



**UNIVERSIDAD MICHOACANA DE
SAN NICOLÁS DE HIDALGO**

**DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
CONTADURÍA Y CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**

MAESTRÍA EN FISCAL

**BENEFICIOS DEL SECTOR AUTOTRANSPORTE Y SU IMPACTO
FISCAL DENTRO DEL RÉGIMEN DE COORDINADOS.**

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN FISCAL

Presenta:

C.P. Victoria Damaris Hernández Wences

Director de tesis:

M.F. Daniel Medina Cano

Morelia, Michoacán

Febrero 2024.

DEDICATORIAS

A DIOS

Por la vida, permitirme estar culminando mis estudios y no abandonarme cuando he necesitado de su apoyo, que sin el nada de esto sería posible.

A LA UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLAS DE HIDALGO

Por contar con maestros capacitados, con experiencia, que gracias a ellos he forjado mi educación y me han brindado apoyo sincero.

A MI FAMILIA

Mis padres Arnulfo Hernández Nájera y Emmeline Wences Ochoa, por su cariño y apoyo que me han brindado toda la vida y siempre están cuando más los necesito, a mis hermanos, Hugo Arnulfo, Fátima Montserrat y Karol Sofia, mi cuñada Vania Cortez Avila y mi sobrino Julián que me han motivado y ayudado siempre en lo que he necesitado, a mis tíos Indalecio Wences Ulloa y María Dolores Rivera Juárez, por su apoyo incondicional, a Omar Diaz Aguilar por apoyarme y creer en mí siempre.

A MIS AMIGOS

Graciela León Anaya, Ana Paola Huante Pérez, Liliana Lucatero Pulido, Claudia Cázares Huante y Juan Carlos Castro Jacinto, por brindarme su amistad, sus consejos y hacer de la maestría un recuerdo inolvidable.

A MI DIRECTOR DE TESIS

Por su apoyo, por el tiempo dedicado, y por compartir conmigo sus conocimientos para el desarrollo de esta tesis.

INDICE

RESUMEN	5
ABSTRAC	6
INTRODUCCIÓN	7
CAPITULO I. FUNDAMENTOS DE INVESTIGACIÓN	12
1.1. Objetivo General	12
1.2. Objetivos particulares	12
1.3. Instrumentos de investigación	12
1.4. Planteamiento del problema	12
1.5. Problematización	13
1.6. Hipótesis	14
1.7. Justificación	14
1.8. Preguntas de investigación	17
1.9. Cuadro de congruencias metodológicas	18
1.10. Materiales a utilizar	19
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	21
2.1. Lineamientos constitucionales del pago de los impuestos	21
2.2. Principios Tributarios	22
2.3. Lineamientos normativos básicos de la recaudación en México	26
2.4. Elementos de los impuestos	28
2.5. Derechos fundamentales	32
2.6. El sector autotransporte en México pilar de economía	37
2.7. Requisitos de las concesiones de autotransporte en México	48
2.8. Lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	53
2.8.1. Documentación Obligatoria para todas las modalidades	54
2.8.2. Autotransporte de Pasajeros o Turismo	55
2.8.3. Camiones y Tractocamiones de Carga	56
CAPÍTULO III. IMPORTANCIA Y BENEFICIOS DEL SECTOR AUTOTRANSPORTE ..	58
3.1. Historia del Autotransporte en México	58
3.2. Los desafíos que enfrenta el Sector Autotransporte	59
3.3. Clasificación del sector autotransporte y sus beneficios fiscales	65

3.3.1. Beneficios tributarios en la Ley de Ingresos de la Federación y su impacto en la actualidad	66
3.3.2. Beneficios tributarios en la Resolución de Facilidades Administrativas para Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal, Foráneo de Pasaje y Turismo, Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano y su impacto en la actualidad	72
3.4. IVA para Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano.....	100
CAPÍTULO IV. IMPACTO FISCAL	107
4.1. Estímulos de la Ley de Ingresos de la Federación	107
4.1.1. Diesel para transportistas	107
4.1.2. Deducción de casetas	111
4.2. Resolución de facilidades Administrativas.....	112
4.2.1. Retención del ISR a operadores, cobradores, mecánicos y maestros.	112
4.2.2. Facilidades de comprobación	113
4.3. IVA Transporte Urbano de pasajeros.....	119
4.4. Propuesta	122
CONCLUSIONES	124
Bibliografía	128

RESUMEN

El sector autotransporte en México es una de las actividades que impacta significativamente en la economía del país, los contribuyentes que forman parte del sector ya antes mencionado han gozado de estímulos y facilidades administrativas desde hace no pocos años, con la finalidad incentivar y promover esta actividad económica.

Para seguir impulsando dicha actividad, cuenta con estímulos fiscales que, si bien estos no son de estricta aplicación, al aplicarlos correctamente ayudan a disminuir la carga tributaria, cabe destacar que desde hace algunos años dichos beneficios se encuentran con los mismos porcentajes y aún más alarmante en algunas de las facilidades se encuentran limitadas a ciertos montos, que siguen sin actualizarse y la inflación que se tiene en México año con año va en aumento, no solo impactando financieramente, sino que también en materia fiscal.

Adicionalmente para el sector autotransporte urbano de pasajeros se encuentra exento del pago del Impuesto al Valor Agregado, buscando beneficiar al pasajero exentando este servicio por ser básico, sin embargo, este pasó hacer a un lado al transportista ya que todos sus gastos para poder brindar este servicio gravan completamente dicho impuesto.

Sea pues este trabajo de investigación una humilde aportación para examinar dichas disposiciones fiscales vigentes para su reconsideración, si estos se acoplan a las necesidades actuales del país y así poder transmitir el impacto fiscal, administrativo y financiero que sufre este sector, siendo pues este un gran apoyo para la obtención de ingresos de muchos comercios mexicanos.

Palabras clave: Facilidades Administrativas, estímulos fiscales, actualización, inflación, transportistas.

ABSTRAC

The transportation industry in Mexico is one of the activities that significantly impacts the country's economy. Taxpayers who are part of the aforementioned sector have enjoyed incentives and administrative facilities for many years, with the purpose of encouraging and promoting this activity. economical.

To continue promoting this activity, it has fiscal stimuli that, although these are not strictly applicable, when applied correctly they help reduce the tax burden. It should be noted that for some years these benefits have been at the same percentages and even more alarming. In some of the facilities they are limited to certain amounts, which continue not to be updated and the inflation that exists in Mexico year after year is increasing, not only having a financial impact, but also in fiscal matters.

Additionally, for the urban passenger motor transport sector, it is exempt from paying the Value Added Tax, seeking to benefit the passenger by exempting this service because it is basic, however, it happened to set aside the carrier since all its expenses to be able to provide this service fully levies said tax.

Let this research work therefore be a humble contribution to examine these current tax provisions for reconsideration, if they fit the current needs of the country and thus be able to transmit the fiscal, administrative and financial impact suffered by this sector, thus being a great support for obtaining income for many Mexican businesses.

INTRODUCCIÓN

En México encontramos regulados por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), misma que conocemos como carta magna, de esta norma emanan todas las leyes, partiendo del artículo treinta y uno fracción cuarta, que obliga a todos los mexicanos a contribuir al gasto público para cubrir las necesidades de la población¹. Si bien menciona que todos están obligados al pago de impuestos, algunas actividades gozan de beneficios que el mismo fisco otorga por su aportación fundamental al país y con la finalidad de seguir promoviendo esas dichas actividades.

En términos generales un beneficio fiscal es una reducción de los impuestos que se recaudan por medio de la autoridad fiscal, el objetivo de estos es que las actividades económicas a las que beneficia puedan desarrollarse de manera efectiva, pero para hacer uso de ellos se tendrá que cumplir con los requisitos marcados que cada uno requiera.

Pero será que realmente estas facilidades benefician a dichos sectores tanto como se promueven, y será de la misma manera que se estas responden a las necesidades actuales de la sociedad, o que causen cargas administrativas adicionales que derivan con esto un gasto adicional para los propios contribuyentes.

En lo que respecta a la investigación todos los lineamientos metodológicos que los cánones en la administración y en el apartado fiscal consideran, detallando paso a paso todos estos procesos que fueron llevando la investigación en la ciencia de lo fiscal, y fundamentando las líneas más importantes de toda investigación científica, detallando lo objetivos fundamentales que busca cumplir dicha investigación.

El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías

¹ CPEUM Art 31 Fracc IV

y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos.

Hay muchos desafíos que el sector autotransporte en México, con los que día a día pequeñas y grandes empresas tienen que lidiar, sin embargo, uno de los más importantes son, la inseguridad, en carreteras, puertos de destino y hasta por parte de la misma autoridad con la corrupción que se tiene desde ya varios años, adicional a esto la falta de personal es otro tema de suma importancia, debido a que no hay personal capacitado y poco responsable, control a distancia, aumento de costos relacionados y la ausencia del apoyo gubernamental se agregan a la lista de problemas que enfrenta dicha actividad.

Esta problemática representa un verdadero reto: México es a nivel mundial uno de los cuatro países con mayor riesgo de robo de transporte de carga. Además, el problema se agudiza ante la falta de mantenimiento de la carpeta asfáltica y su incumplimiento a las normas técnicas para evitar su deterioro.

Ante este panorama el sector autotransporte espera que su operación sea rentable, con el uso eficiente de los recursos, y para alcanzar estos objetivos es clave la integración de tecnologías que faciliten la medición y monitoreo preciso de las flotas vehiculares en las empresas de autotransporte de carga.

Sin embargo, el futuro es alentador, porque es un sector que no puede permanecer parado. Hoy sabemos que el autotransporte mejora la calidad de vida de las personas y aumenta la productividad económica.

En este mismo orden de ideas en lo que respecta al capítulo dos en este apartado se hizo una fundamentación de todos los puntos científicamente relacionados con el grueso del tema denominado Beneficios del sector autotransporte y su impacto fiscal dentro del régimen de coordinados. En dicho capítulo se encuentra toda la fundamentación y motivación de la investigación en la ciencia de lo fiscal y fundamentando las líneas más importantes de toda investigación científica.

Todas las regulaciones a las que se enfrenta dicho sector como lo son las normas de seguridad que cabe destacar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la facultada para la inspección de los vehículos de carga pesada, así mismo como la regulación del tiempo de anejo y descanso, con la finalidad de la disminuir el consumo de sustancias ilegales y seguridad en carreteras.

Adicional a eso los permisos que te expide la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poner transitar en jurisdicción federal, tanto para servicio de carga pesado como de servicio turístico, también para el transporte urbano existen diferentes regulaciones tanto municipales como estatales, que muchas de las ocasiones son a raíz de conflictos de interés.

Retomando lo referente al capítulo tres tenemos que el autotransporte en México contribuye con el 82% del transporte total del país, mueve al 57% de la carga nacional y 95% del total nacional de pasajeros; genera alrededor de 2 millones de empleos directos y contribuye con el 5% del PIB.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes mencionó que otro de los rubros en crecimiento es la cantidad de pasajeros en México que se movilizan en transporte aéreo y terrestre; en 2022 se trasladaron a más de 3,358 millones de pasajeros y en el 2023 se estima crecer al 1.1% con un nuevo total superior a 3,394 millones.

El preliminar expone que el autotransporte será el de mayor saturación con 3,232 millones de pasajeros, seguido del transporte aéreo con más de 121 millones de pasajeros. En el caso del ferroviario, los datos de pasajeros se elevan a más de 41 millones, lo que sobrepasa la cifra registrada el año pasado.

La comparativa de crecimiento de autotransporte en el 2022 es de 3,210 millones y aérea de 107 millones de pasajeros.

A decir verdad, aunque el sector autotransporte es de suma importancia para el desarrollo económico del país, este enfrenta ya desde hace un tiempo el problema de la inseguridad en carreteras, con robo de mercancía y combustible, bloqueo de

vías y toma de casetas que influyen en el costo de pólizas de seguro y aumento de cuotas por incumplimiento.

Esta problemática representa un verdadero reto, no solo para transportistas dueños de las unidades sino también para los operadores, México es a nivel mundial uno de los cuatro países con mayor riesgo de robo de transporte de carga. Además, el problema radica en la falta de mantenimiento a carreteras, poco señalamiento vial, falta de seguridad en dichas carreteras y su incumplimiento a las normas técnicas para evitar su deterioro.

Por otra parte, el 2022 fue el año que permitió comenzar la recuperación de la industria del autobús luego de la pandemia, sin embargo, el crecimiento fue apenas un respiro para continuar en una ruta de dos años más que permitirán volver a la venta y producción de autobuses que se registraban en 2019 en México.

De acuerdo con el último reporte de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), la venta al mayoreo de autobuses foráneos, acumulado de enero a noviembre de 2022 creció un 43.7 por ciento, mientras que el resto de las clases de autobuses alcanzaron en conjunto un crecimiento de 15.3 por ciento, en total se colocaron 4,737 unidades, 18.4 por ciento más que en 2021.

Los beneficios que se encuentran contemplados en las diferentes normas mencionadas en la presente investigación se publican año con año, cabe mencionar que a partir del año 2021 dentro de dichas facilidades se encuentran limitantes en diferentes estímulos, considerando que del año 2020 al año actual existe una inflación del 20.65% la limitante que siguen utilizando ya no es la misma para el año actual, de la misma manera en que la ley contempla la actividad de transporte urbano de pasajeros como actividad exenta por ser servicio básico sin tener a consideración el impacto significativo que le produce al transportista al ser de esa manera.

El impacto que ocasiona al transportista derivado de que todos sus gastos incurridos para la prestación de este servicio son gravados a la tasa del 16 por ciento, dejando

a este como el consumidor final de dichos gastos, impactando en la utilidad por dicha actividad al no poder hacer a acreditación de dicho impuesto.

Los estímulos fiscales actuales si contribuyen a la disminución de la carga tributaria para lo que fueron creados, sin embargo, no tienen el impacto que inicialmente brindaron, puesto que con el paso del tiempo muchos no se han actualizado y los legisladores no han evaluado la situación macro y microeconómica a la cual se enfrenta el país.

