



**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
ESPECIALIZACIÓN EN FINANZAS PÚBLICAS**

**IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO COMO
ELEMENTO REGULADOR DE LA ALTA CIRCULACIÓN DE
MOTOCICLETAS Y SU IMPACTO EN LAS FINANZAS PÚBLICAS
VENEZOLANAS**

Trabajo Especial de Grado para optar al Título de Especialista en Finanzas Públicas

Autor:
Douglas F. Herrera G.
C.I. 13.865.889
Tutor:
Miguel A., Clemente L.
C.I. 10.816.126

Caracas, Julio de 2010

DEDICATORIA

- *A Dios Todopoderoso.*
- *A mi madre Virginia González y a mi padre Omar Blanco.*
- *A mi esposa Evelyn Rodríguez.*
- *A mis hermanos, sobrinos, suegros y cuñados.*
- *A mi familia en general, vivos y fallecidos.*

AGRADECIMIENTO

- *A Dios Todopoderoso.*
- *A mi madre Virginia González y a mi padre Omar Blanco.*
- *A mi esposa Evelyn Rodríguez.*
- *A mis profesores de la Especialización en Finanzas Públicas de la Universidad Católica Andrés Bello.*
- *A mi tutor Miguel Clemente.*
- *A mi jurado-asesor Luis Morales.*

ÍNDICE GENERAL

	pp.
PRESENTACIÓN	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE GENERAL	iv
LISTA DE CUADROS	vi
LISTA DE GRÁFICOS	viii
RESUMEN	ix
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO	
I EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	4
1. Planteamiento del Problema	4
2. Formulación del Problema	9
3. Objetivo General	9
4. Objetivos Específicos	10
5. Alcance de la Investigación	10
5.1. Delimitación del Problema	10
5.2. Justificación de la Investigación	10
5.3. Limitaciones en la Investigación	11
II MARCO TEÓRICO	13
1. Antecedentes relacionados con la Investigación	13
2. Bases Teóricas	16
2.1. Impuestos, Definiciones	16
2.2. Origen Histórico de los Impuestos	19
2.3. Características de los Impuestos	22
2.4. Clasificación de los Impuestos	24
2.5. Tributos: Exenciones y Exoneraciones	30
2.6. Principios Generales de la Imposición	31
2.7. Las Cinco (5) Características Deseables de un Buen Sistema Tributario	36
2.8. Requisitos para una “Buena” Estructura Tributaria	36
2.9. Consecuencias en el Mercado del Establecimiento de un Nuevo Impuesto o la Variación de la Intensidad de Uno Antiguo	38
3. Basamento Constitucional y Legal de Venezuela para el	

Establecimiento del Tributo Propuesto	39
4. Principal Organismo Encargado de la Recaudación Tributaria en Venezuela: SENIAT	43
5. Instituto Nacional de Tránsito Terrestre	45
6. Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (CICPC)	46
7. Motocicletas	47
7.1. Definición de Motocicleta	47
7.2. Historia de las Motocicletas	48
7.3. Partes de una Motocicleta	49
7.4. Funcionamiento de la Motocicleta	49
8. Algunos de los Delitos Cometidos en Contra de Motociclistas en Venezuela: Hurto y Robo	50
III MARCO METODOLÓGICO	52
1. Nivel de Investigación	52
2. Diseño de Investigación	53
3. Hipótesis	54
4. Variables, Dimensiones e Indicadores	56
5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	60
6. Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos	61
IV PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS	63
1. El Impuesto como Política Fiscal	63
2. Datos sobre Motocicletas en Circulación dentro del Territorio Venezolano	69
3. Elasticidad-Precio de la Demanda de Motocicletas en Venezuela	80
4. Propuesta de Alícuota Para el Impuesto a la Adquisición de Motocicletas	90
5. Otras Consideraciones sobre el Establecimiento del Impuesto Propuesto Para Venezuela	93
6. Evaluación del Impacto Económico causado por la Creación de un Impuesto al Consumo de Motocicletas, dentro de las Finanzas Públicas Venezolanas	94
V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	96
1. Conclusiones	96
2. Recomendaciones	99
BIBLIOGRAFÍA	102

LISTA DE CUADROS

CUADRO	pp.
1 Variables Asociadas a Hipótesis Planteadas	58
2 Dimensiones e Indicadores Asociados a Variables Definidas	59
3 Ventas de Motocicletas Años 2005 al 2008	69
4 Variación Porcentual Interanual con respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	69
5 Expedición Licencias Manejo Motocicletas Años 2005 al 2008	71
6 Variación Porcentual Interanual con respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	71
7 Renovación Licencias Manejo Motocicletas Años 2005 al 2008	73
8 Variación Porcentual Interanual con respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	73
9 Trámites de Registro de Motocicletas Años 2005 al 2008	74
10 Variación Porcentual Interanual con respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	74
11 Infracciones Cometidas por Motorizados a Nivel Nacional, Años 2005 al 2008	76
12 Variación Porcentual Interanual con respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	76
13 Venezuela. Casos Denunciados, Discriminados por Año: Hurto de Moto Años 2005 al 2008	77
14 Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	77
15 Venezuela. Casos Denunciados, Discriminados por Año: Robo de Moto, Años 2005 al 2008	78
16 Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior, Años 2005 al 2008	78
17 Estratos Socioeconómicos en Venezuela. Al 30-11-05	83
18 Ingresos Familiares en Venezuela. Año 2005	84
19 Ingresos Familiares en Venezuela, ajustados con los incrementos de Sueldo Mínimo ocurridos en el Período Estudiado. Años 2005 al 2008	85
20 Costos canasta Básica en Venezuela. Años 2005 al 2008	85
21 Comparación entre los Ingresos Familiares y la Canasta Básica Venezolana. Años 2005 al 2008	86
22 Precios, Marcas y Modelos de Motocicletas en Venezuela. Años 2005 al 2008	87
23 Precios y Cantidades de Motocicletas Vendidas en Venezuela. Años 2005 al 2008	87
24 Elasticidad-Precio de la Demanda de Motocicletas en Venezuela,	

Años 2005 al 2008 88

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO	pp.
1 Ventas de Motocicletas 2005-2008	70
2 Expedición de Licencias para Conducir 2º Grado 2005-2008	72
3 Renovación de Licencias para Conducir 2º Grado 2005-2008	73
4 Trámites de Registro de Motocicletas 2005-2008	75
5 Infracciones Cometidas por Motorizados a Nivel Nacional 2005-2008	76
6 Venezuela: Hurtos de Moto 2005-2008	78
7 Venezuela: Robos de Moto 2005-2008	79
8 Elasticidad-precio de la demanda de Motocicletas en Venezuela 2005-2008	88

Universidad Católica Andrés Bello
Especialización en Finanzas Públicas

**IMPLEMENTACIÓN DE UN IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO COMO
ELEMENTO REGULADOR DE LA ALTA CIRCULACIÓN DE MOTOCICLETAS
Y SU IMPACTO EN LAS FINANZAS PÚBLICAS VENEZOLANAS**

Autor: Herrera G., Douglas F.

Tutor: Clemente L., Miguel A.

Fecha: Julio 2010

RESUMEN

En el presente trabajo se desarrolló el siguiente objetivo general: Examinar los efectos que causaría la implementación de un impuesto nacional sobre motocicletas vendidas al detal, y el impacto del mismo sobre las finanzas públicas venezolanas. La justificación radica en resaltar la importancia del impuesto como política fiscal, como herramienta para la solución de ciertos problemas sociales, en este caso el detectado dentro de la comunidad venezolana relacionado con la alta venta, y subsiguiente circulación de motocicletas. Investigación de tipo exploratorio-descriptiva, con un diseño documental. Técnicas utilizadas: Análisis de documentos impresos y digitales, recopilados mediante fichas bibliográficas, la computadora y algunas de sus unidades de almacenaje. En los resultados se comentan reflexiones hechas por especialistas, sobre el uso del impuesto como política fiscal; se exponen, grafican y analizan estadísticas relacionadas con motocicletas; se calcula la elasticidad-precio de la demanda de dichos vehículos; es realizada una propuesta de impuesto; son desarrolladas otras consideraciones sobre el gravamen propuesto y se evalúa el impacto del mismo en las finanzas públicas venezolanas. Conclusiones obtenidas: La imposición es una forma legítima y viable para moderar una conducta comercial o social; la instauración del tipo de tributo propuesto puede generar dos situaciones: 1. Se origine una nueva fuente de ingresos nacionales, 2. Se logre un objetivo social, ambas dependerán de la elasticidad-precio de la demanda del producto; se mostró como junto al incremento de motocicletas vendidas al detal y que se encuentran en circulación, se han acentuado delitos e infracciones relacionadas con estas; y finalmente, se propuso una alícuota para lograr el objetivo de disminuir su consumo, asimismo se plantearon medidas que permitan la no afectación de posibles compradores de este vehículo. Las recomendaciones efectuadas: Instaurar el impuesto sugerido; la alícuota del mismo debe ser elevada, y la ley que lo establezca debe ser flexible para la modificación del mismo, hacia su incremento; al instaurarse el gravamen, deben considerarse aquellos agentes que por la naturaleza de sus actividades, serán compradores de las motocicletas; el impuesto debe ser de carácter nacional; la administración, gestión y recaudación de tributo deben ser asignados al Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT); el impuesto debe ser aplicable sobre el costo bruto del producto; crear planes de estímulo para la producción nacional y posterior exportación de motos; originar políticas de empleo dirigidas hacia aquella población que estimaba utilizar estos vehículos como medio de sustento.

Introducción

En una sociedad pueden originarse fenómenos de diversa índole, los cuales pueden afectarla de una manera u otra. El género humano posee un comportamiento complejo, dinámico, impredecible, características que hacen al hombre un sujeto de difícil control. Cuando dichos comportamientos conllevan secuelas positivas para la comunidad, la tendencia se dirige a que los mismos se repitan, y se canalizan las vías posibles para ello. Sin embargo, el problema se presenta cuando las conductas se presentan en forma negativa, es decir, cuando perjudican al colectivo. Para resolver tales inconvenientes, los gobernantes de las sociedades meditan como primera opción el uso de medidas coercitivas que impidan el desarrollo y crecimiento de este tipo de prácticas, por ejemplo a través de la fuerza pública, mediante prohibiciones expresas, aplicación de sanciones extremadamente severas u otras, métodos que no cubren totalmente el ámbito territorial, poblacional o similar, que se quiere controlar. En el caso del uso de policías para evitar el consumo de bebidas alcohólicas en exceso, dentro de grandes poblaciones, quizás sea una medida de difícil cumplimiento porque habría que utilizar muchos más policías de los existentes, para cambiar dicha situación. Dado que estas acciones son de difícil ejecución en la realidad, los Estados deben buscar otros mecanismos que permitan obtener los objetivos trazados a un bajo costo, con una fácil, efectiva y rápida aplicación. Surge entonces la opción de utilizar la ciencia y la investigación como medio para el ataque a los problemas que aquejan al colectivo. Como es sabido, existen diversas disciplinas con las cuales cuenta el ser humano para resolver diversos problemas, entre ellas las ciencias naturales, el derecho, la medicina, la economía, entre otras. En específico, la economía, rama del saber que estudia las relaciones comerciales entre los individuos, podría resolver o aminorar ciertas dificultades a gran escala, de una forma eficaz, eficiente y efectiva. Dentro de la ciencia económica, se observa la sub-rama denominada Economía Pública, que a su vez cuenta con el área de Finanzas Públicas, especialidad que contribuiría de alguna forma en el control de la problemática relacionada con los licores. También, así como coadyuvar en las situaciones de ese tipo, puede generar condiciones que conlleven a un determinado comportamiento dentro de una sociedad. Se cita a las Finanzas Públicas como especialidad del saber a través de la

cual se tratarían algunas situaciones, porque como su nombre lo indica, basa sus estudios sobre los ingresos y egresos públicos, y al hablar de estos nos debemos referir a los tributos, gasto público, deuda pública, entre otros aspectos. En la presente investigación, se plantea el tema de la ayuda que podrían prestar las Finanzas Públicas en la resolución de un problema social en Venezuela. Esa ayuda se materializaría con el uso de uno de los instrumentos que posee la mencionada especialidad, que es la Política Fiscal. Dicha política se subdivide a la vez en varios mecanismos, entre los cuales tenemos los tributos, y dentro de estos tenemos los impuestos. Entonces, sintetizando la idea propuesta: El presente trabajo de investigación, se basa en la utilización de una de las políticas fiscales con que cuentan las Finanzas Públicas, para la resolución de un comportamiento irregular observado en el territorio venezolano, asimismo se busca dar a conocer los aspectos fundamentales sobre el impuesto, y destacar su aplicabilidad para la solución de problemas que afectan a una sociedad. Igualmente, se debe destacar que el problema, el cual se pretende atacar con esta propuesta, tiene que ver con la circulación de motocicletas a nivel nacional, vehículo que se ha tomado un protagonismo importante dentro de la sociedad venezolana en los últimos años, especialmente en las principales ciudades del país. Dicho medio de transporte ha tomado una importancia relativa dentro de la vida diaria de algunas regiones, en alguna medida más por los hechos negativos asociados a él, que por los hechos positivos. Con esta propuesta se pretende que disminuyan los hechos perjudiciales relacionados con este tipo de vehículos, y en general que mejore la calidad de vida de la ciudadanía. Así mismo, se toma en consideración que la aplicación de este tributo podría afectar a diversos sectores, tales como el social (futuros aspirantes a motorizados) y el económico (comerciantes de motocicletas), por ello se plantean posibles soluciones a estas dificultades.

Este trabajo se elaboró utilizando una metodología de tipo exploratorio-descriptiva, con diseño de carácter documental, emitiéndose una investigación monográfica. La técnica de recolección de datos empleada es el análisis de documentos (impresos y digitales), los cuales fueron extraídos y analizados, a través de los instrumentos de recolección de datos denominados: ficha bibliográfica, la computadora y periféricos de esta última. A rasgos generales: se recopilaron y comentaron datos bibliográficos, se

citaron juicios e información emitida por autoridades competentes, se tomaron cifras oficiales las cuales se resumieron, agruparon y graficaron, entre otros procedimientos.

El trabajo presentado, se divide en cinco (5) capítulos, los cuales se comentan en forma general, a continuación:

Capítulo I: Compuesto por el planteamiento y la formulación del problema, se emiten el objetivo general y los específicos, y finalmente se delimita, justifica y señalan limitaciones de la investigación.

Capítulo II: Lo constituyen revisiones teóricas relacionadas con el estudio, tales como antecedentes de la investigación, conceptos, descripciones, aspectos generales del tema y basamento legal asociado a la imposición venezolana.

Capítulo III: Comprende el marco metodológico utilizado; incluye aspectos tales como definición del tipo de investigación, diseño empleado, hipótesis propuestas con variables asociadas, y las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Capítulo IV: Presenta los resultados obtenidos, así como análisis de los mismos, en función de los objetivos formulados.

Capítulo V: Contiene las conclusiones emanadas producto de estudio, así como las recomendaciones efectuadas.

Finalmente, se incorpora el listado de las referencias bibliográficas.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1. Planteamiento del Problema

Durante aproximadamente los últimos diez años, en Venezuela se ha observado un aumento considerable de motocicletas circulando en la calles, avenidas y autopistas de todo el país. Para sustentar dicha afirmación, se citan declaraciones realizadas por directivos de firmas importadoras de este tipo de vehículos en Venezuela (dado que no se hallaron estadísticas oficiales en cuanto a venta de motocicletas, se tomaron estos datos, los cuales pueden ser considerados como objetivos, y coinciden con otras declaraciones de fuentes similares), quienes en una entrevista realizada durante el año 1998 revelaron: “En el año 1996 se habían colocado 4.000 motos en todo el territorio, en 1997 lograron venderse entre 6.000 y 7.000 unidades, y las proyecciones para 1998 eran comercializar más de 10.000 unidades” (www.dinero.com.ve, 1998). Posteriormente, en un reportaje realizado por la revista Producto, se señala que en el año 2005, se comercializaron aproximadamente 50.000 motocicletas (www.producto.com.ve, 2006), y que para el año 2006 se preveía vender cerca de 70.000 motos (www.producto.com.ve, 2006). Finalmente, se encontró una reseña elaborada por la página web denominada Guíamotor, donde se señala que las ventas reales de estos vehículos fueron 230.000 para el año 2005, y se incrementaron a 405.000 hacia el año 2008 (www.guiamotor.com, 2009). Al observar estos datos, se debe destacar el crecimiento del número de motos vendidas del año 2008 con respecto al año 1996, el cual fue de un 10.025%, asimismo el aumento de ventas entre los años 2005 y 2008, que fue de un 76,09%, incrementos que por consiguiente afectan el número de motocicletas que recorren las principales vías de transporte terrestre en la geografía nacional.

Con lo indicado se quiere destacar, utilizando como base datos lo bastante confiables, el efectivo aumento de motocicletas circulando en el país, lo cual es posible palpar a simple vista cuando se recorren las carreteras de éste territorio.

Hasta ahora no se observa ningún problema en cuanto a la situación planteada, incluso es posible destacar lo positivo del crecimiento de este mercado, dado que contribuye a generar una actividad más dentro de la economía nacional, que genera empleos y diversifica la oferta en cuanto a opciones de vehículos de tránsito terrestre.

Pero, existe una dificultad. La venta de motos ha contribuido en forma leve con la economía, aunque paulatina y especialmente en los años analizados, incluso al momento de elaborarse este trabajo, conjuntamente con el aumento en las ventas, han ido creciendo los accidentes en los cuales las mismas están involucradas, con un respectivo saldo de muertes y lesionados, ejemplo de ello lo constituye el número de accidentes relacionados con motos, reportados en el estado Vargas en el año 2005 (se utilizan cifras de regiones, motivado a que las estadísticas de accidentes a nivel nacional fueron solicitadas infructuosamente al Instituto Nacional de Transporte Terrestre) el cual fue de 104, comparado con los accidentes reportados ocurridos en el año 2006, que fueron 339, se puede observar un incremento en los incidentes de este tipo de un 225,96% (www.diariolavoz.net, 2007). Así mismo, información proveniente de la página web del diario El Nacional (citado en www.guia.com.ve, 2008) revela que, en 2007 el total de víctimas mortales por accidentes asociados con vehículos de dos ruedas en Caracas fue 70,52% superior con respecto al 2006, y que se incrementó en 268% el número de lesionados por esta causa entre un año y otro, según el Cuerpo de Bomberos Metropolitanos (loc. cit.).

Aunado al aumento de accidentes con motocicletas, también se han intensificado los homicidios por robos de las mismas, muestra de ello lo constituye la comparación de muertes por robo de motocicletas a nivel nacional, las cuales en 2006 fueron de 72 personas asesinadas en todo el año (Dávila, www.eluniversal.com, 2007), con respecto al año 2007, en el cual hasta Octubre ya habían 78 muertes violentas por asaltos de motos (Dávila, www.eluniversal.com, 2007); en 2008 las autoridades registraron 156 asesinatos de motorizados (Rodríguez, www.eluniversal.com, 2009).

Así como los hechos negativos mencionados, hay otros como el aumento de robos a entidades bancarias, incremento de homicidios, robo de vehículos y arrebates, en todos ellos utilizando como medio de transporte las motocicletas, evidencia de ello se puede observar en un reportaje realizado por Dávila (2008), publicado en la página web del diario El Universal, el cual señala:

Pero estar en el banco por un simple depósito también es peligroso, en promedio en Caracas ocurren dos robos diarios a (sic) entidades bancarias... Esos asaltos ocurren en especial en la modalidad que llaman "rapidito" que es la entrada por salida de uno a dos sujetos que se llevan el dinero de la taquilla y escapan en motos... Otro delito que se ha incrementado es el "motobanquismo" con al menos tres casos diarios. Estos ataques comienzan con la identificación de una víctima que retira una cantidad importante de dinero del banco y allí es "marcada", a su salida la persona que lo señaló le advierte a sus compañeros que esa persona es la que lleva la suma y dónde la tiene. En otro lugar es interceptado por motorizados que se llevan el dinero, pasan las armas y el botín a un carro y así evitan ser capturados... Sobre ruedas también corren los robos en las vías expresas y esquinas de la ciudad. Sólo en la Francisco Fajardo y la Cota Mil ocurren cada día, en especial en las horas pico, tres robos a conductores a manos de motorizados que con la cachá de la pistola anuncian su presencia persuadiéndolos de darles todo lo de valor que lleven a mano. (www.eluniversal.com)

Otro reportaje efectuado por Clarembaux (2008), expresa:

...Una segunda arma. En Caracas, circulan actualmente 158.756 motos registradas y 134.463 que aún no se han incluido en las estadísticas del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT). Con la multiplicación de las dos ruedas en las calles –registradas o no– se reprodujeron los delitos en moto. Algunos las roban para desarmarlas y vender los repuestos; otros asaltan a los transeúntes y conductores en las principales arterias viales; también hay motobanquistas, quienes las usan para robar bancos. "Tener una moto les garantiza un escape rápido y a través de calles por las que un vehículo no podría transitar. Huyen mucho más rápido", explica el comisario Wilmer Flores Trosel, director de la Policía Metropolitana (PM). Así, los delincuentes sobre moto han conquistado algunas rutas de la capital. Flores Trosel asegura que actualmente existen 10 bandas conocidas y dedicadas al robo a mano armada de estos vehículos. Entre ellas, la de "los sabuesos", de la Cota 905, que actúa en Plaza Venezuela, el Cubo Negro y Centro Plaza; la de "los caballitos", que opera en la autopista Francisco Fajardo, sentido este-oeste, a la altura de Antímano; y la de "los motorratones", una banda procedente de Petare que acciona en la autopista, desde Altamira hasta La Urbina. Ése es apenas uno de los modus operandi que utilizan. Bandas como la de "los rapiditos" proceden también en la autopista Francisco Fajardo, pero para asaltar a los conductores en la cola: "Siguen a la víctima para percatarse de lo que llevan puesto: relojes, anillos. Luego, les tocan el vidrio y les roban, hasta el carro", dice

Flores Trosel. En la PM incluso han registrado denuncias de un sujeto que se hace pasar por mototaxista y, una vez en la carrera, asalta a sus víctimas. Fuentes del Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (Cicpc) aseguran que en Caracas se generan entre 17 y 21 denuncias de robo de motos al mes. Durante 2007, el registro mensual fue de al menos nueve, en su mayoría Yamaha. Ante este problema, los cuerpos de policía han optado por incluir en sus planes de seguridad alcabalas en las zonas álgidas, lo que sólo ha generado la migración del delito. **Nuevos intereses.** Las motos Yamaha no han sido las únicas de interés para los delincuentes. Entre enero y agosto de 2008, en la Autopista del Este –entre la urbanización Santa Fe y el túnel de La Trinidad– se registraron cuatro casos de robos de motos de alta cilindrada, todos entre las siete y las once de la noche. El comisario José Duque, jefe de la División de Operaciones de la Policía de Baruta, explica que las víctimas han dicho que sus asaltantes iban a bordo de una moto Yamaha-XT, color azul. Entre los afectados, resultó el abogado del Tribunal Supremo de Justicia, Rubén Laguna, despojado de su BMW y abatido por un disparo que le atravesó el costado de un lado al otro. El comisario Duque refirió que los otros tres casos ocurrieron el 18 de junio, cuando dos hombres le robaron a Lesry Eduardo Ríos una moto Honda Falcon, a la altura de Las Mercedes. Luego, el 8 de julio en el elevado de El Peñón, a Roberto de La Rosa le quitaron una Yamaha V-Max 500. Dos días después, de llegada al túnel de La Trinidad, dos motorizados robaron a Jean Itriago su BMW. En febrero y abril, respectivamente, Polibaruta detuvo a dos parejas de motorizados. Ninguno portaba arma de fuego. Duque asegura que desde que ubicó dos policías de civiles y tres puntos de control a lo largo de la Autopista de Prados del Este, no han ocurrido más robos de motos de alta cilindrada. **Todo por el dinero.** El motobanqueo es una modalidad que se ha incrementado en el municipio Chacao. El comisario Carlos Arreaza, director de la policía de ese municipio, estima que en 2008 han ocurrido seis casos de robo a bancos por motorizados. El último fue en el Parque Cristal el 8 de agosto pasado, cuando cuatro sujetos armados sorprendieron a tres custodios de la empresa de Transporte de Valores Servicio Pan Americano de Protección, mientras recargaban el cajero automático de una entidad bancaria. Según el comisario Arreaza, dentro y fuera de las entidades bancarias los delincuentes marcan a las víctimas que retiran mayor cantidad de dinero. Luego las siguen y cuando encuentran una calle en la que puedan pasar desapercibidos, materializan el robo: "Los tienen tan fichados que incluso les dicen: 'Sácate el dinero de la camisa'", agrega. El director de Polichacao asegura que las motos se han convertido en un vehículo necesario para el robo. En lo que va de 2008, en ese municipio se han registrado 167 casos de asalto a transeúntes en la calle, 64 de ellos realizados por sujetos en vehículos de dos ruedas. También reconocen que dos de los 33 casos de robo de auto fueron perpetrados por hombres en moto. (www.talcualdigital.com)

Del mismo modo, los conductores de motocicletas cometen violaciones de las leyes de tránsito en cuanto a la circulación por calles, avenidas, autopistas; sobre el particular, un reportaje traído desde la Asamblea Nacional (2008) apunta:

...Ricardo Vargas, presidente de la Organización Integración de Motorizados de Miranda... manifestó su desacuerdo al tránsito de los motorizados por las aceras y espacios de peatones puesto que, aparte de violentar las reglas de tránsito, representa un causal de accidentes mortales; igualmente aseguró que este Frente organizado repudia la circulación sin el casco, y el irrespeto a las señales del semáforo... (Yáñez, www.asambleanacional.gob.ve)

Así mismo, las motos son utilizadas como medio de transporte familiar, cuando el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998) lo prohíbe, el artículo N° 164 señala al respecto:

Los conductores de motocicletas deberán cumplir en cuanto les sean aplicables los preceptos establecidos en las normas generales de circulación previstas en este Reglamento y además les está especialmente prohibido:...4) Transportar más de dos personas o carga con peso mayor de 90 kilogramos, a menos que estén especialmente acondicionadas para ello...

El artículo N° 166 de la misma norma (ob cit) expresa: “Las motocicletas, motonetas y otros vehículos similares no podrán transportar mayor número de personas que aquel para el cual fueron diseñados y equipados.”

Los motociclistas se agrupan para realizar ataques violentos por diversos motivos, en el siguiente relato de Cruz (citado en Pereira, 2008), se describen situaciones que denotan lo anteriormente afirmado:

”Es un tema de cultura. No les estamos impidiendo que circulen, sólo les pedimos que cumplan la ley”. Así respondió Franklin Pérez Colina, presidente del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, cuando se le preguntó por las infracciones que cometen con frecuencia los motorizados. Y es que el mismo presidente del ente de circulación reconoce que sus propios funcionarios han sido vejados por conductores de motos cuando se les hace cumplir con las normas. Los hechos ocurridos en la autopista Francisco Fajardo el pasado 6 de diciembre (año 2007), cuando un conjunto de motorizados exaltados quemaron el módulo del Vivex ubicado en Plaza Venezuela o lo que sucedió en noviembre del año pasado (2007), cuando un grupo de estudiantes de la Universidad Católica Andrés Bello fueron rodeados y atacados mientras realizaban una manifestación, son una muestra de la pérdida de control sobre este grupo. (www.cedice.org.ve)

Igualmente, causan daños (sin subsanar) a los vehículos automovilísticos, como por ejemplo lo ocurrido en Caracas, autopista Francisco Fajardo, según lo reseña El Universal (2009) en su página digital: “...Como prácticas delincuenciales se ha registrado una constante entre las bandas o individualidades que se trasladan en motos y

comienzan por estropear los espejos retrovisores y patear los automóviles...” (www.eluniversal.com), y así otros hechos que perjudican a la sociedad en general.

Todas estas situaciones llevan a plantear las siguientes interrogantes:

1. ¿Cómo controlar el aumento vertiginoso de motorizados en el territorio nacional?
2. ¿Podría un impuesto servir como elemento regulador de la demanda de motocicletas en el país?
3. ¿Cuál sería la tasa impositiva mas conveniente para cumplir la meta propuesta?

Las respuestas a estas interrogantes, se pretenden proporcionar mediante una investigación que revele el crecimiento de la circulación de motocicletas, y explique la posibilidad del uso de un impuesto para regular dicho crecimiento; de la misma forma argumentar como un gravamen puede contener la demanda de estos medios de transporte, resaltar la utilidad del impuesto como política fiscal para resolver problemas de índole comercial o social, plantear soluciones a los entes afectados por la nueva imposición y finalmente sugerir cual sería la tasa impositiva mas adecuada para cumplir el fin propuesto.

2. Formulación del Problema

¿Qué efectos causará la implementación de un impuesto nacional sobre la adquisición de motocicletas vendidas al detal, y dentro de las finanzas públicas, en Venezuela?

3. Objetivo General

Examinar los efectos que causaría la implementación de un impuesto nacional sobre motocicletas vendidas al detal, y el impacto del mismo dentro de las finanzas públicas venezolanas.

4. Objetivos Específicos

- Analizar como un impuesto puede servir de elemento moderador sobre la conducta humana en el ámbito comercial y social.
- Evaluar el impacto económico de la creación de este tipo de tributo dentro de las finanzas públicas venezolanas.
- Detectar como el aumento del número de motocicletas en circulación se vincula con el incremento de robos, accidentes y otras infracciones en Venezuela.
- Proponer una alícuota para lograr la meta propuesta de disminuir la adquisición, y por consiguiente, circulación de motocicletas en Venezuela.

5. Alcance de la Investigación

5.1. Delimitación del Problema

La presente investigación es aplicada sobre la problemática observada dentro de Venezuela y los datos cuantitativos a ser analizados abarcarán los años 2005 al 2008.

5.2. Justificación de la Investigación

Con este trabajo se pretende dar a conocer rasgos relevantes del impuesto, así mismo, resaltar el uso y la importancia de dicho gravamen como política fiscal, para el logro de un objetivo y posterior meta económica y/o social, dentro de un ámbito territorial. En el caso venezolano, se propone la instauración de este tipo de tributo para reducir la adquisición de motocicletas, lo que por consiguiente disminuya la circulación de las mismas en el espacio terrestre nacional. Esto motivado al alza de distintos hechos negativos que afectan a la sociedad, los cuales se encuentran asociados al referido aumento de motos en tránsito. Es decir, se plantea el uso de una política fiscal para resolver un problema fundamentalmente de tipo social.

El estudio se elabora durante una época en la cual se produjeron importantes ingresos públicos, como consecuencia de altas ganancias por ventas de petróleo a favor del país.

