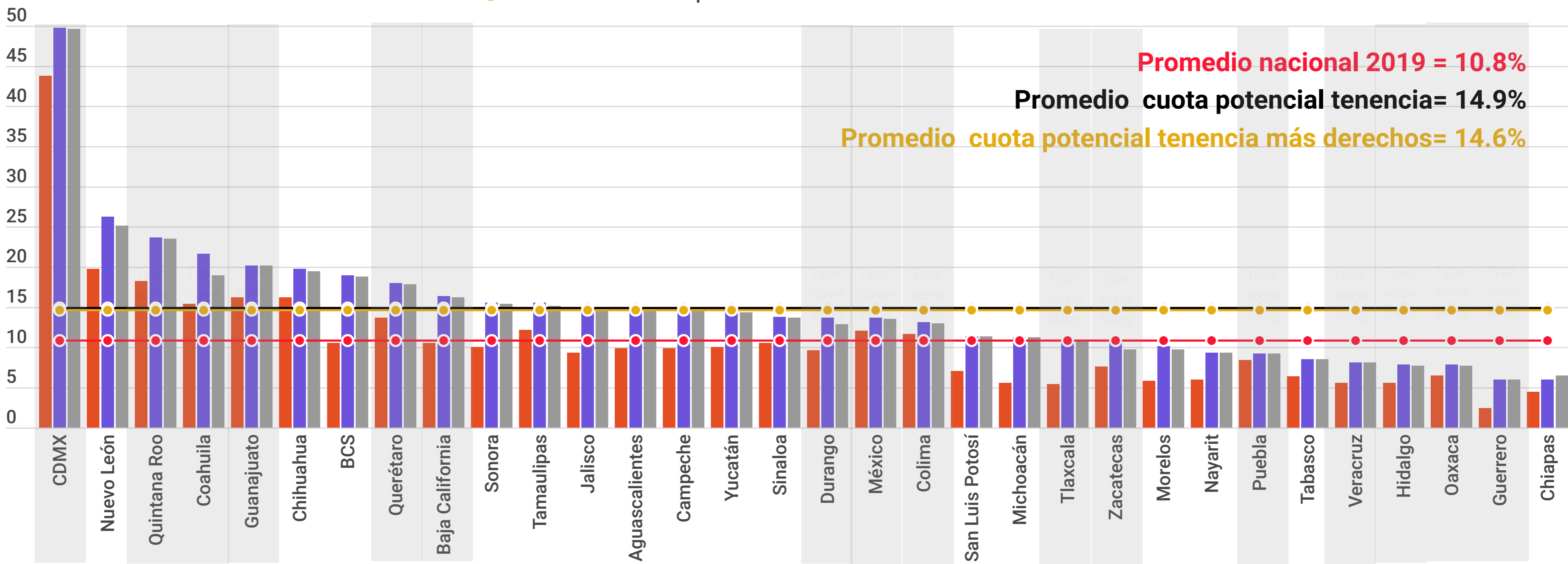


De alcanzarse el potencial recaudatorio de la tenencia, en promedio la independencia fiscal mejoraría

Cambios en la independencia fiscal de las entidades federativas al incrementarse la recaudación de tenencia y derechos vehiculares (porcentaje)

Estados con el impuesto vigente

- 2019
- Con la cuota potencial tenencia
- Con la cuota potencial tenencia más derechos vehiculares
- Promedio Nacional
- Promedio con cuota potencial tenencia
- Promedio con cuota potencial tenencia más derechos vehiculares