Debido a que los gastos a los que se enfrenta dicho sector son muy variantes, el personal u operadores es un elemento que constantemente cambiante, adicional al sueldo del subordinado se le agregan prestaciones y entrenamiento especializado, como las comidas o las noches de hotel en caso de que el conductor tenga que pernoctar en sus rutas.

El tema de combustible es uno de los gastos con mucha variación durante todo el año, mantenimiento y reparaciones de los vehículos, eso sin mencionar los diversos accidentes que surgen durante todo el año.

El conocer los costos y gastos a los que se enfrenta dicho sector nos da un panorama más amplio de la realidad que vive día a día este sector, sin embargo, aun así con todos los desafíos a los que se enfrenta este sector por la gran demanda que tiene existe una estimación de que el transporte de carga concluirá este 2023 en México con una movilización de 675.4 millones de toneladas en mercancía, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) prevé un crecimiento de al menos 0.5% con respecto al 2022.

Las actividades que realiza el giro de autotransporte son las de mayor contribución, al tener un estimado de movilidad de 544.8 millones de toneladas de carga para este año, contrario a las 542.3 que se tuvieron al concluir el 2022, mientras que, en el aspecto ferroviario, figura un nuevo total de 129.6 millones de toneladas, contraste a los 128.5 millones de toneladas del pasado.

CAPITULO I. FUNDAMENTOS DE INVESTIGACIÓN

1.1. Objetivo General

Analizar los beneficios fiscales vigentes para el sector Autotransporte dentro del régimen de los coordinados, su impacto y descubrir si responden a la realidad económica, erogaciones y demás gastos los sujetos de este régimen fiscal.

1.2. Objetivos particulares

1. Analizar el régimen fiscal de coordinados
2. Conocer la clasificación de beneficios fiscales para el sector Autotransporte.
3. Ejemplificar en qué consisten los beneficios para este sector.
4. Detallar las consecuencias fiscales al no utilizar dichos beneficios otorgados.

1.3. Instrumentos de investigación

Como en todo proceso de investigación se hará uso del método deductivo e inductivo. En la ciencia de lo fiscal, el trabajo de campo y las encuestas realizadas serán los instrumentos básicos para llevar a cabo la recopilación de los datos; los cuales nos servirán de sustento para darle validez a esta investigación de manera científica.

1.4. Planteamiento del problema

Los beneficios fiscales para el sector autotransporte vigentes, como facilidad administrativa, no son de carácter obligatorio, sin embargo, el desconocimiento de estos y su incorrecta aplicación en el ejercicio fiscal pueden ocasionar efecto contrario para lo que fueron creados.

1.5. Problematicación

En México el sector del transporte de carga se encuentra conformado básicamente por numerosas PYMES, muchas de las cuales constituyen un campo de operaciones de trabajadores independientes que prestan servicios de transporte de carga a otras empresas. Por otro lado, el transporte de mercancías es también un asunto de gran importancia para todos los agentes económicos, esto desde luego, debido al claro vínculo existente entre los costos de transporte y los costos totales de venta, que en el caso de la transportación internacional están fuertemente relacionados con la distancia entre los centros de producción, fronteras de entrada y salida (puertos de importación y exportación) y los centros de consumo.²

Hay muchos desafíos que el sector autotransporte en México, con los que día a día pequeñas empresas tienen que lidiar, sin embargo, uno de los más importantes es, la inseguridad, falta de personal, control a distancia, aumento de costos relacionados y la ausencia del apoyo gubernamental.

Derivado de los problemas antes mencionados se suman el cumulo de cargas administrativas con las que deben de cumplir los contribuyentes de conformidad con las disposiciones fiscales aplicables a ese régimen, si bien en la práctica se traduce a mayores gastos en los que tienen que incurrir las empresas para cumplir con lo que dichas disposiciones establecen, ya que para poder aplicarlas no es únicamente el control fiscal, sino que es importante tener control contable y administrativo.

Cabe destacar que haciendo referencia sobre el apoyo gubernamental que se “ofrece” para este sector, no es un factor del que se hable mucho, o no es algo del que se tome en cuenta realmente las situaciones por las que se enfrenta dicho sector diariamente, pero que si es tema fundamental que debería tomarse en cuenta a la hora de toma de decisiones.

² Dussel Peters, Enrique (2008). “Los costos de transporte en las exportaciones mexicanas”, Working paper No. 13, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp 1 – 49

1.6. Hipótesis

La existencia de facilidades administrativas para el sector autotransporte son insuficientes y ocasionan cargas administrativas adicionales, de las cuales al no llevar un control adecuado se convierten en un problema, causando un perjuicio para el contribuyente.

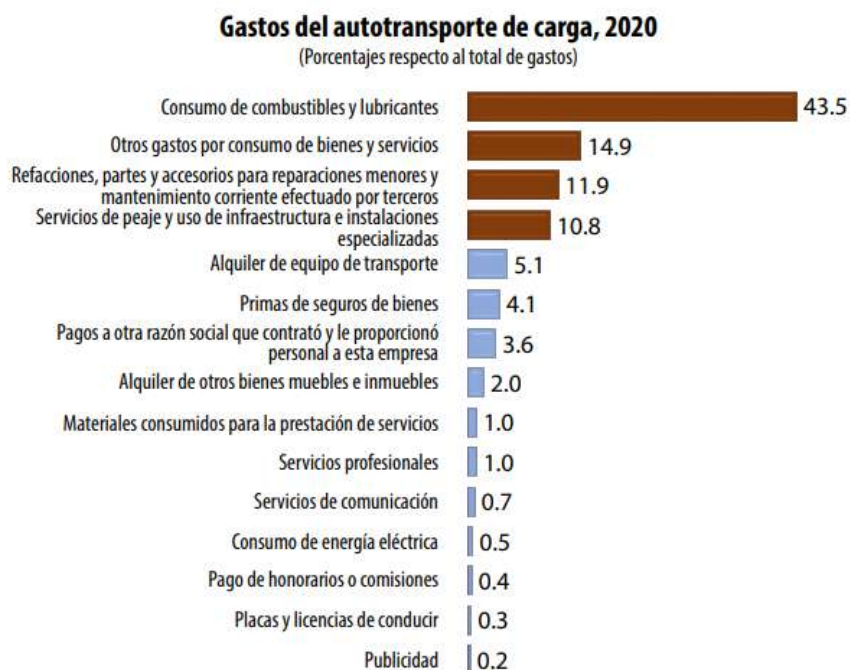
1.7. Justificación

Basados en las estadísticas publicadas por INEGI menciona que la estructura de gastos del autotransporte de carga se presenta en la gráfica siguiente y sobresale que los cuatro gastos más relevantes suman 81.1% del total; estos son consumo de combustibles y lubricantes; otros gastos por consumo de bienes y servicios*³; refacciones, partes y accesorios para reparaciones menores y mantenimiento corriente efectuado por terceros, y finalmente servicios de peaje y uso de infraestructura e instalaciones especializadas.⁴

³ El rubro de otros gastos hace referencia al consumo de bienes y servicios incluyen la contratación de los servicios de vigilancia, intendencia, limpieza y jardinería, entre otros.

Colección de estudios sectoriales y regionales Conociendo la industria del autotransporte de carga, INEGI, CANACAR, Diciembre 2021 pag 12

⁴ Colección de estudios sectoriales y regionales Conociendo la industria del autotransporte de carga, INEGI, CANACAR, Diciembre 2021



Fuente: INEGI. Encuesta Anual de Transportes.

El principal gasto en que incurre este sector es el combustible y lubricantes que para este año la gasolina regular en México tuvo una cotización promedio a nivel nacional de 4.06 dólares por galón, de acuerdo con datos de Petróleos Mexicanos (Pemex) y la Comisión Reguladora de Energía (CRE)⁵

El 3 de marzo de 2023 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la “Resolución de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023” (RFA), mediante la cual se otorgan facilidades para los contribuyentes de los siguientes sectores: Sector Primario, Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal, Sector de Autotransporte Terrestre Foráneo de Pasaje y Turismo y del Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano.

⁵ Gasolina en México fue 2.5% más cara que en EU durante 2022, El Economista, Por Sebastián Díaz, 09 de Enero de 2023, también puede encontrarse en <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Gasolina-en-Mexico-fue-2.5-mas-cara-que-en-EU-durante-2022-20230108-0079.html>

La resolución mencionada en el párrafo anterior sustituye a la “Resolución de Facilidades Administrativas para el Sector de Autotransporte Terrestre de Carga y de Pasajeros para 2022” y la “Resolución de Facilidades Administrativas para el Sector Primario para 2022” que se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 2022 y 29 de abril de 2022, respectivamente, las cuales estuvieron vigentes hasta el 31 de diciembre de 2022.⁶

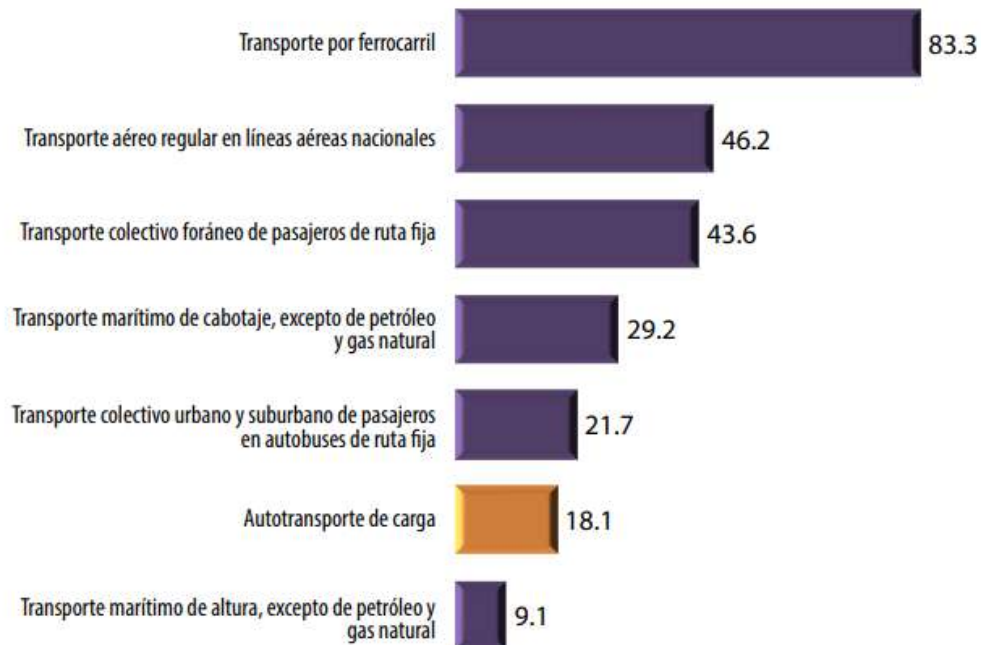
Una vez teniendo el dato de cómo han ido aumentando los costos de los gastos que incurren para llevar a cabo dicha actividad, y conociendo como se encuentran las disposiciones mencionadas publicadas en el DOF, podemos tener un panorama más amplio de lo que está sucediendo y de que como los porcentajes que se manejan no se han ido actualizando a razón de lo mencionado anteriormente.

Cabe mencionar que el mismo INEGI hace mención de que en la industria del autotransporte de carga el porcentaje de establecimientos que proporcionaron capacitación al personal fue de 18.1%, cifra que contrasta con aquellos que se dedican al transporte por ferrocarril, que fue de 83.3 por ciento.

⁶ Flash Informativo, 2023 – 8 Consultoría Fiscal, https://www.chevez.com/Home/Post?post_element=2353

Establecimientos que ofrecieron capacitación en las actividades de transporte, 2020

(Porcentajes)



Fuente: INEGI. Encuesta Anual de Transportes.

La presente investigación tiene como finalidad analizar los beneficios fiscales actuales vigentes que tienen buscan beneficiar a este sector, cuál es el impacto que estas tienen en materia fiscal al utilizarlos, si realmente existe un beneficio económico o si estas representan una carga extra a los insumos y gastos adicionales a los que este sector ya se encuentra.

1.8. Preguntas de investigación

¿Cuál es el motivo o el argumento, por parte de la autoridad, para mantener los porcentajes que actualmente manejan facilidades administrativas?

¿Se logra el objetivo social para el que originalmente fueron planteadas las facilidades para el sector autotransporte?

¿Cuáles son los efectos fiscales que se obtienen al hacer uso de estas facilidades administrativas?

1.9. Cuadro de congruencias metodológicas

TÍTULO	OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PREGUNTAS	HIPÓTESIS.
Beneficios del sector autotransporte y su impacto fiscal dentro del régimen de coordinados.	Analizar si los beneficios fiscales vigentes para el sector Autotransporte dentro del régimen de los coordinados representa un impacto positivo o negativo, y descubrir si responden a la realidad económica, erogaciones y demás gastos los sujetos de este régimen fiscal.	- Analizar el régimen fiscal de coordinados - Conocer los beneficios de las disposiciones fiscales para el Sector Autotransporte en el régimen de los coordinados - Analizar la clasificación de beneficios fiscales para el sector	¿Cuál es el motivo o el argumento, por parte de la autoridad, para mantener los porcentajes que actualmente manejan facilidades administrativas? ¿Se logra el objetivo social para el que originalmente fueron planteadas las facilidades para el sector autotransporte? ¿Cuáles son los efectos fiscales que se obtienen al hacer uso de estas facilidades administrativas?	La existencia de facilidades administrativas para el sector autotransporte son insuficientes y ocasionan cargas administrativas adicionales, de las cuales al no llevar un control adecuado se convierte en un problema,

		Autotransp orte. • Detallar las consecuen cias fiscales al no utilizar dichos beneficios otorgados		causando un perjuicio para el contribuy ente.
--	--	---	--	--

1.10. Materiales a utilizar

Todas las obras requieren para su construcción del uso de materiales y procedimientos. En este caso, al tratarse de una obra literaria, se hará necesario el uso de sus respectivos materiales y métodos. En lo que se refiere a materiales, son del tipo documental, mismos que se dividen, para su mejor fundamentación relacionado con el tema, en dos categorías:

1. Documentación general.

a. Bibliografía actual:

- i. Libros
- ii. Compendios
- iii. Instructivos, manuales y políticas gubernamentales.