Esto ha generado un alto flujo de recursos hacia la economía nacional, lo que ha conllevado, específicamente en el caso de motocicletas, a un aumento en la demanda de las mismas. Al incrementarse el número de motos vendidas, también se han acentuado hechos negativos asociados a estas, que han perjudicado a la población venezolana. Por ello, es necesario el uso de medidas que, a un costo aceptable, permitan ejercer control sobre fenómenos sociales.

En este trabajo se utilizan los métodos científicos aprobados por especialistas en metodología de la investigación, se agruparon y ordenaron cifras procedentes de entes oficiales que se espera puedan servir de aporte para otras investigaciones, y se realizaron análisis con la expectativa que puedan ser de utilidad o sirvan de incentivo para futuros estudios.

Se sugieren como beneficiarios de esta monografía: El Estado, en cuanto a una propuesta para el mejoramiento de la calidad de vida de sus ciudadanos; la comunidad estudiantil, en referente a material de consulta sobre impuestos, algunas estadísticas sobre motociclistas, entre otros aspectos; la comunidad en general, en relación a información sobre los temas tratados que pudiesen ser de interés.

5.3. Limitaciones en la Investigación

En esta investigación, las limitantes que se presentaron fueron las siguientes:

- Solicitud excesiva de recaudos o autorizaciones, por parte del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), para el suministro cifras relacionadas con accidentes motociclísticos ocurridos en el territorio venezolano, lo que impidió su publicación y análisis.
- No se logró totalizar el número de motocicletas matriculadas por año en el territorio nacional. Según indicaciones emanadas desde la Oficina de Sistemas y Tecnología de la Información, perteneciente al INTT, esta información se contabilizó, en el caso de vehículos particulares, de forma general, y no por tipo de vehículo. No obstante, se presentan datos denominados “Trámites de Registro de Motocicletas, años 2005 al 2008” (Capítulo IV, Cuadro N° 9), donde se

incluyen, entre otras diligencias, las matriculaciones realizadas por año. La exposición de estos registros coadyuvó en el logro del objetivo propuesto.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

1. Antecedentes relacionados con la Investigación

Al elaborar esta investigación, no se halló algún trabajo que se asemejará a este, se pudieron observar investigaciones sobre otros impuestos, pero ninguna que planteara un tributo con las condiciones y características que aquí se señalan, tales como el hecho de la aplicación del gravamen especialmente sobre un vehículo, o el carácter nacional de la carga impositiva.

Uno de los trabajos inspeccionados se titula “La traslación de los impuestos indirectos en las industrias de cerveza y ron en Venezuela”, elaborado por Helena Urrutia Mosquera, y su tutor fue Gustavo Sucre (1985). Dicho estudio se refiere al análisis de la traslación de los impuestos indirectos en las industrias de cerveza y ron en Venezuela, tomando como período de tiempo a ser examinado, el año 1981. Se pretendió determinar en que proporción, los productores de cerveza y ron trasladaban el tributo a los consumidores de los referidos productos. Los resultados permitieron demostrar que los impuestos fueron trasladados al comprador. En esta investigación se obtuvieron varias conclusiones, de las cuales se extraen las que principalmente se asocian al tema tratado: El objetivo fundamental del impuesto fue obtener una mayor recaudación por este concepto, la demanda de los citados licores fue bastante inelástica para el período y que, a raíz del aumento en las tarifas impositivas correspondientes a la cerveza y ron durante el año 1981, los precios de estos productos se incrementaron, lo que revela que estos impuestos fueron trasladados al consumidor.

Otro trabajo revisado fue el elaborado por Taidee E. Buda Silva, quien tuvo como tutor a Leonardo Palacios (2005), el cual se titula “Implementación del régimen simplificado de tributación para pequeños comerciantes en el sistema tributario venezolano, como instrumento de eficacia y eficiencia en la gestión del tributo”. Se resume el mismo, como un estudio acerca de la implementación de un Régimen Simplificado de Tributación dentro del sistema tributario venezolano, por medio de cual se integren a las contribuciones fiscales, al sector informal y a los pequeños comerciantes. Para la elaboración del referido estudio, se efectuó una investigación monográfica en un nivel descriptivo. Los resultados emitidos en este trabajo arrojan que el sector informal se ha incrementado paulatinamente, por lo que su aporte al fisco nacional sería significativo. Se concluyó, entre otras deducciones, que la incorporación del referido sector al sistema fiscal venezolano, permitiría la participación de un actor adicional dentro de la contribución nacional al gasto público, y que el Régimen Simplificado de Tributación es un sistema único de cuota fija, que por sus características simplificaría el pago de impuestos, haciendo que los pequeños contribuyentes y la llamada economía informal, se inserten en el sistema de recaudación tributaria establecido en el país.

También se observó la tesis titulada “La patente de industria y comercio en Venezuela”, realizada por María del Carmen Rodríguez Armesto, quien tuvo como tutor a Gustavo Sucre (1983). Rodríguez (ob cit) trata en su investigación el tema de las patentes de industria y comercio establecidas en Venezuela. Inicia su estudio comentando aspectos referidos a los Municipios, órganos locales a quienes se les asignan ciertas responsabilidades en relación al nivel de vida de la población urbana. Posteriormente realiza un análisis cualitativo de los ingresos obtenidos por un Municipio. Desarrolla aspectos sobre los ingresos tributarios, especialmente sobre los impuestos. Analiza cuantitativamente los ingresos municipales, específicamente los devengados en Venezuela. Comenta los conceptos emitidos por varias fuentes sobre los citados ingresos, así como las tarifas fijadas en las Ordenanzas de Patente de Industria y Comercio de cinco (5) Municipios de Venezuela. Finalmente, emite reflexiones sobre la administración de patentes de industria y comercio. La metodología utilizada en este trabajo fue la siguiente: Se analizó la competencia tributaria de los Municipios, de

acuerdo a la Constitución Nacional. Se elaboró un análisis cualitativo y cuantitativo de los ingresos originados por la patente de industria y comercio, y por último, se analizaron algunas Ordenanzas que establecen los mencionados tributos. Se consultaron fuentes impresas y digitales, y se realizaron entrevistas personales. Los resultados obtenidos revelan que la principal fuentes de recursos de un Municipio es el Situado Municipal, y entre los ingresos tributarios es la patente de industria y comercio, así mismo resaltó la irregularidad entre las alícuotas aplicadas en los Municipios observados. De las conclusiones, se sintetizó lo siguiente: La principal fuente de recursos que debe poseer un Municipio son los ingresos por patente de industria y comercio, no el Situado Municipal, de la misma forma se hace necesaria una revisión estructural del proceso impositivo llevado a cabo por los Municipios en Venezuela para mejorar el registro de contribuyentes, optimizar la recaudación y evaluar los problemas de doble imposición.

Adicionalmente, se consultó la investigación titulada “Incidencias de los mecanismos de control aplicados por la administración tributaria en Venezuela para reducir la evasión del Impuesto al Valor Agregado (IVA) período 2002-2005”, elaborada por Miguel A. Clemente L., teniendo como tutor a Iris Castillo (2006). En este estudio, se realizó un análisis de los efectos causados por los instrumentos de control utilizados por la Administración Tributaria Venezolana, para disminuir la evasión del Impuesto al Valor Agregado (IVA), en el período de tiempo transcurrido entre 2002 y 2005. El citado trabajo fue de tipo documental, de carácter descriptivo. Los resultados y conclusiones obtenidas se resumen en lo siguiente: A pesar de los esfuerzos realizados por la administración tributaria en Venezuela, no se alcanza el nivel óptimo en cuanto a la recaudación deseada (en términos reales), y que es necesario aplicar medidas para optimizar la percepción de impuestos, tales como impulsar la disminución de costos asociados al cumplimiento de obligaciones tributarias, reducir las exenciones otorgadas, disminución progresiva de los gravámenes establecidos y el incremento en el número de contribuyentes, esto último mediante el uso de las siguientes políticas: Métodos de fiscalización efectiva, firmes planes de cobranza, modificación de leyes (reformulando el sistema de sanciones existente), aplicación del régimen de monotributo para las pequeñas empresas, maximización del uso de los recursos financieros, humanos y tecnológicos en

el SENIAT, y finalmente la utilización de herramientas de telecomunicaciones (Internet y Correos Electrónicos) en el proceso de recaudación tributaria.

Para la estructuración del presente estudio, se siguió el modelo metodológico empleado por Clemente (ob. cit.). Asimismo, se observaron otros estudios relacionados con impuestos. Este trabajo contiene aspectos que fueron tratados en dichas investigaciones, las cuales sirvieron de guía en cuanto a ciertos planteamientos, pero no se siguió completamente el patrón utilizado en las mismas.

2. Bases Teóricas

2.1. Impuestos, Definiciones

En el presente Capítulo de este trabajo de grado, se van a definir los aspectos teóricos fundamentales que tienen que ver con el mismo, para procurar así una mayor comprensión a los lectores sobre el tema planteado, y proveer información que pueda ser de interés a otros investigadores.

Se procede a indicar varias definiciones de lo que son los impuestos.

Ricardo (1959) señala sobre los impuestos “son una porción del producto de la tierra y del trabajo de un país, puesta a disposición del Gobierno, y siempre se pagan, a la postre, ya del capital, ya de la renta del país” (p. 155).

Ricardo (ob. Cit.) hace una distinción (inicialmente en este concepto), de cómo el impuesto puede ser cargado o al capital (que puede estar representado por bienes mantenidos, o por adquirir) o a la renta (que en varios países se puede visualizar como impuesto sobre la renta), este detalle es muy importante para ésta investigación, porque como se mencionó en el planteamiento del problema, el fin es aplicar un impuesto sobre la adquisición de un bien, que se pudiese denominar como un bien de capital.

Pérez de Ayala y González (1991) expresan:

Podemos definir el impuesto como una prestación coactiva, generalmente pecuniaria, que un ente público tiene derecho a exigir de las personas llamadas por ley a satisfacerla, cuando realizan determinados presupuestos reveladores de capacidad económica para contribuir al sostenimiento de los gastos públicos. (p. 190)

Gómez Mantellini (1992) precisa:

El impuesto es una institución jurídica, política y económica, y que consiste en la relación habida entre los ciudadanos y los órganos del Estado, por lo cual aquéllos tienen la obligación de aportar y éste el derecho de exigir una parte proporcional de la fortuna de los primeros para atender a la satisfacción de los servicios públicos. (p. 122)

Rodríguez (2005) proporciona una definición simple y concreta sobre los impuestos, indica: “Los impuestos los podemos definir como una prestación pecuniaria (dinero), obtenida de los particulares (persona natural o jurídica) autoritariamente, a título definitivo, sin contrapartida y, para la cobertura de las cargas públicas o para otros fines del Estado” (pp. 4 y 5).

Valdés Costa (1996) ofrece otro enfoque sobre la definición de los impuestos, expresa que es posible reconocer en los mismos notas características que (el autor) considera para la clasificación de los tributos, estas son; presupuesto de hecho y destino, la cuales conllevan a la independencia de prestaciones de las partes (Estado y contribuyente), señala Valdés Costa (ob. cit.):

Podemos partir de estas dos observaciones: el presupuesto de hecho está relacionado exclusivamente con la situación económica del contribuyente; el destino de la recaudación es extraño a la relación jurídica entre Estado y contribuyente. Ambos elementos contribuyen a configurar el principio de la independencia de las prestaciones de ambas partes, característico de los impuestos. (p 104)

Con respecto al Presupuesto de Hecho, continúa Valdés Costa (ob. cit.):

Está relacionado exclusivamente con la persona del contribuyente. La ley toma en consideración alguna circunstancia de hecho relativa a este, con prescindencia de toda actividad estatal correlativa; se adeuda el impuesto porque el contribuyente posee un bien, obtiene una renta, realiza un consumo. (p. 104)

Sobre el Destino, expresa Valdés Costa (ob. cit.):

En principio lo recaudado por impuestos, está destinado a los gastos generales corrientes del Estado previstos en el presupuesto o en leyes complementarias especiales. La ley al crear el impuesto puede establecer un destino especial, pero esta afectación es ajena a la relación jurídica entre Estado y contribuyente. (p. 105)

Finalmente, en cuanto la Independencia de las Prestaciones, menciona Valdés Costa (ob. cit.):

La obligación impositiva es, pues, independiente de toda actividad del Estado respecto del contribuyente. Se adeuda pura y simplemente por el acaecimiento del hecho previsto en la norma, que, como ya hemos dicho, se refiere a una situación relativa al contribuyente. Aun en el caso de que el impuesto haya sido creado con un destino especial, en el cual pueda estar interesado el contribuyente, la obligación subsiste aunque el estado no dé a las sumas recaudadas la afectación legal o que esta sea modificada posteriormente. (p. 105)

Fariñas (1979) define: “El impuesto es una prestación monetaria directa, de carácter definitivo y sin contraprestación, recabada por el Estado de los particulares, compulsivamente y de acuerdo a reglas fijas, para financiar servicios de interés general u obtener finalidades económicas o sociales” (p. 63).

Pens (1987), Profesor de la Cátedra de Derecho Financiero de la Universidad Central de Venezuela, elaboró una guía de estudio para sus alumnos, en uno de sus capítulos realizó una compilación de definiciones de impuestos, desde la misma se extraen algunas de estas exposiciones.

Giannini (citado por Pens, ob. cit.) indica:

El impuesto es una prestación pecuniaria que el Estado u otro ente público tiene el derecho de exigir en virtud de su potestad de imperio, originaria o delegada en los casos, en la medida y en los modos establecidos en la Ley, con el fin de conseguir una entrada. (p. 146)

Jaramillo (citado por Pens, ob. cit.), señala que “el impuesto es el tributo obligatorio exigido por el Estado a los individuos, para atender a las necesidades del servicio público, sin tener en cuenta compensaciones o beneficios especiales” (pp. 146 y 147).

Jeze (citado por Pens, ob. cit.) indica: “El impuesto es una prestación pecuniaria, requerida de los particulares coercitivamente por el Estado, a título definitivo y sin contraprestación, con miras a cubrir las cargas públicas” (p. 147).

Finalmente, se indica el concepto emitido por el Profesor Pens (ob. cit.), quien concluye que:

El impuesto es una obligación pecuniaria, exigida por el Estado, unilateral y coercitivamente, de acuerdo con la Ley, que pagan los contribuyentes (personas jurídicas o naturales), cuando su situación individual coincide con el hecho imponible, sin que aquéllos reciban nada a cambio, para que el Estado satisfaga sus necesidades. (p. 147)

Dado que Pens (ob. cit.), en su definición señala un nuevo concepto, el cual es hecho imponible, se emite una descripción del mismo: Es aquél hecho que genera una obligación tributaria, y ésta a su vez, es el compromiso que se tiene con el fisco de contribuir con el gasto público a través de los impuestos.

2.2. Origen Histórico de los Impuestos

Los impuestos vienen aplicándose desde los inicios en que la humanidad comenzó a organizarse en estados o comunidades.

El Profesor Stiglitz (2000) comenta sobre los inicios de los impuestos que, son tan antiguos como la creación de los Estados. Según su investigación, la Biblia decía que debía apartarse un diezmo (una décima parte) de las cosechas para fines distributivos y para mantener a los sacerdotes. La Biblia no especificaba como era el mecanismo para que se cumpliera tal norma, ni comentaba el grado en que se evadían las obligaciones tributarias para los habitantes del momento, se podría suponer que era bastante, por lo novedoso de todos los sistemas y normas en aquél momento.

Continúa Stiglitz (ob. cit.) en su investigación, que en la Edad Media los individuos prestaban servicios directamente a sus señores feudales. Entonces, estos se consideraban impuestos, aunque no se estaban cancelando con dinero, sino con servicios.

Destaca Stiglitz (ob. cit.), que es importante no olvidar: aunque los impuestos modernos están monetizados, encubren unas relaciones entre el Estado y el individuo, esto se asemeja a lo anteriormente mencionado, en cuanto a que las personas prestan cierto servicio al país. Una persona que deba entregar, por ejemplo, un tercio de su renta al Estado, entonces esta trabajando un tercio de tiempo a favor del mismo.

Continúa el Profesor referido (ob. cit.), explicando que existen dos diferencias fundamentales entre los tributos feudales y los impuestos modernos, la primera es que el trabajador (en épocas anteriores) no podía abandonar su feudo sin ser permisado por su señor, mientras que cuando el trabajador paga impuestos (actualmente), como mínimo puede decidir donde vivirá, pagando los impuestos establecidos en la jurisdicción donde decida permanecer.

La segunda diferencia es que en el sistema feudal los contribuyentes estaban obligados a pagar con trabajo sus tributos, en el sistema tributario moderno el trabajador paga sus impuestos cediendo una parte de la renta que genera, y puede pagar menos, si trabaja menos, ganando menos.

El Doctor Gómez Mantellini (1992) expresa que en los pueblos primitivos, aquéllos donde se practicaba una economía de trueque, se aplicó una especie de impuesto de carácter personal, el cual fue el servicio militar, y un impuesto que si se podría considerar como de carácter real, el cual estuvo constituido por parte del botín de guerra que se adjudica al Jefe ó Monarca.

Posteriormente, relata Gómez Mantellini (ob. cit.), aparecen los impuestos directos en especie, como capitación y sobre las ganancias generadas por la agricultura y la ganadería (diezmos).

Luego, según Gómez Mantellini (ob. cit.), en Roma se establecen las bases de lo que se conoce hoy como impuesto, ya que su carga impositiva directa estaba representada por el “tributum ex censum”, es decir, tributo que constituía un registro o censo de la población y un catastro, el “tributum ex censum” estaba formado por dos subtributos: el “tributum soli” o impuesto territorial y el “tributum capitis” o impuesto de capitación (contribuciones). Para los romanos, el impuesto es un acto de soberanía pública, establecido por el poder central destinado a los gastos públicos generados por el funcionamiento de los servicios generales y por la defensa del Imperio. El sistema decae en el Bajo Imperio, hasta desintegrarse a la caída de Roma, pero en la Edad Media, los reyes intentaron instaurar la concepción romana del impuesto.

Continúa Gómez Mantellini (ob. cit.) comentando que la Edad Media vuelve a los gravámenes personales. Los señores feudales obligaron a sus vasallos a pagar capitaciones e impuestos territoriales, y cobraban derechos por el tránsito de las personas y de las cosas (peajes, barcajes, portazgos, etc.), así como sobre las transmisiones de la propiedad y las sucesiones; no existían principios, bases ni algún sistema tributario, las contribuciones se imponían de forma unilateral y despótica. Luego en Génova, Venecia y Florencia, siglos XII y XIII, se crean verdaderos impuestos generales y directos sobre el capital o la fortuna. Por esa época se origina el impuesto de aduanas. En el siglo XVI la tributación se extiende a toda la Europa Continental, apareciendo los impuestos

indirectos sumándose a los directos, originándose nuevas formas de gravámenes indirectos durante los siglos XVII, XVIII y XIX, los cuales fueron numerosos, ruinosos y con problemas de distribución, pero a su vez aparecieron correcciones de estos problemas con elementos como el impuesto progresivo. Se llega a la época actual, en la que son aplicados mayormente los sistemas tributarios proporcional y progresivo, con un gran número de cargas impositivas indirectas y una gran dificultad para la eliminación de las mismas.

Restrepo (1992) resume la evolución histórica del impuesto en los siguientes momentos:

Los impuestos más primitivos se basaron en la técnica de la capitación, en virtud de la cual se impuso a cada súbdito una suma fija que debería pagar anualmente como tributo. Este sistema bastante primitivo incorporaba un alto grado de inequidad al establecer el tributo por cabeza, independientemente de criterios tales como el nivel o el origen de los ingresos que tuviera cada cual. Según el criterio de la capitación, cada persona pagaba una suma uniforme, constituyendo así un sistema altamente regresivo. (pp. 129 y 130)

Continúa Restrepo (ob. cit.):

De la capitación se dio un paso adicional al método del impuesto proporcional. Es importante señalar que antes de llegar a los esquemas de tributación progresiva no proporcional que realmente son esquemas de finales del siglo pasado y comienzos del XX, la mayor parte del tiempo transcurrió dentro de criterios de tributación proporcional. (p. 130)

Posteriormente, Restrepo (ob. cit.) realiza un análisis sobre datos proporcionados por el Profesor Einaudi en su obra “Principios de Hacienda Pública”:

Cuando la propiedad inmobiliaria era la fuente por excelencia de la riqueza, la tributación se basó en ella, exigiendo un tributo sobre la superficie de los terrenos poseídos, independientemente de su productividad, o sea, de la renta que generaba, lo cual obviamente representaba inequidad al gravar de la misma manera la tierra fértil que la estéril; después atendiendo al producto bruto de la actividad agraria, o sea, sin tener en cuenta el concepto de gastos por lo cual se terminaba gravando más severamente la agricultura tecnificada que la no tecnificada pues, aunque el producto bruto de la agricultura tecnificada es mucho más alto que aquella a la cual no se le están incorporando insumos, de gravarse de la misma manera termina discriminado contra la agricultura tecnificada, y por último, se distinguió el factor costos y se empezó a gravar solamente el producto neto producido por la agricultura. (pp. 130 y 131)

Finaliza Restrepo (ob. cit.) en cuanto al resumen sobre la evolución histórica de los impuestos:

Pero con el correr del tiempo se fue haciendo claro que la agricultura no era la única fuente de riqueza y por lo tanto se fueron incorporando como rentas gravables otras de origen mobiliario que con la modernización y con el crecimiento del comercio empezaron a ser fuente de riqueza indiscutible. Por este camino se ha llegado al concepto moderno, según el cual, la totalidad de las rentas, sea cual sea su origen, deben ser el objeto gravable, distinguiendo acá claro está el aspecto personal del sujeto gravado. (p. 131)

Se puede apreciar dentro del resumen realizado por el citado autor, que los impuestos experimentaron cambios a medida que avanzaron las épocas. Comenzaron siendo capitaciones, o sumas fijas que debían pagar los súbditos. Luego se convierten en impuestos proporcionales (originados por la propiedad inmobiliaria, especialmente por la tenencia de tierras) que primero gravan ciertos hechos, luego gravan otros. Finalmente se transforman en los impuestos actuales, los cuales muchos son progresivos, pechan determinadas actividades, son personales y aceptan rebajas (de pago) si se cumplen algunos requisitos especiales.

Otro breve resumen sobre el origen histórico de los impuestos, lo esboza Fariñas (1979):

Hubo una época, en la Edad Media, en que predominaban los ingresos originarios, es decir de derecho privado o patrimoniales. Los pagos que hacían los señores feudales al monarca eran una especie de pago por el uso que el rey les permitía hacer de la tierra que pertenecía a él, quien era el Estado. Cuando los señores feudales o el propio Rey organizaban una cruzada o armaban caballero a su hijo, por ejemplo, se les pedían donaciones a los súbditos del feudo y esas donaciones tenían el carácter de pagos voluntarios. Por ello, todavía en algunos idiomas, como el alemán, la palabra impuesto deriva etimológicamente de la idea de donación. Después aparecieron las monarquías absolutas y en ellas no fueron suficientes los ingresos originarios derivados de la propiedad de la tierra, y el Rey convocaba a los Estados Generales o parlamentos incipientes para pedirles regularmente subsidios, ayudas, que luego, de voluntarios, pasaron a ser obligatorios, convirtiéndose en el impuesto. (p. 62)

2.3. Características de los Impuestos

Según la perspectiva de Pens (1987), las características de los impuestos es posible enumerarlas como se muestra a continuación:

1. Es una obligación pecuniaria, porque surge de un compromiso que debe cumplir el sujeto deudor de la obligación, la cual debe cancelar con bienes o fondos que provengan de su peculio; en los últimos tiempos esta obligación se extingue a través del pago en efectivo.
2. Es una obligación coactiva, porque el Estado impone el tributo mediante el ejercicio de su poder impositivo, y este debe ser cancelado obligatoriamente.
3. Es una obligación ex-lege, porque el Estado establece los impuestos mediante ley, esta facultad se norma a través de las Constituciones de los países, o a través de los mas altos poderes de un país (por ejemplo, en nuestro país a través del Poder Legislativo).
4. La obligación nace cuando la persona del contribuyente coincide con lo establecido en el hecho imponible o generador, este punto establece que la obligación tributaria surge cuando la persona realiza el hecho imponible que se ha establecido será el causante de que deba pagar el tributo correspondiente.
5. Es una obligación con independencia de toda contraprestación inmediata, esto quiere decir que el sujeto debe pagar el impuesto sin estar obligado el sujeto activo (en este caso el Estado) a dar en el momento algo a cambio.
6. Es una obligación unilateralmente establecida por el Estado, debido a que este es quien dicta las condiciones y demás aspectos relacionados con el impuesto.
7. Es una obligación establecida en primer lugar para la obtención de los recursos que necesita el Estado para sufragar los gastos públicos, constituye una de las principales fuentes (o la principal) con la que cuenta un Gobierno para satisfacer necesidades colectivas. Su principal función es financiar el gasto público.

Jarach (1996) expresa la caracterización esencial del impuesto, según su criterio:

1. “Cada vez, con mayor aceptación, se caracteriza el impuesto por su naturaleza de tributo que responde al principio de la capacidad contributiva” (p. 256). El impuesto varía según la capacidad que posean los individuos para pagar.
2. “Los impuestos no son precios que paguen los usuarios por los servicios que el Estado preste individualmente a cada uno de ellos” (p. 257). Esto los hace distintos a las tasas y contribuciones especiales, que también recibe el Estado como tributos.

3. “Desde un punto de vista político-económico cabe tener en cuenta la posible finalidad extrafiscal como también el efecto económico del impuesto con fines extrafiscales contrapuestos al efecto económico del impuesto fiscal” (p. 260). El impuesto no solo tiene la finalidad de recaudar fondos para fines del Estado, sino tiene otras funciones llamadas extrafiscales, una de las cuales se expone en este trabajo de investigación, que es aminorar el consumo de un determinado producto.

Pérez de Ayala y González (1991) concluyen, basados en la legislación tributaria española, sobre los impuestos, conclusiones que pueden ser tomadas como caracterización de los mismos:

1º) que los impuestos son prestaciones obligatorias o coactivas de Derecho Público, en cuanto que son tributos; 2º) que se exigen sin contraprestación, lo cual es una mera explicación o reafirmación de la nota anterior; 3º) que su destino preferente o exclusivo es la cobertura del gasto público; y 4º) que el supuesto de hecho cuya realización origina, en su caso, el nacimiento de la obligación tributaria, debe ser revelador de una cierta capacidad contributiva. (p. 191)

2.4. Clasificación de los Impuestos

Pens (1987), dentro de su investigación elabora una clasificación de los impuestos, la cual es un resumen de varias clasificaciones que se han establecido en la doctrina. Gómez Mantellini (1992) y Fariñas (1979) establecen clasificaciones similares. A continuación se comentan todas las indicadas:

Impuestos ordinarios y extraordinarios:

Señala Pens (ob. cit.), para que los impuestos se dividan de esta manera, se toma como base su duración o carácter transitorio. Los impuestos ordinarios, son aquellos que “se establecen con carácter permanente y se repiten en cada ejercicio fiscal. Los impuestos extraordinarios son los que se establecen una sola vez, y no constituyen una fuente permanente de recursos para el Estado” (p. 152).

Gómez Mantellini (1992) expresa que esta clasificación se encuentra basada en la naturaleza del gasto, dicho esto define los impuestos ordinarios como “aquellos que deben pagarse periódicamente, es decir, que se repiten periódicamente, en cada ejercicio

fiscal” (p. 143), y los impuestos extraordinarios “son los que se establecen para ser recaudados una sola vez, por tal razón no vienen a constituir fuente estable de ingresos fiscales. Estos impuestos se agotan una vez satisfecho su pago” (pp. 143 y 144).

Fariñas (1979) describe criterios sobre esta clasificación, “el mas común es el que llama impuesto ordinario al impuesto que se repite en todos los presupuestos; e impuestos extraordinarios, aquellos que tienen carácter de temporales o eventuales” (p. 71).

Impuestos internos y externos:

Pens (1987) comenta que en base a su recaudación o percepción, los impuestos pueden ser internos, porque se perciben dentro de los límites del país, y los externos son aquellos que se recaudan en las fronteras fiscales del país o en el extranjero, incluyendo en esta última clasificación a aquellos que se cobran con motivo de la entrada y salida de bienes de las fronteras (por ejemplo, impuestos aduaneros).

Fariñas (1979) define a estos impuestos en forma similar, “los impuestos externos gravan el comercio exterior” (p. 72), y “los impuestos internos serían aquellos que se cobran sobre actos que no tienen que ver con el comercio exterior” (p. 72).

Impuestos generales e impuestos especiales:

Pens (1987) concluye que, estos impuestos se dividen según el destino que se le da a sus fondos, los generales son aquéllos cuya renta se destina a financiar las necesidades generales del Estado, en cambio los especiales son aquéllos cuyo rédito va dirigido a sufragar un gasto determinado de la Administración Pública.

Fariñas (1979) menciona, “serían impuestos generales aquellos cuya finalidad es cubrir todos los gastos del Estado sin afectarlos a algún fin en especial” (p. 66) y “serían impuestos especiales, aquellos cuyo producto se destina a un fin determinado, se afecta a un servicio determinado” (p. 66).

Impuestos nacionales, estatales y municipales:

Pens (ob. cit.) manifiesta, basado en el Poder Público que lo establezca, que los impuestos pueden ser nacionales, porque los establece y exige la nación, estatales, porque los imponen los estados, y municipales, porque los crean y organizan los municipios.

Impuestos reales u objetivos y personales o subjetivos:

Pens (ob. cit.) explica que se pueden dividir dependiendo de a quien o que se pecha, es decir, los impuestos reales gravan en forma exclusiva a la riqueza, con prescindencia de toda consideración personal del contribuyente, mientras que los impuestos personales gravan tomando en cuenta las condiciones personales o subjetivas del contribuyente.

Gómez Mantellini (1992) señala sobre los impuestos reales, son “aquellos que tienden a gravar un elemento económico con independencia del titular de ese bien económico, no considerando su situación personal, desde el punto de vista económico” (p. 144), y sobre los impuestos personales “son aquellos tributos que recaen sobre el total de la capacidad tributaria del contribuyente, tomando en consideración su situación personal y estableciendo a tal efecto ciertos desgravámenes, tales como: cargas de familia” (pp. 144 y 145).

Fariñas (1979) expone: “Se llaman impuestos personales los que se establecen tomando en cuenta fundamentalmente las circunstancias personales del contribuyente, como son su capacidad tributaria total y sus cargas familiares” (p. 67) y “serían impuestos reales aquellos que hacen caso omiso de estas circunstancias, y más bien se gradúan con base a las características reales” (p. 67). Es decir, en este último caso no se toma en cuenta el estado económico del contribuyente, ni se le realizan rebajas de impuesto.