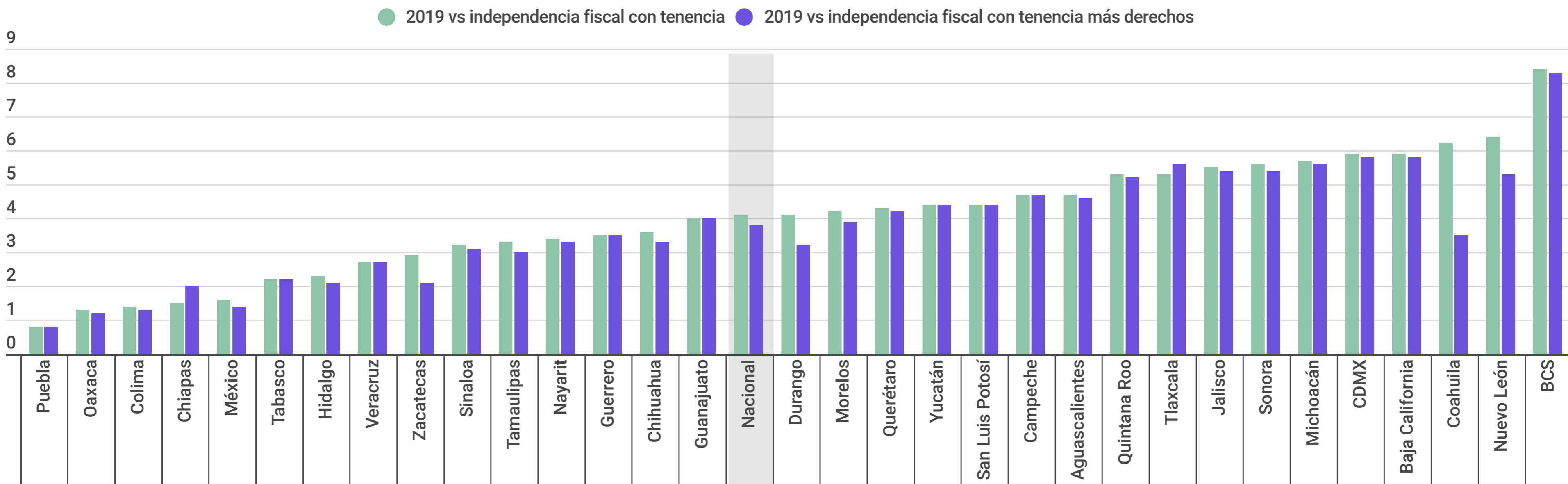


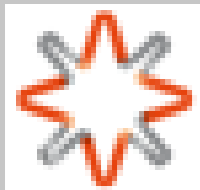
Todos los estados mejorarían su independencia fiscal. Destacan Baja California Sur y Nuevo León

Cambios en la independencia fiscal de las entidades federativas al incrementarse la recaudación de la tenencia y los derechos vehiculares

Independencia con cuota federal vs. independencia observada en 2019

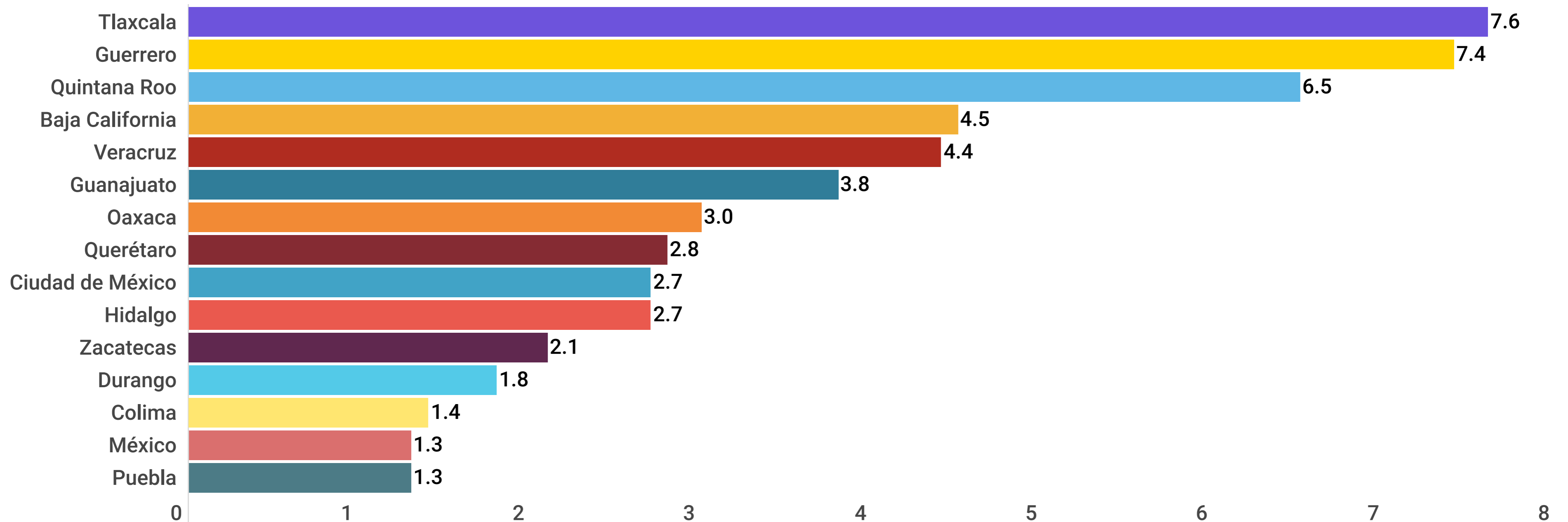
(puntos porcentuales)