2. Documentación especializada

a. Bibliografía actual:

- i. Libros especializados
- ii. Revistas especializadas
- iii. Consultas de páginas web especializadas
- iv. Consulta de tesis de licenciatura, maestría y doctorado
- v. Monografía del sector privado

- vi. Compendios sobre el ahorro informal
- vii. Pláticas con trabajadores y funcionarios del gobierno del Estado de Michoacán de Ocampo.

Esta documentación o “materiales”, tiene la finalidad de reunir el conocimiento actual, para así poder construir nuestra investigación, dar la orientación precisa para orientarnos sobre el terreno que se investiga y poder sustentar y cumplir con los objetivos de la investigación.

En lo que se refiere al método, la investigación en lo fundamental pasa de lo general a lo particular (método deductivo); pero haciendo además uso de las evidencias y de la síntesis. Actividades que se van combinando durante la investigación en tres capítulos, mediante los cuales se posibilita el trabajo que conduce a cumplir los objetivos planteados.

Ahora bien la metodología utilizada se fundamenta en la literatura referente a la investigación, considerando como eje la obra “Metodología de la investigación” de Roberto Hernández Sampieri⁷.

⁷ HERNANDEZ, Sampieri, Roberto, Metodología de la Investigación, Ed. Mc Graw Hill. Tercera Edición, México, 2003.

CAPITULO II. MARCO TEÓRICO

2.1. Lineamientos constitucionales del pago de los impuestos

Uno de los pilares fundamentales del Derecho Fiscal está constituido por el llamado Principio de Constitucionalidad, el cual, en términos generales, implica una sumisión a las características esenciales del orden jurídico que nos rige, puesto que se enuncia diciendo que no basta con que la relación jurídico-tributaria se rija por lo que previa y expresamente determine la ley aplicable, sino que esta ley debe encontrarse además fundada en los correspondientes preceptos constitucionales, o al menos debe evitar el contradecirlos.⁸

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es la norma fundamental establecida que jurídicamente rige al país, esta norma delimita y define los derechos y deberes del pueblo mexicano, haciendo referencia al pago de contribuciones o de impuestos el artículo 31 fracción IV menciona que, son obligaciones de los mexicanos:

“Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”⁹

Así, la contribución debe ser entendida en una primera aproximación del término como una obligación general de todos los ciudadanos frente al Estado. Sin embargo, el numeral va más allá pues establece también, los principios que fundamentan la manera en que se ejerce el derecho que posee el Estado para imponer contribuciones, prerrogativa al que la doctrina denomina de manera específica como la potestad tributaria, al señalar que las contribuciones deben observar ciertas características y requisitos ineludibles, tales como estar previstos en ley y ser, además, proporcionales y equitativas.¹⁰

⁸ <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/13/pr/pr9.pdf>

⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, p. 44, 2023

¹⁰ Teoría General de las contribuciones, *Principios Constitucionales de las contribuciones. La potestad tributaria*, Ciudad de México, 2022, p. 86

Siguiendo a la Dra. Sonia Venegas la contribución puede definirse entonces como: “Una obligación legal de derecho público creada por medio de una ley para el sostenimiento de gastos públicos federales, estatales y municipales, sustentada en la proporcionalidad y equidad” ¹¹

Es un concepto democrático que parte del supuesto de que los diputados, en representación del pueblo, establecen las contribuciones que son requeridas para el gasto público, en beneficio de la sociedad.¹²

2.2. Principios Tributarios

Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez dice que a partir del análisis de las disposiciones constitucionales los estudiosos del derecho han derivado una serie de reglas básicas, las cuales deben observar las autoridades, tanto legislativas como administrativas, en el ejercicio de sus funciones. Estas reglas básicas, por tener su origen en la norma fundamental de nuestro sistema jurídico, se conocen como principios constitucionales de la tributación.¹³

De acuerdo con el Dr. Hugo Carrasco los principios generales del ordenamiento jurídico que se deben tener en cuenta en materia tributaria son los siguientes:

Principio de generalidad: Significa que la ley debe aplicarse a todas las personas cuya situación particular se ubique en la hipótesis contenida en ella, es decir, el hecho imponible, el cual al realizarse provoca el surgimiento de la obligación fiscal.

Principio de uniformidad: significa que los sujetos pasivos colocados en el mismo supuesto impositivo se les imponen obligaciones iguales.

¹¹ VENEGAS ÁLVAREZ, Sonia, *Derecho fiscal. Parte general e impuestos federales*, México, Oxford University Press, 2016, p.2.

¹² Hugo Carrasco Iriarte, *Derecho Fiscal I, Principios constitucionales de las contribuciones*, p. 52, México, 2017.

¹³ Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez (1990), *Principios de derecho tributario*, 3a ed, México, Limusa, pp 70 y 71.

Noción de justicia: por ser la justicia el valor supremo del derecho, aquélla siempre debe prevalecer en todo ordenamiento jurídico, que incluye las disposiciones en materia fiscal. La justicia es el criterio ético basado en la virtud, mediante el cual estamos constreñidos a dar a cada uno lo que se le debe como individuo y como parte de la sociedad, de acuerdo con sus exigencias ontológicas, las cuales le son necesarias para su subsistencia y perfeccionamiento como ser humano.

La justicia se convierte en una especie de patrón o molde al que deben ajustarse todas las disposiciones legislativas. En atención a esto se ha llegado a decir que la justicia es para el legislador como la estrella polar que guía y orienta al navegante, pero que jamás alcanza.¹⁴ Por tanto, se puede concluir diciendo que “la justicia es el único principio constitutivo del derecho”,¹⁵ ya que, como lo señala Tomás de Aquino: “No podemos concebir el derecho sin la justicia”.¹⁶

Principio de justicia impositiva: Éste consiste en el reparto de las cargas públicas¹⁷; en consecuencia, no puede ser relegado a considerarlo un simple enunciado constitucional, sino que ha de trascender al ordenamiento jurídico-tributario y operar en la esfera aplicativa de las normas. En rigor, tal principio ha de influir con su fina esencia tanto en el ordenamiento como en la actividad jurídica tendiente a la aplicación del derecho tributario.

Principio de seguridad jurídica: este principio es de suma importancia en materia fiscal, ya que las contribuciones son uno de los instrumentos de mayor intervención directa en la esfera de la libertad y propiedad de los particulares, razón suficiente para que éstos exijan al Estado que sus situaciones jurídicas tributarias se encuentren previstas de tal forma que puedan tener una expectativa precisa tanto

¹⁴ HUGO CARRASCO IRIARTE, Derecho fiscal I, 7ª ed., México, Iure Editores, 2016, P.54

¹⁵ Georges Renard (1947), El derecho, la justicia y la voluntad, trad Santiago Gunchillo Manterola, Ediciones Desclee de Brouwer, Buenos Aires, p 18.

¹⁶ Santo Tomás de Aquino, Tratado de justicia, cap I, art 12, trad Carlos Ignacio Gutiérrez, México, Editorial Porrúa, 1985 p 134.

¹⁷ Pont Mestres (1981) “La justicia tributaria y su formulación constitucional”, R.E.D.F., Revista Española de Derecho Financiero, Civitas Ediciones, núm 31, Madrid, p 368.

de los derechos y deberes que genera la ley, como de las obligaciones que les corresponden en su calidad de contribuyentes.

En el derecho tributario, el principio de seguridad jurídica asume un alto grado de intensidad y desarrollo, ya que el tributo es uno de los instrumentos de mayor intervención directa en la esfera de la libertad y propiedad de los particulares, razón suficiente para que éstos exijan al Estado que sus situaciones jurídicas tributarias se encuentren previstas de tal forma que puedan tener una expectativa precisa tanto de los derechos y deberes que genera la ley, como de las obligaciones que les corresponden en su calidad de contribuyentes.¹⁸

Principio de legalidad tributaria: consiste en que ninguna autoridad fiscal puede emitir un acto o resolución que no sea conforme a una ley expedida con anterioridad, es decir, que los agentes fiscales solo pueden hacer lo que la ley les permite.

Principio de capacidad contributiva: implica el establecimiento de contribuciones según la posibilidad económica de cada individuo, determinándose esta última principalmente con base en el ingreso de la persona.¹⁹

A su vez, el concepto de capacidad contributiva “presupone, en principio, una referencia a la potencia económica en general, ya que, si el tributo es por definición una detracción coactiva de riqueza, mal puede devengarse un tributo allí donde no hay riqueza”²⁰

“Ley de la selva” en materia tributaria

Es triste decirlo, pero es la verdad: paulatinamente se aleja la materia de los principios constitucionales, de los principios generales del derecho y de la legalidad. En efecto, las reformas a las normas tributarias son cada vez más arbitrarias e ilegales, lo que coloca a los contribuyentes no sólo en situación desventajosa, sino

¹⁸ HUGO CARRASCO IRIARTE, *Derecho fiscal I*, 7ª ed., México, Iure Editores, 2016, P.55

¹⁹ Cfr. CARRASCO IRIARTE, Hugo, *Derecho Fiscal I*, 7ª ed., México, Iure Editores, 2016, pp. 15-17

²⁰ Carlos Palao Taboada (1976), *Apogeo y crisis del principio de capacidad contributiva*, en el marco de la jurídica, t II, Madrid, Tecnos, p 423.

en total estado de indefensión, sin que nada se haga por remediar tan preocupante situación.

Se supone que una reforma tiene por objeto una corrección o enmienda de algo que se encontraba errado o equivocado, que tiende a mitigar procedimientos ilegales o actitudes complicadas o evitar prácticas de evasión o infracción; sin embargo, ya hemos visto que las reformas a las normas fiscales no persiguen estos fines, sino que contravienen las normas constitucionales y quebrantan las más elementales garantías individuales, o bien, establecen mayores facultades discrecionales a las autoridades tributarias, en perjuicio de los causantes.

Cada vez que se anuncian reformas, los contribuyentes se preguntan qué derechos o garantías se van a restringir o eliminar. En ocasiones parece que las reformas no son producto de la mala fe, sino de la absoluta ignorancia de quien las elabora; sin embargo, los resultados son igualmente caóticos.

Si deseamos un verdadero régimen jurídico, será menester pugnar porque los cuerpos de la administración pública tengan señalada su esfera de actividades en leyes generales suspendidas en el Congreso de tal manera que los límites de sus funciones queden debidamente especificados.

Por otro lado, es preciso que las reformas a las leyes fiscales tengan la misma congruencia y tengan por objeto un beneficio, sin afectar la esfera legal del particular, pues si no se persiguen estos fines, resultará inútil modificar las leyes, ya que el fisco también resulta afectado en sus intereses económicos, pues las disposiciones absurdas e inconstitucionales no tendrán aplicación, ya que dan pie a los contribuyentes para impugnarlas.²¹

²¹ Francisco Lerdo de Tejada (1982), "Ley de la selva" en materia fiscal, t I, México, Tribunal Fiscal de la Federación, pp 537 y 544

2.3. Lineamientos normativos básicos de la recaudación en México

Es válido preguntarse en virtud de qué o con base en qué poder o facultad puede el Estado obligar a los particulares a aportar fondos para que sufraguen los gastos que aquél lleva a cabo. Para contestar esta pregunta cabe decir que el Estado es titular de facultades extraordinarias, las cuales emanan de su naturaleza. Esa naturaleza, de por sí compleja, se explica por medio de reconocer la existencia de una voluntad político-social, originada en el consenso popular, la cual es necesaria para legitimar y armonizar la vida en común por la vía del derecho. Tal voluntad goza de la prerrogativa de imponer sus decisiones, incluso por encima de la voluntad de cualquier miembro de la comunidad, con la única limitación de que, al hacerlo, éste se subordine a las disposiciones normativas preestablecidas. Por eso, el poder del Estado es irresistible por parte de los particulares. En ese sentido, es fácil advertir que la potestad tributaria tiene su fundamento en el poder soberano de que está investido el Estado.

En relación con la potestad tributaria, Miguel Valdés Villarreal señala los siguientes límites:

Con la soberanía (poder tributario) se comparte de cierto modo las características de poder supremo, en lo económico; inalienable, en cuanto no se puede comprometer, dar en garantía, transigir o arrendar a la manera de los negocios privados; solamente limitado en su eficacia por la reciedumbre de la vivencia democrática y de la posibilidad de la aplicación razonable de la ley; y en su legitimidad por las garantías individuales y por la forma de gobierno de equilibrio y coordinación de los poderes de la Unión y de funciones o competencia de la autoridad.

Potestad normativa. Por su parte, los impuestos y demás figuras tributarias se consideran prestaciones económicas que el Estado puede exigir al público, en virtud de su potestad impositiva derivada del imperio estatal y del cual tal poder tributario es una de sus manifestaciones.

Potestad de aplicación. Para comprender mejor el tema, cabe recordar lo que al respecto expresa Sergio Francisco de la Garza, en cuanto a que “recibe el nombre de poder tributario la facultad del Estado por virtud de la cual puede imponer a los particulares la obligación de aportar una parte de su riqueza para el ejercicio de las atribuciones que le están encomendadas.

Además, de acuerdo con lo expuesto por Sáinz de Bujanda, la potestad tributaria engloba “la facultad propia del Estado para crear tributos”

Potestad de asignación al gasto público

En ese orden de ideas, se puede afirmar que, en principio, la potestad tributaria se ejerce “por el Poder Ejecutivo, en su carácter de administrador fiscal, ya que le corresponde determinar y comprobar cuándo se han producido en realidad esos hechos o situaciones que generan la obligación de pagar esas contribuciones, señalar o determinar la cuantía de los pagos, o bien, verificar si las prestaciones que han realizado se encuentran ajustadas a la ley.