Impuestos proporcionales e impuestos progresivos:

Utilizando como base lo denotado por Pens (1987), se puede expresar que los impuestos proporcionales son aquéllos cuya alícuota se mantiene fija, sea cual fuere el monto sobre el cual se aplica, los impuestos progresivos son aquéllos cuya alícuota varía según el monto de la renta u objeto gravado.

Gómez Mantellini (1992) define al impuesto proporcional como “aquél en el cual su monto o quantum permanece constante cualquiera que sea la cantidad total de la riqueza sujeta a imposición” (p. 145), y al impuesto progresivo como “aquél en el cual el quantum o tasa de imposición aumenta a medida que aumenta la riqueza imponible, es decir, que es aquél cuya cuantía crece en proporción más rápida que la riqueza objeto del mismo” (p. 145).

Fariñas (1979) comenta que esta clasificación se basa en la tarifa que utilice el impuesto, si ésta es fija se estaría en presencia de un gravamen proporcional, si varía según determinados parámetros, el tributo sería progresivo.

Impuestos en dinero e impuestos en especie:

Pens (1987) explica que los primeros son aquéllos que se cancelan utilizando la moneda de curso legal del país, mientras que los impuestos en especie se pagan con bienes u objetos que no son dinero, pero si convertibles en moneda, o se sufragan con servicios prestados.

Impuestos directos e indirectos:

Pens (ob. cit.) aquí expresa que esta clasificación se basa en quien, dentro del ciclo de generación de renta o venta de un producto, al final paga el impuesto; luego de analizar distintas posiciones, concluye que son impuestos directos los pagados por aquellas personas que realizan la operación y, como son los beneficiarios últimos de la operación realizada, no pueden trasladar el tributo, deben cancelarlo, mientras que el impuesto indirecto si permite la traslación, vale decir, las personas que los pagan no son los que en definitiva pagan el impuesto.

El Doctor Gómez Mantellini (1992) señala sobre el impuesto directo, “es el que incide sobre cualquier manifestación inmediata de riqueza. Incide directamente sobre las personas o sobre las propiedades” (p. 146), y sobre el impuesto indirecto “es el que grava la riqueza, no por su existencia en sí, sino por una manifestación de ella de manera mediata, tal sería el caso del consumo” (p. 146). Continúa Gómez Mantellini (ob. cit.) sobre el impuesto indirecto “no inciden directamente sobre las personas, recaen generalmente sobre bienes de consumo” (p. 146).

Fariñas (1979) comenta varias teorías sobre esta categorización, se extrae una la cual es posible sea la más exacta: “Los impuestos directos son los que gravan las manifestaciones ciertas y seguras de riqueza (renta y capital); y los impuestos indirectos son los que gravan los signos mediatos de riqueza (impuestos al gasto, al consumo y a los negocios).” (p. 69)

Impuestos sobre la posesión y transferencia de riqueza:

Los primeros son aquéllos que pechan la posesión de riqueza, distinto a gravar las transacciones que incluyen a la misma, es decir, gravan la acumulación de capital; los impuestos sobre la transferencia de la riqueza son aquellos que son aplicados al traspaso de capital a través de donaciones u otorgamiento de herencias (R. Musgrave y P. Musgrave, 1995).

Impuestos personales frente a impuestos reales:

Basado en lo que indican R. Musgrave y P. Musgrave (ob. cit.), los personales son impuestos aplicados en base a la capacidad de pago personal de contribuyente, los gravámenes reales son los aplicados a las cosas o actividades, sin tomar en cuenta las características de la persona que realiza la operación.

Impuestos directos frente a impuestos indirectos:

Sobre estos impuestos Pens (1987) deduce lo que han expresado otros autores, los directos explica que son aquéllos aplicados inicialmente sobre la persona o familia a las cuales esta dirigido, mientras que los impuestos indirectos los define como las cargas aplicadas a cualquier ente, pero son trasladados dentro del sistema hasta alguien que no pueda trasladar esa carga, es decir, la asuma.

Las transferencias como impuestos negativos:

En cuanto a estos “impuestos”, señalan R. Musgrave y P. Musgrave (1995), podrían considerarse como tales a aquellas transferencias que realiza el Estado a favor de alguien, pero sin recibir algo a cambio. Es decir, aquí el Estado cumple su función de

redistribuidor de la renta, dándole un pago a ciertas personas que de acuerdo a ciertas condiciones, la requieren, por ejemplo, los beneficios de la Seguridad Social.

Otras Clasificaciones:

Existen otras clasificaciones modernas, emitidas con base empírica y aplicando nuevas ciencias económicas, las cuales desarrollan los Profesores R. Musgrave y P. Musgrave (1995):

1. Pueden recaer sobre el mercado de productos o sobre el mercado de factores.
2. Pueden recaer sobre el lado del vendedor o sobre el del comprador del mercado.
3. Pueden recaer sobre las familias o sobre las empresas.
4. Pueden introducirse en el lado de las fuentes o en el de los usos en la cuenta del contribuyente. (p. 258)

Los impuestos de consumo:

Los impuestos sobre artículos de consumo, según Groves (1972) “son exacciones pagadas por el consumidor en el precio de los artículos que compra” (p. 361).

Groves (ob. cit.) hace un comentario muy pertinente para esta investigación:

Una clase especial de impuestos de consumos es la de los llamados vicios, tales como las bebidas alcohólicas y el tabaco. En este caso, se puede presumir que el gobierno esté tan interesado en la recaudación de ingresos como en la reducción del consumo. Logra ambas cosas, por así decirlo, sea cual fuere la manera como pueda responder el consumidor al gravamen sobre sus excesos. No obstante, en el caso de que la gente pobre sea un importante consumidor de esas mercancías y la demanda sea muy poco elástica, el consumidor constante puede encontrarse con menos dinero para gastar en sus necesidades –la leche para sus niños, por ejemplo- a causa del impuesto.(p. 365)

Aquí se observa como un impuesto puede lograr que la población tienda a disminuir el consumo de determinados productos, dado el aumento del costo del mismo. Los individuos buscarán otros productos y otras formas de satisfacer sus necesidades, o lograr sus objetivos a través de otros métodos. En el caso presentado en este trabajo, el fin buscado es que disminuya la adquisición de motocicletas.

2.5. Tributos: Exenciones y Exoneraciones

Por lo general, al establecerse un tributo, se crean excepciones al pago del mismo, utilizándose diversos mecanismos, los cuales pueden encontrarse dentro de la estructura legal que instaura el gravamen, o pueden originarse a través de nuevos enunciados legislativos.

En esta investigación, se proponen casos especiales para los cuales se plantea que no se pague el impuesto, por razones que se plantean en el Capítulo IV de este trabajo.

Los elementos que se propone, sean utilizados para exceptuar del pago a ciertos consumidores que forman parte del entorno social de un país son:

- Exención.
- Exoneración.
- No sujeción.

Delgadillo Gutiérrez (1991) indica sobre la exención:

En la exención el hecho imponible se realiza en todos sus elementos y la obligación nace a cargo de los sujetos, pero no se hace exigible, es decir no se cuantifica debido a que por disposición de ley, el sujeto se libera del cumplimiento de la obligación. (p. 138)

El Código Orgánico Tributario (2001) define: “Exención es la dispensa total o parcial del pago de la obligación tributaria otorgada por la ley” (Art. 73).

Así mismo, sobre la exoneración expresa: “Exoneración es la dispensa total o parcial del pago la obligación tributaria concedida por el Poder Ejecutivo en los casos autorizados por la ley” (ob. cit., Art. 73).

En cuanto a la no sujeción, explica Delgadillo Gutiérrez (1991):

En la no sujeción se realiza el hecho generador pero, por declaración de las leyes las personas que lo efectuaron no quedan sujetas al cumplimiento de la obligación; es decir, que a pesar de haber sido realizada la situación o el hecho señalado en la ley, la obligación no nace porque el sujeto que la realizó no está ligado a la disposición. (p. 138)

Sintetizando, se diferencian las tres formas de no ser obligado a pagar el impuesto:

Exención: Ocurre el hecho imponible, pero la Ley establece que el sujeto no pague el tributo.

Exoneración: Ocurre el hecho imponible, pero el Poder Ejecutivo, en los casos autorizados por Ley, dispensa al sujeto del pago del tributo.

No sujeción: Ocurre el hecho imponible, pero la Ley no le es aplicable al sujeto ejecutor.

2.6. Principios Generales de la Imposición

Desde hace muchos años, se estudia el sistema impositivo; asimismo, se han analizado las principales características que dicho sistema debe poseer para que su aceptación por parte de los contribuyentes sea lo más amplia posible, y de manera conjunta, que cumpla con las metas planteadas, esencialmente la de recabar los fondos requeridos. De la misma forma, se vienen estudiando los principios o criterios a emplear en la elaboración de una estructura impositiva (los cuales se podría afirmar que son muy similares a las principales características de un sistema tributario) que permita el logro de los objetivos propuestos.

Due (1970), señala que “los principios de la imposición pueden ser seleccionados sólo en función de las metas que se consideran como los objetivos adecuados del sistema económico” (p. 77).

Cabe resaltar que con esta frase, el autor pretende destacar la variabilidad de los principios o características de un sistema impositivo o tributario, en función de los distintos objetivos que persiga un sistema económico en particular.

Continuando con los planteamientos realizados por el autor Due (ob. cit.), éste denota que basado en un consenso de opiniones en la sociedad de aquel momento, se parecían considerar tres fines como fundamentales para el bienestar económico adecuado:

1. Máxima libertad de elección, compatible con el bienestar de los demás.
2. Niveles óptimos de vida, en función de los recursos disponibles, el estado actual de la técnica y las preferencias de los consumidores y propietarios de factores.
3. Una distribución de ingresos de conformidad con los patrones de equidad generalmente aceptados por la sociedad.

Cabe destacar que Due (ob. cit.) indica un comentario pertinente en cuanto a la época a que se refiere:

Las décadas recientes han visto escaso progreso en la materia, y muchos estudios sobre finanzas públicas son una mera repetición de viejas doctrinas. La evolución de los principios de la imposición es producto de la aplicación de la teoría del bienestar económico y su ulterior progreso depende en gran medida de los avances en esa teoría. (p. 77)

Es decir, que sus planteamientos se pueden tomar como válidos para la época de elaboración de éste estudio, dado que en la actualidad no han variado mucho los principios fundamentales aplicables para la tributación.

Continúa Due (ob. cit.) señalando que, sobre la base de los anteriores objetivos, pueden plantearse tres principios esenciales que debe tener un sistema impositivo:

1. Máxima neutralidad económica. La estructura impositiva habrá de concebirse de tal forma que elimine toda interferencia con el logro de una óptima distribución y uso de recursos y, de ser posible, que contribuya a ese objetivo.
2. Equidad. La distribución de la carga impositiva debe adecuarse a la modalidad de la distribución de los ingresos considerada óptima por el consenso de opiniones en la sociedad contemporánea.
3. Costos mínimos de recaudación y cumplimiento, compatibles con un control eficiente de la observancia de las obligaciones fiscales. Esta regla requiere que los tributos se establezcan en forma tal que lleven los costos efectivos de recaudación a un mínimo, en función de los recursos necesarios para percibir los impuestos y para que los contribuyentes actúen de conformidad con las leyes fiscales; así como también, en función de los inconvenientes directos causados a los contribuyentes por el pago del impuesto.

Gómez Mantellini (1992) plantea los que considera como principales principios que conforman el impuesto, a saber:

1. Igualdad, “principio fundamental en materia impositiva que en líneas generales significa, que a iguales riquezas corresponden iguales impuestos o cargas” (ob. cit., p. 140).
2. Certeza, “este principio establece que el impuesto que deba pagar todo contribuyente, deberá éste, conocer de manera previa” (ob. cit., p. 140).

3. Comodidad, “este principio establece que el impuesto deberá ser recaudado en la oportunidad en que al contribuyente le cause el menor perjuicio su recaudación” (ob. cit, p. 141).
4. Economía, “exige que los gastos por administración y recaudación del impuesto sean la menor cantidad posible, en función del monto recaudado, a fin de que su rendimiento” (ob. cit., p. 142), como apunta Márquez (citado en Gómez Mantellini, 1992), “sea en realidad un ingreso público y no un ingreso disimuladamente privado” (ob. cit., p. 142).
5. Uniformidad, “la uniformidad del impuesto debe estar referida a la igualdad por clase o categorías de contribuyentes” (ob. cit., p. 142).

Es decir, “entraña la necesidad de que cada contribuyente, dentro de su categoría, quede obligado a aportar al Fisco una cantidad uniforme de bienes” (ob. cit., p. 142).

Laya Baquero (1989) esboza la siguiente clasificación sobre los principios que deben regir en la aplicación de los impuestos:

1. Éticos o jurídicos: “Basados en cuestiones tanto éticas o morales, como en el principio de igualdad ante la Ley, tratan de lograr una mayor equidad o justicia tributaria” (ob. cit., p. 423). Estos, a su vez, Laya Baquero (ob. cit.) los subdivide:
 - a. Generalidad: “Parte del principio de igualdad ante la Ley y considera que si ante ésta, todos somos iguales, también debemos serlo para pagar los tributos” (ob. cit., p. 423).
 - b. Uniformidad: “Para lograr la justicia tributaria es necesario que el impuesto se aplique en forma de igualar, hasta donde sea posible, el sacrificio que las diversas economías experimentan, con el pago de los impuestos” (ob. cit., p. 425).
 - c. Legalidad: “Se parte de la expresión latina: “Nullum Tributo, Sine Lege”, para indicar que no puede existir ningún gravamen o tributo que no haya sido establecido previamente en una Ley” (ob. cit., p. 430).
2. Económicos: Matus, (citado en Laya Baquero, ob. cit.), señala que estos forman un conjunto de conceptos, teorías, investigaciones y postulados sobre:

- a. Las Fuentes Imponibles: Constituyen “las manifestaciones de riqueza o de poder contributivo que el Estado elige para gravarlos con su imposición” (ob. cit., p. 446).
 - b. Los efectos que la imposición puede producir en la economía: En esencia, este principio esboza el efecto de un impuesto sobre la economía; la implementación de un impuesto puede desalentar o incentivar la iniciativa individual, la eficiencia productiva y la generación de rentas, de la misma forma puede ser parte esencial en los ingresos públicos, y contribuir por tanto con el gasto público.
 - c. Forma en que se reparte la carga tributaria: Este postulado se refiere a sobre quien recae la carga tributaria, es decir, si la paga el primer sujeto pasivo de la obligación tributaria (impuesto directo), o si este la traslada a otro sujeto u otra economía.
3. Financieros: Matus, (citado en Laya Baquero, ob. cit.) los define como “ciertas recomendaciones de carácter general, que tienden a asegurarle al Estado un adecuado rendimiento de su sistema impositivo” (p. 454). Los subdivide en:
- a. Suficiencia: “Tiende a lograr que el rendimiento que produzca el sistema financiero, sea capaz de cubrir sus necesidades de ingreso durante un período determinado, a fin de mantener el equilibrio presupuestario” (ob. cit., p. 455).
 - b. Elasticidad: “Tiende a lograr que el sistema financiero sea capaz de adaptarse a las variaciones que el Estado pueda experimentar en sus necesidades de ingresos” (ob. cit., p. 455).
 - c. Estabilidad: Este principio alude a que se deben evitar los excesivos cambios en materia tributaria dentro de la estructura económica de un país, ya que esto “crea cierta inseguridad y desconcierto en el contribuyente que en un momento dado llega a desconocer que normas rigen” (ob. cit., p. 456).
 - d. Simplicidad: “Se busca con este principio, evitar la multiplicidad tributaria, representada por un gran número de impuestos, que muchas veces producen un bajo rendimiento dentro del volumen total de los ingresos que percibe el Estado” (ob. cit., p. 456).
 - e. Economicidad: Expresa Laya Baquero (ob. cit.):

Este principio, que también está contemplado en los administrativos o máximas de Adam Smith, tiende a lograr que los gastos que son inherentes al proceso de liquidación, recaudación y fiscalización de los ingresos públicos derivados de los impuestos y demás gravámenes, no absorban cuotas demasiado altas de los mismos, a tal punto que impuestos que resulten onerosos en tal sentido, se consideran inconvenientes. (p. 457)

4. Administrativos: Matus, (citado en Laya Baquero, ob. cit) señala:

Constituyen normas de buena y prudente administración financiera, tendentes a lograr una mayor equidad en la aplicación de los impuestos; evitar la arbitrariedad en la imposición, mediante la determinación rigurosa de los elementos que constituyen la obligación tributaria, una economía en la aplicación y recomendación de los impuestos y un mínimo de sacrificio para el contribuyente en el pago de los impuestos. (p. 457)

Según el mismo autor (ob. cit.), se clasifican en:

a. Certeza:

Se establece que la tasa o porción de impuestos que cada individuo está obligado a pagar, debe ser cierta y no arbitraria, y que la época del pago, su forma y la cantidad que tiene que pagar, deben ser claros y precisos, tanto para el contribuyente, como para cualquier otra persona. (pp. 457 y 458)

b. Comodidad: Indica Laya Baquero (ob. cit.):

De acuerdo con este principio, todo impuesto debe ser percibido en la época y según el procedimiento que pueda resultar menos incómodo para el contribuyente, acomodando la carga tributaria al momento de la percepción de los ingresos por el contribuyente y fraccionando su pago para que resulte más acorde con su capacidad económica. (p. 458)

c. Economía: Laya Baquero (ob. cit.) explica: Se busca con este principio “que el Estado retire por una parte, la menor cantidad de dinero por concepto de impuestos de manos de los contribuyentes” (p. 459), a su vez se busca “que los gastos de liquidación no absorban una parte importante del producido de dichos gravámenes” (p. 459).

d. Equidad: El referido autor (ob. cit.), señala que a este principio se le conoce también como el de la proporcionalidad, Smith (citado en Laya Baquero, ob. cit) expresa: “Cada uno debía contribuir en proporción a la renta de que

gozase bajo la protección de Estado” (p. 459), de la misma forma menciona: “No es muy irrazonable que el rico debiera contribuir a los gastos públicos, no sólo en proporción a su renta, sino con algo más que esta proporción” (ob. cit., p. 459).

2.7. Las Cinco (5) Características Deseables de un Buen Sistema Tributario

Stiglitz (2000), comenta sobre cinco características fundamentales que harán que un sistema tributario sea el más aceptado por una población. Estas cinco características son:

1. Eficiencia económica: Los impuestos no deben alterar los ingresos que se generan en una economía, es decir, no deben ser tan excesivos que puedan propender a disminuir la generación de riqueza en un medio económico.
2. Sencillez administrativa: El sistema debe tender a que los tributos se recauden con relativa facilidad y a un costo mínimo.
3. Flexibilidad: Debe ser adaptable a los cambios que puedan ocurrir en una economía.
4. Responsabilidad política: El sistema debe facilitar la información en relación a los impuestos, por ejemplo cuanto debe pagar, y el destino de lo que paga.
5. Justicia: Los contribuyentes pagan en función a los ingresos que obtienen.

2.8. Requisitos Para una “Buena” Estructura Tributaria

R. Musgrave y P. Musgrave (1995), realizan un resumen de teorías emitidas por varios intelectuales, sobre los requisitos que debería tener una “buena” estructura tributaria, estos son:

1. La recaudación debe ser suficiente para cubrir, en la mejor forma posible, las necesidades establecidas.
2. La distribución de la carga tributaria debería ser equitativa. Cada sujeto debería pagar su justa cuota.

3. Es importante no solo el punto de impacto inicial del impuesto, sino el punto de aplicación final, es decir, quien lo cancela realmente. Esto se relaciona con la incidencia del impuesto.
4. Se deber elegir un impuesto que afecte en forma mínima la toma de decisiones económicas en mercados, momentáneamente, eficientes; si el impuesto afecta en demasía dichos mercados, pueden producirse “excesos de gravamen” no favorables para esas economías.
5. La estructura tributaria debe facilitar la aplicación de políticas fiscales, para el cumplimiento de los objetivos de estabilización y crecimiento.
6. El sistema fiscal debería permitir una administración justa y no arbitraria, con información transparente y de fácil comprensión para los contribuyentes.
7. La estructura debe ser eficiente, es decir, los costos asociados a la misma deben ser mínimos, de manera que no interfieran con el cumplimiento de otros objetivos, que en realidad constituyen su razón de ser.

Jarach (1996) sugiere principios fundamentales sobre los cuales se debe cimentar un sistema tributario:

1. No solo algunos impuestos deben ser progresivos, todo el sistema debe serlo, teniendo en cuenta el carácter progresivo de algún gravamen componente y la naturaleza regresiva de otros.
2. El sistema debe generar la suficiente recaudación que permita la cobertura requerida de gasto presupuestario.
3. En una política fiscal que busque la estabilidad económica, debe coadyuvar al logro de objetivos propuestos.
4. Debe tener flexibilidad para adaptarse a las cambiantes situaciones coyunturales.
5. Debe compaginar con el desarrollo y la evolución histórica del ambiente en donde se instaure.

2.9. Consecuencias en el Mercado del Establecimiento de un Nuevo Impuesto o la Variación de la Intensidad de uno Antiguo

Al imponerse un nuevo impuesto, o variar uno ya existente, se pueden generar ciertos efectos, consecuencias inevitables de que el Estado, como imperio, busque se produzcan determinados hechos que contribuyan a mejorar el nivel de vida de sus ciudadanos.

La creación o variación de un impuesto, según Cosciani (1960), quien se basa en la terminología considerada por Pantaleoni (revisada y mejorada con posterioridad), puede originar las siguientes situaciones:

Los impuestos, o:

1. No se pagan, desconociendo ilegalmente la obligación jurídica de pagar el tributo, y entonces tenemos la evasión (que adopta las formas típicas de contrabando o fraude fiscal), o
2. Se pagan, y entonces debe distinguirse:
 - a) La percusión del impuesto sobre el contribuyente de derecho, considerado como tal por la ley, y que consiste en el pago formal del impuesto al ente titular del mismo. Es decir, el contribuyente designado paga el impuesto, pero realmente puede no ser el que soporte al final la carga tributaria.
 - b) La incidencia del impuesto sobre el contribuyente de hecho, que consiste en el pago efectivo del impuesto mediante una disminución real de su renta o patrimonio.
 - c) La traslación del impuesto del contribuyente de derecho al contribuyente de hecho, en virtud de la cual el primero se resarce en todo o en parte del impuesto que le grava, transfiriendo la carga del mismo sobre el segundo. Para que exista traslación debe darse en primer lugar la percusión, y después es necesario que, a consecuencia del impuesto (y por tanto no por causas extrañas al tributo, como las de la coyuntura), se produzca una variación en el precio a favor del contribuyente percutido y a cargo del contribuyente incidido.
 - d) Las consecuencias de la incidencia (o presión de la incidencia del impuesto) sobre el contribuyente de hecho. A su vez éstas pueden ser, acumulativa o

alternativamente: una disminución de los consumos (fenómeno conocido con el nombre de difusión del impuesto) o una disminución del valor capital de las rentas gravadas (fenómeno conocido con el nombre de amortización o capitalización del impuesto) o un aumento del esfuerzo (fenómeno conocido con el nombre de remoción del impuesto).

- e) La repercusión del impuesto sobre el mercado, constituida por todos los otros efectos que se producen, además de la traslación y de las consecuencias inmediatas de la incidencia. La repercusión se diferencia de las categorías precedentes por el hecho de tratarse de una multitud de efectos sobre el equilibrio económico que son fenómenos “rebeldes” a la terminología “normal”, no susceptibles de individualización precisa, y para los cuales falta una terminología especial.

El anterior análisis, resume cómo un impuesto puede generar distintas consecuencias, las cuales variarán dependiendo del fin buscado en el mercado objeto del tributo.

3. Basamento Constitucional y Legal de Venezuela para el Establecimiento del Tributo Propuesto

Se propone que este impuesto sea creado desde el Poder Ejecutivo Nacional, para que el mismo abarque todo el país; la recaudación, gestión y administración del gravamen se asignaría al Ministerio de Finanzas, quien a su vez encargaría al principal ente tributario con que cuenta, el Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT).

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) da la competencia al Poder Público Nacional para que instaure impuestos, tal como se puede apreciar en su articulado:

Es de la competencia del Poder Público Nacional: La creación, organización, recaudación, administración y control de los impuestos sobre la renta, sobre sucesiones, donaciones y demás ramos conexos, el capital, la producción, el valor agregado, los hidrocarburos y minas; de los gravámenes a la importación y exportación de bienes y servicios; los impuestos que recaigan sobre el consumo de licores, alcoholes y demás especies alcohólicas, cigarrillos y demás manufacturas del tabaco; y los demás impuestos, tasas y rentas no atribuidas a los Estados y Municipios por esta Constitución o por la ley. (Art. 156)

El Poder Nacional esta conformado por cinco poderes, los cuales son: Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, Poder Judicial, Poder Ciudadano y Poder Electoral.

Se debe distinguir de donde o quien puede crear los impuestos, es decir, cual o cuales de los poderes mencionados pueden establecer gravámenes en Venezuela.

Antes que todo, es obligación indicar que todo impuesto nacional debe ser establecido por ley, tal como lo señala la Constitución (1999): “No podrán cobrarse impuestos, tasas, ni contribuciones que no estén establecidos en la ley, ni concederse exenciones y rebajas, ni otras formas de incentivos fiscales, sino en los casos previstos por las leyes. Ningún tributo puede tener efecto confiscatorio” (Art. 317).

El Poder Legislativo lo ejerce la Asamblea Nacional, institución conformada por diputados y diputadas electos mediante votación universal. La Asamblea legisla en muchas materias, con respecto a su labor tributaria en el país, la Constitución (1999) expresa lo siguiente: “Corresponde a la Asamblea Nacional: ...6. Discutir y aprobar el presupuesto nacional y todo proyecto de ley concerniente al régimen tributario y al crédito público” (Art. 187).

El Poder Ejecutivo lo desempeña principalmente el Ejecutivo Nacional, a través del Presidente de la República, este a su vez tiene ciertas atribuciones, entre las que se encuentran, según la Constitución Nacional (1999): “Son atribuciones y obligaciones del Presidente o Presidenta de la República:...8. Dictar, previa autorización por una ley habilitante, decretos con fuerza de ley” (Art. 236).

Esto último deja abierta la posibilidad de que el Presidente de la República pueda crear leyes tributarias, un ejemplo de ello lo constituye la vigente Ley de Impuesto Sobre Sucesiones, Donaciones y Demás Ramos Conexos (1999), originada desde el Poder Ejecutivo Nacional.

En síntesis, se concluye que las autoridades facultadas para sancionar leyes que establezcan impuestos, son la Asamblea Nacional y el Presidente de la República, cada cual cumpliendo los requisitos señalados en la Constitución Nacional.

A continuación, se comentan aspectos sobre normas nacionales, las cuales servirán de referencia y sustentarán el planteamiento en relación al impuesto tratado.

Una de esas leyes es la Ley de Impuesto Sobre Alcohol y Otras Especies Alcohólicas, a la fecha denominada “Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto Sobre Alcohol y Otras Especies Alcohólicas” (2007).

En dicho Decreto (ob. cit.), se destaca el papel del Estado en el combate de las situaciones nocivas para la población, en su exposición de motivos señala:

El Estado, como garante de la salud pública de los venezolanos, venezolanas y de la población en general, preocupado por la propagación de males sociales como el alcoholismo y tomando en cuenta que es prioridad establecer mecanismos apropiados para afrontar las graves consecuencias sociales, morales y económicas que genera el consumo de estas especies... (Exposición de Motivos)

Así mismo, expresa (ob. cit.) la tasa que debe aplicarse como impuesto, la cual es alta en comparación con otros tributos, con el fin que se desestime el consumo del producto al que se alude. En ese orden de ideas, se afirma el efecto buscado con la aplicación del impuesto, tema central de esta investigación, indica el Decreto (ob. cit.):

De igual forma, se incluye en el artículo 1° la facultad reconocida a la Asamblea Nacional, en la Ley de Presupuesto Anual de aumentar o disminuir hasta en un cincuenta por ciento (50%) de las alícuotas tributarias consagradas en los artículos 11, 12, 13, 14, 18 y 19 de esta Ley. Dichas modificaciones obedecen a la necesidad de establecer una mayor carga tributaria que desincentive, desestime o restrinja el consumo excesivo de los referidos productos, que puede derivarse del incremento que se ha experimentado en la capacidad económica de los venezolanos y venezolanas y que, a la vez, se traduzca en una medida preventiva y de control para la protección de los ciudadanos y ciudadanas en general. (Exposición de Motivos)

Mas evidencia sobre el incremento inusual que puede experimentar este tributo, se puede observar en el artículo N° 1 de la citada Ley (ob. cit.):

El alcohol etílico y las especies alcohólicas de producción nacional o importadas, destinadas al consumo en el país, quedan sujetas al impuesto que establece esta Ley. La Ley de Presupuesto Anual podrá aumentar o disminuir hasta en un cincuenta por ciento (50%) los impuestos establecidos en los artículos 11, 12, 13, 14, 18 y 19 de esta Ley.

En dichos artículos se hace referencia a bebidas alcohólicas como cerveza, vino, ron, entre otros licores, los cuales pueden ser pechados hasta en un cincuenta por ciento (50%). Se puede inferir, específicamente para este artículo, que no se establece un techo máximo para el aumento total del impuesto, es decir, que entre varios aumentos estos solo puedan sumar en conjunto hasta cincuenta por ciento (50%). Es posible que puedan

producirse varios incrementos, pero la restricción radica en que cada uno de ellos (individualmente), no puede sobrepasar del referido porcentaje. Esto sugiere que, dependiendo del comportamiento de la demanda para este producto, la Administración Tributaria posee un poder importante en cuanto al control sobre el comercio de este tipo de bebidas, porque puede incrementar su precio con gran amplitud.

Otra norma que puede servir de patrón para la propuesta realizada en este trabajo, es el “Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma Parcial de la Ley de Impuesto Sobre Cigarrillos y Manufacturas de Tabaco” (2007). Expresa dicha legislación:

El Estado, como responsable y garante de la salud pública de los venezolanos, venezolanas y de la población en general, preocupado por la propagación de males sociales como el tabaquismo y tomando en cuenta que resulta prioritario adoptar medidas y establecer mecanismos apropiados a corto, mediano y largo plazo para afrontar las graves consecuencias sociales, morales y económicas que genera el consumo del tabaco y otras especies, así como la exposición a su humo, considera pertinente reformar el contenido de la Ley de Impuesto sobre Cigarrillos y Manufacturas del año 1981, en correspondencia con las obligaciones y compromisos del Convenio Marco de la Organización Mundial de la Salud para el Control del Tabaco. (Exposición de Motivos)

Dentro del fragmento citado, destaca para esta investigación la afirmación de que el Estado, en cumplimiento de su deber como procurador de una adecuada salud pública, está aplicando mecanismos que permitan lograr un efecto requerido en la sociedad, que para este caso es disminuir el consumo de cigarrillos, a través de la modificación de una ley ya existente, la cual se consideró que no estaba logrando los objetivos planeados.