Incluso los estados con tenencia vigente aumentarían su recaudación con respecto a 2019

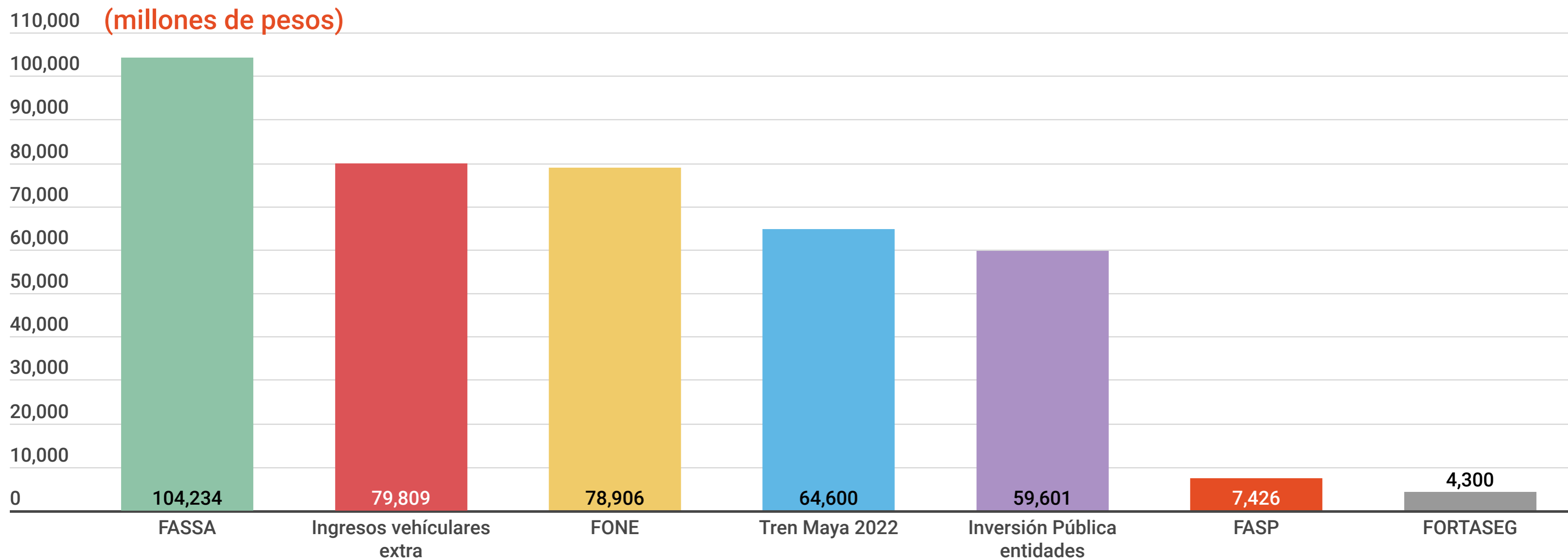
Número de veces que aumenta la recaudación estimada con respecto a la recaudación observada en 2019 en estados con el impuesto vigente





Gran impacto: los ingresos vehiculares extra podrían mejorar el gasto en salud, educación, seguridad, infraestructura... de forma considerable

Comparación de magnitudes entre los ingresos vehiculares a recaudar (2019 vs. potencial) frente a otros programas o gastos públicos



Gasto anual de programas seleccionados en 2020, excepto para el Tren Maya

Elaborado por México Evalúa con información de las Estadísticas de Finanzas Públicas y Municipales del Inegi y datos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).