Las características del poder tributario son las siguientes.

- a. **Abstracto.** Toda vez que se trata de una potestad derivada del poder de imperio del Estado, el cual legitima el derecho de éste a aplicar tributos. No debe confundirse la potestad con su ejercicio, o sea, una cosa es la facultad de actuar y otra muy distinta la aplicación de esa facultad en el plano de la realidad material.
- b. **Permanente.** En razón de que es connatural al Estado y, por derivar de su poder, sólo se extingue con el Estado mismo. En consecuencia, en tanto el Estado subsista gozará indefectiblemente del poder de gravar.
- c. **Irrenunciable.** El Estado no puede desprenderse de ese atributo esencial, pues sin el poder tributario no podría subsistir.

d. **Indelegable.** Este aspecto está íntimamente ligado al anterior y reconoce análogo fundamento. Delegar el poder tributario importaría tanto como desprenderse de él en forma absoluta y total

La potestad normativa la tienen la Federación (ARTS 31, FRACC IV, Y 73, FRACCS VII Y XXIX, CPEUM), los estados (ARTS 31, FRACC IV, Y 116, FRACC II, PÁRR V, CPEUM) y la CDMX (ARTS 31, FRACC IV, Y 122, FRACC V, CPEUM), debido a que los municipios carecen de potestad tributaria.

Las instituciones que la propia Constitución autoriza para crear contribuciones, es decir, establecer normas de carácter general mediante las cuales se imponga a los particulares la obligación de aportar una parte de su riqueza para el gobierno, con el fin de que éste realice las atribuciones que tiene encomendadas.

El sistema impositivo de la República reconoce tres órganos legislativos que tienen la facultad para establecer contribuciones, a saber:

- a. El Congreso de la Unión: que crea las leyes impositivas a nivel federal.
- b. Las legislaturas de los estados: que contemplan las contribuciones de carácter local.
- c. La Asamblea Legislativa; órgano representativo y legislativo de la CDMX, que impone contribuciones por medio del Código Fiscal del Distrito Federal (hoy CDMX)

2.4. Elementos de los impuestos

La contribución como género se define como la obligación legal de derecho público fundada en una ley (en estricto sentido), para cubrir los presupuestos públicos, respetando el principio de proporcionalidad y equidad.

De acuerdo con el artículo segundo del Código Fiscal de la Federación las contribuciones federales se clasifican en: impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos. Los impuestos son contribuciones a

cargo de los sujetos que realizan la hipótesis establecida en la ley, y a diferencia de otro tipo de contribuciones en este no hay una contraprestación directa e inmediata del sujeto activo que percibe el importe fiscal hacia quien lo paga aun cuando el monto de lo recaudado tenga como destino el gasto público, en esta especie de contribuciones también es característico que el legislador tributario se aproxime con mayor fidelidad a la capacidad económica del sujeto pasivo.²²

Los impuestos, como el resto de las contribuciones, están compuestos por una serie de elementos esenciales, y cabe resaltar que todo impuesto debe cumplir con estos elementos para ser considerado como tal. En este sentido es preciso remontarse al primer párrafo del artículo 5 del CFF que a la letra menciona lo siguiente:

Las disposiciones fiscales que establezcan cargas a los particulares y las que señalan excepciones a las mismas, así como las que fijan las infracciones y sanciones, son de aplicación estricta. Se considera que establecen cargas a los particulares las normas que se refieren al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa”²³

Derivado de lo anterior, se desprende que los elementos del impuesto son:

- a. **Sujeto.** Se define como la persona obligada al pago del impuesto, por ejemplo, personas que perciban ingresos por su trabajo. Como parte de este elemento se tienen al sujeto llamado activo (Estado) y otro pasivo (el contribuyente), que surge en virtud de la ley, por cuya realización el contribuyente se encuentra en la necesidad jurídica de cumplir con ciertas obligaciones formales y de hechos hipotéticos establecidos en ley (hechos imponibles). De lo anterior se desprende que el sujeto activo es aquella persona física o moral que puede exigir el cumplimiento y el pago de un impuesto en este caso, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); por lo contrario, el sujeto pasivo son las personas físicas y morales que tienen como obligación contribuir al gasto público mediante el pago de impuestos. Asimismo, el sujeto pasivo se puede dividir de la siguiente manera: los

²² Teoría General de las contribuciones, SONIA VENEGAS ÁLVAREZ, Elementos sustanciales de las contribuciones, p.189, 2022

²³ Código Fiscal de la Federación Artículo 5

sujetos directos, sustitutos y solidarios. Los sujetos directos son aquellos que realizan el hecho imponible por lo que tienen la obligación tributaria. Los sujetos sustitutos son aquellos que tienen la obligación de retener el impuesto a los sujetos directos y deberán enterarlo y pagarlo a las autoridades. Por último, los sujetos solidarios son aquellos que tiene la obligación de cubrir el pago de una contribución, cuando le sea requerido, a nombre o por cuenta del sujeto activo.

- b. Objeto.** El objeto del impuesto se refiere al acto o actividad o cosa que origina la obligación de pago del impuesto. A manera de ejemplo, en el caso del impuesto predial, el objeto incluye la propiedad o posesión del predio y construcciones edificadas en este.
- c. Base.** En cuanto a la base, esta es la cantidad sobre la que se determina el impuesto. En el caso del IVA, la base del impuesto corresponde al precio del bien o servicio que se encuentra gravado de conformidad con cada ley en particular.
- d. Tasa o tarifa.** La tasa o la tarifa se refiere al porcentaje por el que se multiplica la base para obtener el impuesto a pagar. En el caso del ISR, este mantiene una tasa fija del 30% para personas morales y una tasa variable, que se encuentra dentro de una tarifa, que puede ir desde el 1.92% hasta el 35% para personas físicas, en función de los ingresos y gastos de determinado periodo.²⁴

²⁴ Practicum Fiscal, Impuestos Indirectos Tomo IV, p. 21, 2021



Fuentes: Practicum Fiscal, Impuestos Indirectos Tomo IV

Objeto	Acto, actividad o cosa motivo del impuesto; por ejemplo, recibir utilidades de un negocio
Sujeto	Personas obligadas al pago del impuesto; por ejemplo, personas que perciban ingresos por su trabajo
Base	Cantidad sobre la que se determina el impuesto; por ejemplo, la totalidad de las utilidades de un negocio
Tasa	El porcentaje que se aplica a la base para llegar al impuesto que se debe pagar; por ejemplo, la tasa del 16% de IVA
Época de pago	Plazo o momento para pagar el impuesto; por ejemplo, las personas físicas con actividades profesionales deben presentar pagos provisionales del ISR a más tardar el día 17 del mes siguiente a aquel en que realizaron las actividades

Fuentes: Practicum Fiscal, Impuestos Indirectos Tomo IV

2.5. Derechos fundamentales

El derecho fundamental según menciona la Real Academia Española “Derecho de una persona o de un ciudadano, que emana de la dignidad humana, del libre desarrollo de la personalidad y de otros valores; se ejerce individualmente o de forma colectiva. Sus contenidos vinculan a todos los poderes públicos; su reconocimiento se establece en normas dotadas de supremacía material y su regulación y restricción vienen reservadas a la ley, que ha de respetar el contenido esencial.”²⁵

La Ley Federal de Derechos establece en el art 1o que los derechos se pagarán por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados y, en este último caso, cuando se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en esta ley. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados, por prestar servicios exclusivos del Estado.

Los derechos por la prestación de servicios que establece la Ley Federal de Derechos deberán estar relacionados con el costo total del servicio, incluso el financiero, salvo en el caso de que dichos cobros tengan un carácter racionalizador del servicio.²⁶

De la Secretaría de Gobernación
Servicios migratorios
Certificados de licitud
Publicaciones
Servicios de cinematografía, televisión y radio
Apostillamiento
Servicios insulares

²⁵ <https://dpej.rae.es/lema/derecho-fundamental>

²⁶ Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I (7a. ed.), IURE Editores, 2017

De la Secretaría de Relaciones Exteriores
Pasaportes y documentos de identidad y viaje
Servicios consulares
Permisos conforme al art 27 constitucional y cartas de naturalización

CUADRO 6.10 c)

De la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Inspección y vigilancia
De la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro
Servicios aduaneros
Resoluciones relativas a precios o montos de contraprestaciones entre partes relacionadas
Otros servicios

Fuente: Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I

De la Secretaría de Energía
Actividades reguladas en materia energética

De la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial
Minería
Inversiones extranjeras
Normas oficiales y control de calidad
Competencia económica
Servicio de certificación de firmas electrónicas en actos de comercio

CUADRO 6.10 e)

De la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural
Sanidad fitozoosanitaria
Certificación y protección del obtentor de variedades vegetales
Sanidad acuícola
De los organismos genéticamente modificados

De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Autotransporte federal y servicios auxiliares
Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano y técnicos aeronáuticos
Registro público marítimo nacional y servicios marítimos
Otorgamiento de permisos
Otros servicios

CUADRO 6.10 g)

Del Instituto Federal de Telecomunicaciones
Estudio de la solicitud y, en su caso, expedición de título o prórroga de concesiones en materia de telecomunicaciones o radiodifusión, para el uso, aprovechamiento o explotación de bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico de uso determinado o para la ocupación o explotación de recursos orbitales, entre otros

Fuente: Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I

De la Secretaría de Educación Pública
Servicios que prestan los institutos nacionales de Bellas Artes y Literatura y de Antropología e Historia
Derechos de autor
Registro y ejercicio profesional
Servicios de educación
CUADRO 6.10 j)
De la Secretaría de la Reforma Agraria
Registro Agrario Nacional
CUADRO 6.10 j)
De la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca
Concesiones, permisos y autorizaciones para pesca
Servicios relacionados con el agua y sus bienes públicos inherentes
Áreas naturales protegidas
De las playas, la zona federal marítimo-terrestre o los terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito de aguas marítimas
Servicios de vida silvestre
Impacto ambiental
Servicios forestales
Prevención y control de la contaminación
Inspección y vigilancia
De la Secretaría de Salud
Autorizaciones en materia sanitaria
Fomento y análisis sanitario
Otros servicios
Servicios que presta la Comisión Intersecretarial para el control del proceso y uso de plaguicidas, fertilizantes y sustancias tóxicas

Fuente: Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I

De la Secretaría de Turismo
Registro Nacional de Turismo
CUADRO 6.10 m)
De la Secretaría de la Defensa Nacional
Servicios relacionados con el registro federal de armas de fuego y el control de explosivos
Servicio Militar Nacional
De los Derechos por el Uso o Aprovechamiento de Bienes del Dominio Público
Bosques y áreas naturales protegidas
Pesca
Puerto y atraque
Muelle, embarque y desembarque
Salinas
Carreteras y puentes
Aeropuertos
Agua
Uso o goce de inmuebles
Aprovechamiento de la vida silvestre:
a) Aprovechamiento extractivo
b) Aprovechamiento no extractivo
Espacio aéreo
Hidrocarburos
Minería
Derecho por uso o aprovechamiento de bienes del dominio público de la nación, como cuerpos receptores de las descargas de aguas residuales
De los bienes culturales propiedad de la nación
Derecho por el uso, goce o aprovechamiento del espacio aéreo mexicano

Fuente: Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I

De la Secretaría de Seguridad Pública
Servicios Privados de seguridad y armas de fuego
CUADRO 6.10 p)
De la Secretaría de la Función Pública
Del Registro Público de la Propiedad Federal
Inspección y vigilancia

Fuente: Carrasco, Iriate, Hugo. Derecho fiscal I

2.6. El sector autotransporte en México pilar de economía

El autotransporte de carga en México es, sin duda, una de las actividades económicas con mayor desarrollo en los últimos años, pues la industria aporta el 3% del Producto Interno Bruto (PIB). De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a inicios de 2018, este sector generó 2.3 millones de empleos formales y está integrado por una flota de aproximadamente 920 mil 500 unidades.

La exigencia actual ha forzado a la industria a modernizarse y México no se ha quedado atrás, pues el autotransporte de carga en nuestro país es considerado uno de los mejores en América Latina; sin embargo, es obvio que esta actividad ha tenido que sortear algunos desafíos en los últimos años; el principal: hacer frente a la inseguridad.²⁷

El último registro completo de vehículos de carga por entidad federativa se realizó en 2019.

El INEGI expuso que en ese año la cantidad total, de vehículos de carga fue de 10 millones 584 mil 007 unidades (incluye camiones y camionetas de carga).

²⁷<http://www.il-latam.com/wp-content/uploads/2019/06/Inbound-Logistics-Latam-143-autotransporte-de-carga.pdf>

Los cuales fueron divididos en 3 categorías.