Se reafirma lo anterior en la expresión siguiente, extraída de la misma Ley (ob. cit.):

...El Estado en su rol de responsable del bienestar y de la seguridad de los miembros de la sociedad, como una de las medidas destinadas a hacer frente a las nocivas consecuencias del consumo de cigarrillos y otras especies de tabaco, ha considerado como mecanismo para desalentar y desestimular tal consumo incrementar la vigente alícuota impositiva hasta el setenta por ciento (70%) del precio de venta al público, sin perjuicio de que posteriormente se puedan adoptar medidas para incrementar el precio de los mencionados productos. (Exposición de Motivos)

Se continúa con aspectos pertinentes para este estudio, extraídos de la ley comentada (ob. cit.): “Dichas modificaciones obedecen a la necesidad de establecer una mayor carga tributaria que desincentive el consumo excesivo del referido producto, que puede

derivarse del incremento en la capacidad económica de los venezolanos y venezolanas.”

(Exposición de Motivos)

Finalmente, el mismo Decreto (ob. cit.) dictamina:

Los cigarrillos, tabaco y picaduras para fumar, importadas o de producción nacional destinados al consumo en el país, serán gravados con el impuesto establecido en esta Ley. El Ejecutivo Nacional podrá fijar el precio de venta de las especies a que se refiere esta Ley y queda facultado para aumentar hasta un tercio la alícuota del impuesto en ella previsto (Art. 1). La alícuota del impuesto previsto en esta Ley aplicable a los cigarrillos, tabaco y picaduras para fumar, importados o de producción nacional destinados al consumo en el país, se fija en el setenta por ciento (70 %) del precio de venta al público.... (Art. 2)

4. Principal Organismo Encargado de la Recaudación Tributaria en Venezuela: SENIAT

Para la recaudación, administración y gestión del impuesto sugerido, se plantea al Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT) como órgano encargado de ejecutar dichas funciones, en efecto existe una Ley que otorga potestad al SENIAT para ejercer estas competencias, la Ley del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (2001) indica:

La presente Ley tiene por objeto regular y desarrollar la organización y funcionamiento del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), el cual será órgano de ejecución de la administración tributaria nacional, sin perjuicio de lo establecido en otras leyes. (Art. 1)

De este artículo, se resalta la siguiente frase: “Será órgano de ejecución de la administración tributaria nacional, sin perjuicio de lo establecido en otras leyes” (art. 1, ob. cit.), para hacer notar su importancia o primacía como órgano recaudador en el país.

De la misma forma, en el artículo 7 de la mencionada ley (ob. cit.), se dictamina:

Corresponde al Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) la aplicación de la legislación aduanera y tributaria nacional, así como el ejercicio, gestión y desarrollo de las competencias relativas a la ejecución integrada de las políticas aduanera y tributaria fijadas por el Ejecutivo Nacional. En el ejercicio de sus funciones es de su competencia: 1. Administrar el sistema de los tributos de la competencia del Poder Público Nacional, en concordancia con la política definida por el Ejecutivo Nacional... 7. Recaudar los tributos de la competencia del Poder Público Nacional y sus respectivos accesorios;

así como cualquier otro tributo cuya recaudación le sea asignada por ley o convenio especial. (Art. 7)

Es posible apreciar como entre sus funciones, se encuentran las de administrar y recaudar tributos, condición fundamental para proponer a esta institución como ente gestor del tributo planteado.

El SENIAT es un organismo que nace de la fusión de otros órganos del Estado, encargados de la administración de ciertos tributos, estos son Aduanas de Venezuela Servicio Autónomo (AVSA), organismo sin personalidad jurídica creado mediante Decreto Presidencial N° 2.937 del 21 de mayo de 1993, publicado en Gaceta Oficial N° 35.216 de la misma fecha, y el Servicio Nacional de Administración Tributaria (SENAT), servicio autónomo sin personalidad jurídica, creado mediante Decreto Presidencial N° 67 del 2 de marzo de 1994, publicado en Gaceta Oficial N° 35.427 del 23 de marzo de 1994. (www.seniat.gob.ve, s.f.)

La unión de estos órganos se produce el 10 de agosto de 1994, por medio del Decreto Presidencial N° 310, para dar paso a la creación del Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT). Dicho Decreto Presidencial se publica en la Gaceta Oficial N° 35.525 de fecha 16 de agosto de 1994. (loc. cit.)

Se justifica la creación del SENIAT a través de la unificación de las referidas instituciones, por la necesidad de optimizar la gestión tributaria, tal como se expresa:

El proceso de fusión fue concebido como un proyecto de modernización orientado hacia un gran servicio de información con objetivos de incrementar la recaudación, actualizar la estructura tributaria nacional y fomentar la cultura tributaria, para fomentar el cumplimiento voluntario de las obligaciones de los contribuyentes. (loc. cit.)

Clemente (2006), apunta la misión del SENIAT: “Recaudar con niveles óptimos los tributos nacionales, a través de un sistema integral de administración tributaria moderno, eficiente, equitativo y confiable, bajo los principios de legalidad y respeto al contribuyente”. (p. 18)

Finalmente, se expone la visión del referido organismo, extraída del trabajo realizado por Clemente (ob. cit.):

Ser una institución modelo para el proceso de transformación del Estado Venezolano, de sólido prestigio, confianza y credibilidad nacional e internacional, en virtud de su gestión transparente, sus elevados niveles de productividad, la

excelencia de sus sistemas y de su información, el profesionalismo y sentido de compromiso de sus recursos humanos, la alta calidad en la atención y respeto a los contribuyentes, y también por su contribución a que Venezuela alcance un desarrollo sustentable con una economía competitiva y solidaria. (p. 18)

5. Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT)

Para elaborar el presente trabajo, fue necesario recabar información de organismos públicos, tales como el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), el cual:

Es un ente adscrito al Ministerio del Poder Popular para la Obras Públicas y Vivienda, con competencia en materia de transporte terrestre, con personalidad jurídica, que goza de los privilegios y prerrogativas que se le acuerdan a la República, de conformidad con la ley, cuya sede central está ubicada en la ciudad de Caracas, según lo estipulado en la Ley de Transporte Terrestre. (www.inttt.gov.ve, s.f.)

Cabe destacar que antes de ser sancionada la nueva Ley de Transporte Terrestre, publicada en la Gaceta Oficial N° 38.985 de fecha 01 de agosto de 2008 y vigente para esta fecha, el INTT se denominó Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT), varias de las publicaciones aquí citadas se identifican con este nombre.

El INTT posee como facultades, según la Ley de Transporte Terrestre (2008):

Son atribuciones del Instituto Nacional de Transporte Terrestre: 1. La planificación y ejecución de programas de fortalecimiento institucional del sector transporte terrestre. 2. Llevar el Registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. 3. Registro, expedición, renovación y control de licencias para conducir vehículos a motor, en el ámbito nacional, en los diferentes grados y categorías. 4. Registro, expedición y control de títulos profesionales para conducir vehículos a motor con fines de lucro. 5. Otorgamiento, registro y control de placas identificadoras de vehículos a motor destinadas al uso público o privado, en las diferentes clasificaciones y modalidades. 6. Otorgamiento de los permisos y registro de los servicios de transporte terrestre público y privado, así como la regulación y control del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en el ámbito de la competencia nacional. 7. Realizar estudios de proyectos, otorgamiento de permisos, regulación y registro de los servicios conexos de carácter nacional, como terminales públicos y privados, paradores viales de pasajeros y pasajeras, turísticos y de carga, terminales generadores de transferencia e intermodal de carga, transporte de encomienda, escuelas del transporte, estacionamientos concesionarios del instituto, estaciones fijas y móviles de revisión técnica, mecánica y física de vehículos; ubicación y acceso de las estaciones de servicios, servicios de grúas de arrastre y de plataforma y cualquier otro, de conformidad con el ordenamiento

jurídico. 8. Efectuar estudios y revisión de tarifas y fletes del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en los casos previstos en la ley. 9. Todo lo concerniente a la planificación, funcionamiento y control de los recursos del Instituto y de sus órganos desconcentrados. 10. Llevar estadísticas del transporte terrestre y dispositivos para el control del tránsito. 11. Promover la educación y seguridad vial. 12. Establecer los criterios técnicos y otorgar los permisos para la colocación vallas y demás medios publicitarios en las vías públicas nacionales y en los predios colindantes a las mismas, el control de su ubicación y los procedimientos administrativos para su remoción, en coordinación con las autoridades estatales y municipales. 13. Establecer los criterios técnicos y otorgar los permisos para la colocación de publicidad en los vehículos. 14. Velar por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad en el ámbito nacional. 15. Establecer los mecanismos de coordinación y homologación de las policías con competencia para el control y vigilancia del tránsito y transporte terrestre. 16. Otorgar las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga en el ámbito de la competencia nacional. 17. Otorgar las autorizaciones para los trabajos sobre la infraestructura vial en el ámbito de la competencia nacional. 18. Aplicar las sanciones administrativas, en los casos previstos en la ley. 19. Velar por el correcto funcionamiento en la prestación del servicio de transporte terrestre. 20. Percibir y administrar los ingresos provenientes de los servicios que preste y de las sanciones que imponga. 21. Dictar actos administrativos generales o particulares, en las materias de su competencia. Estos actos agotan la vía administrativa y los interesados podrán acudir directamente ante la jurisdicción contencioso administrativa. 22. Informar trimestralmente al Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de transporte terrestre sobre los ingresos que perciba y administre. 23. Controlar y regular la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización y demarcación de las vías, así como la autorización para la colocación y señalización de los mecanismos de control de velocidad en las carreteras de vías nacionales. 24. Otorgar en materia de terminales públicos y privados, la certificación del proyecto, en cuanto al cumplimiento de las normas técnicas correspondientes, así como el registro del servicio una vez otorgada la licencia de operación. 25. Otorgar la licencia de operación de servicio conexo cuando se trata de operadores u operadoras sujetos o sujetas a la competencia nacional. 26. El control, inspección y supervisión de los terminales públicos y privados que integran el Sistema Nacional de Terminales de Pasajeros y Pasajeras, del Transporte Terrestre Público y Privado. 27. Las demás que se le asignen o le confiera la Ley de Transporte Terrestre. (Art. 23)

6. Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (CICPC)

Otro órgano público que se consultó, y suministró datos sobre ciertos delitos pertinentes para esta investigación, es el Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y

Criminalísticas (CICPC). Señala la Ley del Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas (2006): “El Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas es el órgano principal en materia de investigaciones penales” (Art. 10). Así mismo, las competencias del CICPC son señaladas por la referida Ley (ob. cit.):

Corresponde al órgano principal de investigaciones penales: 1. Practicar las diligencias que le ordene el Ministerio Público, encaminadas a investigar y hacer constar la perpetración de un hecho punible, con todas las circunstancias que puedan influir en su calificación y la responsabilidad de los autores o autoras y demás partícipes, identificación de las víctimas, de las personas que tengan conocimiento de los hechos, así como el aseguramiento de los objetos activos y pasivos relacionados con el delito. 2. Colaborar con los demás órganos de seguridad ciudadana en la creación de centros de prevención del delito y en la organización de los sistemas de control o bases de datos criminalísticos, para compartir la información de los servicios de inteligencia en cuanto a narcotráfico, terrorismo internacional, desaparición de personas, movimiento de capitales ilícitos, delincuencia organizada y otros tipos delictivos. 3. Elaborar, analizar, en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística, y presentar al ministerio con competencia en materia de interior y justicia las estadísticas de criminalidad, cuando sean requeridas, con el objeto de adoptar las políticas de prevención y aplicar las medidas necesarias para garantizar el fin del Estado en materia de seguridad. 4. Desarrollar políticas de prevención, orientación, publicidad, colaboración e información, a fin de aplicar medidas técnicas que permitan reducir y evitar la actividad delictiva. 5. Auxiliar en caso de necesidad a la Dirección Nacional de Identificación y Extranjería, y colaborar en la identificación, localización y aprehensión de ciudadanos o ciudadanas extranjeros o extranjeras solicitados por otros países. 6. Las demás actuaciones o funciones que le sean atribuidas de conformidad con la ley. (Art. 11)

7. Motocicletas

7.1. Definición de Motocicleta

La enciclopedia Wikipedia (s.f.), define a las motocicletas como:

Una motocicleta, comúnmente conocida en castellano con la abreviatura moto, es un vehículo de dos ruedas impulsado por un motor de combustión interna a gasolina. El cuadro y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera y la rueda motriz es la trasera. Las motocicletas pueden transportar hasta dos personas, y tres si están dotadas de sidecar.” (es.wikipedi.org)

7.2. Historia de las Motocicletas

Describe Wikipedia (s.f.) la historia de las motocicletas:

El estadounidense Sylvester Howard Roper (1823-1896) inventó un motor de dos cilindros a vapor (accionado por carbón) en 1867. Ésta puede ser considerada la primera motocicleta, si se permite que la descripción de una motocicleta incluya un motor a vapor. Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna en 1885. Su velocidad era de 18 km/h y el motor desarrollaba 0,5 caballos. Gottlieb Daimler usó un nuevo motor inventado por el ingeniero Nikolaus August Otto. Otto inventó el primer motor de combustión interna de cuatro tiempos en 1876. Lo llamó "Motor de Ciclo Otto" y, tan pronto como lo completó, Daimler (antiguo empleado de Otto) lo convirtió en una motocicleta que algunos historiadores consideran la primera de la historia. En 1894 Hildebrand y Wolfmüller presentan en Munich la primera motocicleta fabricada en serie y con claros fines comerciales. La Hildebrand y Wolfmüller se mantuvo en producción hasta 1897. Los hermanos rusos afincados en París Eugéne y Michel Werner montaron un motor en una bicicleta. El modelo inicial con el motor sobre la rueda delantera se comenzó a fabricar en 1897. En 1902 se inventó el escúter (proviene del inglés 'scooter'), también conocido como auto sillón, por el francés Georges Gauthier. La escúter es una moto munida de un salpicadero de protección. Fue fabricada en 1914. Tuvo una gran popularidad, sobre todo entre los jóvenes. Está compuesto por dos ruedas de poco diámetro y un cuadro abierto que permite al conductor estar sentado en vez de a horcajadas. También contiene una carrocería que protege todos los mecanismos, y ofrece algún pequeño espacio de almacenaje de objetos pequeños y de una rueda de recambio. Son vehículos urbanos, aunque también se pueden hacer viajes largos. Lo que destaca en este tipo de motos es la comodidad del manejo y facilidad de conducción, y no el desarrollo de grandes velocidades. En 1910 apareció el sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a un lado de la motocicleta. Consta de un bastidor (de una sola rueda) y de una carrocería que protege al pasajero. La motocicleta que lo arrastra, se convierte en un vehículo de tres ruedas y su conducción se controla mediante el giro del manillar, al no poder ejecutarse la basculación. Ya había aparecido años antes, pero en bicicletas y con la proliferación de los vehículos llamados "utilitarios" ha desaparecido prácticamente de la circulación. Después de volver de la Segunda Guerra Mundial (1945), los soldados estadounidenses parecían descontentos con las motocicletas que eran construidas por Harley-Davidson e Indian. Las motos que habían montado en Europa eran más ligeras y más divertidas de conducir. Estos veteranos comenzaron a andar con otros ex soldados para volver a vivir algo de la camaradería que habían sentido en el servicio. Estos grupos se dieron cuenta que sus motocicletas necesitaban los cambios que Harley no les proporcionaba. Así nació la Motocicleta Custom. (loc. cit.)

7.3. Partes de una Motocicleta

Las partes de una motocicleta, basados en la información de Wikipedia (loc. cit.) son las siguientes:

- Chasis, es la espina dorsal de la motocicleta y a partir del cual se colocan todos los demás elementos que la componen.
- Horquilla, es la pieza a la cual se une el manillar y la rueda delantera y que actúa a su vez de suspensión delantera.
- Pipa de dirección, une la horquilla al chasis y que aloja en su interior unos rodamientos, que son los que permiten girar la dirección a uno u otro lado.
- Basculante, es la pieza que unida al chasis mediante un eje (eje del basculante), sujeta la rueda trasera y uno de los extremos de la amortiguación trasera de suspensión.
- Depósito de combustible, es el recipiente que aloja la gasolina.
- Motor que anclado al basculante, y a la rueda trasera mediante una cadena, una correa o un cardan, es el encargado de impulsar todo el conjunto. Dependiendo del ciclo de funcionamiento, los motores pueden ser de dos o cuatro tiempos.
- Frenos delantero y trasero, son los encargados de detener la motocicleta. Pueden ser de disco o de tambor, aunque estos últimos están casi en desuso.

7.4. Funcionamiento de la Motocicleta

Información extraída de Wikipedia (s.f.):

Normalmente va propulsada por un motor de gasolina de dos o cuatro tiempos, aunque también existen modelos eléctricos, que transmiten la potencia a la rueda trasera mediante la transmisión secundaria (cadena, cardan o correa). La conducción se lleva a cabo por la articulación de la rueda delantera (que gira según un eje vertical) controlada por un manillar sobre el que están instalados los dispositivos necesarios para control de la motocicleta: palancas de accionamiento de los frenos, embrague, interruptores de las luces, etc. El chasis, que puede ser simple, de doble cuna, multitubular, de chapa estampada, doble viga, monocasco, etc., suele estar construido preferentemente en acero ó aluminio, en casos más raros en magnesio, carbono ó titanio. La rigidez y geometría del chasis es vital para su estabilidad. Normalmente la rigidez necesaria va en función de la potencia del motor y las características dinámicas. La mayoría de las motocicletas están dotadas

de suspensiones, con el fin de mantener las ruedas en contacto con el suelo el máximo tiempo posible al paso por irregularidades y aumentar el confort de marcha. Los frenos son imprescindibles para detener la motocicleta. Suelen ir anclados a las llantas y son accionados por una palanca en el manillar o en el pie. Los hay de dos tipos: de tambor y de disco. El freno de tambor esta compuesto por cinco partes: - Zapatas, - Portazapatas, - Muelles, - Tambor, - Guaya o varilla del freno. Los frenos de disco han ido ganando terreno en el total de motocicletas distribuidas, por ser más eficaces, y disipar mejor el calor generado en la frenada. Los frenos de tambor son muy particulares, porque si una de sus partes no funciona correctamente, la banda emite sonidos, como si fueran chillidos, al momento de frenar la motocicleta. Algunas motocicletas tienen carenado, que sirve para proteger al conductor del viento y favorecer la velocidad máxima por aerodinámica mejorada. Cuando los muelles se sueltan, la motocicleta empieza a “frenar largo” y se produce una situación de alto riesgo para el que conduce, porque en el momento en que se necesite todo el poder del frenado de la motocicleta, no va a poder responder de la forma deseada. Disponen generalmente de cambio de marchas que se controla mediante una de las empuñaduras del manillar o mediante una palanca accionada con el pie. La motocicleta se mantiene erguida en recta y mantiene la estabilidad en curva gracias al efecto giroscópico de las ruedas. El diámetro en las ruedas puede estar comprendido entre 21" motos todo-terreno ó enduro y 8" minimotos, y una anchura entre 5 cm hasta 210 mm, la diferencia más importante en relación a otros vehículos es la relación peso/potencia, esto caracteriza a la motocicleta de aceleraciones y frenadas difíciles de superar por los más eficaces automóviles. (loc. cit.)

8. Algunos de los Delitos Cometidos en Contra de Motociclistas en Venezuela:

Hurto y Robo

En el Capítulo IV de esta investigación, se detallan cifras de algunos de los delitos cometidos en contra de motorizados en Venezuela, por ello es necesario revelar en que consiste cada uno de ellos, y deducir la diferencia entre ambos.

Se define el hurto, según Wikipedia (s.f.):

Consiste el delito de hurto en el apoderamiento ilegítimo de una cosa mueble, ajena en todo o en parte, realizado sin fuerza en las cosas, ni violencia o intimidación en las personas. Esta definición del hurto se construye oponiéndola a las del robo y de la extorsión. El hurto requiere siempre apoderamiento, sin usar de formas o modos especiales, como la fuerza sobre las cosas o la violencia física en las personas, características del robo, o como la intimidación para obligar a la entrega, por ejemplo, propia de la extorsión. (loc. cit.)

Con respecto al robo, expresa Wikipedia (s.f.):

El robo es un delito contra el patrimonio, consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, con intención de lucrarse, empleando para ello fuerza en las cosas o bien violencia o intimidación en la persona. Son precisamente estas dos modalidades de ejecución de la conducta las que la diferencian del hurto, que exige únicamente el acto de apoderamiento. La mayor peligrosidad del robo, por el uso de esta fuerza o intimidación, justifican que la pena sea superior a la que se establece por el hurto. (loc. cit.)

Se concluye entonces que, el robo es usurpar a alguna persona una determinada propiedad utilizando la fuerza, mientras que el hurto es realizar la misma acción, sin el empleo de algún tipo de poder coercitivo.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

1. Nivel de Investigación

Arias (2006) ofrece una explicación breve y clara, sobre el nivel de investigación: “El nivel de investigación se refiere al grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio.”(p. 23)

Dicho autor (ob. cit.) coincide con el criterio general emitido para clasificar a las investigaciones según su nivel, éstas pueden ser:

- Exploratorias.
- Descriptivas.
- Explicativas.

Vistos los tipos de investigaciones que existen, se expresa el modelo a ser utilizado, el trabajo será de carácter exploratorio-descriptivo; esto es posible, tal como lo expresa Arias (ob. cit.):

Independientemente de su clasificación, todos son tipos de investigación, y al no ser excluyentes, un estudio puede ubicarse en más de una clase. Por ejemplo, una investigación puede ser explicativa y de campo al mismo tiempo. Así como también, cualquier otra investigación pudiera clasificarse como documental de nivel exploratorio-descriptivo. (p. 23)

Seguidamente, se define la investigación exploratoria, según Hernández y otros (1998):

Los estudios exploratorios se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que únicamente hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio. (p. 58)

Arias (2006), precisa sobre la investigación descriptiva:

La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere. (p. 24)

Se establece que, por una parte, esta investigación es de tipo exploratorio, porque no se hallaron estudios iguales o similares al presentado, en el sentido de analizar el impacto que causaría la creación de un nuevo impuesto sobre vehículos, en la sociedad venezolana; esta situación, otorga un perfil innovador al trabajo de grado efectuado; por otra parte, la investigación es de carácter descriptivo, ya que son comentados aspectos específicos sobre un impuesto propuesto, utilizando diversos puntos de vista de especialistas en el área impositiva y económica, para denotar la viabilidad de la aplicación del referido tributo en Venezuela. Así mismo, se recopilaron y analizaron datos numéricos de organismos oficiales nacionales, y otros de fuentes no gubernamentales, que respaldan el planteamiento efectuado en este trabajo.

2. Diseño de Investigación

En relación al diseño de investigación, expresa el Profesor Arias (ob. cit.): “Es la estrategia general que adopta el investigador para responder al problema planteado. En atención al diseño, la investigación se clasifica en: documental, de campo y experimental” (p. 26).

Hernández y otros (1998) señalan sobre el diseño de investigación: “El diseño señala al investigador lo que debe hacer para alcanzar sus objetivos de estudio, contestar las interrogantes que se ha planteado y analizar la certeza de las hipótesis formuladas en un contexto en particular” (p. 106).

Según el diseño de investigación (Arias, 2006), éstas pueden ser:

- Investigación documental o diseño documental.
- Investigación de campo o diseño de campo.
- Investigación experimental o diseño experimental.

Utilizando como base esta clasificación, se cataloga el estudio presentado como una investigación de diseño documental. ¿Por qué?, indica Arias (ob. cit.):

La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundario, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas. Como en toda investigación, el propósito de este diseño es el aporte de nuevos conocimientos. (p. 33)

Observado el concepto, se conceptualiza esta investigación como de tipo documental, porque la propuesta elaborada parte del análisis de varias opiniones de distintos autores sobre la materia, juicios recogidos de fuentes documentales: Impresas o electrónicas; también se utilizarán datos recopilados de instituciones gubernamentales, los cuales serán analizados, teniéndose como finalidad obtener conclusiones válidas sobre el problema planteado, y se produzcan nuevos conocimientos útiles al área.

Arias (ob. cit.) expresa que las investigaciones de tipo documental pueden ser de tres tipos: monográficas, estudios de medición de variables independientes a partir de datos secundarios, y correlacionales a partir de datos secundarios. Ésta investigación es de tipo monográfica, que según Arias (ob. cit.), “consiste en el desarrollo amplio y profundo de un tema específico. Su resultado es un informe comúnmente llamado monografía” (p. 30).

3. Hipótesis

Expresa Arias (ob. cit.) sobre la hipótesis: “Es una suposición que expresa la posible relación entre dos o más variables, la cual se formula para responder tentativamente a un problema o pregunta de investigación” (p. 47).

Señala el autor (ob. cit) que, “es pertinente el uso de hipótesis en algunas investigaciones de carácter descriptivo, específicamente en las correlacionales y en las que se busca establecer una asociación (no causal) entre variables” (p. 50). Éste comentario sustenta el hecho de que es posible formular hipótesis para el tipo de investigación llevada a cabo (descriptiva), porque se busca establecer una relación no causal entre las variables presentadas.

Continuando con la reseña sobre las hipótesis, existen tres tipos a saber, según coinciden varios autores:

- Hipótesis de investigación o de trabajo.
- Hipótesis alternativa.

– Hipótesis nula.

La hipótesis de investigación o de trabajo “es la suposición que se aspira verificar o comprobar” (Arias, 2006, p. 51).

Se concluye que es la deducción central que se pretende estudiar y demostrar dentro de un trabajo de investigación.

Las hipótesis alternativas “son aquellas que plantean opciones distintas a la hipótesis de trabajo o de investigación” (ob. cit., p. 53).

Es decir, otras opciones de hipótesis que se pudieran presentar en una investigación.

La hipótesis nula “es la que niega lo supuesto en la hipótesis de investigación” (ob. cit., p. 53).

Dentro de las hipótesis de investigación o de trabajo, menciona Arias (ob. cit.) que existen las hipótesis explicativas, predictivas, comparativas, correlacionales y descriptivas, de las cuales se formularán para esta investigación las de tipo descriptiva, definidas por Arias (ob. cit.) como aquellas que “indican una probable relación no causal entre variables cualitativas” (p. 53).

Luego de citados los conceptos y clasificaciones sobre las hipótesis, se comenta y concluye que las hipótesis a plantear en este estudio son hipótesis de trabajo, de tipo descriptivas, porque se pretende esbozar la relación que puede existir entre la implementación de un impuesto al consumo y la adquisición de motocicletas en Venezuela. Como se indicó en los conceptos citados, existe la posibilidad de proponer hipótesis descriptivas aún cuando no exista una relación causal entre las variables, y en este caso no se está afirmando que una variable causa la otra. Es decir, no se asegura por ejemplo que existe un impuesto que incrementa o aminora la adquisición de motos en el país, sino que se estima el posible efecto de un impuesto en la adquisición de las mismas.

Las hipótesis formuladas para este estudio son del tipo de trabajo, descriptivas, ya que se mencionó en el planteamiento del problema que el resultado de esta investigación puede llevar a dos situaciones, la primera es que como consecuencia del la instauración del impuesto, disminuya la circulación de motocicletas en Venezuela, cumpliendo su papel de moderador de conductas de consumo (en este caso, de motocicletas), o en segundo término, se produzca un aumento de los ingresos en las finanzas públicas venezolanas, como consecuencia de la recaudación de un nuevo tributo.

Adicionalmente, se pretenden alcanzar otros fines, que conjuntamente con los planteamientos señalados anteriormente, permiten delinear las hipótesis. Éstas se presentan con los respectivos objetivos específicos, a continuación:

Objetivo específico: Analizar como un impuesto puede servir como elemento moderador de la conducta humana en el ámbito comercial y social.

Hipótesis de investigación 1: H_{i1} : El derecho tributario y las ciencias económicas explican, mediante diversas teorías y reflexiones, como un impuesto puede moderar la conducta humana en el ámbito comercial y social.

Objetivo específico: Evaluar el impacto económico de la creación de este tipo de tributo dentro de las finanzas públicas venezolanas.

Hipótesis de investigación 2: H_{i2} : El establecimiento de un tributo en la adquisición de motocicletas permitirá obtener mayores ingresos en las finanzas públicas venezolanas.

Objetivo específico: Detectar como el aumento del número de motocicletas en circulación se vincula con el incremento de robos, accidentes y otras infracciones en Venezuela.

Hipótesis de investigación 3: H_{i3} : El aumento del número de motocicletas en circulación dentro del territorio venezolano se relaciona con el incremento de robos, accidentes y otras infracciones cometidas en el país.

Objetivo específico: Proponer una alícuota para lograr la meta propuesta de disminuir la adquisición, y por consiguiente, circulación de motocicletas en Venezuela.

Hipótesis de investigación 4: H_{i4} : Una alta alícuota asociada al impuesto propuesto moderará la adquisición, y por tanto circulación de motocicletas en Venezuela.

4. Variables, dimensiones e indicadores

Expresa Arias (2006) que “variable es una característica o cualidad; magnitud o cantidad, que puede sufrir cambios, y que es objeto de análisis, medición, manipulación o control en una investigación” (p. 57).

Dentro de las clasificaciones de variables que ofrece Arias (ob. cit.), se poseen las siguientes:

Según su naturaleza, las variables pueden ser cuantitativas y cualitativas:

a) Cuantitativas: son aquellas que se expresan en valores o datos numéricos. Así mismo, las variables cuantitativas se clasifican en discretas y continuas. - Discretas: son las que asumen valores o cifras enteras. - Continuas: son aquellas que adoptan números fraccionados o decimales. b) Cualitativas: también llamadas categóricas, son características o atributos que se expresan de forma verbal (no numérica), es decir, mediante palabras. Éstas pueden ser: - Dicotómicas: se presentan en sólo dos clases o categorías. Ejemplos: género: masculino o femenino; tipos de escuelas: públicas o privadas; procedencia de un producto: nacional o importado; tipos de vehículos: automático o sincrónico. - Policotómicas: se manifiestan en más de dos categorías. Ejemplos: marcas de computadoras, colores de tintas, tipos de empresas, clases sociales. Según el grado de complejidad, tanto las variables cuantitativas como las cualitativas pueden ser simples o complejas. Las variables simples son las que se manifiestan directamente a través de un indicador o unidad de medida. No se descomponen en dimensiones. Ejemplos: el precio de un producto simplemente se expresa en unidades monetarias; mientras que la edad se manifiesta en años cumplidos. Las variables complejas son aquellas que se pueden descomponer en dos dimensiones como mínimo. Luego se determinan los indicadores para cada dimensión. (pp. 58 y 59)

La dimensión, explica Arias (ob. cit): “Es un elemento integrante de una variable compleja, que resulta de su análisis o descomposición” (p. 61).