Público- 160 mil 032 unidades, Oficial 89 mil 084 unidades y Particular 10 millones 334 mil 891 unidades²⁸

Según datos del INEGI, el crecimiento de las unidades de transporte de carga ha sido constante, si bien hay ciertas variaciones, el total acumulado se mantiene similar al de años pasados quedando de la siguiente manera



Recuperado de: Crecimiento Poblacional y Transporte de Carga en México, 2021

Desglosando a detalle las unidades de carga que hay en el país, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), mediante la Estadística Básica del Autotransporte Federal de 2019 dio a conocer que el total de unidades para el autotransporte de carga federal es de 561 mil 061 unidades

²⁸https://www.antp.org.mx/nd_img/indicadores/transportes/documentos/antp_CrecimientoPoblacional.pdf

Entidad Federativa	Unidades Motrices					Total	Grúas Industriales
	C-2	C-3	T-2	T-3	Otros		
Aguascalientes	1,664	2,027	102	7,828	59	11,680	5
Baja California	1,799	686	140	11,012	132	13,769	1
Baja California Sur	107	176	3	889	3	1,178	0
Campeche	181	207	14	563	10	975	0
Chiapas	730	954	16	2,965	17	4,682	0
Chihuahua	1,198	756	99	14,149	21	16,223	0
Ciudad de México	45,624	24,705	866	64,209	34	135,438	347
Coahuila	2,990	1,354	91	13,571	26	18,032	2
Colima	619	601	31	3,530	28	4,809	0
Durango	422	540	30	6,040	8	7,040	2
Estado de México	9,763	6,209	230	16,143	112	32,457	3
Guanajuato	4,189	6,562	143	19,968	30	30,892	13
Guerrero	557	580	15	1,822	37	3,011	0
Hidalgo	2,835	4,524	111	14,266	9	21,745	0
Jalisco	5,825	7,861	324	24,828	166	39,004	12
Michoacán	1,549	3,192	68	9,785	156	14,750	0
Morelos	1,822	1,429	61	2,480	20	5,812	5
Nayarit	82	610	1	549	16	1,258	0
Nuevo León	12,038	5,399	310	45,146	28	62,921	11

Entidad Federativa	Unidades Motrices					Total	Grúas Industriales
	C-2	C-3	T-2	T-3	Otros		
Oaxaca	590	547	2	1,680	7	2,826	0
Puebla	3,672	5,131	150	9,537	20	18,510	1
Querétaro	3,334	2,107	260	9,860	9	15,570	51
Quintana Roo	241	206	15	657	47	1,166	0
San Luis Potosí	2,014	1,903	57	8,189	16	12,179	0
Sinaloa	1,181	1,983	38	7,574	30	10,806	2
Sonora	761	751	49	8,745	4	10,310	0
Tabasco	719	705	21	2,355	37	3,837	35
Tamaulipas	4,821	2,195	157	22,882	47	30,102	4
Tlaxcala	626	720	22	1,672	5	3,045	1
Veracruz	2,247	3,175	62	14,650	72	20,206	2
Yucatán	720	1,198	33	2,665	1	4,617	0
Zacatecas	138	301	3	1,750	19	2,211	0
Total	115,058	89,294	3,524	351,959	1,226	561,061	497

Recuperado de: Crecimiento Poblacional y Transporte de Carga en México, 2021

El transporte de carga es un pilar esencial dentro de la economía mexicana, y para los representantes de las empresas es importante tener datos que permitan comprender el panorama actual del sector y desarrollar estrategias que optimicen su cadena de suministro de forma competitiva, segura y eficiente.

Este sitio recopila información en torno a datos económicos, desempeño logístico, infraestructura, operación, seguridad vial y patrimonial, del sector transporte de carga, de documentos publicados por instituciones, organismos y dependencias como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Instituto Mexicano

del Transporte (IMT), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Comisión Reguladora de Energía (CRE), entre otros, con el objetivo de proporcionar insumos para la toma de decisiones que impulsen el crecimiento y desarrollo de las organizaciones.²⁹

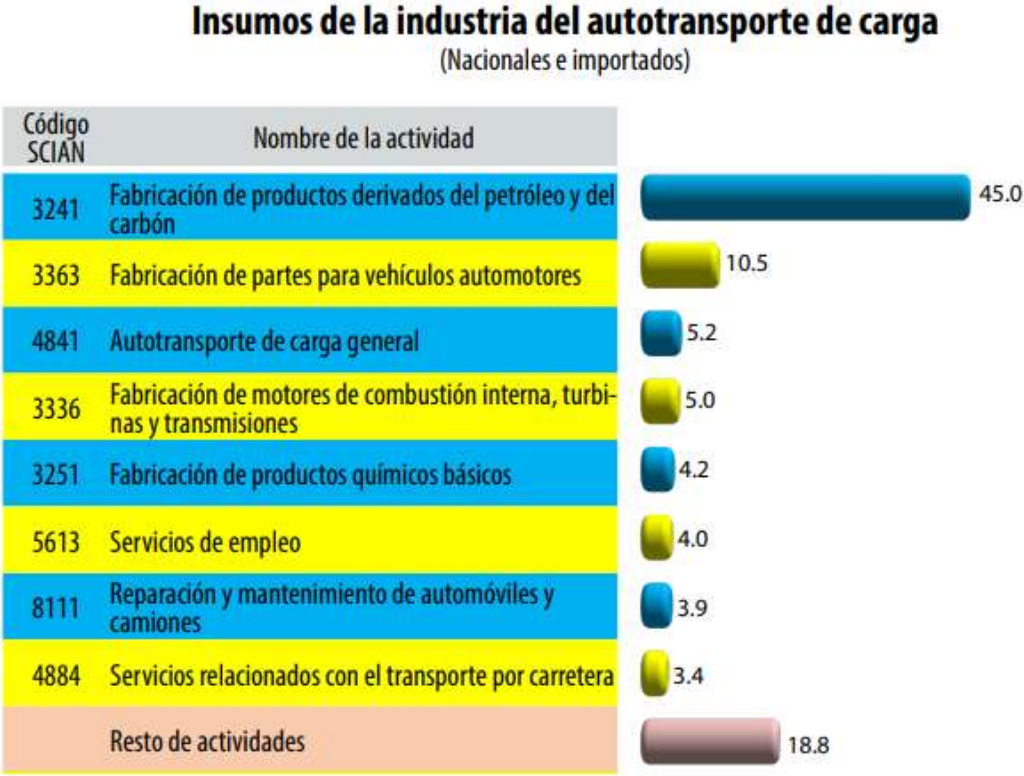


Fuente: INEGI. Elaboración con base en la Matriz de Insumo-Producto 2013.

Nota: la Matriz Insumo-Producto refleja, entre otros rubros, el origen y destino de las transacciones comerciales entre los distintos sectores económicos, incluyendo tanto las exportaciones como las importaciones.

²⁹https://www.antp.org.mx/nd_img/indicadores/transportes/documentos/antp_CrecimientoPoblacional.pdf

En la tabla siguiente se presenta la importancia que tiene cada uno de los principales proveedores de insumos de esta industria, y se aprecia que ocho de ellos suministran 81.2% del total



Fuente: INEGI. Elaboración con base en la Matriz de Insumo-Producto, 2013

Al demandar insumos para llevar a cabo su actividad, el autotransporte de carga genera un impacto positivo directo (o derrama económica) en 101 ramas de actividad de un total de 262, lo que equivale al 38.5% de las actividades de la economía. Por otro lado, desde la perspectiva de los clientes a los que les da servicios esta actividad atiende las necesidades de transporte de carga del total de las actividades de la economía.³⁰

³⁰https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf

El autotransporte de carga impacta a las siguientes actividades por los insumos que compran

	Número de actividades
Sector secundario	36
Sector terciario (comercio y servicios)	65
Total	101

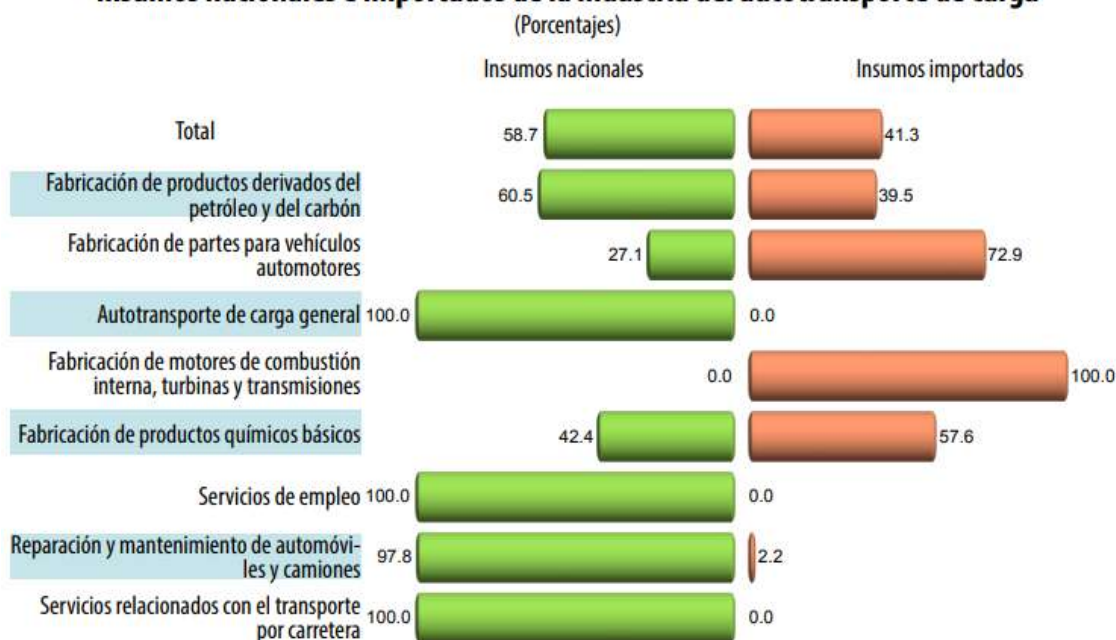
Fuente: INEGI. Elaborado con base en la Matriz de Insumo-Producto, 2013.

Nota: el sector secundario incluye a la industria manufacturera, la construcción, la minería, así como la generación de energía, gas y agua. El sector terciario incluye el comercio y los servicios como los transportes, las comunicaciones, las actividades financieras, el turismo, el hotelaría y la administración pública, por citar algunas actividades.

De los insumos que utiliza la industria del autotransporte de carga, una parte es de origen nacional y otra de origen importado. Esta composición permite conocer el grado de integración nacional de las cadenas productivas de esta industria, lo cual significa que entre mayor sea el porcentaje de insumos nacionales que utiliza, mayor es la integración con la economía nacional, generando beneficios en términos de generación de empleos y remuneraciones y de impacto en otras actividades económicas.

En el autotransporte de carga, en promedio, de cada 100 pesos de insumos utilizados 58.7 pesos son nacionales y 41.3 importados.

Insumos nacionales e importados de la industria del autotransporte de carga



Fuente: INEGI. Elaboración con base en la Matriz de Insumo-Producto, 2013

Otra forma de estudiar el impacto de la industria del autotransporte de carga en la economía es analizando el valor agregado bruto que esta industria aporta por el desarrollo de su actividad.

El valor agregado bruto es el nuevo valor que se agrega a los bienes o servicios durante el proceso productivo. Este monto se utiliza para pagar las remuneraciones, las ganancias (excedente bruto de operación) y los impuestos a la producción. Para el caso de la industria del autotransporte de carga, el valor agregado fue 66.4% del valor de la producción que es mayor al promedio de todas las actividades de la economía (56.6%) y de las Industrias manufactureras (26.3%).³¹

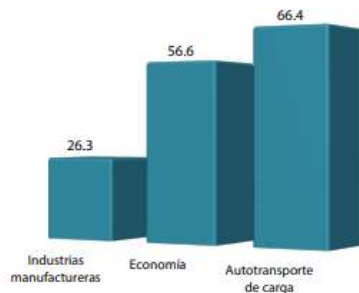
³¹ NEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021, p.17

Valor de la producción = Demanda intermedia (insumos nacionales e importados)
+ valor agregado bruto

Valor agregado bruto = Remuneraciones + ganancias (excedente bruto de operación)
+ impuestos netos de subsidios

Comparativo del valor agregado bruto

(Porcentajes respecto al total del valor de la producción)



Fuente: INEGI. Elaboración con base en la Matriz de Insumo-Producto, 2013

El sector autotransporte es una rama de suma importancia para la economía de la federación, como ya se ha abordado los insumos que se utilizan para llevar a cabo sus operaciones resultan un gran índice de aumento dentro de los diferentes sectores que se ven involucrados y favorecidos, eso sin mencionar de todas las fuentes de empleo que se proporcionan para el desarrollo de la actividad.

El comportamiento del sector de transportes puede ser analizado desde conceptos teóricos con perspectivas microeconómicas o macroeconómicas; bajo la orientación microeconómica se analizan principalmente sus respectivos costos de producción, tanto los inherentes al sector como mantenimiento, combustibles, etc. como los que generan a otras industrias usuarias de este servicio, como puede ser la industria manufacturera o el comercio vía fletes; mientras que por el otro lado, el estudio con orientación macroeconómica se enfoca al análisis del comportamiento del sector en

el PIB, su participación no solo en el nivel de producción nacional sino en la generación de empleo para la población e ingresos para los gobiernos.³²

484 Autotransporte de carga	210,861		
Personal dependiente de la razón social	191,733.0	169,655.0	22,078.0
Personal no dependiente de la razón social	19,128.0	15,619.0	3,509.0
4852 Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija	49,381		
Personal dependiente de la razón social	47,188.0	37,741.0	9,447.0
Personal no dependiente de la razón social	2,193.0	1,569.0	624.0
485111 Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en autobuses de ruta fija	68,273		
Personal dependiente de la razón social	60,960.0	55,640.0	5,320.0
Personal no dependiente de la razón social	7,313.0	6,974.0	339.0

Fuente: INEGI https://www.inegi.org.mx/temas/transportes/#Informacion_general

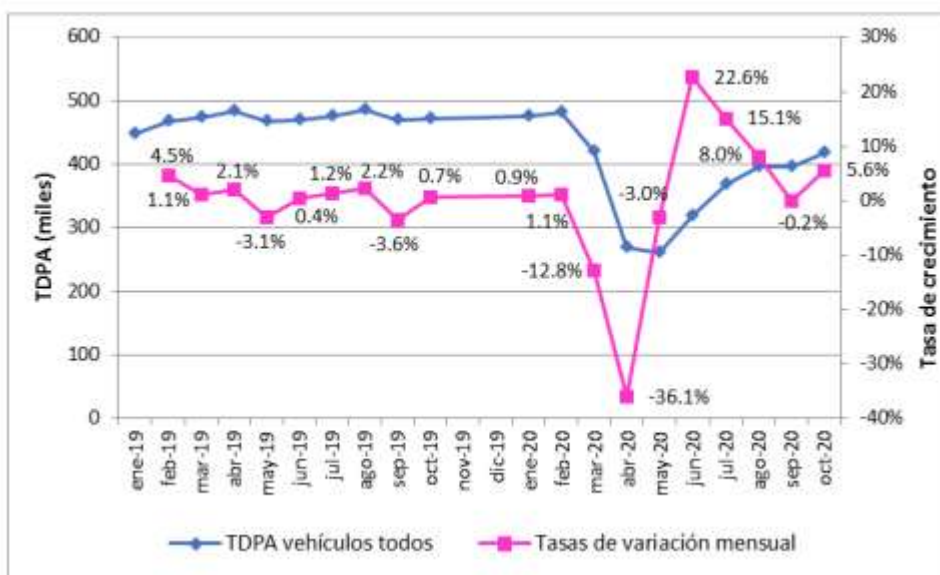
Ingresos por suministro de bienes y servicios

Denominación	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Autotransporte de carga	323,595,243.0	212,769,698.0	219,182,244.0	259,447,667.0	223,353,933.0	236,196,965.0	237,577,996.0
Transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija	59,215,145.0	39,817,576.0	41,960,683.0	83,178,763.0	66,752,533.0	41,825,404.0	49,877,399.0
Transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros en autobuses de ruta fija	46,066,821.0	38,145,235.0	38,823,476.0	41,355,245.0	33,638,721.0	25,910,733.0	27,359,934.0

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI https://www.inegi.org.mx/temas/transportes/#Informacion_general

³² Daniel David Jaime Camacho, El transporte de carga en México y sus vínculos con la economía, <http://tiempoeconomico.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2017/07/16te4.pdf>

Podemos identificar que a partir del año 2016 hubo decrecimiento en estas tres ramas y tratándose de autotransporte de carga a partir del año 2020 aumento esta actividad, recordemos que fue año de pandemia, que el transporte de mercancías tuvo mayor auge, pero hasta finales de año, caso contrario para las otras actividades, sin embargo para 2021 siguió aumentando, que ya para ese año había mas movimiento de personas, por ende dichas actividades comenzaron en aumento.



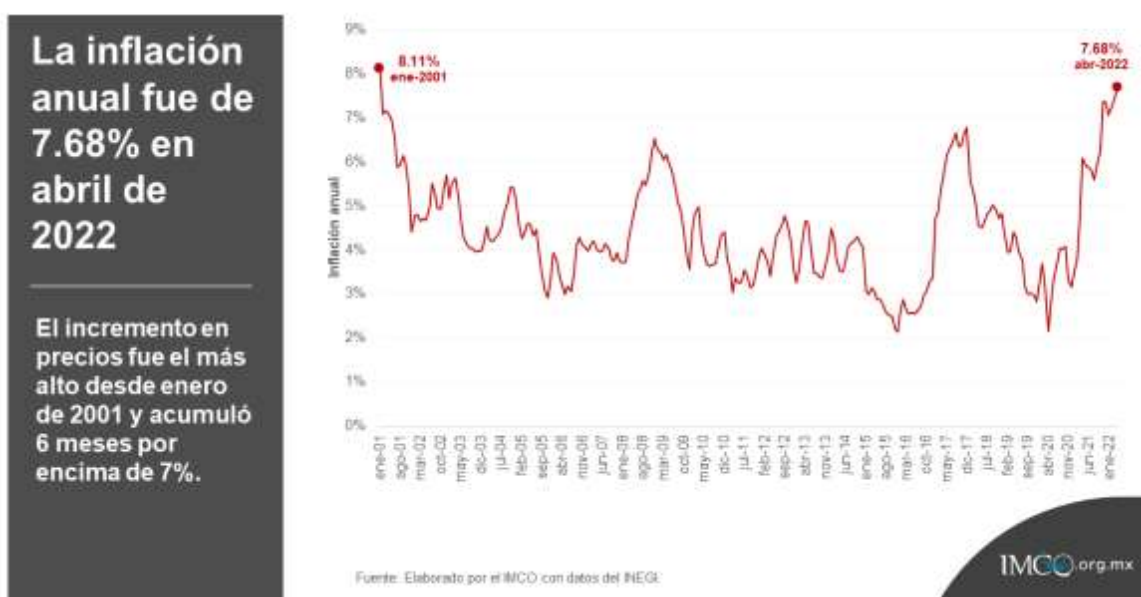
Fuente: Instituto Mexicano del Transporte³³

Desde el siglo pasado y a partir del cambio de política económica, que pasó de un sistema proteccionista a un sistema de libre mercado, se han llevado a cabo profundas reformas para diversos sectores de la economía; desde luego que la actividad transportista no podía ser la excepción. Evidentemente el Estado ha dado más libertades desde entonces que en el pasado para el desarrollo de los transportes, lo cual no quiere decir que dejó de jugar un papel importante en el establecimiento de reglas que garanticen estas libertades para todos los participantes.

³³Ma. Gabriela García Ortega José Elías Jiménez Sánchez, Efectos del Covid-19 en el transporte terrestre de carga en 2020, pag 228

Sin embargo, se analizó que a partir de el año 2021 dentro de la Resolución de Facilidades Administrativas incluyeron limitantes y que para el año actual 2023 siguen siendo los mismos montos dejando a un lado la inflación que se vive año con año.

Los últimos meses de 2021 y los primeros de 2022 han traído fuertes presiones inflacionarias. Desde noviembre de 2021, la tasa de inflación anual superó el rango establecido de Banxico (de 3%, +/-1%) por más de 3 puntos porcentuales, con tasas superiores al 7%. En abril, el incremento general de los precios enfrentado por los consumidores mexicanos fue de 7.68% anual. Con ello, la inflación anual al consumidor alcanzó su mayor punto en más de 20 años -desde enero de 2001, cuando la inflación anual fue de 8.11%.³⁴



Fuente: Elaborado por el IMCO con datos de INEGI

La tendencia al alza en el incremento de los precios comenzó en 2021, inicialmente impulsada por el aumento en los precios más volátiles de la economía, particularmente de los energéticos (que tuvieron una inflación anual de 19.30% en

³⁴ Ma. Gabriela García Ortega José Elías Jiménez Sánchez, Efectos del Covid-19 en el transporte terrestre de carga en 2020, pag 228

abril de 2021) y las mercancías (donde la inflación anual superó el 4% desde abril de 2020). Sin embargo, conforme pasaron los meses las presiones se extendieron, primero a productos agropecuarios y después a los precios de los servicios. Por ello, tanto la inflación subyacente como la no subyacente quedaron fuera del rango de Banco de México desde marzo de 2021, y en abril de 2022 registraron incrementos anuales de 7.22% y 9.07%, respectivamente.

Al cierre del cuarto mes de 2022, queda claro que la inflación elevada ya no está concentrada únicamente en los factores más volátiles, sino que se ha extendido a productos cuyos precios suelen ser más estables. Lo que también se vuelve evidente al evaluar los datos presentados por el INEGI, es que la inflación no afecta por igual el poder adquisitivo de todos los hogares. Por ello, el IMCO analizó las diferencias entre los patrones de consumo y el aumento proporcional en gasto enfrentado por los hogares con diferentes niveles de ingreso, que resultan en un efecto regresivo de la inflación, es decir, que afecta más a aquellos con menores ingresos.

2.7. Requisitos de las concesiones de autotransporte en México

Haciendo referencia a lo mencionado anteriormente para poder llevar a cabo esta actividad es necesario contar con cierta documentación, el artículo 41 de la Ley de Caminos, puentes y Autotransporte Federal.

“La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo”³⁵

Este trámite permite que las personas físicas o morales que desean prestar los servicios de autotransporte federal de carga general, puedan obtener el permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) requerido para

³⁵ LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, Art. 41, p.13

llevar a cabo la operación y explotación de este servicio a través de las vías generales de comunicación.

Documentos necesarios.

a. Pre-registro en caso de trámite presencial o solicitud con e.firma para el trámite en línea (original y copia)

b. Documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la persona solicitante (original y copia)

c. En caso de ser persona física:

Acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte vigente

Comprobante de domicilio fiscal

Identificación oficial vigente (Credencial para votar emitida por el IFE o el INE, cédula profesional, cartilla de identidad del servicio militar nacional o pasaporte)

Original y Copia en todo lo solicitado anteriormente

d. En caso de ser persona moral

Documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la persona solicitante (original y copia)

Comprobante de domicilio fiscal (original y copia)

Acta constitutiva o, en el caso de Sociedades por Acciones Simplificadas (SAS), representación gráfica (constancia) del contrato social o acto constitutivo electrónico y boleta de inscripción en el Registro Público de Comercio emitidas por el Sistema electrónico de SAS. En el objeto social deberá constar como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal (original y copia)

Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo, mediante factura, carta factura vigente o contrato de arrendamiento vigente (original y copia)

- e. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, por el equivalente a 19,000 Unidades de Medida y Actualización (UMA) (original y copia)
- f. Certificado de emisión de contaminantes vigente del último periodo o constancia de exención (original y copia)
- g. Dictamen de condiciones físico-mecánicas (sólo vehículos con antigüedad mayor a dos años y con antecedente de haber prestado el servicio público federal) o constancia de exención (original y copia)
- h. En el caso de unidades de procedencia extranjera, acreditar su legal importación, estancia o tenencia en el país (original y copia)

En caso de realizar el trámite a través de representante legal o apoderado legal

Poder o carta poder, otorgado ante fedatario público

Identificación oficial vigente (Credencial para votar emitida por el IFE o el INE, cédula profesional, cartilla de identidad del servicio militar nacional o pasaporte)

Documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC)

Comprobante de domicilio fiscal (original y copia)

Nota:

Para el trámite en línea todos los documentos se deberán adjuntar digitalmente y firmar electrónicamente.

Para los tractocamiones que se utilicen en configuraciones doblemente articulados y requieren que la tarjeta de circulación les permita aplicar el beneficio del excedente máximo de peso bruto vehicular autorizado, deberán presentar el documento que acredite el cumplimiento de la NOM-012-SCT-2-2014 o la que la sustituya.

Para el caso de remolques y semirremolques fabricados o importados de año modelo 2010 en adelante presentar la constancia de cumplimiento de la NOM-035-SCT-2-2010 o la que la sustituya, emitida por el fabricante.³⁶

Este trámite permite que las personas físicas o morales que desean prestar los servicios de autotransporte federal de turismo, en las modalidades turístico de lujo, turístico y de excursión, puedan obtener el permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) requerido para llevar a cabo la operación y explotación del servicio a través de las vías generales de comunicación.

Documentos necesarios

- a. Pre registro para el trámite presencial o solicitud con e.firma para el trámite en línea (Original y Copia)
- b. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, por el equivalente a 19,000 Unidades de Medida y Actualización (UMA) o fondo de garantía vigente (Original y Copia)
- c. Póliza anual del seguro de viajero por 3,160 Unidades de Medida y Actualización (UMA) o fondo de garantía vigente, por viajero (Original y Copia)
- d. Persona física:
Comprobante de domicilio fiscal
Identificación oficial vigente (Credencial para votar emitida por el IFE o el INE, cédula profesional, cartilla de identidad del servicio militar nacional o pasaporte)
De todos los anteriores presentar original y copia
- e. Persona moral
Documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la persona solicitante
Comprobante de domicilio fiscal

³⁶ <https://www.gob.mx/tramites/ficha/expedicion-del-permiso-para-el-servicio-de-autotransporte-federal-de-carga-general/SCT1699>

Acta constitutiva o, en el caso de Sociedades por Acciones Simplificadas (SAS), representación gráfica (constancia) del contrato social o acto constitutivo electrónico y boleta de inscripción en el Registro Público de Comercio emitidas por el Sistema electrónico de SAS. En el objeto social deberá constar como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal

Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo, mediante factura, carta factura vigente o contrato de arrendamiento vigente

De todos los anteriores presentar original y copia

- f. Certificado de emisión de contaminantes vigente o constancia de exención (Original y Copia)
- g. Dictamen de condiciones físico-mecánicas vigente (sólo vehículos con antigüedad mayor a dos años y con antecedente de haber prestado el servicio público federal) o constancia de exención (Original y Copia)
- h. En el caso de unidades de procedencia extranjera, documento mediante el cual acredite su legal importación (Original y Copia)
- i. En caso de realizar el trámite a través de representante legal o apoderado legal

Poder o carta poder, otorgado ante fedatario público

Identificación oficial vigente (Credencial para votar emitida por el IFE o el INE, cédula profesional, cartilla de identidad del servicio militar nacional o pasaporte) (Original y Copia)

Notas:

Tipo de vehículo autorizado por modalidad y fecha límite que podrá operar en este servicio

A. Servicio turístico de lujo:

a) Autobús integral de más de 30 personas

Para el caso de personas morales, el servicio se podrá prestar con:

b) Limusinas

c) Vagoneta de lujo con capacidad mínima para 8 personas y máxima de 15 personas

d) Vagoneta integral tipo van, con capacidad de 10 y hasta 23 personas

Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio):
10 años contados a partir del año de su fabricación

B. Servicio turístico:

a) Autobús integral de más de 30 personas

Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio):
12 años contados a partir del año de su fabricación

C. Servicio de excursión:

a) Autobús integral o convencional de más de 30 personas

Fecha límite de operación (tiempo máximo que se autoriza para prestar el servicio):
15 años contados a partir del año de su fabricación

No se autorizará el alta vehicular a vehículos que por su año modelo de fabricación no aseguren que permanecerán en el servicio, por lo menos, dos años calendario completos en operación.

Para el trámite en línea todos los documentos se deberán adjuntar digitalmente y firmar electrónicamente.³⁷

2.8. Lineamientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Los criterios, métodos y procedimientos contenidos en la Normativa SCT son una guía para efectuar la planeación, licitación, adjudicación, contratación, ejecución,

³⁷ <https://www.gob.mx/tramites/ficha/expedicion-del-permiso-para-el-servicio-de-autotransporte-federal-de-turismo/SCT3126>

supervisión y, en su caso, operación y mitigación del impacto ambiental de las obras públicas y servicios relacionados con ellas, así como para la concesión de la infraestructura, de manera que, si el Ingeniero considera que dichos criterios, métodos y procedimientos no son aplicables para la realización de un trabajo específico, puede proponer otros que no estén contenidos en la Normativa SCT, siempre y cuando estén debidamente sustentados, no contravengan las leyes federales aplicables y sean aprobados por las Autoridades competentes.