Se deduce de la descripción anterior que, una dimensión admite dividir una variable general en sus componentes específicos, es decir, permite subdividir la variable.

El indicador, lo define Arias (2006) como “un indicio, señal o unidad de medida que permite estudiar o cuantificar una variable o sus dimensiones” (p. 62). Los indicadores detallan u operacionalizan las variables, dan sentido práctico a las mismas.

A continuación, se presentan las variables asociadas a las hipótesis planteadas en este estudio, mediante el Cuadro N° 1, donde se identifica y relaciona cada una, de acuerdo a la clasificación de variables señalada en el presente Capítulo:

CUADRO N° 1
VARIABLES ASOCIADAS A HIPÓTESIS PLANTEADAS

Hipótesis	Variables	
	Según su Naturaleza	Según el Grado de Complejidad
El derecho tributario y las ciencias económicas explican, mediante diversas teorías y reflexiones, como un impuesto puede moderar la conducta humana en el ámbito comercial y social.	Cualitativa Policotómica: Diversas teorías y reflexiones del derecho tributario y las ciencias económicas.	Compleja: teorías que se refieren a un tema, desde el punto de vista del derecho tributario y las ciencias económicas.
	Cuantitativa Discreta: Impuesto como elemento moderador de la conducta humana en el ámbito comercial y social.	Simple: Un impuesto, expresado en una cifra exacta.
El establecimiento de un tributo en la adquisición de motocicletas permitirá obtener mayores ingresos en las finanzas públicas venezolanas.	Cuantitativa Discreta: Establecimiento de un tributo en la adquisición de motocicletas.	Simple: Un tributo, expresado en una cifra exacta.
	Cualitativa Dicotómica: Mayores ingresos (o ningún ingreso) en las finanzas públicas venezolanas.	Simple: Se expresan en una unidad: Cantidad (mayor o ninguna) de unidades monetarias.
El aumento del número de motocicletas en circulación dentro del territorio venezolano se relaciona con el incremento de robos, accidentes y otras infracciones cometidas en el país.	Cuantitativa Discreta: Aumento del número de motocicletas en circulación en Venezuela.	Simple: Un número de motocicletas en circulación.
	Cuantitativa Discreta: Incremento de robos, accidentes y otras infracciones en el país.	Compleja: Un número de robos, un número de accidentes, varios números de otras infracciones.
Una alta alícuota asociada al impuesto propuesto moderará la adquisición, y por tanto circulación de motocicletas en Venezuela.	Cuantitativa Discreta: Alta alícuota de impuesto.	Simple: Una alícuota expresada en una cifra exacta.
	Cuantitativa Discreta: Adquisición, y por tanto circulación de motocicletas en Venezuela.	Compleja: Un número de motocicletas adquiridas, un número de motocicletas en circulación.

Fuente: Elaboración propia (2009)

De seguido, en el Cuadro N° 2 se muestran las dimensiones e indicadores derivados de las variables descritas:

CUADRO Nº 2

Dimensiones e Indicadores Asociados a Variables Definidas

Variables	Dimensión	Indicador
Cualitativa Policotómica Compleja: Diversas teorías y reflexiones del derecho tributario y las ciencias económicas.	Derecho tributario	Teorías y comentarios sobre el área, expresados en documentos bibliográficos y digitales.
	Ciencias económicas	Teorías y comentarios sobre el área, expresados en documentos bibliográficos y digitales.
Cuantitativa Discreta Simple: Impuesto como elemento moderador de la conducta humana en el ámbito comercial y social.	Tributaria	Alícuota de impuesto
Cuantitativa Discreta Simple: Establecimiento de un tributo en la adquisición de motocicletas	Tributaria	Alícuota de impuesto
Cualitativa Dicotómica Simple: Mayores ingresos (o ningún ingreso) en las finanzas públicas venezolanas.	Financiera	Cantidad (mayor o ninguna) de unidades monetarias
Cuantitativa Discreta Simple: Aumento del número de motocicletas en circulación dentro de Venezuela.	Circulación de motos	Número de motos en circulación
Cuantitativa Discreta Compleja: Incremento de robos, accidentes y otras infracciones en el país.	Robo de motocicletas	Número de robo de motocicleta
	Accidentes relacionados con motocicletas	Número de accidentes relacionados con motocicletas
	Infracciones relacionadas con motociclistas	Número de infracciones relacionadas con motociclistas
Cuantitativa Discreta simple: Una alta alícuota asociada al impuesto propuesto.	Tributaria	Alícuota de impuesto
Cuantitativa Discreta simple: La adquisición, y por tanto circulación de motocicletas en Venezuela.	Circulación de motos	Número de motos en circulación

Fuente: Elaboración propia (2009)

5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Arias (2006) diferencia la técnica de recolección de datos y el instrumento de recolección de datos; define: “se entenderá por técnica, el procedimiento o forma particular de obtener datos o información” (p. 67). Mientras que “un instrumento de recolección de datos es cualquier recurso, dispositivo o formato (en papel o digital), que se utiliza para obtener, registrar o almacenar información” (ob. cit., p. 69).

Así mismo, clasifica las técnicas de recolección de datos en: Análisis documental y Análisis de contenido. (ob. cit.)

Ávila (2006) cataloga a la investigación documental en sí como una técnica, resume al respecto: “Es una técnica que permite obtener documentos nuevos en los que es posible describir, explicar, analizar, comparar, criticar entre otras actividades intelectuales, un tema o asunto mediante el análisis de fuentes de información” (p. 51).

De acuerdo a lo anterior, se concluye que en esta investigación se utilizará la técnica de análisis de documentos (impresos y digitales), los cuales serán recopilados, descritos y analizados para la obtención del resultado correspondiente.

Sobre los instrumentos de recolección de datos, Arias (2006) cita como ejemplos:

- Cuestionarios.
- Libretas de anotaciones sobre lo observado.
- Computadoras y sus unidades de almacenaje (disco duro, CD, disquetes, pent drive).
- Dispositivos tales como: cámara fotográfica y de video (filmadora), grabador de audio, entre otros.

Tamayo y Tamayo (2004) expresa:

La recolección de los datos depende en gran parte del tipo de investigación y del problema planteado para la misma, y puede efectuarse desde la simple ficha bibliográfica, observación, entrevista, cuestionarios o encuestas y aun mediante ejecución de investigaciones para este fin. (p. 182)

Comentados algunos aspectos sobre los instrumentos de recolección de datos, se indica los que serán empleados en este estudio, los cuales son la ficha bibliográfica y la computadora, junto con algunas de sus unidades de almacenaje (disco duro, pent drive).

La información recopilada proviene de la consulta de distintos textos especializados en la materia, se tomó la información pertinente para este trabajo de dichos libros y se transcribió en fichas bibliográficas. Igualmente, se solicitó información de los entes gubernamentales CICPC e INTT, a quienes se les requirió las cifras y datos necesarios para esta investigación, los cuales fueron suministrados vía correo electrónico y a través del dispositivo denominado pent drive. De la misma forma, se utilizó información de algunas fuentes digitales no oficiales, la cual fue necesaria para realizar análisis y sustentar juicios emitidos. Posteriormente, la información recopilada fue analizada, sintetizada, ordenada y almacenada en el disco duro de un computador.

6. Técnicas de Procesamiento y Análisis de Datos

Arias (2006) revela sobre las técnicas de procesamiento y análisis de datos:

En este punto se describen las distintas operaciones a las que serán sometidos los datos que se obtengan: clasificación, registro, tabulación y codificación si fuere el caso. En lo referente al análisis, se definirán las técnicas lógicas (inducción, deducción, análisis-síntesis), o estadísticas (descriptivas o inferenciales), que serán empleadas para descifrar lo que revelan los datos recolectados. (p. 111)

Ávila (2006) se refiere al análisis de datos de la siguiente manera:

La etapa de organización, análisis e interpretación puede iniciarse únicamente cuando ha concluido la fase de colección. Las fichas de trabajo servirán como precedente para desarrollar el contenido del documento, los datos registrados en ellas tendrán que ser sometidos a análisis en torno a los objetivos planteados en la planeación de la investigación y al problema específico que se investiga. (p. 53)

Para el procesamiento de datos en esta investigación, se utilizó el procedimiento de clasificación, esto con el fin de dividir la información en cinco tópicos: “El Impuesto como Política Fiscal”, “Datos sobre Motocicletas en Circulación dentro del Territorio Venezolano”, “Elasticidad de la Demanda de Motocicletas en Venezuela”, “Propuesta de Alícuota para el Impuesto a la Adquisición de Motocicletas”, “Otras Consideraciones sobre el Establecimiento del Impuesto Propuesto para Venezuela” y “Evaluación del Impacto Económico causado por la Creación de un Impuesto al Consumo de Motocicletas, dentro de las Finanzas Públicas Venezolanas”. Los resultados presentados serán de tipo cualitativo y cuantitativo.

En cuanto al análisis de datos, se aplicaron los procesos de deducción y análisis-síntesis de la información teórica recopilada a través de las fichas de trabajo. En relación con los números recopilados desde los órganos gubernamentales que suministraron la información, estos fueron evaluados y comparados, emitiéndose los juicios correspondientes; así mismo, se elaboraron cuadros y gráficos que representaran las cifras utilizadas, y las obtenidas mediante cálculos propios.

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS

1. El Impuesto como Política Fiscal

En el presente capítulo, se citaran y comentarán las diversas teorías sobre las cuales se basa esta investigación. Los resultados aquí exhibidos son de tipo cualitativo.

Se exponen reflexiones emitidas por diversos especialistas, y desde el punto de vista de los autores, se diserta como un impuesto puede servir como factor moderador de una determinada conducta de consumo, sobre un producto en particular.

Stiglitz (2000) emite la siguiente frase, que explica exactamente lo que se quiere resaltar por medio de esta investigación: “Todos los impuestos afectan a la conducta económica. Transfieren recursos del individuo al Estado; como consecuencia, los individuos deben alterar su conducta de alguna manera” (p. 551).

Ricardo (1959) expone en relación a los impuestos sobre la mercancía:

Del mismo modo que un impuesto sobre el trigo haría subir el precio de este cereal, un tributo sobre cualquiera otra mercancía haría subir el precio de ella. Si la mercancía gravada no subiera de precio en una suma igual al impuesto, no proporcionaría al productor el mismo beneficio que antes, y éste transferiría su capital a otro empleo. (p. 247)

Es de hacer notar como Ricardo (ob. cit.), aquí señala que al aplicarse un impuesto al trigo (como ejemplo de algún producto), hace incrementar el precio de éste. Dicho precio aumenta únicamente en un monto igual al del impuesto, y es así ya que si el productor no aumenta el precio, no generará el rendimiento esperado, y si esto no ocurre, lo más seguro es que utilice su capital en la producción de otro artículo. Se puede apreciar como el impuesto podría cambiar la conducta en este caso del productor, el cual buscaría invertir en otra clase de producción, si no pudiera subir el precio de su mercancía.

Jarach (1996) expone que uno de los puntos que genera debate sobre la definición del impuesto, es si éste tiene como finalidad necesaria la obtención de un ingreso a favor del erario público, al respecto señala:

La opinión adversa al fin de obtener un ingreso, que hemos compartido en otra oportunidad (Jarach, D., El hecho imponible, 1982), se funda en que la finalidad de obtener un ingreso puede no existir, como se verifica en los impuestos limitativos o prohibitivos de ciertas actividades consideradas contrarias a determinados intereses públicos como, por ejemplo, los derechos aduaneros protectores. (p. 259)

Continúa Jarach (ob. cit.):

Así, por ejemplo, los impuestos pueden tender a la prohibición de determinados consumos, al hacer suficientemente elevado el precio de los productos gravados, teniendo en cuenta la elasticidad de su demanda; o bien a desalentar y, por lo tanto, disminuir la demanda de ciertos bienes. Pueden también promover la actividad productora de bienes sucedáneos de los sometidos a la imposición. Pueden incentivar o desincentivar el consumo o el ahorro, ciertas inversiones o ciertas otras. (p. 55)

Las teorías clásicas sobre la Hacienda Pública se apoyaban en que los impuestos tenían como fin único el costear el gasto público que no pudiese ser financiado con otros recursos, en estos tiempos esta concepción ha cambiado, sobre ello comenta Restrepo (1992):

Ya existe un consenso más o menos amplio dentro de la teoría fiscal y económica en el sentido en que los impuestos tienen y deben tener propósitos no solamente fiscales sino que también constituyen un instrumento de primera importancia para influir sobre las políticas económicas y sociales. O dicho en otras palabras: los impuestos no han de mirarse exclusivamente como un instrumento de financiamiento del gasto público sino como un instrumento de gran utilidad para influir sobre los agregados macroeconómicos. (p. 126)

Fariñas (1979) señala que el impuesto puede tener objetivos distintos a la recaudación, y menciona ejemplos al respecto:

El impuesto ha derivado a otros objetivos, fines extrafiscales, extratributarios. Sobre esto, bastante hemos dicho en temas anteriores. Por ejemplo, el impuesto aduanero puede tener una finalidad proteccionista distinta e incluso contraria a la fiscal, pues tendrá más éxito a medida que produzca menos el Fisco, contrariando el fin fiscal de la institución. El impuesto puede ser utilizado también con fines sociales, como el impuesto a los licores, que tiende a restringir un consumo perjudicial a la sociedad, y en los últimos tiempos se ha visto que el instrumento del impuesto puede ser destinado a dirigir la economía nacional. (p. 62)

Matus en Laya Baquero (1989) comenta sobre los “Nuevos Fines” de la imposición en la regulación del consumo:

Como señala Matus, el consumo del sector privado depende más del monto de las rentas de los contribuyentes, que de los impuestos que las gravan...los grupos de rentas más reducidas, las gastan íntegramente en usos o consumos necesarios, por lo cual cualquier impuesto que se les aplique, resulta regresivo y afecta su capacidad de consumo...En general, cuando se quiere disminuir el consumo, se le aplican impuestos que no gravan los usos o consumos absolutamente necesarios de los grupos de rentas vitales, medidas éstas que a juicio de Matus, puede complementarse estableciendo el ahorro forzoso. (p. 401)

Neumark (1974) aborda una opinión que cabe destacar:

La objeción principal se dirige en este ámbito evidentemente contra los impuestos sobre consumos específicos cuyas funciones primitivas han sido asumidas totalmente o en muy amplias proporciones, en la sociedad industrial de bienestar con intenso crecimiento económico, por otros impuestos (generales); sin embargo se cree tener que seguir insistiendo en ellos por motivos tradicionales o por otros a los que se considera como fiscalmente racionales. Ya hemos expuesto y destacado más arriba (véase p. 257 y p. 181 y ss.) las razones que hacen aconsejable la derogación de tales impuestos. A este respecto coincido ampliamente con Haller quien, por principio, quiere excluir de su <<sistema fiscal racional>> los impuestos sobre consumos específicos –a excepción de algunos, como los impuestos sobre vehículos a motor y sobre petróleos cuya exacción responde al principio de equivalencia- a menos que se justifiquen como instrumentos de una política meta-económica (por ejemplo, de sanidad pública). (p. 314)

Neumark (ob. cit.) manifiesta en el anterior enunciado, su desacuerdo con la aplicación de tributos sobre un determinado consumo, ya que la función de los gravámenes específicos esta siendo asumida por otros impuestos generales, no obstante, destaca que puede haber excepciones a dicho planteamiento, entre las que tenemos el uso de los referidas cargas impositivas para lograr objetivos meta-económicos establecidos.

Einaudi (1968) indica las características principales que influyen sobre la traslación y los efectos de la imposición dentro de una economía, dentro de estas interesa abordar el aspecto de los efectos del impuesto, en especial resalta la siguiente: Naturaleza rígida, elástica o anelástica de la demanda de las mercancías gravadas con el impuesto.

Es importante comentar lo que señala el autor (Einaudi, ob. cit.), en cuanto a como se afectan las mercancías gravadas en una economía, producto de un nuevo impuesto, desde el punto de vista de la elasticidad de la demanda.

La demanda rígida de una mercancía se produce cuando ocurre un aumento de precio de esa mercancía, y consecutivamente con este aumento no disminuye la demanda de la misma, “o al menos no aparece esta disminución dentro de un cambio de precios bastante amplio” (Einaudi, ob. cit., p. 242). Aunque el precio aumente, el consumidor continúa adquiriendo la mercancía en distinta cantidad, porque necesita adquirir esta para subsistir, pero la rigidez existe sobre ciertos límites, porque si esa mercancía aumenta en demasía, “incluso la demanda más rígida se hace elástica” (Einaudi, ob. cit., p. 242). En general, este tipo de demanda ocurre porque existen ciertos productos los cuales son imprescindibles para vivir (dentro de ciertos límites, según lo planteado anteriormente), y siempre serán demandados, a pesar que se les imponga determinado tipo de tributación.

Cuando se aplica esta definición al tema planteado de un impuesto a las motocicletas en Venezuela, es posible denotar que no se propone la ocurrencia de una demanda de este tipo para la venta de estos vehículos, porque no es posible, debido a que las motocicletas no son bienes de primera necesidad, los cuales si serían por ejemplo la comida, electricidad, etc.

Seguidamente, se hará referencia al carácter anelástico de la demanda, exponiendo textualmente la definición que ofrece el Profesor Einaudi (ob. cit.):

Se llaman mercancías de demanda anelástica aquellas que han llegado a un punto tal de tensión, en el consumo, que se paga ya el máximo precio que los consumidores están dispuestos a pagar. Si los precios siguiesen aumentando, el consumo descendería precipitadamente, llegando casi a anularse. Si viene a recaer sobre estas mercancías un impuesto, habrá que ver si el productor tiene todavía un margen de utilidad a sacrificar; en este caso, la producción podrá continuar. Si el margen de utilidad a sacrificar es cero, se interrumpirá la producción. (p. 243)

La descripción anterior pudiera ser aplicable para la temática expuesta en esta investigación, pero no es la propuesta efectuada, no se plantea eliminar la importación o producción de motocicletas en el país, por lo tanto esta solución no se corresponde con el efecto final deseado.

Finalmente, se menciona la restante característica, esta es la naturaleza elástica de la demanda de las mercancías gravadas con un impuesto, a continuación se cita lo planteado por Einaudi (ob. cit.) al respecto:

Las mercancías de demanda elástica son aquellas para las cuales, a un determinado aumento del precio, sigue una disminución del consumo. Se trata de mercancías

intermedias, que no son de necesidad tan absoluta que no se pueda carecer de ellas, y tampoco de un lujo tan grande que resulte indiferente al consumidor el daño de un aumento en el precio. Son mercancías que se compran si el precio parece razonable para el consumidor. (pp. 242 y 243)

Es decir, existe un producto con determinadas características, adquirido por determinados consumidores, que si el precio aumenta demasiado, el consumidor deja de adquirirlo, dado que no es un producto vital para su subsistencia, pero no todos dejan de adquirirlo, es decir, no se anula la comercialización del mismo. Este es el efecto ideal, que se busca a través de esta propuesta de impuesto.

A continuación son señaladas otras explicaciones que ofrece Einaudi (ob. cit.) al respecto, las cuales ilustran en mayor medida lo que se desea demostrar:

Las mercancías de confort constituyen el lujo de las clases medias y pobres, las cuales, al aumentar el precio a consecuencia del impuesto, pueden ver absorbido el margen de rédito que antes podían dedicar a esta categoría del consumo. A cada aumento del precio sigue, por tanto, una disminución del consumo, y el productor en cada momento ha de preguntarse: ¿Me conviene o no aumentar el precio? El productor habrá de adoptar su decisión en forma que no pague él todo el impuesto al mantener constante el precio, y al mismo tiempo que no haga disminuir demasiado el consumo al aumentar excesivamente aquél. Por consiguiente, es probable que el impuesto se transfiera en parte hacia adelante sobre los consumidores y en parte incida sobre el productor. La división del peso del impuesto variará según los cálculos hechos por los productores acerca de la elasticidad de la demanda. (p. 243)

Finalmente, como se mencionó con anterioridad, este es el efecto que se persigue ocurra en Venezuela con este tributo, para que se produzcan los resultados deseados, y así mejore la calidad de vida de la población, o se obtenga una mayor recaudación fiscal que coadyuve con el gasto público nacional.

Einaudi (ob. cit.) sugiere en el párrafo citado que los productores podrían cargar con parte del impuesto para así sopesar la eventual pérdida de consumidores de sus productos, en el caso de esta investigación, las motocicletas. Pero hay que resaltar que en el caso venezolano, por lo menos hasta el año 2007, todas o la gran mayoría de motocicletas en circulación, eran importadas; al provenir del exterior, los comercializadores deben pagar, aunado al precio del producto, los costos de importación relacionados con el mismo, es decir, parece difícil que adicionalmente asuman el impuesto propuesto.

En el mismo orden de ideas, la alícuota del impuesto propuesto sería establecida en base a que sea sumamente fuerte para ser costeadada por los comercializadores, pero principalmente se haga de difícil acceso económico a los consumidores.

Para observar con mayor claridad que potencial acción tomaría el productor, se hace necesario el cálculo de la elasticidad de la demanda del bien tratado, en el Capítulo IV de esta investigación, se efectúa dicho procesamiento de datos, con el objeto de mostrar la posibilidad de que el impuesto sea trasladable o no, desde el proveedor hacia el consumidor.

Finalmente, en relación al último enunciado indicado del Profesor Einaudi (ob. cit.), el efecto buscado se puede apreciar en las primeras líneas del fragmento, es decir, que el impuesto absorba parte del rédito que el consumidor podría dirigir a ésta categoría de consumo, y por tanto, se produzca una disminución del mismo, lo que conlleve a un menor uso de motocicletas.

Existe otro enfoque ajustado al problema planteado en este trabajo, dicha explicación la ofrece Stiglitz (2000), basada en que los impuestos pueden producir dos efectos sobre el consumo de mercancías, estos efectos se denominan efecto-renta y efecto-sustitución.

Antes de señalar las definiciones de los conceptos indicados, se describirá una situación con la cual se buscará facilitar la comprensión de éstos axiomas.

Se poseen dos productos, a los cuales el consumidor tiene acceso, este posee una renta (fija) con la cual puede adquirir dos productos. El sujeto tiene distribuida su renta entre estos dos productos. Ocurre que el Gobierno establece un impuesto sobre uno de estos productos, consiguientemente, ¿qué efecto producirá éste?, el efecto es que la persona debe renunciar al consumo de uno de los productos, sin dejar de consumir el otro; o puede dejar de consumir uno de los productos, para consumir otro sustitutivo.

En esta situación se produce el efecto señalado por Stiglitz (ob. cit.):

La cantidad en la que disminuye su consumo del bien gravado debido a la pérdida de renta se denomina efecto-renta del impuesto. En segundo lugar, el impuesto encarece la cerveza en relación con otros bienes. Cuando un bien se encarece relativamente, los individuos encuentran sustitutos. El grado en que disminuye el consumo del bien gravado debido a la subida del precio relativo se denomina efecto-sustitución. (p. 553)

Se concluye, utilizando los argumentos señalados por Stiglitz (ob. cit.), que efectivamente, al imponerse alguna clase de impuesto, este puede cambiar los patrones de consumo de los individuos, dadas ciertas condiciones, y que este efecto puede darse de dos formas: que la persona deje de consumir el producto porque disminuyó su renta (efecto-renta), o que la persona deje de consumir ese producto, para consumir otros (efecto-sustitución). En nuestro caso, se busca que los sujetos no adquieran un producto, y que esos recursos se destinen a otros consumos, o preferiblemente al ahorro.

2. Datos sobre Motocicletas en Circulación dentro del Territorio Venezolano

Se continúa el presente Capítulo exponiendo los datos cuantitativos de la investigación, en este caso, estadísticas sobre la venta de motocicletas en Venezuela, estas provenientes de la página digital www.guiamotor.com (2009), la cual realizó una recopilación de datos suministrados por fuentes oficiales (Instituto Nacional de Estadística, almacenadotas de Puerto Cabello) y no oficiales (información de los importadores), estas cifras son necesarias dentro de esta investigación, para realizar los análisis concernientes a números expuestos, obtenidos de entes gubernamentales. Dichas cifras se exponen en el Cuadro N° 3, conjuntamente con su variación porcentual interanual, Cuadro N° 4, y se representan en el Gráfico N° 1:

CUADRO N° 3

Ventas de Motocicletas
Años 2005 al 2008

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Unidades Vendidas	230.000	340.000	425.000	405.000

Fuente: Datos tomados de *Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela*. www.guiamotor.com, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 4

Variación Porcentual Interanual con
Respecto al Año Anterior
Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Unidades Vendidas	48%	33%	-10%

Fuente: Datos tomados de *Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela*. www.guiamotor.com, 2009. Elaboración Propia.

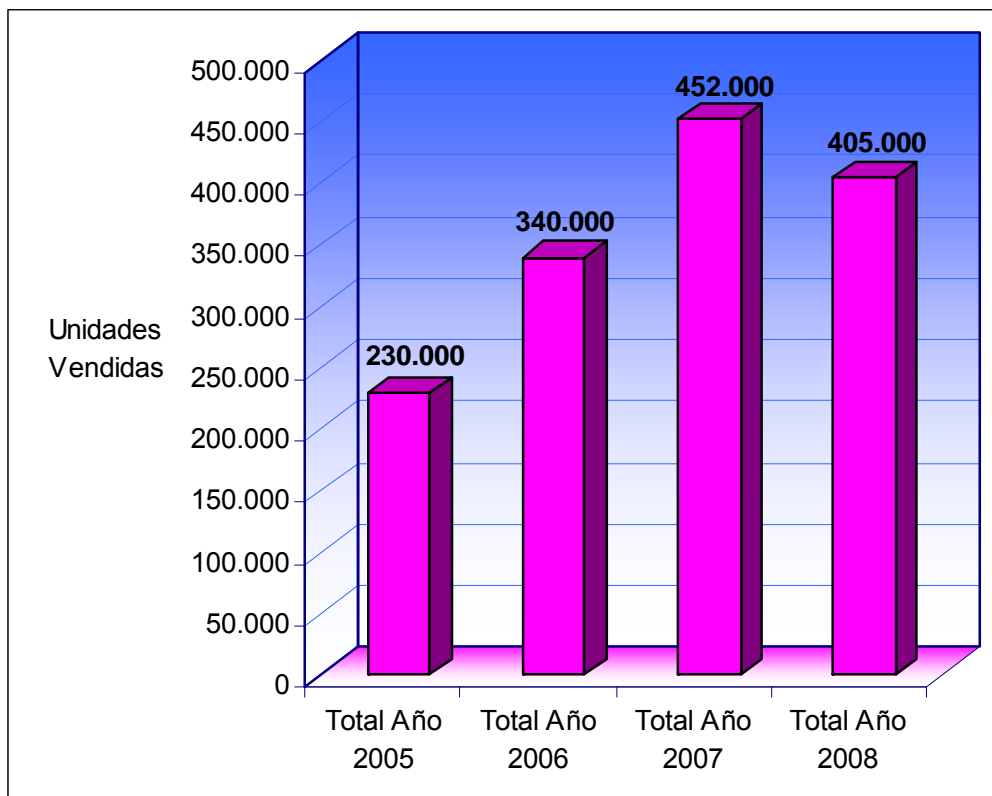


Gráfico Nº 1

Ventas de Motocicletas 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos tomados de *Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela*. www.guiamotor.com, 2009. Elaboración Propia.

Como se puede observar, la venta de motocicletas tuvo un movimiento ascendente desde el año 2005 hasta el año 2007, en el año 2006 aumentaron en un 48% y luego 33% en el año 2007, para posteriormente descender en un 10%. A pesar que fue una disminución, no se considera muy significativa, ya que se pudieron comercializar más de 400.000 vehículos de este tipo, despachos superiores a los realizados en los años 2005 y 2006.

Seguidamente, se presentan cifras obtenidas de organismos oficiales nacionales, que permitirán continuar los análisis sobre la problemática planteada, en ese sentido se muestran datos numéricos relacionados con motos suministrados por el INTT, ente con competencia en la materia a nivel nacional, adscrito al Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda; cabe destacar que para la elaboración de esta investigación en principio se planteó trabajar con la matriculación llevada por este instituto para los años analizados, pero se informó en la Oficina de Sistemas y

Tecnología de la Información perteneciente a dicho organismo, que en esos años prevaleció la importancia de las cifras sobre automóviles, transporte público y transporte de carga, y por tanto no se totalizaron números específicos con relación al parque automotor de motocicletas.

Motivado a lo anterior, se trabajó en base a otras cifras existentes en el INTT, relacionadas con estos vehículos, por ejemplo el número de licencias de 2do grado expedidas por dicho instituto.

Se define la licencia de 2do grado en la Ley de Transporte Terrestre (2008):

Las licencias para conducir se otorgarán por grado, de acuerdo con los tipos de vehículos y la capacidad que exija su conducción. El grado indica la capacidad del sujeto para conducir vehículos de determinado tipo. Las licencias serán de cinco (5) grados:... 2. Licencias de segundo grado (2°) para conducir motocicletas. Tipo “A”, a personas mayores de dieciséis (16) años de edad para conducir motocicletas con cilindrada hasta ochenta centímetros cúbicos (80 cm³); Tipo “B”, a personas mayores de dieciocho (18) años de edad para conducir motocicletas de cualquier cilindrada... (Art. 67)

Las licencias de 2° grado expedidas por el INTT para el período estudiado se detallan en el Cuadro N° 5, así como las variaciones porcentuales interanuales de las mismas, indicadas en el Cuadro N° 6:

CUADRO N° 5

**Expedición Licencias Manejo Motocicletas
Años 2005 al 2008**

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Expedición de Licencias para Conducir 2° Grado	10.721	29.161	27.133	98.476

Fuente: Columna 1, datos tomados de *Anuario Estadístico INTTT 2005* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 2, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2006* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 3, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2007* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 4, datos suministrados por el personal del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 6

**Variación Porcentual Interanual con Respecto al
Año Anterior
Años 2005 al 2008**

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Expedición de Licencias para Conducir 2° Grado	172%	-7%	263%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 5. Cálculos propios.