El autotransporte federal al igual que cualquier otra organización se encuentra regulada por un marco normativo y estos se clasifican de la siguiente manera

- a. Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares
- b. Reglamento de paquetería y mensajería
- c. Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal
- d. Reglamento interior de la secretaria de comunicaciones y transportes ³⁸
- e. Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos
- f. Reglamento sobre la ley federal de metrología normalización
- g. Reglamento sobre el peso de dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal

Así mismo el sector autotransporte maneja los siguientes lineamientos, Lineamientos que regulan el Bis 2 de la LCPAF y los lineamientos de GPS Tractocamión Doblemente articulado

Estos son algunos de los documentos que deben portar los transportistas.

2.8.1. Documentación Obligatoria para todas las modalidades

Tratándose del conductor.

1. Licencia vigente.

³⁸ ARTÍCULO 22. Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Federal (...)

La vigencia de las licencias emitidas por la SCT puede ser consultada en la página de Internet: <http://licencias.sct.gob.mx/dgaf>

2. Constancia de Aptitud Psicofísica, vigente.
3. Bitácora de horas de servicio del conductor debidamente requisitada (con los datos que marca el art. 62 Bis del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales).

Tratándose del vehículo.

1. Tarjeta de circulación vigente.
2. Placas vigentes y engomado. La vigencia de las placas emitidas por la SCT puede ser consultada en la página de Internet: <http://placas.sct.gob.mx/dgaf>
3. Póliza de seguro de daños a terceros, vigente (Seguro de Responsabilidad Civil por 19,000 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal).
4. Certificado de baja emisión de contaminantes, vigente.
5. Certificado de condiciones físico - mecánica, vigente (En cumplimiento a los Avisos que para tal efecto publique la SCT y a la NOM-068-SCT-2-2000)³⁹

2.8.2. Autotransporte de Pasajeros o Turismo

Tratándose del conductor.

1. Licencia Tipo "A": Autoriza conducir vehículos de Pasajeros y exclusivo de Turismo.
2. Licencia Tipo "D": Autoriza conducir vehículos para el servicio de Chofer-guía de turistas.
3. Licencia Tipo "F": Autoriza conducir vehículos de pasaje de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales.

Tratándose del vehículo.

³⁹ https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/01_todas_las_modalidades.pdf

1. Póliza de seguro del viajero (Por 3,160 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por pasajero).
2. Equipo de emergencia (botiquín y extinguidores).

Adicionalmente, en estos servicios se verifica que las unidades tipo autobús cuenten con salidas de emergencia operantes.

Al prestar el servicio de turismo deberá portar el contrato del servicio prestado⁴⁰

2.8.3. Camiones y Tractocamiones de Carga

Tratándose del conductor.

1. Licencia Tipo “B”: Autoriza conducir vehículos de carga, excepto los que transportan materiales y residuos peligrosos.
2. Licencia Tipo “C”: Autoriza conducir vehículos de carga de dos o tres ejes (Rabón o Torton), excepto los que transportan materiales y residuos peligroso

Tratándose del vehículo.

1. Tarjeta de circulación vigente otorgada por la SCT, del semirremolque y del remolque, en su caso
2. Placa metálica de identificación vigente otorgada por la SCT, del semirremolque y del remolque, en su caso.

Certificado que demuestre que la unidad de acoplamiento (convertidor dolly o patín que sirve para acoplar un remolque), cumple con las condiciones físico-mecánicas para operar, de conformidad con la NOM-068-SCT-2-2000, para el caso de unidades doblemente articuladas.⁴¹

⁴⁰ https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/02_pasajeros_y_turismo.pdf

⁴¹ https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/03_carga.pdf

Carta Porte (con los datos que marca el art. 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares).

Adicionalmente para el Autotransporte Privado de Carga

1. Placas metálicas de identificación Estatales.
2. Tarjeta de Circulación donde la SCT lo autoriza a circular en caminos y puentes de jurisdicción federal, con las placas estatales asignadas.

Documentación para el traslado de bienes propios o conexos

Documentos que acrediten que las personas físicas o morales transportan bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, sin que por ello se genere un cobro.⁴²

Depende en que rama del sector autotransporte nos encontremos serán los documentos que se requieran para poder transitar en carretera federal con la finalidad de que estos lineamientos velen por la seguridad y protección de los involucrados, pero aquí estala cuestión respecto del tema en general, es que si realmente se esta cumpliendo con la finalidad de este, los índices de inseguridad en lo que concierne al tema en cuestión no han disminuido, aun y cuando estos organismos, hasta el mismo gobierno aplican diferentes filtros y normas a seguir, podría considerarse en este sentido, observando la situación actual del país, que se trata de un abuso de la autoridad cuando esta misma no cumple su función.

⁴² https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/03_carga_B.pdf

CAPÍTULO III. IMPORTANCIA Y BENEFICIOS DEL SECTOR AUTOTRANSPORTE

3.1. Historia del Autotransporte en México

El transporte terrestre en México camina paralelamente con los avances tecnológicos y científicos que han surgido a lo largo de la historia. La historia inicia en la época prehispánica con el sistema carretero mexicano que empezó con el traslado de mercancías con animales. Posteriormente en la época Colonial, ya se contaba con pequeñas redes de carreteras y caminos por donde se trasladaban las personas y mercancías.

A finales del siglo XIX surgieron nuevos mecanismos para el transporte gracias al descubrimiento del petróleo. En 1873, Porfirio Díaz inauguró la ruta México-Córdoba-Veracruz con la que inició la importante red ferroviaria que cubriría una extensión de cerca de 24,000 km. Es decir, una séptima parte del perímetro del Golfo de México o la equivalencia de unas dos vueltas al Lago de Tequesquitengo en Morelos. En 1891, Benito Juárez generó una red de carreteras y caminos para el transporte el cual llevó por nombre Secretaría de Fomento, Comunicaciones y Obras (SCOP).

El siglo XX fue la integración de la nueva generación de vehículos para uso personal, el cual produjo una producción en masa y en consecuencia mejores carreteras. En 1930, con la creación de Juárez, se creó La Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana. Dentro de este mismo año se funda la Ley de Cámaras de Comercio e Industria, que establecía que los transportistas formarían parte de una organización empresarial del transporte. Después de 28 años se estableció la Dirección General de Carreteras, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que es la encargada principalmente de la planeación, coordinación y evaluación de los programas enfocados a la

modernización. Gracias a estas organizaciones, entre 1995 y 2000, se construyeron y modernizaron 10 mil 371.7 kilómetros.

Ya en el siglo XXI, las nuevas tecnologías y la Revolución Digital de finales del siglo permitieron el surgimiento de formas más refinadas de transporte terrestre. En el 2019 se creó el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024, cuyo objetivo es la conservación y el mantenimiento de la infraestructura, construcción de caminos pavimentados para las cabeceras municipales que carecen de ellos y la creación del Plan Nacional de Carreteras Federales para dar atención a las zonas del país donde la infraestructura carretera no ha llegado.

Un año después se presentó una de las peores crisis financieras en la historia del transporte y del mundo, ocurrió una pandemia. Después de 6 meses sin actividad alguna en el sector de transporte, en Julio del 2020 la actividad económica mejoró gracias al mejor panorama que tenía la industria automotriz, de construcción y la acerera. El 2021, está marcado por el comercio electrónico, la tecnología en el transporte y la optimización de costos. El sector de logística y transporte puso en práctica la experiencia adquirida durante 2020, donde se comprendió que el cambio es la única variante asegurada.⁴³

Conforme el paso del tiempo la humanidad ha ido evolucionando y el sector autotransporte es una rama que no se ha quedado atrás, los avances tecnológicos han sido una parte fundamental para el desarrollo de este, tanto que fue necesario que existiera una organización encargada de este sector, que a su vez vela por los intereses y regulara dicha actividad, sin embargo, este sector sigue siendo muy vulnerable.

3.2. Los desafíos que enfrenta el Sector Autotransporte

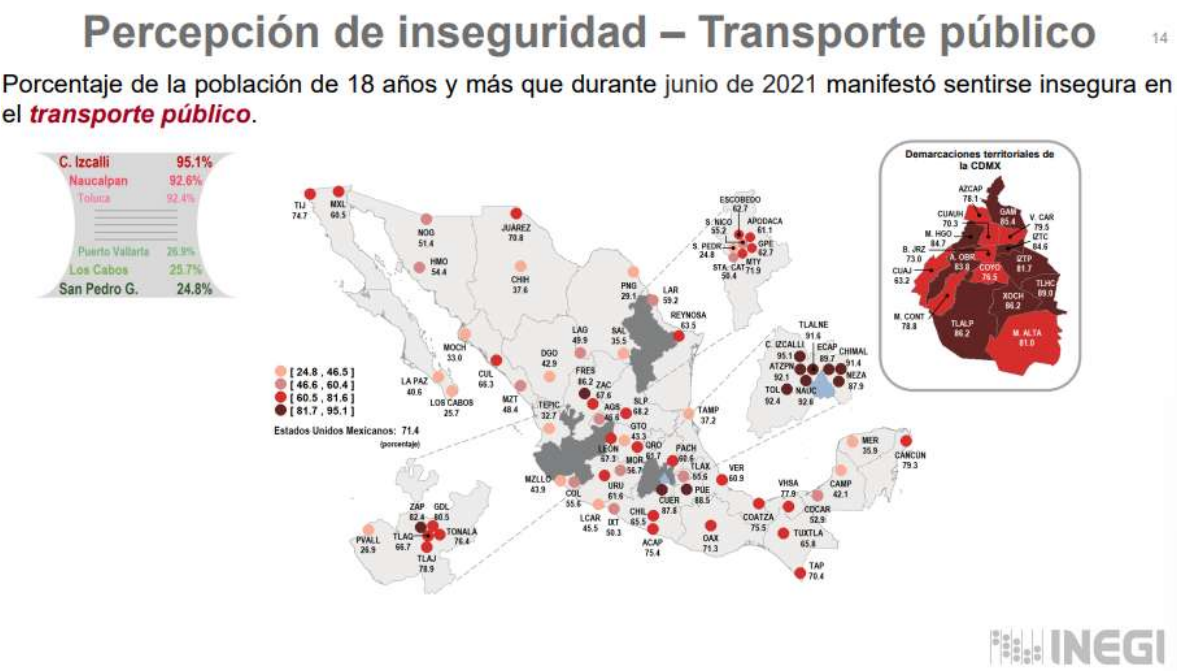
No hay duda de que el sector de transporte es de gran importancia para la actividad económica de cualquier país, el vínculo que guarda con las demás actividades productivas lo coloca en una posición estratégica para los gobiernos; la

⁴³ <https://sendengo.com/historia-y-evolucion-de-la-industria-del-transporte-en-mexico/>

heterogeneidad de su organización y alcances lo ha hecho sujeto de un importante proceso de reformas durante el último cuarto del siglo pasado y el impacto que el sector tiene en el desarrollo y bienestar de la población lo hace objeto de estudio y enorme interés para la toma de decisiones en cuestiones de política económica.⁴⁴

Sin embargo, esto no reduce las dificultades, adversidades o desafíos que enfrenta este sector, cabe destacar estas deben ser atendidas de forma inteligente y rigurosa, con la finalidad de darle una solución efectiva en un mediano o largo plazo.

La Inseguridad es un problema generalizado en México, ya que el tema de la seguridad ha sido un dolor de cabeza para las autoridades del país y se han visto pocos resultados en relación con la erradicación del problema.



Fuente: INEGI Encuesta Nacional de Seguridad Publica Urbana Segundo trimestre 2021

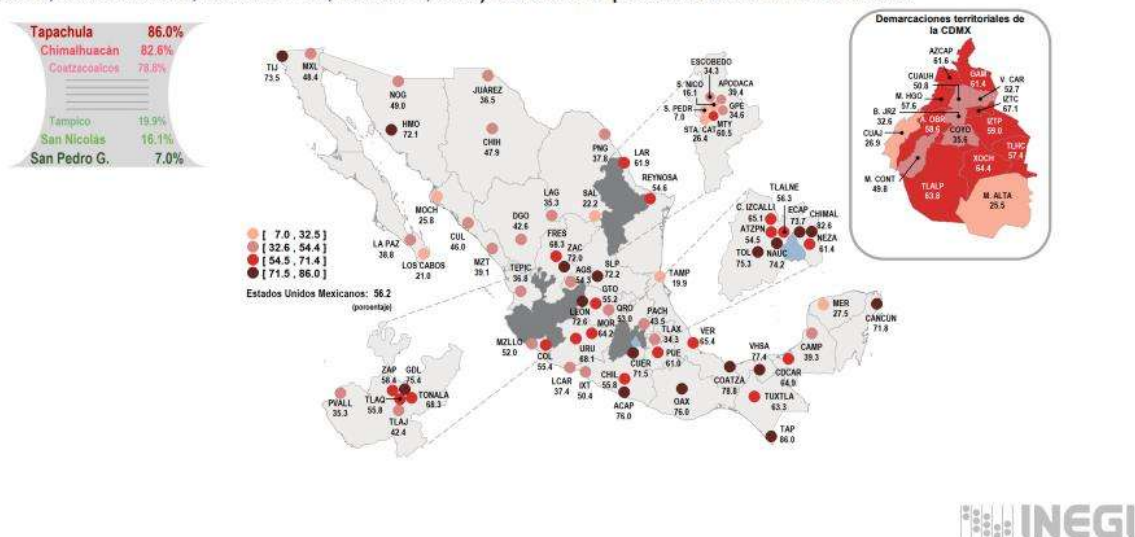
⁴⁴ El transporte de carga en México y sus vínculos con la economía, Tiempo Económico Núm. 16, vol. V Tercer cuatrimestre de 2010, pag 49, Daniel David Jaime Camacho

En la imagen anterior podemos observar que la mayoría de la población se siente insegura al utilizar el transporte, derivado de los asaltos que se dan, y no solamente los pasajeros, también los operadores de dichas unidades.