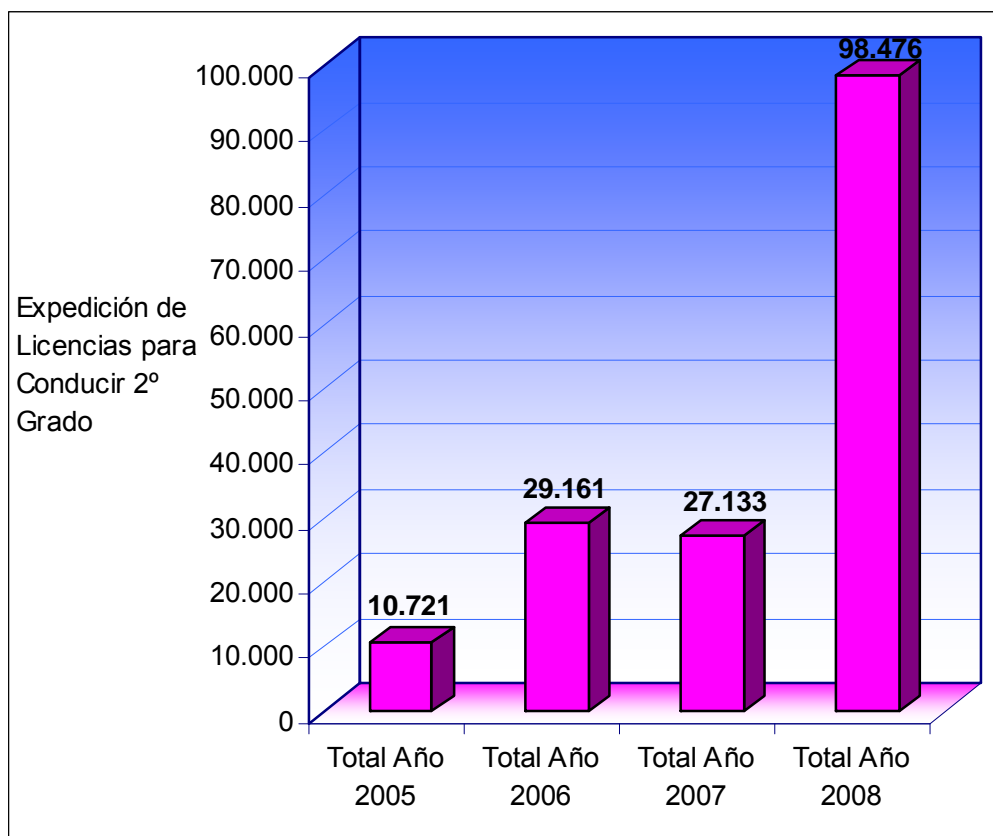


Gráfico N° 2

Expedición de Licencias para Conducir 2º Grado 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos tomados del Cuadro N° 5. Elaboración Propia.

La expedición de licencias para conducir de 2º grado tuvo un comportamiento irregular para el ciclo analizado (Gráfico N° 2), pero con una tendencia hacia el crecimiento o a mantenerse en el mismo nivel, tal como lo expresa el aumento ocurrido en el año 2006, que fue de un 172%, para luego disminuir levemente en un 7%, y posteriormente incrementarse en 263%. Todos estos números, los cuales crecieron o se mantuvieron, se relacionan con las ventas de motocicletas sucedidas en los años examinados, aunque para este caso la excepción se produce para el período 2007, donde a pesar que las ventas ascendieron, la expedición de licencias se contrajo, y 2008, año en que las ventas disminuyeron y la expedición de licencias se incrementó notablemente. Esta situación se razona de la siguiente forma: la venta de motos no tiene una relación directa con la expedición de licencias de 2º grado, ya que no todos los compradores de estos vehículos gestionan su licencia de conducir. En síntesis, estos datos sugieren el aumento de la cantidad de motorizados transitando en Venezuela.

A continuación, se señalan en el Cuadro N° 7 las cantidades de licencias renovadas, según el INTT, para el mismo período de tiempo, junto a su respectiva variación porcentual interanual, que se menciona en el Cuadro N° 8:

CUADRO N° 7

**Renovación Licencias Manejo Motocicletas
Años 2005 al 2008**

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Renovación Licencias para Conducir 2° Grado	4.926	5.618	26.993	71.488

Fuente: Columna 1, datos tomados de *Anuario Estadístico INTTT 2005* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 2, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2006* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 3, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2007* (p. 2) del INTTT, s.f.; columna 4, datos suministrados por el personal del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 8

**Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior
Años 2005 al 2008**

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Renovación Licencias para Conducir 2° Grado	14%	380%	165%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 7. Cálculos propios.

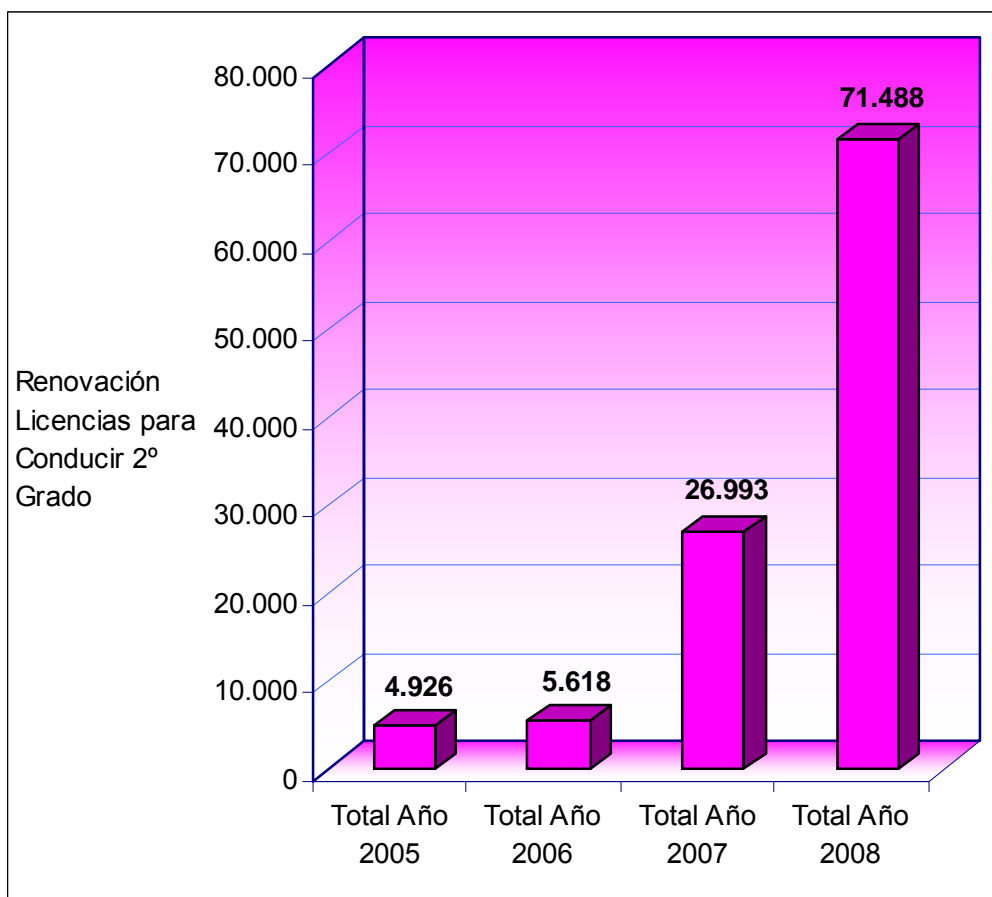


Gráfico N° 3

Renovación de Licencias para Conducir 2º Grado 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos tomados del Cuadro N° 7. Elaboración Propia.

Se evidencia en estas estadísticas un crecimiento permanente de la renovación de licencias correspondientes a 2° grado (Gráfico N° 3), en el año 2005 se renovaron 4.926 licencias, que para el 2006 totalizaron 5.618 (incremento de 14%), posteriormente en el año 2007 sumaron 26.993 licencias (380% por encima de las renovadas en 2006) y en el período 2008 ascendieron a 71.488 (165% de aumento con respecto al año anterior); estas cifras también se asocian con las ventas de motos para los mismos períodos, a excepción del lapso 2008, en el cual a pesar que las ventas descienden en 10%, como se detalla en el gráfico N° 1, continúa el crecimiento anual de renovación de licencias.

Así mismo, se exponen los trámites efectuados por motociclistas con respecto a sus vehículos, estos datos se muestran en el Cuadro N° 9 y el Gráfico N° 4, en conjunto con la variación interanual asociada, Cuadro N° 10:

CUADRO N° 9

Trámites de Registro de Motocicletas Años 2005 al 2008

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Trámites de Registro de Motos	3.385	9.727	24.983	231.507

Fuente: Columna 1, datos tomados de *Anuario Estadístico INTTT 2006* (p. 10) del INTTT, s.f.; columna 2, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2006* (p. 10) del INTTT, s.f.; columna 3, datos tomados de *Anuario Estadístico del INTTT Año 2007* (p. 10) del INTTT, s.f.; columna 4, datos suministrados por el personal del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 10

Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Trámites de Registro de Motos	187%	157%	827%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 9. Cálculos propios.

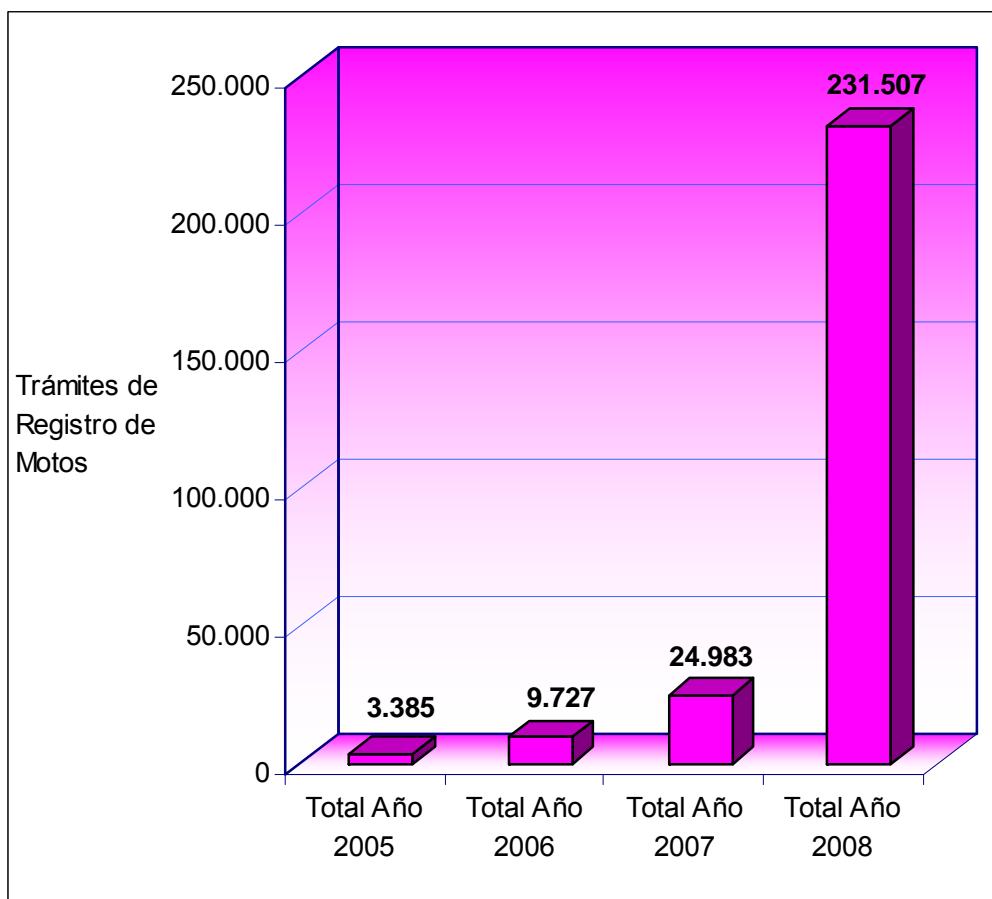


Gráfico Nº 4
Trámites de Registro de Motocicletas 2005-2008
 Fuente: Gráfico elaborado con datos tomados del Cuadro Nº 9. Elaboración Propia.

Se puede apreciar como el comportamiento de esta variable es ascendente, en el lapso 2005 los trámites de registro de motos totalizaron 3.385, luego en 2006 se incrementaron un 187% para sumar 9.727, subsiguientemente en 2007 se elevan a 24.983, 157% superior a lo tramitado en el año anterior, para posteriormente encumbrarse en el año 2008 a 231.507 gestiones, 827% por encima de lo ejecutado en el período previo. Estos números se asemejan a las cifras de ventas de motos, corroborando así el crecimiento de motociclistas en tránsito dentro del territorio nacional. Otro factor que se debe destacar, específicamente para justificar el aumento ocurrido en el año 2008, es que durante ese año el INTT (www.intt.gob.ve, s.f.) recopiló cifras sobre el parque automotor de motocicletas en Venezuela, las mismas revelan que al 06/01/2009 existieron registrados 448.681 vehículos de esta clase, lo cual, al comparar los trámites efectuados en 2007,

sugiere que durante el lapso 2008 muchos motorizados debieron realizar los trámites exigidos por el citado ente, lo que respalda el mencionado total.

De seguido, se muestran estadísticas suministradas por el INTT, mediante el Cuadro N° 11 y el Gráfico N° 5, sobre infracciones cometidas por los motorizados a nivel nacional, y su variación porcentual interanual (Cuadro N° 12), para el intervalo de tiempo estudiado:

CUADRO N° 11

Infracciones Cometidas por Motorizados a Nivel Nacional
Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2005	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Citaciones sin Casco	1954	2168	2450	3727
Citaciones sin Placas	662	746	850	1761
Citaciones no Portar Documentos	2098	2453	3320	2132
Motos Retenidas	169	207	222	1306
Amonestación Verbal	2715	3056	3567	4474
Totales	7598	8630	10409	13400

Fuente: Datos suministrados por el personal del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 12

Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior
Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Citaciones sin Casco	11%	13%	52%
Citaciones sin Placas	13%	14%	107%
Citaciones no Portar Documentos	17%	35%	-36%
Motos Retenidas	22%	7%	488%
Amonestación Verbal	13%	17%	25%
Totales	14%	21%	29%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 11. Cálculos propios.

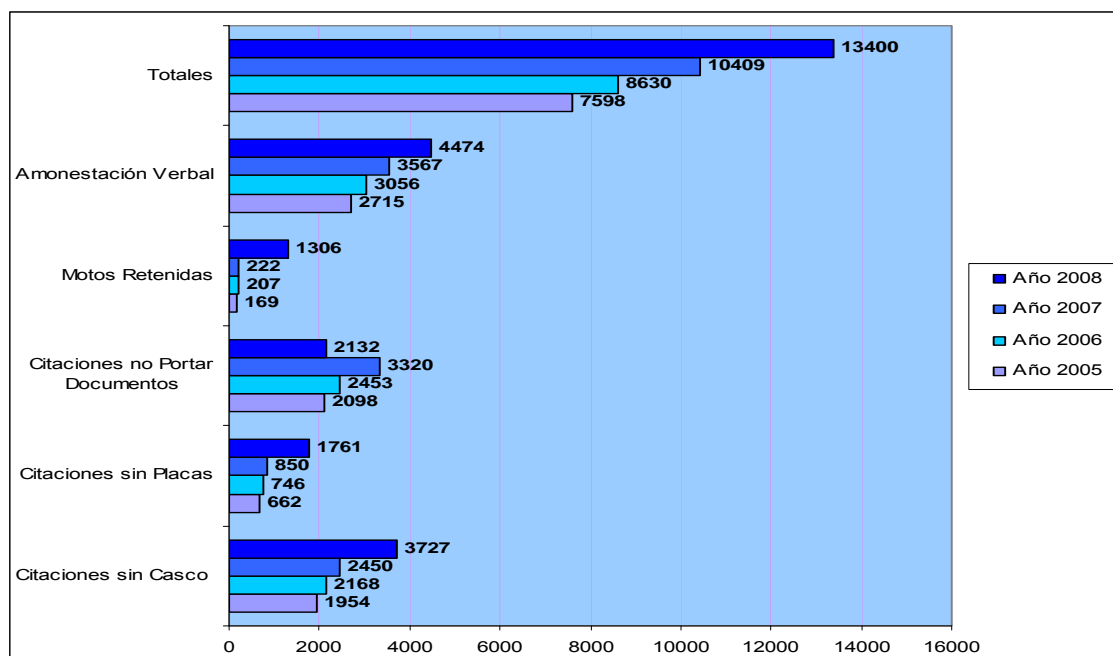


Gráfico N° 5
Infracciones Cometidas por Motorizados a Nivel Nacional 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos suministrados por el personal del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, 2009. Elaboración Propia.

Dentro del período evaluado se produjeron incrementos interanuales en las cinco (5) infracciones allí detalladas, únicamente en el ítem “Citaciones por no Portar Documentos” se produjo una disminución del 36% para el año 2008, el resto mostró crecimiento durante el ciclo analizado, especialmente en el año 2008, donde tres (3) de ellas señalaron aumentos por encima del cincuenta por ciento (50%), esto denota que en las últimas épocas más motorizados están infringiendo la Ley, fueran nuevos motociclistas (compradores de motos durante el año 2008), o antiguos que dejaron de prestar atención a las normas.

Como se señaló en el planteamiento del problema de esta investigación, esto se convierte en una dificultad para la sociedad, dado que el incumplimiento de la normativa establecida por parte de los motorizados puede acarrear diversas situaciones irregulares tales como entorpecer el tránsito de otros vehículos, originar accidentes, estimular el uso de la motocicleta como transporte para cometer delitos, entre otras.

En otro orden de ideas, se presentan estadísticas sobre los delitos cometidos y denunciados en contra de motociclistas en Venezuela, en este caso sobre el hurto de motos (Cuadro N° 13 y Gráfico N° 6) y su variación porcentual interanual (Cuadro N° 14), recabadas por el CICPC:

CUADRO N° 13

Venezuela. Casos Denunciados, Discriminados
por Año: Hurto de Moto
Años 2005 al 2008

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Hurto de Moto	2.292	2.721	3.731	4.227

Fuente: Datos suministrados por el personal del CICPC, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 14

Variación Porcentual Interanual con Respecto
al Año Anterior
Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Hurto de Motos	19%	37%	13%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 13.
Cálculos propios.

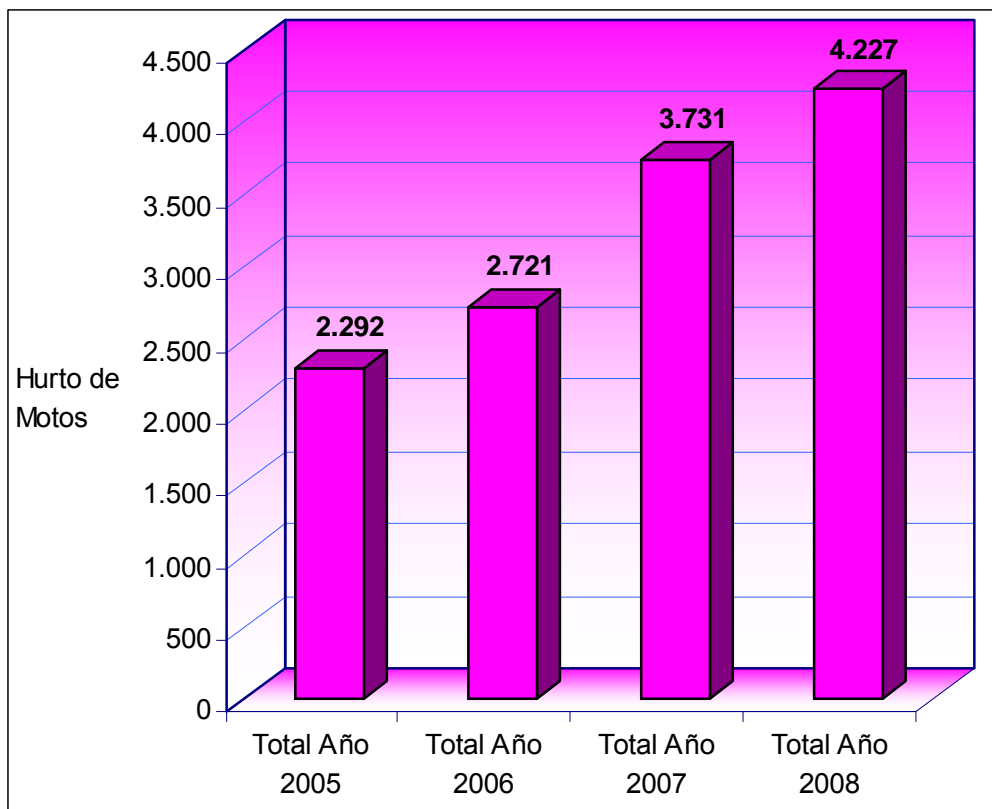


Gráfico N° 6

Venezuela: Hurtos de Moto 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos suministrados por el personal del CICPC, 2009. Elaboración Propia.

Seguidamente, se exponen datos provenientes del CICPC, referentes al robo de motos a nivel nacional, Cuadro N° 15 y Gráfico N° 7, en conjunto a su variación porcentual interanual (Cuadro N° 16):

CUADRO N° 15

Venezuela. Casos Denunciados, Discriminados por Año: Robo de Moto Años 2005 al 2008

Descripción	Total Año 2005	Total Año 2006	Total Año 2007	Total Año 2008
Robo de Moto	3.112	5.859	10.471	11.230

Fuente: Datos suministrados por el personal del CICPC, 2009. Elaboración Propia.

CUADRO N° 16

Variación Porcentual Interanual con Respecto al Año Anterior Años 2005 al 2008

Descripción	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Robo de Motos	88%	79%	7%

Fuente: Datos tomados del Cuadro N° 15. Cálculos propios.

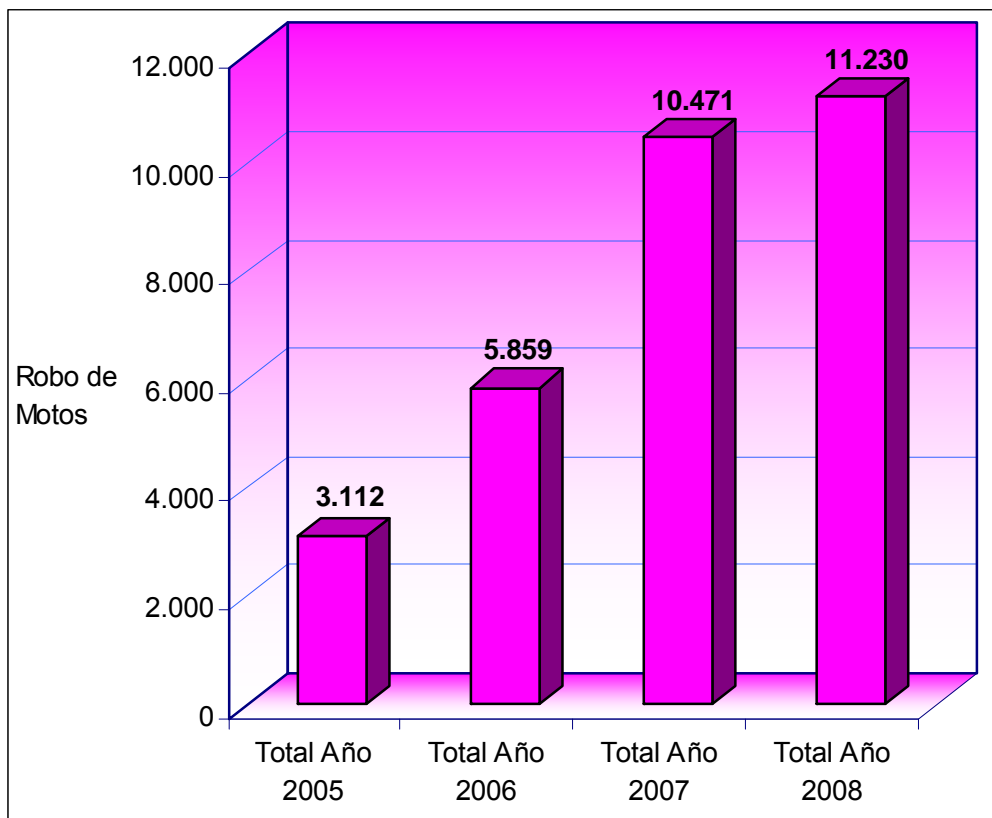


Gráfico Nº 7

Venezuela: Robos de Moto 2005-2008

Fuente: Gráfico elaborado con datos suministrados por el personal del CICPC, 2009.
Elaboración Propia.

El hurto y robo de motocicletas mostró una tendencia hacia el alza, especialmente en los años 2007 y 2008; para el caso del hurto de motos, en el año 2007 (motos hurtadas: 3.731) se produjo un aumento del referido delito que ascendió a un 63% con respecto al año 2005 (2.292 motos hurtadas), y para el año 2008, el porcentaje se incrementó a un 84% en comparación con el citado año 2005, es decir, en 2008 se hurtaron 4.227 unidades.

El robo de motocicletas siguió la misma tendencia que el hurto, incluso mayor aún; de 3.112 motocicletas robadas en 2005, el número ascendió a 5.859 para el año 2006 (88% de incremento con respecto al año 2005), luego en el año 2007 el total sumó 10.471 (236% con respecto al año 2005) motocicletas robadas, y en 2008 el número totalizó 11.230, un 261% por encima de lo sustraído en el año 2005. Estas cifras se relacionan con el aumento de ventas de estos vehículos, ya que al existir mayor número de motos en

circulación, más amplio es el campo donde el hampa puede accionar, para cometer sus fechorías.

En resumen, se puede observar como prácticamente todas la estadísticas presentadas en este apartado de la investigación, muestran coincidencia en cuanto a que el aumento de la cantidad de motocicletas vendidas y subsiguientemente en circulación, ha generado el crecimiento de otras variables negativas asociadas a esta, las cuales afectan a la sociedad venezolana en general, y en menor medida a la misma comunidad motociclista nacional.

3. Elasticidad-Precio de la Demanda de Motocicletas en Venezuela

La elasticidad-precio “mide la variación de la cantidad demandada ante una variación del precio” (www.aulafacil.com, s.f.).

Según coinciden diversas fuentes de la ciencia económica, una de las expresiones matemáticas que nos permiten deducir la elasticidad de demanda de un producto, es la siguiente:

$$E_d = \frac{\% \text{ Variación porcentual en la cantidad demandada}}{\% \text{ Variación porcentual en el precio}} = \frac{\Delta Q_d / Q_d}{\Delta P / P}$$

Donde:

E_d = Elasticidad de la demanda

Q_d = Cantidad demandada

P = Precio

Se puede apreciar que, para calcular la elasticidad de la demanda de un bien o servicio, es necesario tener los valores de las cantidades demandadas y los precios de dichas cantidades. En el caso de este trabajo, se poseen las unidades vendidas de motos, que constituyen las cantidades demandadas, pero en relación a los precios, no se cuenta con la información exacta de los mismos para los períodos estudiados. Motivado a ello, se utilizaran ciertas variables, que permitirán obtener precios estimados, y se justificará el uso de dichas variables, con el objetivo de revelar el sentido de confiabilidad que poseen las proyecciones elaboradas.

Al plantearse la situación de qué precios se utilizaran y como se obtendrán, se señalan las siguientes circunstancias que afectarán los datos a utilizarse, en conjunto con las justificaciones que otorguen validez al uso de los mismos:

- Existen diversas clases y modelos de motocicletas, con distintos precios. Para obtener un precio representativo de todos estos vehículos, se elaborará un promedio de algunas marcas y modelos, elegidos bajo ciertos criterios.
- Si se utiliza un precio promedio, este podría no ser representativo porque estaría afectado por las motocicletas más costosas, las cuales no se venden mucho en Venezuela (esto se demostrará indicando los niveles de ingresos de los hogares venezolanos, a los cuales teóricamente les sería muy difícil adquirir este tipo de motos). Esta situación se regularizará de la siguiente forma: A través de la documentación electrónica, se indagará sobre las marcas más vendidas o se analizará y escogerá a que tipo de motocicleta podría tener acceso económicamente la mayoría de la población; con estos precios se elaborarán los promedios. Como se mencionó anteriormente, con base en cifras sobre los ingresos de las familias venezolanas, se descartarán del precio promedio los más altos, ya que un pequeño porcentaje de la población es el que adquiere las motocicletas más costosas.
- ¿Como se obtendrán los precios por cada período? Se observaron datos sobre el importe de motocicletas usadas, para cada año en que fueron fabricadas, al valor en que se venderían actualmente, es decir, sus precios actuales en el mercado. Pero, se pueden observar dos factores que afectan estas cifras: Uno, se utilizan valores de motocicletas de segunda mano (disminuyen su costo original), y el otro, que el precio actual se encuentra afectado por la inflación (aumentan su costo original). Es posible apreciar y concluir, que ambos fenómenos, para el caso tratado, pueden compensarse entre sí, y a pesar que en esta relación no existe la suficiente exactitud, en este trabajo es posible afirmar que dichos datos se acercan al valor original de los bienes señalados. Por otro lado, como se mencionó al principio de este punto, las cifras utilizadas fueron tomadas de una fuente electrónica dedicada a la venta de motocicletas.

A falta de valores exactos sobre los precios de las motocicletas vendidas durante el período analizado, se tomaron los datos disponibles y se consideraron los distintos factores que afectan dichos datos, para lograr la mayor cercanía posible a la realidad, y lograr el objetivo prioritario de calcular y demostrar la elasticidad de la demanda, sobre una base sólida y confiable.

Tomando en consideración lo anterior, se procede a iniciar los cálculos para la obtención de precios de las motos. Se comienza indagando sobre cuáles son las marcas y modelos de motocicletas nuevas más vendidas en el territorio venezolano; la revista Producto indica: “Las principales marcas que compiten dentro de este mercado son Yamaha, Piaggio, Qingqi, Suzuki y Honda” (www.producto.com.ve, 2006), esta afirmación fue realizada en referencia al año 2005, en la misma publicación, la citada fuente comenta: “El mercado de motocicletas ya está alerta ante la entrada de un nuevo competidor: las motos chinas. Varios expertos consultados por PRODUCTO coinciden en que las importaciones de este país han alcanzado buenos índices de crecimiento, aunque admiten que resulta difícil determinar con certeza cuántas de esas unidades se han colocado en el país este año. Es que el procedimiento que se sigue para importar estos vehículos, generalmente, corre a cuenta de particulares que traen containers llenos de motos para hacer negocio, aprovechando el buen momento del mercado, lo que impide que puedan manejarse datos estadísticos más concretos” (loc. cit.); es decir, para el año 2005, se preveía que en los años subsiguientes, el mercado podría estar impactado por las motos chinas. El año 2006 culmina, arrojando un importante aumento (48% con respecto al 2005, como se puede observar en el Cuadro N° 4) en la venta de los referidos vehículos, este incremento debe estar asociado a la mayor comercialización de las motocicletas provenientes del citado país asiático, por ejemplo, como lo sugiere el hecho de que, para ese año entra en competencia dentro del mercado venezolano, una nueva marca china, denominada Geely (www.motosag.com, s.f.). Así mismo, para el momento ya se encontraban establecidas, y se encontraban en crecimiento, otras marcas como la Bera, sobre quien Marianela Paz, Coordinadora de Relaciones Institucionales de la Corporación Kuri Sam, C.A., Motos Bera, expresa en el año 2009: “...Motos Bera tiene alrededor de 10 años invirtiendo en el mercado nacional y...lo seguirá haciendo...” (www.abn.info.ve, 2009). Otra expresión que evidencia la fuerte presencia de la empresa

china, en el incremento de la venta de vehículos de dos ruedas en el país, es la emitida por Pedro Peñaloza, Gerente General de Producciones de Empire Moto, que en el año 2008, señala al diario 2001 (citado en www.guia.com.ve, 2008): "... la expectativa es que el mercado siga creciendo".

Sintetizando, las marcas a ser utilizadas para el cálculo referido serán: En el año 2005, Yamaha, Honda, Suzuki y Quingqi, y para el resto de los años, las cuatro mencionadas, con el adicional de Empire, Bera y Geely. Se excluye la firma Piaggio, por motivos que se mencionarán mas adelante.

Resuelta la circunstancia de que marcas se utilizarán, ocurre que por cada una de ellas existen varios modelos de motos, por consiguiente, se presenta el escenario de que modelos se tomarán para el cálculo. Aquí, se procede a alegar lo relativo al nivel de ingresos de una familia venezolana, para determinar los mas ajustado a la realidad, a que costo de motocicleta tiene acceso una persona en el país, y así demostrar cuales son los modelos de motos posiblemente más vendidos en Venezuela.

En el año 2005, se realizó la III Encuesta Nacional de Presupuestos Familiares (www.bcv.org.ve, 2007), donde entre otros indicadores, se calculó el "Ingreso promedio mensual por hogar" de cada estrato o grupo socioeconómico en Venezuela. Se determinaron cinco (5) estratos sociales, los cuales se definieron en la forma como lo señala el Cuadro N° 17:

CUADRO N° 17
Estratos Socioeconómicos en Venezuela

AI 30-11-05

Estrato	Descripción
I	Profesión del jefe del hogar: Profesionales universitarios, grandes comerciantes y empresarios; nivel de instrucción de la madre: Universitaria o equivalente; principal fuente de ingreso: Fortunas o herencias adquiridas; condiciones de alojamiento: Vivienda con óptimas condiciones sanitarias en ambientes de gran lujo.
II	Profesión del jefe del hogar: Técnicos superiores, comerciantes y empresarios medios; nivel de instrucción de la madre: Técnico superior o media diversificada completa; principal fuente de ingreso: Ganancias, beneficios u honorarios profesionales; condiciones de alojamiento: Vivienda con óptimas condiciones sanitarias en ambientes con lujo.
III	Profesión del jefe del hogar: Empleados técnicos medios, pequeños comerciantes; nivel de instrucción de la madre: Enseñanza secundaria incompleta; principal fuente de ingreso: Sueldo mensual; condiciones de alojamiento: Vivienda con buenas condiciones sanitarias en espacios reducidos o no, siempre menores que los 2 casos anteriores.
IV	Profesión del jefe del hogar: Obreros y demás trabajadores con educación básica; nivel de instrucción de la madre: Enseñanza primaria o alfabeto con algún grado de instrucción primaria; principal fuente de ingreso: Salario semanal, por día o entrada a destajo; condiciones de alojamiento: Vivienda con buenas condiciones sanitarias en espacios reducidos o no con diferencias en condiciones sanitarias.
V	Profesión del jefe del hogar: Trabajadores y comerciantes sin educación básica completa; nivel de instrucción de la madre: Analfabeta; principal fuente de ingreso: Donaciones de origen público o privado; condiciones de alojamiento: Rancho o viviendas con condiciones sanitarias marcadamente inadecuadas.

Fuente: Datos tomados de la III Encuesta Nacional de Presupuestos Familiares. www.bcv.org.ve, 2007. Elaboración Propia.

En la citada encuesta (loc. cit.), se señalan los ingresos individuales o familiares, obtenidos por cada uno de los estratos determinados, estos se detallan en el Cuadro N° 18:

CUADRO N° 18
Ingresos Familiares en Venezuela
Año 2005

Estrato	Total Hogares	%	Ing. Promedio per cápita	Ing. Promedio mensual por hogar
I	357.776	5,8	1.314.039	3.914.179
II	1.232.906	20,1	758.295	2.445.585
III	2.750.668	44,8	422.265	1.606.086
IV	1.682.369	27,4	220.000	933.965
V	119.378	1,9	96.230	456.436
Total	6.143.097	100,0	587.905	1.998.172

Fuente: Datos tomados de la *III Encuesta Nacional de Presupuestos Familiares*. www.bcv.org.ve, 2007. Elaboración Propia.

Se puede apreciar, que los estratos IV y V son los que logran menores ingresos y poseen condiciones sociales de menor categoría (en comparación a los anteriores), lo que nos permite ir deduciendo, quienes deberían ser los mayores compradores de motocicletas de determinados modelos, a un cierto costo.

Dado que los devengos presentados corresponden sólo al año 2005, y es necesaria la evaluación de años subsiguientes, se utilizarán estos datos para estimar los ingresos generados en dichos años; se considerará que, por ser cifras promedio, éstas permanecerán relativamente constantes, y adicionalmente se aplicarán, como factores de corrección en el tiempo, los aumentos de salario ocurridos en el país durante el período estudiado, para otorgar la mayor practicidad posible al análisis efectuado.

Aplicándose el factor de aumento de salario mínimo, decretados por el Ejecutivo Nacional (www.venelogia.com, 2009) en los años de observación, los beneficios familiares resultan como lo indica el Cuadro N° 19:

CUADRO N° 19

Ingresos Familiares en Venezuela, ajustados con los Incrementos de Sueldo Mínimo ocurridos en el Período Estudiado
Años 2005 al 2008

Estrato	Ing. Promedio per cápita año 2005	Ing. Promedio mensual por hogar año 2005	Ing. Prom. per cápita, con incremento salarial (26,5%) de 2006	Ing. Prom. mensual por hogar, con incremento salarial (26,5%) de 2006	Ing. Prom. per cápita, con incremento salarial (20%) de 2007	Ing. Prom. mensual por hogar, con incremento salarial (20%) de 2007	Ing. Prom. per cápita, con incremento salarial (30%) de 2008	Ing. Prom. mensual por hogar, con incremento salarial (30%) de 2008
I	1.314.039	3.914.179	1.662.259,34	4.951.436,44	2.102.758,06	6.263.567,09	2.659.988,94	7.923.412,37
II	758.295	2.445.585	959.243,18	3.093.665,03	1.213.442,62	3.913.486,26	1.535.004,91	4.950.560,11
III	422.265	1.606.086	534.165,23	2.031.698,79	675.719,01	2.570.098,97	854.784,55	3.251.175,20
IV	220.000	933.965	278.300,00	1.181.465,73	352.049,50	1.494.554,14	445.342,62	1.890.610,99
V	96.230	456.436	121.730,95	577.391,54	153.989,65	730.400,30	194.796,91	923.956,38

Fuente: Datos tomados de la III Encuesta Nacional de Presupuestos Familiares. www.bcv.org.ve, 2007, y *Evolución del Salario Mínimo en 6 años, desde 2004*. www.venologia.com, 2009. Elaboración Propia.

Para obtener una medida aproximada de la capacidad que posee una familia venezolana, de destinar parte de sus ingresos a la adquisición de una motocicleta, se confrontarán los ingresos familiares con egresos por la canasta básica. Ésta se encuentra “conformada por el costo mensual de los alimentos (Canasta Alimentaria de los Trabajadores/CENDA), más el de los artículos de aseo personal y limpieza del hogar, servicios públicos básicos (gas, aseo, agua, luz eléctrica, teléfono y transporte); vivienda, salud, educación y (sic) vestido y calzado, siendo estos los gastos más significativos que tiene una familia trabajadora venezolana, integrada por cinco (5) miembros, dos (2) de los cuales hipotéticamente trabajan” (www.apufat.org, 2009) . De seguido, en el Cuadro N° 20 se presentan números asociados a los costos de la canasta básica venezolana:

CUADRO N° 20

Costos Canasta Básica en Venezuela
Años 2005 al 2008

Mes / Año	2005	2006	2007	2008
Enero	1.509.514	1.719.339	2.053.625	2.588.833
Febrero	1.515.038	1.727.230	2.091.825	2.707.996
Marzo	1.519.395	1.736.323	2.088.412	2.764.093
Abril	1.530.009	1.743.670	2.103.267	2.794.074
Mayo	1.541.789	1.762.060	2.117.053	2.886.520
Junio	1.560.147	1.805.117	2.146.805	2.950.423
Julio	1.572.955	1.862.638	2.175.419	3.018.937
Agosto	1.580.401	1.884.023	2.214.027	3.124.557
Septiembre	1.587.613	1.916.852	2.290.217	3.187.390
Octubre	1.595.969	1.941.874	2.343.386	3.252.270
Noviembre	1.607.531	1.962.128	2.406.822	3.338.960
Diciembre	1.624.175	2.017.414	2.533.574	3.427.700
Promedio	1.562.045	1.839.889	2.213.703	3.003.479

Fuente: Datos tomados de *Serie mensual de la canasta básica familiar*. venescopio.org.ve, 2008; *Canasta básica supera los 3.000 BsF*. economia.noticias24.com, 2008; *Canasta Básica se elevó a Bs.F. 3.252,27 en octubre*. economia.noticias24.com, 2008; *Canasta básica aumentó 2,7% en noviembre*. www.guia.com.ve, 2008; *Cendas asegura que canasta básica familiar se elevó 35,3% en un año*. www.guia.com.ve, 2009. Elaboración Propia.

A continuación, se efectuará una comparación de los ingresos de la familia venezolana, con los costos de la canasta básica nacional, en el Cuadro N° 21:

CUADRO N° 21

Comparación entre los Ingresos Familiares y la Canasta Básica Venezolana

Años 2005 al 2008

Estrato	Ing. Promedio mensual por hogar año 2005	Costo promedio mensual canasta básica año 2005	Ing. Promedio mensual por hogar año 2006	Costo promedio mensual canasta básica año 2006	Ing. Promedio mensual por hogar año 2007	Costo promedio mensual canasta básica año 2007	Ing. Promedio mensual por hogar año 2008	Costo promedio mensual canasta básica año 2008
I	3.914.179	1.562.044,67	4.951.436,44	1.839.889,00	6.263.567,09	2.213.702,67	7.923.412,37	3.003.479,42
II	2.445.585	1.562.044,67	3.093.665,03	1.839.889,00	3.913.486,26	2.213.702,67	4.950.560,11	3.003.479,42
III	1.606.086	1.562.044,67	2.031.698,79	1.839.889,00	2.570.098,97	2.213.702,67	3.251.175,20	3.003.479,42
IV	933.965	1.562.044,67	1.181.465,73	1.839.889,00	1.494.554,14	2.213.702,67	1.890.610,99	3.003.479,42
V	456.436	1.562.044,67	577.391,54	1.839.889,00	730.400,30	2.213.702,67	923.956,38	3.003.479,42

Fuente: Elaboración Propia.

Con esta confrontación, se pretende mostrar que cantidad monetaria podría destinar una familia, a la adquisición de un determinado modelo de motocicleta; por otro lado, denotar a que modelo de moto, tiene posibilidad de acceso de compra, una familia venezolana.

Según el Cuadro N° 21, para los estratos IV y V, la disponibilidad de ingresos destinados a gastos que no pertenezcan a la canasta básica, supuestamente es nula, y para el estrato III es mínima, por otro lado en el Cuadro N° 18, se puede observar que los tres (3) citados estratos acumulan el 74,10% de las familias venezolanas. Esto sugiere que, gran parte de los grupos familiares que habitan el país, podría tener acceso de compra a motocicletas no muy costosas, es decir, a limitados modelos de motocicletas (por ello se excluye la marca Piaggio). Cabe destacar, se afirma lo anterior considerando que, la adquisición de motos se realizaría al cabo de varios períodos de tiempo, en los cuales se haya ahorrado una cuota parte de los ingresos (o se este cancelando una deuda) para comprar el referido vehículo.

En resumen, derivan dos (2) puntos en relación a los modelos de motocicletas más vendidos en el país: 1°, se indaga sobre las marcas más vendidas en el país, y 2°, se dedujo la base para seleccionar los modelos (pertenecientes a las marcas citadas) más vendidos, a los cuales tendría acceso el consumidor venezolano. Dicha base son los ingresos familiares percibidos.

A continuación, con asiento en los criterios señalados, se exponen los precios de modelos de motocicletas recabados, en el Cuadro N° 22:

CUADRO N° 22
Precios, Marcas y Modelos de Motocicletas en Venezuela

Años 2005 al 2008								
Marca	Modelo año 2005	Precio Año 2005	Modelo año 2006	Precio Año 2006	Modelo año 2007	Precio Año 2007	Modelo año 2008	Precio Año 2008
Qingqi	AX	3.700,00	AX	4.500,00	AX	2.800,00	Descontinuada	No aplica
Yamaha	Crux	8.800,00	Crux	7.800,00	RX 100	8.000,00	RX 100	8.800,00
Suzuki	AX	6.500,00	AX	3.400,00	AX	4.500,00	AX	4.300,00
Honda	CGL	7.500,00	CGL	7.000,00	CGL	7.500,00	CGL	6.500,00
Bera	No aplica	No aplica	New Jaguar	4.300,00	New Jaguar	3.500,00	New Jaguar	6.500,00
Empire	No aplica	No aplica	YG	3.000,00	YG	4.800,00	Horse	4.500,00
Geely	No aplica	No aplica	150	6.000,00	Geely	3.500,00	XR	7.000,00
Promedio		6625,00		5.142,86		4.942,86		6.266,67

Fuente: Datos tomados de www.mercadolibre.com.ve, s.f.; articulo.tumoto.com.ve, s.f.; www.elnegocioredondo.com.ve, 2010; venezuela.thalom.com, 2010; www.adoos.com.ve, 2010. Elaboración Propia.

Como se puede notar, con estos cálculos se obtienen los precios de motocicletas, necesarios para realizar el cálculo de la elasticidad de la demanda, en relación a los vehículos señalados. Los datos sobre los precios y las cantidades se mencionan en el Cuadro N° 23:

CUADRO N° 23
Precios y Cantidades de Motocicletas
Vendidas en Venezuela

Años 2005 al 2008		
Año	Cantidades Vendidas	Precios Promedio
2005	230.000	6.625,00
2006	340.000	5.142,86
2007	452.000	4.942,86
2008	405.000	6.266,67

Fuente: Datos tomados de *Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela*. www.guiamotor.com, 2009. Elaboración Propia.

De seguido, se elabora el cálculo del comportamiento de la demanda (grado de elasticidad), sobre la venta de motocicletas en el país dentro del período estudiado, en el Cuadro N° 24:

CUADRO N° 24

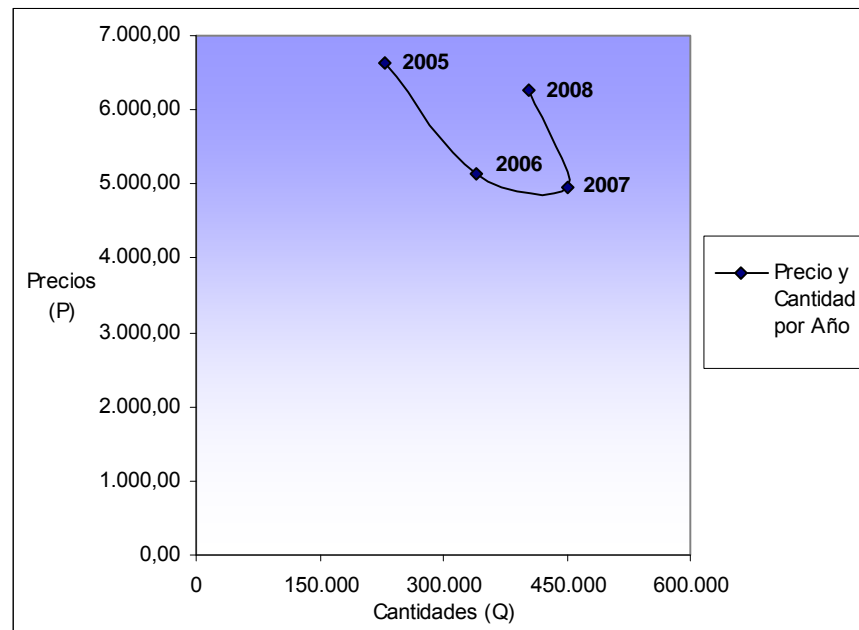
Elasticidad-Precio de la Demanda de Motocicletas en Venezuela

Años 2005 al 2008

Año	Cantidad (Q)	Precio (P)	Elasticidad	Valor de la elasticidad
2005	230.000	6.625,00	No aplica	No aplica
2006	340.000	5.142,86	2,13776847	Elástica
2007	452.000	4.942,86	8,47058824	Elástica
2008	405.000	6.266,67	0,38825046	Inelástica

Fuente: Elaboración Propia.

Finalmente, se representa en el Gráfico N° 8, la curva de elasticidad-precio de la demanda sobre motocicletas en Venezuela:

**Gráfico N° 8****Elasticidad-precio de la demanda de Motocicletas en Venezuela 2005-2008**Fuente: Gráfico elaborado con datos tomados de *Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela*. www.guiamotor.com, 2009, y cálculos propios, 2010. Elaboración propia.

Estas derivaciones nos permiten concluir, entre otras, las dos siguientes afirmaciones: Por una parte, en el Capítulo IV, sección 1. “El Impuesto como Política Fiscal”, se hizo referencia a la alternativa de que el proveedor traslade el tributo al consumidor (Einaudi, 1968). Esto sería posible, dependiendo del comportamiento de la demanda del bien, en este caso para los años 2006 y 2007, el proveedor no estaría dispuesto a trasladarlo (lo asumiría en sus costos), porque en los citados años la demanda es elástica, en otras

palabras, se muestra sensible al cambio de precios, y con un impuesto el productor arriesga el número de unidades vendidas; en cambio, para el año 2008 la demanda se vuelve inelástica, es decir, aún cuando el precio aumentó, el consumo se incrementó, lo que estimularía al productor a que traslade el gravamen, ya que no afectaría sus ventas.

Por otro lado, se aprecia que, desde el punto de vista estatal, y como política fiscal y social, en los años 2006 y 2007, se demuestra como un impuesto podría cumplir con el objetivo de disminuir la adquisición de vehículos de dos (2) ruedas (cumple el objetivo social), ya que la demanda se muestra frágil al cambio de precios; para 2008, según lo que evidencia del comportamiento de la demanda, parece difícil que se logre el objetivo social de aminorar la compra de motos, pero se alcanzaría el objetivo fiscal, ya que se obtendrían nuevos ingresos como consecuencia de la recaudación de un nuevo impuesto.

Otro punto a resaltar es que, partiendo de los resultados obtenidos en el año 2008, ceteris paribus la elasticidad (año 2009): 0,38825046, y valorando el precio de una motocicleta (como se puede observar en la siguiente sección de este Capítulo) para el año 2009 en Bs. 8.600,00, puede calcularse la nueva cantidad de motos vendidas “Estimadas en Promedio” para dicho año, utilizando la fórmula expuesta en esta sección, sobre la elasticidad:

$$E_d = \frac{\% \text{ Variación porcentual en la cantidad demandada}}{\% \text{ Variación porcentual en el precio}}$$

Despejando la incógnita requerida:

% Variación porcentual en la cantidad demandada = E_d x % Variación porcentual en el precio

Donde:

$$E_d = 0,38825046$$

$$\% \text{ Variación porcentual en el precio} = ((8.600,00 - 6.266,67) / 6.266,67) \times 100$$

$$\% \text{ Variación porcentual en el precio} = 37,23\%$$

Sustituyendo:

$$\% \text{ Variación porcentual en la cantidad demandada} = 0,38825046 \times 37,23\%$$

$$\% \text{ Variación porcentual en la cantidad demandada} = 14,45\%$$

Continuando la tendencia hacia la disminución en venta de motocicletas, que se pudo apreciar desde el año 2007 hacia el año 2008, estas se reducirían en un 14,45%, lo que

arroja como resultado que las motos vendidas “Estimadas en Promedio” para el año 2009 totalicen 346.477. Al comparar la variación en precios (37,23%) con la variación en cantidades (14,45%), se puede observar que estas últimas se redujeron menos de lo que aumentó el precio, lo que confirma el supuesto de la inelasticidad de la demanda, que ocurre a partir del año 2008.

4. Propuesta de Alícuota para el Impuesto a la Adquisición de Motocicletas

Para establecer la alícuota del impuesto propuesto, se tomará como base las ya existentes, que se utilizan para recaudar los impuestos del mismo tipo en Venezuela, estos son el impuesto sobre alcohol y otras especies alcohólicas, y el impuesto sobre cigarrillos y manufacturas de tabaco.

Como se expresó en el Capítulo II de esta investigación, el “Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto Sobre Alcohol y Otras Especies Alcohólicas” (2007) dictamina que es posible modificar el impuesto existente sobre el alcohol y otras especies alcohólicas en un cincuenta por ciento (50%) ya sea incrementándolo o disminuyéndolo.

Y, dentro del citado Capítulo, se expuso lo señalado en el “Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto Sobre Cigarrillos y Manufacturas de Tabaco” (2007) en cuanto a que el referido gravamen, el cual aplica una tasa del 70% sobre el precio de venta al público, puede ser aumentado hasta un tercio de la alícuota existente.

Siendo así, ya se sienta un precedente sobre las alícuotas aplicables en los casos de impuestos al consumo, por medio de los cuales se pretende aminorar la adquisición de determinados productos.

Se deduce la inquietud: son distintas las razones por las cuales los impuestos sobre bebidas alcohólicas y cigarrillos son altos en comparación con cualquier otro tributo ya que se trata sobre la salud de las personas, pero se recuerda la razón por la cual se elabora la presente investigación: La alta circulación de motocicletas se ha convertido en un importante problema dentro de la sociedad venezolana, evidencia de ello lo constituyen opiniones de algunas autoridades gubernamentales, entre las que se tienen una emitida

por Ana Jiménez Carbone, Directora General de Atención al Ciudadano de la Defensoría del Pueblo para Octubre del año 2007, quien señala:

En los últimos años, se ha incrementado el parque de motorizados, sobre todo en la capital de la República, lo que ha generado a su vez una alta cantidad de vehículos circulando uno tras otro por las diferentes vías públicas, creándose un modelo de conducta de irrespeto a las señales de tránsito y a las normas vigentes, visto que diariamente observamos conductores de motocicletas, tanto particulares como funcionarios de cuerpos de seguridad policial, circulando por las aceras, en sentido contrario en las calles y avenidas, irrespetando las luces de los semáforos, lo que genera incomodidad y molestia a los peatones y a los conductores de automóviles particulares y de transporte público.” (www.diariolaregion.net, 2007)

Así mismo Eddi Ríos, diputado de la Asamblea Nacional, expresa:

En muchos casos, las motos son utilizadas por quienes al margen de la ley cometen cualquier clase de delito, especialmente arrebates y asaltos, y que incluso aprovechan la largas colas vehicular (sic) para realizar sus actos delictivos. Es importante evitar la impunidad y que las personas que cometan delitos con esa clase de vehículos sean sancionados tal como lo establece la ley. (www.abn.info.ve, 2008)

Surge la posibilidad de concluir, que el uso de este tipo de vehículo ha venido causando inconvenientes a la sociedad, entre los que se tienen infracciones, hechos delictivos realizados por medio de éste transporte, accidentes, pérdidas de vida causadas por la búsqueda para el robo de estas unidades, entre otros.

Tomando como modelo las alícuotas utilizadas para la aplicación de los citados tributos, y utilizando una medida numérica que permite la elaboración de determinados cálculos, se procede a deducir la tasa del impuesto propuesto.

La medida numérica a utilizar es el “Promedio” o “Media”, esta se obtiene “sumando todos los valores de los datos y dividiendo el resultado entre las cantidades de valores” (Anderson y otros, 1999, p.65).

Los datos a promediar, son las alícuotas establecidas en el “Impuesto Sobre Cigarrillos y Manufacturas de Tabaco” (2007), y la correspondiente al máximo incremento o disminución del “Impuesto Sobre Alcohol y Otras Especies Alcohólicas” (2007), las cuales son 70% y 50% respectivamente.

A continuación, se calcula lo indicado:

Alícuota de Impuesto sobre Cigarrillos: 70 %

Alícuota de Máximo incremento de Impuesto sobre el Alcohol: 50 %

Alícuota Impuesto Cigarrillos + Alícuota Impuesto Alcoholes = Nueva Alícuota
Cantidades de Valores

$$\frac{70\% + 50\%}{2} = 60\%$$

El cómputo obtenido es 60%, el cual constituye la tasa propuesta. Por otra parte, partiendo del resultado logrado, es posible sugerir la alícuota de máximo incremento del mismo, utilizando idéntica metodología, y expresándola en porcentaje, como se realiza en el “Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto Sobre Alcohol y Otras Especies Alcohólicas” (2007). La representación porcentual de la fracción de ampliación permitida para los cigarrillos y manufacturas de tabaco, es la siguiente:

$$70\% \times 1/3 = 23,33\%$$

La media de lo aumentos máximos para los impuestos citados es:

Alícuota de Máximo incremento de Tasa de Impuesto sobre Cigarrillos (Expresada en Porcentaje): 23,33%

Alícuota de Máximo incremento de Impuesto sobre el Alcohol: 50 %

Alícuota Máx. Incremento Imp. Cigarrillos + Alícuota Máx. Incremento Imp. Alcoholes =
Cantidades de Valores

Nueva Alícuota Máximo Incremento

$$\frac{23,33\% + 50\%}{2} = 36,67\%$$

La nueva alícuota de máxima amplitud para la tasa del gravamen formulado es 36,67%.

Esto permite concluir que, el porcentaje para el impuesto planteado es de 60%, con un tope de incremento del 36,67% de dicha tasa, es decir, 22%. En total, el límite superior al que puede ascender el impuesto es de 82% (tasa establecida más aumento máximo de la misma).

Un ejemplo de cómo influiría la aplicación del tributo, en el precio de una motocicleta es el siguiente:

Costo de Motocicleta: 5.000

Alícuota de Impuesto: 60 %

Alícuota de Impuesto al Valor Agregado (IVA): 12 %

Costo de Motocicleta X Alícuota de Impuesto = Impuesto Propuesto (Bs.)

$$5.000 \text{ Bs.} \times 60 \% = 3.000 \text{ Bs.}$$

Costo de Motocicleta X Alícuota de IVA = IVA (Bs.)

$$5.000 \text{ Bs.} \times 12 \% = 600 \text{ Bs.}$$

Costo de Motocicleta + Impuesto Propuesto (Bs.) + I.V.A. (Bs.) = Nuevo Costo de Motocicleta

$$5.000 \text{ Bs.} + 3.000 \text{ Bs.} + 600 \text{ Bs.} = 8.600 \text{ Bs.}$$

Como se puede observar, el precio de la motocicleta varía considerablemente, y podría ajustarse en un 22% adicional, es decir, el tributo podría ascender a 82% en caso de requerirse.

5. Otras Consideraciones sobre el Establecimiento del Impuesto Propuesto para Venezuela

Se retorna a la información cualitativa, el establecimiento del impuesto propuesto dentro de Venezuela traería consigo ciertas implicaciones que quizás sea necesario discutir, en específico las posibles consecuencias sobre la población usuaria de este medio de transporte; siendo así, se mencionan los actores sociales que se verían afectados por la nueva imposición, y se plantean potenciales alternativas de solución.

Entre los entes usuarios de las motocicletas, se encuentran las empresas que requieren los servicios prestados por mensajeros motorizados, y personas que desean trabajar como tales; las asociaciones que prestan servicio de traslados utilizando motos; cuerpos policiales y gubernamentales que emplean motocicletas en la ejecución de sus labores. La solución factible para estos casos es la aplicación de exenciones, exoneraciones o la no sujeción de las referidas actividades al impuesto, mecanismos los cuales permiten que ciertos hechos o sujetos no paguen un tributo.

Las motocicletas que sean adquiridas con el objeto de ser utilizadas en labores de mensajería, o por cuerpos de seguridad oficiales, así como las asociaciones y similares que adquieran motos para prestar servicio de transporte, podrían ser exoneradas, exentas

o estar no sujetas al pago del gravamen, siempre y cuando demuestren que darán el uso requerido del vehículo, y cumplan con las exigencias legales solicitadas por las autoridades respectivas.

También, existe el asunto de las empresas que fabrican motocicletas en Venezuela; para esta situación, se propone que el Estado gestione convenios internacionales, así como, genere incentivos que favorezcan la exportación de estos vehículos.

6. Evaluación del Impacto Económico causado por la Creación de un Impuesto al Consumo de Motocicletas, dentro de las Finanzas Públicas Venezolanas

La base de esta investigación, como se ha planteado desde el inicio de la misma, se esboza en que el proyecto de la instauración de un tributo de este tipo se realiza con la finalidad de disminuir la adquisición de motocicletas en el territorio venezolano, es decir, el uso de un impuesto para moderar una conducta en cuanto al consumo de un producto. Pero también, en conjunto con lo anterior, se produciría otro fenómeno, que es el posible hecho económico.

La implementación de un tributo dentro de un país genera un impacto dentro de sus finanzas públicas, sea cual fuere su dimensión, aunque ese impacto puede ser alto o moderado, dependiendo de las políticas públicas que se planeen para el mismo. Se crea un impuesto, por lo general para obtener ingresos que permitan sostener el gasto público, suscitado por la labor del Estado en cuanto a la satisfacción de necesidades colectivas. En este caso, el impuesto se plantea para ejecutar una política pública, pero no la de recabar fondos para el erario nacional, sino para moderar una conducta de consumo sobre un determinado producto.

Cabe destacar que, aunque la principal función del tributo es moderar una conducta de consumo, no se puede descartar que ocurra el otro efecto: aumento del ingreso público, ya que los compradores (o vendedores) de motocicletas podrían adquirir (vender) su producto, asumiendo el nuevo costo incluyendo la nueva imposición.

Entonces, se concluye que la implementación del tributo puede generar dos (2) situaciones:

1. El impuesto disminuya la compra de motocicletas, con lo cual se logre la política pública de aminorar la adquisición de las mismas, y se alcance el objetivo social de disminuir los accidentes, infracciones y delitos relacionados con este tipo de vehículos, así mismo, la recaudación de este tributo no sea significativa para las finanzas del país, por lo tanto no constituya una firme y cuantiosa fuente para financiar gastos públicos.
2. El impuesto no alcance la meta de aminorar la adquisición de motocicletas dentro del país, por tanto no se logre el objetivo social de disminuir los inconvenientes relacionados, pero se origine una nueva fuente de ingresos que coadyuve al sostenimiento del gasto público.

Tomando el monto del impuesto propuesto, calculado en el ejemplo de la sección 4. “Propuesta de Alícuota para el Impuesto a la Adquisición de Motocicletas” del Capítulo IV, que es Bs. 3000,00 por moto, y multiplicándose por las ventas “Estimadas en Promedio” para el año 2009, que ascienden a 346.477 motocicletas, arrojaría como resultado la recaudación generada, producto del tributo formulado. Dicho cómputo totaliza Bs. 1.039.431.000,00, esta cifra proporciona una idea de la relevancia, y particularmente el notable impacto positivo, que produciría la implementación del gravamen planteado, dentro de las Finanzas Públicas Venezolanas.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Conclusiones

Respecto al Objetivo **“Analizar como un impuesto puede servir como elemento moderador de la conducta humana en el ámbito comercial y social”**, se concluye que la imposición constituye una forma legítima y viable para generar un tipo de conducta, en cuanto al movimiento comercial dentro de un sistema económico, o para moderar problemas sociales existentes dentro de una población. En el caso específico de ésta investigación, puede moderar el consumo de un producto propuesto, que son las motocicletas, lo que conlleve a resolver un problema que afecta a la sociedad, que es la circulación indiscriminada de los referidos vehículos. Para corroborar tal afirmación, se expusieron distintas posiciones de diversos especialistas en el área tributaria, quienes explican teóricamente, basándose en datos cuantitativos, históricos y en su experiencia, los efectos que un impuesto puede causar en una economía, y en una sociedad. Dichos efectos se resumen en:

- A. La instauración de un impuesto por parte de un estado, puede no tener como fin último la recaudación de ingresos públicos, sino producir otros efectos deseados en una economía y en una sociedad, es decir, la creación de un impuesto puede tener otros objetivos aparte de los fiscales, dicho impuesto puede ser el instrumento utilizado para la ejecución de políticas públicas las cuales pretendan determinados resultados dentro de una colectividad.
- B. Dependiendo del grado de elasticidad en la demanda de un producto, este puede soportar una carga tributaria, y subsistir en el mercado, o desaparecer del mismo. La elasticidad se produce dependiendo de cuan necesario es el bien para la sociedad, si este es un bien de primera necesidad para los individuos, a pesar de la

carga impositiva creada, la demanda será rígida (inelástica), porque la población seguirá consumiendo dicho producto (dentro de los límites de su capacidad económica); si éste no es un bien estrictamente necesario para la subsistencia, la demanda podría ser de dos tipos: Anelástica, porque el consumo del producto irá disminuyendo hasta que el mismo desaparezca del mercado, o elástica, porque se reducirán las compras del producto, pero a pesar de ello, siempre existirán personas que adquieran el mismo.

- C. El caso del productor; éste, cuando a su mercancía se le asigna un impuesto, puede trasladar el gravamen al precio de su producto, o puede asumirlo como costo, esto dependerá de la elasticidad de la demanda; si el productor no continua obteniendo las ganancias que considera adecuadas, dejará de comercializar el referido artículo, y trasladará su capital a la fabricación o comercialización de otro bien.
- D. La instauración de un impuesto puede generar dos fenómenos en un mercado, específicamente desde el lado de la demanda de bienes o servicios, estos son el efecto-renta y el efecto-sustitución. Ambos se producen por la limitada renta que puede poseer una persona, el primero consiste en que el comprador no consume o deja de consumir un artículo motivado al alto precio que alcanza, y el segundo se basa en que la persona deja de consumir el mismo artículo (por el alto precio), pero para consumir uno que puede satisfacer necesidades iguales, similares u otras.

Sobre el objetivo **“Evaluar el impacto económico de la creación de este tipo de tributo dentro de las finanzas públicas venezolanas”**, se sintetiza que, de la instauración del tributo propuesto, pueden producirse dos situaciones, la primera es que no se obtenga una significativa recaudación como consecuencia de la creación de un impuesto a la adquisición de motocicletas, y la segunda que si se logren importantes ingresos. En caso que la población no estuviese dispuesta a pagar el impuesto establecido, no existirá una óptima recaudación del mismo, por lo tanto los ingresos públicos no se alterarán en demasía, ni el gasto público, en consecuencia el efecto económico dentro de las finanzas públicas venezolanas será prácticamente nulo, recordando que a pesar de ello se cumpliría otro objetivo buscado (disminución de la

adquisición de motocicletas); en cambio, si la población estuviese dispuesta a asumir el nuevo costo de los citados vehículos (consecuencia del nuevo impuesto), el efecto en las finanzas públicas nacionales sería distinto, ya que se generarían nuevos ingresos producto de una nueva fuente ordinaria de financiamiento, lo que contribuiría con el gasto público existente, o permitiría el incremento del mismo. En resumen, existiría una variación apreciable dentro del presupuesto nacional, a costa de no lograrse el principal objetivo propuesto (disminución de la compra de motocicletas). Es importante resaltar que, en el caso estudiado, al calcularse la elasticidad-precio de la demanda de motocicletas, para el año 2008 se mostró inelástica, lo que sugiere que, la aplicación de tributo propuesto, en los años siguientes, podría generar ingresos fiscales por dicho rubro, ya que la población estaría dispuesta a comprar motocicletas, aunque el precio haya aumentado.

En cuanto al objetivo **“Detectar como el aumento del número de motocicletas en circulación se vincula con el incremento de robos, accidentes y otras infracciones en Venezuela”**, tal aseveración se pudo demostrar y evidenciar mediante el uso de cifras suministradas por organismos oficiales, las cuales fueron comparadas, analizadas y explicadas. A pesar de la carencia de cifras específicas relacionadas con el presente estudio (delitos cometidos utilizando motos como medio de transporte, alteraciones del orden público realizadas por grupos de motorizados, violaciones de tránsito, entre otras), se pudieron obtener otras que nos permitieron realizar analogías. Al realizar las comparaciones mencionadas, se pudo mostrar como el incremento de la tramitación de licencias de 2do grado, (licencias que se expiden exclusivamente a los motociclistas), sobre las cuales se podría deducir que su aumento es consecuencia de nuevos motociclistas en circulación (con motos de reciente adquisición), vino acompañado de un acrecentamiento de infracciones cometidas por motorizados (amonestaciones, citaciones por no poseer placas, no portar documentos, etc.), con el aumento de robo y hurto de motocicletas, todo esto para un período seleccionado. Lo anterior permite concluir que si existe relación entre el aumento del número de motocicletas en circulación, y el aumento de infracciones y delitos relacionados con el tránsito de este tipo de vehículos.

Finalmente, tenemos el objetivo **“Proponer la alícuota mas adecuada para cumplir con la meta propuesta de disminuir la circulación de motocicletas en Venezuela”**,

basados en la esencia misma del objetivo (aminoramiento de la circulación de motocicletas en el país) y en la normativa precedente análoga (impuestos a los licores y a los cigarrillos), se propuso una tasa a ser aplicada sobre el precio de venta de la motocicleta, esta tasa es del 60%, la cual podría ser ajustada sólo hasta un máximo del 36,67% de la misma, es decir, podría incrementarse en un 22%. En total, la alícuota podría alcanzar un 82%, recordando que la amplitud de la tasa, es con el fin de que se encarezca el producto pechado, para disminuir su consumo. Cabe destacar que, según lo demostrado mediante el cálculo de la elasticidad-precio, para los años 2006 y 2007, la demanda de motos se mostró sensible al movimiento de precios, es decir, se manifestó como elástica, lo que apunta a que en esos años, el tributo pudo afectar el consumo de estos vehículos, y a pesar que en 2008 se volvió inelástica, revela evidencia de que el gravamen podría ser un instrumento, para lograr el control de venta de motocicletas. Adicionalmente, dentro de la investigación se plantearon otras situaciones que pueden relacionarse con este objetivo, específicamente los efectos causados a distintos agentes como consecuencia del nuevo impuesto. Dichos agentes afectados son las empresas que requieren de servicios de mensajería fuera de su entorno (necesiten un vehículo para efectuar traslados de documentación), asociaciones que realicen actividades de transporte utilizando las motocicletas, los cuerpos policiales y en general los gubernamentales que requieran el uso de motos, y las recientes creadas empresas de fabricación de los citados vehículos, para todos se plantean soluciones que permitan la utilización de la motocicleta dentro de sus actividades, o que el impuesto no afecte su desenvolvimiento.

2. Recomendaciones

Los objetivos planteados en la presente investigación se complementan o interrelacionan entre sí, todos conducen a explicar, demostrar y resaltar la necesidad de la creación del impuesto propuesto dentro de Venezuela, siendo así, se esbozaron de manera general las siguientes recomendaciones:

- Detectado el incremento de delitos, accidentes e infracciones relacionados con motociclistas, se percibe como una seria necesidad la instauración de un impuesto que regule la alta demanda, y por consiguiente, circulación de motos en el

territorio venezolano, lo que a su vez aminore los fenómenos primeramente citados.

- El referido impuesto debe estar constituido por una alícuota acorde al objetivo planteado de disminuir la demanda de motocicletas compradas, es decir, su tasa debe ser elevada, y la Ley que establezca el tributo debe ser flexible en cuanto a los posibles ajustes de dicha tasa (en cuanto al alza de la misma), para que se pueda lograr el fin programado.
- Se deben tomar en consideración los efectos que causaría el impuesto sobre aquellos agentes que requieren el uso de motocicletas dentro de sus operaciones rutinarias o especiales, para subsanar esta situación es necesario el empleo de las herramientas permitidas por la legislación tributaria para corregir estas situaciones, dichos mecanismos son la no sujeción, las exenciones y las exoneraciones.
- Como se señaló en algún momento de la investigación, el impuesto propuesto debe ser de carácter nacional, esto con el fin de que se eviten los paraísos fiscales con respecto a las compras de motocicletas, es decir, evitar que se adquieran motos en un estado en el cual no se aplique el impuesto, y luego éstas sean trasladadas a las entidades donde si se pagaría el tributo. En los casos de las zonas libres de impuestos existentes en Venezuela, se propone el uso de la misma metodología utilizada por ejemplo en la venta de cigarrillos, el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto Sobre Cigarrillos y Manufacturas de Tabaco (2007), expresa: "...Los cigarrillos y demás especies gravadas, importadas o de producción nacional, destinadas a zonas francas, puertos libres u otros territorios sujetos a régimen aduanero especial, estarán sujetas al pago del impuesto previsto en esta Ley" (Art. 4). En las zonas referidas, a pesar que no se pagan otros tributos, impuestos como el establecido sobre el comercio de cigarrillos deben cancelarse. De manera que, similar condición se podría aplicar para pechar la venta de motocicletas en estas regiones.
- La administración, gestión y recaudación del gravamen sugerido deberían ser asignados a un organismo con experiencia en el área, como lo es el SENIAT, lo

que garantizaría la solidez económica, financiera y legal del tributo, así se evitarían desviaciones con respecto al principal objetivo planteado (disminución de demanda, y por consiguiente, circulación de motocicletas). Dicho organismo debe ser estricto en cuanto al cumplimiento de sus funciones con respecto al impuesto, para que se garanticen los resultados deseados.

- La imposición aludida se aplicaría sobre el costo bruto de la moto, es decir, la base imponible estaría conformada por el costo de elaboración de la motocicleta, más todos los desembolsos adicionales en que se incurra para adquirirla, por ejemplo los gastos de importación en los casos que provenga del exterior. El vehículo se pecharía en el momento en que esté disponible a la venta al detal, con la finalidad de que mientras más alto sea el precio, más difícil se haga su compra; de esta forma, se evitaría que las motocicletas inicien recorrido en el territorio venezolano.
- Crear planes de estímulo y convenios para la exportación de las motos elaboradas dentro del país, con el fin de crear nuevos mercados para este tipo de vehículos, que no sea posible comercializar internamente.
- Originar políticas que permitan el acceso a otras fuentes de generación de ingresos, dirigidas hacia aquellas personas que planeaban utilizar las motocicletas como medio de subsistencia, específicamente estimular a esta población a que se emplee principalmente dentro del sector manufacturero e industrial (dependiendo de su nivel educativo); dichas políticas pueden ser planes de capacitación y adiestramiento, incentivos económicos, entre otras.

BIBLIOGRAFÍA

- Anderson, D.; Sweeney, D. y Williams, T. (1999). *Estadística para Administración y Economía* (7ª ed.). México: International Thomson Editores.
- Antecedentes de la creación del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) (s.f.). *Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.seniat.gob.ve/portal/page/portal/MANEJADOR_CONTENIDO_SENIAT/06SOMOS_SENIAT/6.1ASI_SOMOS [Consulta: 2009, Septiembre 30]
- Arias, F. (2006). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (5ª ed.). Caracas: Episteme.
- Ávila, H. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación*. [Libro en línea]. eumed.net. Disponible: <http://www.eumed.net/libros/2006c/203/> [Consulta: 2009, Junio 25]
- Bera New Jaguar 150 4.300 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.elnegocioredondo.com.ve/anuncio-autos_y_motos-bera_new_jaguar_jaguar_150-distrito_capital-det-159307.aspx [Consulta: 2010, Junio 19]
- Bera New Jaguar 200 3.500 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.elnegocioredondo.com.ve/anuncio-autos_y_motos-bera_new_jaguar_jaguar_200-distrito_capital-det-120245.aspx [Consulta: 2010, Junio 20]
- Breves (2006). *Producto* [Revista en línea], 278. Disponible: <http://www.producto.com.ve/278/notas/breves.html> [Consulta: 2007, Octubre 22]
- Buda, T. (2005). *Implementación del régimen simplificado de tributación para pequeños comerciantes en el sistema tributario venezolano, como instrumento de eficacia y eficiencia en la gestión del tributo*. Tesis de grado de especialista no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.
- Canasta Básica aumentó 2,7% en noviembre (2008). *Guía.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.guia.com.ve/noti/32229/canasta-basica-aumento--27-en-noviembre> [Consulta: 2010, Junio 17]
- Canasta Básica de Alimentos, Bienes y Servicios: Bs. F. 3.744,64 (2009). *Apufat* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.apufat.org/modules.php?name=News&file=article&sid=3089> [Consulta: 2010, Junio 16]

- Canasta Básica se elevó a Bs.F. 3.252,27 en octubre (2008). *Noticias24* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://economia.noticias24.com/noticia/930/canasta-basica-se-elevo-a-bsf-325227-en-octubre/> [Consulta: 2010, Junio 17]
- Canasta básica supera los 3.000 BsF (2008). *Noticias24* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://economia.noticias24.com/noticia/636/la-canasta-basica-llego-a-318739-bsf/> [Consulta: 2010, Junio 17]
- Cendas asegura que canasta básica familiar se elevó 35,3% en un año (2009). *Guía.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.guia.com.ve/noticias/?id=33813> [Consulta: 2010, Junio 17]
- Clarembaux, P. (2008). Motos para delinquir. *Tal Cual* [Periódico en línea]. Disponible: <http://www.talcualdigital.com/especiales/Viewer.aspx?id=11449> [Consulta: 2009, Agosto 31]
- Clemente, M. (2006). *Incidencias de los mecanismos de control aplicados por la administración tributaria en Venezuela para reducir la evasión del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) período 2002-2005*. Trabajo de grado de especialista no publicado, Universidad José María Vargas, Caracas.
- Código Orgánico Tributario. (2001). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 37.305, Octubre 17, 2001.
- Cosciani, C. (1960). *Principios de ciencia de la hacienda pública*. Madrid: Derecho Financiero.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (1999). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.453 (Extraordinaria), Marzo 24, 2000.
- Dávila, L. (2007). Cada día en la capital se roban entre ocho y diez motos. *El Universal* [Periódico en línea]. Disponible: http://www.eluniversal.com/2007/10/13/sucgc_art_cada-dia-en-la-capit_527984.shtml [Consulta: 2007, Octubre 23]
- Dávila, L. (2008). Hay 500 delitos en Caracas por semana. *El Universal* [Periódico en línea]. Disponible: http://noticias.eluniversal.com/2008/04/25/sucgc_art_hay-500-delitos-en-c_834685.shtml [Consulta: 2009, Agosto 29]
- Dávila, L. (2007). 76 motorizados han sido asesinados en lo que va del 2007. *El Universal* [Periódico en línea]. Disponible: http://turismo.eluniversal.com/2007/04/11/sucgc_art_76-motorizados-han-s_244637.shtml [Consulta: 2007, Octubre 23]
- Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto al Alcohol y Especies Alcohólicas (Decreto No. 5.618). (2007, Octubre 3). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.852 (Extraordinario), Octubre 5, 2007.

- Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma de la Ley de Impuesto sobre Cigarrillos y Manufacturas de Tabaco (Decreto No. 5.619). (2007, Octubre 3). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 5.852 (Extraordinario), Octubre 5, 2007.
- Defensoría del Pueblo complacida con medidas del Gobierno en relación al tránsito de motorizados (2007). *La Región* [Periódico en línea]. Disponible: <http://www.diariolaregion.net/seccion.asp?pid=29&sid=1567¬id=34543&fecha=10/02/2007> [Consulta: 2009, Agosto 15]
- Delgadillo Gutiérrez, L.H. (1991). *Principios de derecho tributario* (3ª ed.). México: Editorial Limusa.
- Despliegan operativo de seguridad en autopistas de Caracas (2009). *El Universal* [Periódico en línea]. Disponible: http://www.eluniversal.com/2009/06/17/ccs_ava_despliegan-operativo_17A2395889.shtml [Consulta: 2009, Septiembre 11]
- Due, J. (1970). *Análisis económico de los impuestos en el cuadro general de las finanzas públicas* (3ª ed.). Buenos Aires: El Ateneo.
- Einaudi, L. (1968). *Principios de hacienda pública*. Madrid: Sin nombre.
- Empire Empire Horse (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24178892-se-vende-en-4500-y-un-motor-de-respoesto-virgo-en-500mil-_JM [Consulta: 2010, Junio 20]
- Empire Motor es la primera ensambladora en Venezuela (2008). *Guía.com.ve* [Página Web en línea]. Disponible: <http://www.guia.com.ve/noticias/?id=25704> [Consulta: 2010, Junio 15]
- Empire YG moto 4.800 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://venezuela.thalom.com/detail/empire-2007/37888> [Consulta: 2010, Junio 20]
- Empire Yg125 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24203203-vendo-moto-empire-yg-125-ano-2006-unico-dueno-_JM [Consulta: 2010, Junio 19]
- En moto se gana tiempo y se pierde en seguridad (2008). *Guía.com.ve* [Página Web en línea]. Disponible: <http://www.guia.com.ve/noticias/?id=30305> [Consulta: 2009, Septiembre 30]
- Ensambladora de Motos Vera prevé crear 45 mil unidades al año (2009). *Agencia Bolivariana de Noticias* [Página Web en Línea]. Disponible:

<http://www.abn.info.ve/noticia.php?articulo=176093&lee=3> [Consulta: 2010, Junio 15]

Fariñas, G. (1979). *Temas de Finanzas Públicas, Derecho Tributario e Impuesto Sobre La Renta* (2ª ed.). Madrid: Editorial Mediterráneo.

Geely Xr scooter 7.000 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://motosvenezuela.thalom.com/detail/geely-eagle-scooter-150cc-tipo-magesty-unico/32354> [Consulta: 2010, Junio 20]

Gómez Mantellini, J. (1992). *Derecho y Legislación Fiscal, especial referencia a la Legislación Venezolana* (4ª ed.). Caracas: Editorial Arte.

Groves, H. (1972). *Finanzas públicas*. México: Trillas.

Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, P. (1998). *Metodología de la Investigación* (2ª ed.). México: McGraw-Hill.

Honda CGL 125 2006 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24150353-honda-cgl125-35109-2006-_JM [Consulta: 2010, Junio 19]

Honda Cgl125 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24186901-honda-cgl125-_JM [Consulta: 2010, Junio 20]

Honda Cgl 150 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-23523101-moto-honda-cgl-125-super-barata--_JM [Consulta: 2010, Junio 20]

Hurto. (s.f.) *Wikipedia*. [Enciclopedia en línea]. Disponible: <http://es.wikipedia.org/wiki/Hurto> [Consulta: 2009, Septiembre 15]

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (s.f.). *Estadísticas del Parque Automotor Nacional y de la Gran Caracas Para el 06/01/2009* [Página Web en línea]. Disponible: <http://www.intt.gob.ve/estadisticas.php> [Consulta: 2008, Marzo 30]

IX.F. Grupos Socioeconómicos en Venezuela (2007). *Banco Central de Venezuela* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.bcv.org.ve/epf0405/epfjulio07.ppt#1128,98,Diapositiva 98> [Consulta: 2010, Junio 16]

IX.F. Grupos Socioeconómicos en Venezuela (2007). *Banco Central de Venezuela* [Página Web en Línea]. Disponible:

- <http://www.bcv.org.ve/epf0405/epfjulio07.ppt#1130,100,Diapositiva 100> [Consulta: 2010, Junio 16]
- Jarach, D. (1996). *Finanzas Públicas y Derecho Tributario* (2ª ed.). Buenos Aires: Abeledo-Perrot.
- Laya Baquero, J. (1989). *Lecciones de Finanzas Públicas y Derecho Fiscal, Tomo I*. Caracas: Paredes Editores.
- Lección 7ª: Elasticidad. (s.f.) *AulaFacil.com* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.aulafacil.com/Microeconomia/Lecciones/Lecc-7.htm> [Consulta: 2010, Junio 15]
- Ley de Impuesto Sobre Sucesiones, Donaciones y Demás Ramos Conexos. (1999, Octubre 5). *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, 5.391 (Extraordinario), Octubre 22, 1999.
- Ley de Transporte Terrestre. (2008, Julio 08). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 38.985, Agosto 1, 2008.
- Ley del Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas. (2006, Septiembre 5). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 38.598, Enero 5, 2007.
- Ley del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (Ley No. 53). (2001, Octubre 2). *Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela*, 37.320, Noviembre 8, 2001.
- Moto Geely 150 buen precio 6.000 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://venezuela.thalom.com/detail/geely-2006/32760> [Consulta: 2010, Junio 19]
- Moto Geely 207 Vinotinto – Bs 3.500 (2010). *Adoos.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.adoos.com.ve/post/5698504/moto_geely_2007_vinotinto [Consulta: 2010, Junio 20]
- Motocicleta. (s.f.) *Wikipedia*. [Enciclopedia en línea]. Disponible: <http://es.wikipedia.org/wiki/Motocicleta> [Consulta: 2007, Octubre 18]
- Musgrave, R. y Musgrave, P. (1995). *Hacienda pública teórica y aplicada* (5ª ed.). México: McGraw-Hill.
- Neumark, F. (1974). *Principios de la imposición*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- No hay vía pa'tanto carro (2006). *Producto* [Revista en línea], 275. Disponible: <http://www.producto.com.ve/275/notas/informe6.html> [Consulta: 2007, Octubre 23]

- Nuestra historia. (s.f.) *Motosag* [Página Web en Línea]. Disponible: [http://www.motosag.com/ppt.ppt#264,4,Diapositiva 4](http://www.motosag.com/ppt.ppt#264,4,Diapositiva%204) [Consulta: 2010, Junio 15]
- Nueva ley de Transporte acabará con la anarquía de los motorizados (2008). *Agencia Bolivariana de Noticias* [Página Web en línea]. Disponible: http://www.abn.info.ve/go_news5.php?articulo=131864&lee=10 [Consulta: 2009, Septiembre 27]
- Pens, A. (1987). *Lecciones de derecho financiero*. Guía de estudio. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Escuela de Administración y Contaduría.
- Pereira, I. (2008). Ausencia de políticas públicas profundizan caos ciudadano. *Centro de Divulgación del Conocimiento Económico para la Libertad* [Página Web en línea]. Disponible: <http://www.cedice.org.ve/detalle.asp?id=1731> [Consulta: 2009, Septiembre 8]
- Pérez de Ayala, J.L. y González E. (1991). *Curso de Derecho Tributario* (6ª ed.). Madrid: Editorial de Derecho Financiero; Editorial de Derecho Reunidas.
- Proyectan la venta de 600.000 motos en Venezuela (2009). *La Guía del Motor on Line* [Revista en línea]. Disponible: <http://www.guiamotor.com/flashmotor/Noticias.aspx?Fecha=7/28/2009> [Consulta: 2009, Octubre 4]
- Qingqi Ax ax100 super tuning 4.500 (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.elnegocioredondo.com.ve/anuncio-autos_y_motos-qingqi_ax_ax100_super_tuning-distrito_capital-det-165536.aspx [Consulta: 2010, Junio 18]
- Qingqi Ax 100 2.800 Bs. (2010). *Elnegocioredondo.com.ve* [Página Web en Línea]. Disponible: http://www.elnegocioredondo.com.ve/anuncio-autos_y_motos-qingqi_ax_100-distrito_capital-det-126348.aspx [Consulta: 2010, Junio 19]
- Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (Decreto No. 2.542). (1998, Mayo 27). *Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, 5.240 (Extraordinario), Junio 26, 1998.
- Reporte especial (1998). *Dinero* [Revista en línea], 120. Disponible: <http://www.dinero.com.ve/120/portada/mayo98/inversion.html> [Consulta: 2007, Octubre 23]
- Restrepo, J. (1992). *Hacienda Pública*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Ricardo, D. (1959). *Principios de economía política y de tributación* (3ª ed.). Madrid: Aguilar.

- Robo. (s.f.) *Wikipedia*. [Enciclopedia en línea]. Disponible:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Robo> [Consulta: 2009, Septiembre 15]
- Rodríguez, G. (2009). Cada día es asesinado en las calles de Caracas un motorizado. *El Universal* [Periódico en línea]. Disponible:
http://caracas.eluniversal.com/2009/01/28/sucgc_art_cada-dia-es-asesinad_1244599.shtml [Consulta: 2009, Agosto 10]
- Rodríguez, J. (2005). *Curso Práctico de Impuesto Sobre La Renta* (5ª ed.). Caracas: Centro Contable Venezolano.
- Rodríguez, M. (1983). *La patente de industria y comercio en Venezuela*. Tesis de grado no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.
- Salario mínimo en Unidades Tributarias (2009). *Venelogía* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://www.venelogia.com/archivos/2708/> [Consulta: 2010, Junio 16]
- Serie mensual de la canasta básica familiar (2008). *Venescopio* [Página Web en Línea]. Disponible: <http://venescopio.org.ve/detalle.asp?ID=543> [Consulta: 2010, Junio 17]
- Skygo Scooter (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-23846236-scooter-qingqi-modelo-qm125t-r-ano-2005-color-rojo-_JM [Consulta: 2010, Junio 18]
- Stiglitz, J. (2000). *La economía del sector público* (3ª ed.). Barcelona (España): Antoni Bosch (en Castellano).
- Suzuki Ax Special 2007 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24044901-suzuki-050-cc-125-cc-2007-_JM [Consulta: 2010, Junio 20]
- Suzuki Ax 100 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24326690-se-vende-ax-100-o-cambio-por-yamaha-rx100-_JM [Consulta: 2010, Junio 18]
- Suzuki Ax 100 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24362534-remato-ax100-negociable-tiene-placa-carnet-circulacion-_JM [Consulta: 2010, Junio 19]
- Suzuki Ganga (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible: http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24170915-suzuki-ax-100-_JM [Consulta: 2010, Junio 20]
- Tamayo y Tamayo, M. (2004). *El proceso de la investigación científica* (4ª ed.). México: Editorial Limusa.

- Thalom* (S.f.) [Página Web en Línea]. Disponible:
<http://motosvenezuela.thalom.com/comprar-moto/new-bera-jaguar-2008> [Consulta: 2010, Junio 20]
- Tumoto.com* (S.f.) [Página Web en Línea]. Disponible:
http://articulo.tumoto.com.ve/MLV-24373557-_JM [Consulta: 2010, Junio 18]
- Tumoto.com* (S.f.) [Página Web en Línea]. Disponible:
http://articulo.tumoto.com.ve/MLV-24558807-_JM [Consulta: 2010, Junio 18]
- Tumoto.com* (S.f.) [Página Web en Línea]. Disponible:
http://articulo.tumoto.com.ve/MLV-24595685-yamaha-crux-80737-2006-_JM
 [Consulta: 2010, Junio 19]
- Urrutia, H. (1985). *La traslación de los impuestos indirectos en las industrias de cerveza y ron en Venezuela*. Tesis de grado no publicada, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.
- Valdés Costa, R. (1996). *Curso de Derecho Tributario* (2ª ed.). Buenos Aires: Depalma.
- Yamaha Rx 100 2008 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible:
<http://venezuela.thalom.com/detail/yamaha-rx-100/31233> [Consulta: 2010, Junio 18]
- Yamaha Rx!100 (S.f.). *Mercadolibre* [Página Web en Línea]. Disponible:
http://articulo.mercadolibre.com.ve/MLV-24295178-con-urgencia-vendo-moto-yamaha-rx-100-_JM [Consulta: 2010, Junio 19]
- Yáñez, A. (2008). Edis Ríos: Ley de Transporte Terrestre no busca atacar a los motorizados. *Asamblea Nacional* [Página Web en línea]. Disponible:
http://www.asambleanacional.gob.ve/index.php?option=com_content&task=view&id=19435&Itemid=131 [Consulta: 2009, Septiembre 5]
- ¿Qué es el INTT? (s.f.). *Instituto Nacional de Transporte Terrestre* [Página Web en línea]. Disponible: <http://www.inttt.gov.ve/quees.php> [Consulta: 2009, Agosto 25]
- 339 accidentes de motorizados se reportaron en el 2006 (2007). *La Voz* [Periódico en línea]. Disponible:
<http://www.diariolavoz.net/seccion.asp?pid=18&sid=1755¬id=209302&fecha=01/12/2007> [Consulta: 2007, Octubre 23]