Problemáticas en la ciudad – Delincuencia

68

Porcentaje de la población de 18 años y más que durante junio de 2021 identificó a la **delincuencia** (robos, extorsiones, secuestros, fraudes, etc.) como una problemática en su ciudad.

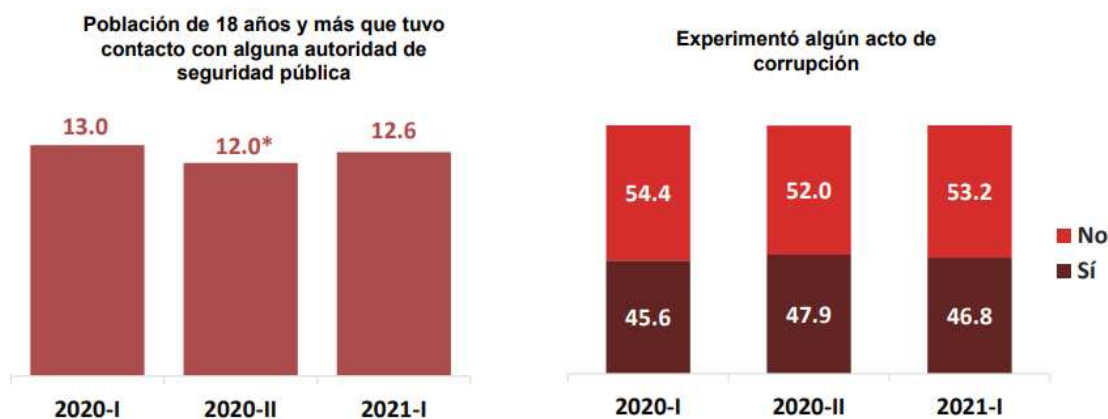


Fuente: INEGI Encuesta Nacional de Seguridad Publica Urbana Segundo trimestre 2021

Corrupción por parte de autoridades de Seguridad Pública

71

En el primer semestre de 2021 a nivel nacional, **12.6%** de la población de 18 años tuvo **contacto con autoridades de seguridad pública¹**, del cual **46.8% experimentó algún acto de corrupción**.



¹ Población de 18 años y más que tuvo contacto directo con autoridades de seguridad pública por incidentes de tránsito, infracciones, detenciones por fiñas, faltas a la moral o administrativas.

Nota: Para el primer periodo de 2020, se toman en cuenta las situaciones ocurridas entre enero y septiembre, mientras que, para el segundo periodo de 2020, se toman en cuenta las situaciones ocurridas entre julio y diciembre y para el primer periodo de 2021, se toman en cuenta las situaciones ocurridas entre enero y junio.

* En estos casos sí existió un cambio estadísticamente significativo con respecto del ejercicio anterior.

Fuente: INEGI Encuesta Nacional de Seguridad Publica Urbana Segundo trimestre 2021

Los riesgos que existen para el transporte terrestre en materia de seguridad son muy diversos, pero podemos mencionar los siguientes y de más alto impacto:

- Asalto a operadores y pasajeros (en el caso del transporte de personas)
- Robo de mercancía que se transporta.
- Robo de unidades de transporte
- Adicional a eso, podemos agregar la corrupción que existe por parte de las autoridades de seguridad pública.

Esto también influye directamente en la economía de la empresa, por lo que no solo se trata de la implementación de vigilancia para reducir el peligro que enfrenta el transporte terrestre, sino que estamos hablando de la supervivencia de las empresas de transporte.

Cabe destacar que actualmente las compañías destinan entre el 2% y 4% de su presupuesto de operación a enfrentar la inseguridad, el 49% de las empresas que participaron en el Sondeo de Seguridad Empresarial 2022 de la American Chamber of Mexico (AmCham) fue víctima de robo o de intento de robo de carga, delito que ya es principal preocupación de las compañías.

Entre enero y noviembre de 2022, la Fiscalía General de la Republica y la Secretaria de Seguridad y Protección Ciudadana registraron 11,989 delitos de robo al autotransporte de carga, es decir un incremento anual de 7%, tan solo en noviembre 1,181 robos a transportistas, lo que significa que, en promedio fueron afectados 39 operadores del país en las vías de comunicación.⁴⁵

La falta de operadores, de operadores es otro de los problemas con los que lidia este sector diariamente, ya que mantener a los operadores no es tarea sencilla, pues con las habilidades y características que poseen, muchos deciden probar

⁴⁵ Nancy Balderas Serrato, 2022 <https://www.tyt.com.mx/nota/carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-para-al-autotransporte>

suerte en otros países, donde las condiciones generales de trabajo y seguridad puedan proporcionarles un mejor estilo de vida.

Este es un elemento indispensable en una empresa de autotransporte, pues, la única manera de lograr el crecimiento es con la participación de operadores. Este aspecto es un reto, porque las demás condiciones externas a las que se enfrentan las empresas generan incertidumbre, tanto en la estabilidad como en la tranquilidad que se puede ofrecer a un operador.

Adicionalmente, el aumento en la demanda de servicios de transporte derivado del comercio electrónico, así como la facilidad que representa el manejo de ciertos vehículos sobre otros, incentiva a los operadores a que busquen su propia actividad, perdiendo varias empresas personas calificadas para operar cierto tipo de transporte terrestre.⁴⁶

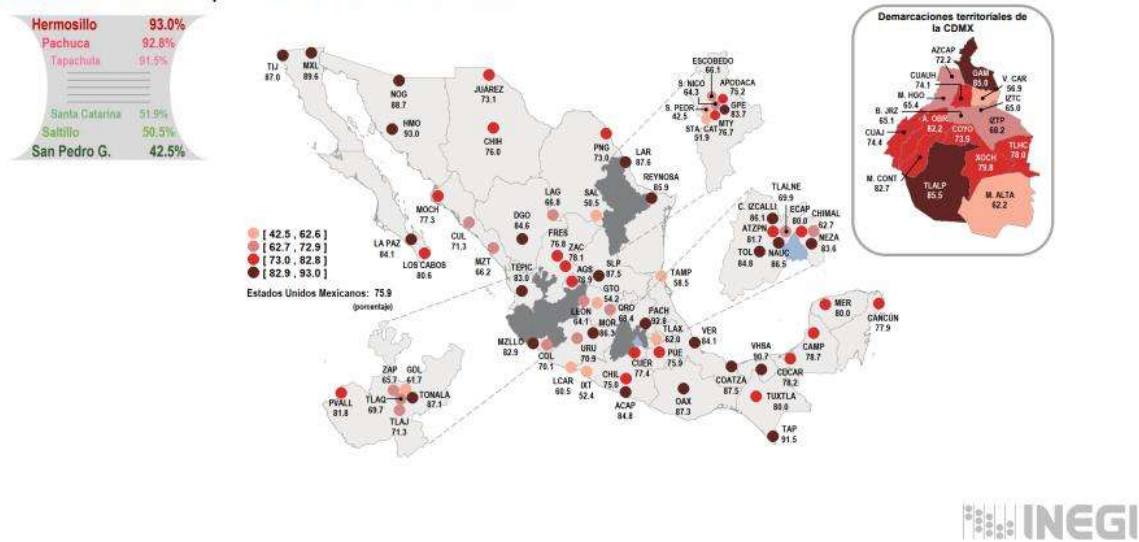
El aumento de costos relacionados es una realidad que se vive en todo México y esta actividad no esta exenta, en primer lugar, podemos encontrar el mantenimiento de las unidades, que este no es un tema que se debe pasar, debido al constante uso ya que pone en riesgo al operador, la mercancía/pasajeros y a los terceros durante el traslado, afectando la economía de la empresa y su prestigio, estos costos afectan evidentemente el precio del servicio, ya que dentro del mantenimiento también se incluyen, refacciones, llantas, talachas etc.

Aunado a lo mencionado anteriormente, la problemática que existe en la vialidad publica, como la falta de ampliación en carreteras, así como el mantenimiento de estas, hacen que el mantenimiento de las unidades sea más recurrente.

⁴⁶ <https://www.ubicalo.com.mx/blog/transporte-terrestre/>

Problemáticas en la ciudad – Baches en calles y avenidas ⁶⁵

Porcentaje de la población de 18 años y más que durante junio de 2021 identificó **baches en calles y avenidas** como una problemática en su ciudad.



Fuente: INEGI Encuesta Nacional de Seguridad Publica Urbana Segundo trimestre 2021

La ausencia de apoyos gubernamentales este es un factor del que no se habla mucho o no se tiene presente cuando se analizan los riesgos y retos que enfrenta el transporte terrestre, pero sin duda es una causa importante. Al menos en México es un factor determinante, pues algunos de los retos más destacados que salen del control de la empresa de transporte, se deben a la falta de políticas públicas y una participación más activa del gobierno.

La falta de infraestructura en las vías de tránsito como carreteras aumentan los riesgos que enfrentan las empresas de transporte, no solo en temas de seguridad, sino de certeza respecto el libre tránsito.

La realidad es que varios desafíos salen del control de las empresas de transporte terrestre, lo que hace indispensable que se implementen soluciones respecto a aquellos retos a los que puedan hacer frente con sus propios recursos.⁴⁷

⁴⁷ <https://www.ubicalo.com.mx/blog/transporte-terrestre/>

3.3. Clasificación del sector autotransporte y sus beneficios fiscales

De acuerdo con Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) el sector transporte comprende Información sobre los principales resultados de las unidades económicas de Transportes, Correos y Almacenamiento, consideradas en el sector 48-49 del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN 2013), como son el transporte aéreo, el transporte ferroviario, el transporte marítimo de altura y el de cabotaje, el autotransporte terrestre de carga, el autotransporte terrestre de pasajeros, tanto foráneo como urbano y suburbano, los servicios de mensajería y almacenamiento, así como algunos servicios relacionados con el transporte.

Teniendo clasificado el transporte podemos dar pie a dar a conocer los beneficios del cada uno de estos sectores y poder analizar su impacto fiscal y si realmente responde a las necesidades de los usuarios, la situación actual económica y de seguridad en la que se encuentra el país.

Todo contribuyente puede establecer una planeación fiscal a fin de aligerar la carga fiscal. De acuerdo con el Instituto Mexicano de Contadores Públicos la planeación fiscal es el diseño, análisis e implantación de las opciones existentes para realizar un negocio o llevar a cabo una operación o grupo de operaciones, con el fin de lograr que la carga fiscal aplicable sea la mínima posible, que pueda diferirse su pago o que se obtengan los mayores beneficios de índole fiscal, siempre dentro del marco de las disposiciones fiscales⁴⁸, cuyo objetivo fundamental es abatir, atenuar o diferir la carga fiscal de toda operación, siempre dentro del marco jurídico fiscal vigente y contando con el soporte documental que demuestre la licitud de los actos que conlleva esta actividad.⁴⁸ es decir, hacer uso del derecho de economía de opción de manera legal aplicando los beneficios fiscales explícitos e implícitos

⁴⁸ JUAREZ, Álvarez Salvador, Apuntes de la materia de Planeación Fiscal I, Maestría en Fiscal, UMSNH, México, 2019

establecidos en las leyes, y que les sean aplicables de acuerdo a sus actividades preponderantes y su régimen de tributación.

Los beneficios fiscales explícitos son aquellos que están establecidos en las disposiciones fiscales y que se detectan a la simple lectura de la ley, en la cual se establece a que contribuyentes les aplica, en que consiste el beneficio fiscal, la manera de aplicarlo, los requisitos formales que se deben de cumplir para su aplicación, el periodo fiscal en que se pueden aplicar, etc. Los beneficios fiscales implícitos son aquellos que se derivan de la integración de varias leyes, producto del análisis cuidadoso, correlación e interpretación de las disposiciones específicas aplicables a cada contribuyente.⁴⁹

3.3.1. Beneficios tributarios en la Ley de Ingresos de la Federación y su impacto en la actualidad

La Ley de Ingresos de la Federación es el ordenamiento jurídico propuesto por el Poder Ejecutivo y aprobado por el Poder Legislativo que contiene los conceptos bajo los cuales se podrán captar los recursos financieros que permitan cubrir los gastos de la federación durante un ejercicio fiscal, por lo que tiene vigencia de un año, a partir del primero de enero hasta el 31 de diciembre de cada año. En su caso, debe contener disposiciones generales, regímenes específicos y estímulos en materia fiscal, aplicables en el ejercicio fiscal en cuestión⁵⁰

La ley de Ingresos de la Federación aplicable para el ejercicio 2023 dentro de sus artículos contempla dos estímulos que benefician a este sector, el primero hace referencia a la adquisición y consumo de diesel:

“Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que importen o adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso

⁴⁹ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 79 y 80

⁵⁰ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 81

*automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico, consistente en permitir el acreditamiento de un monto equivalente al impuesto especial sobre producción y servicios que las personas que enajenen diésel o biodiésel y sus mezclas en territorio nacional hayan causado por la enajenación de estos combustibles en términos del artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o el numeral 2 de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, según corresponda al tipo de combustible, con los ajustes que en su caso correspondan, así como el acreditamiento del impuesto a que se refiere el numeral 1, subinciso c) o el numeral 2 citados, que hayan pagado en su importación...*⁵¹

Expresamente menciona de esa manera dicho artículo, pero grosso modo, este estímulo es aplicable para todos aquellos contribuyentes que adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico; por lo que le es aplicable a las personas físicas y morales que se dediquen de forma exclusiva al autotransporte público de pasajeros⁵²

Este estímulo fiscal consiste en permitir el acreditamiento de un monto equivalente al impuesto especial sobre producción y servicios (IEPS) que las personas que enajenen diésel o biodiésel y sus mezclas en territorio nacional hayan causado por la enajenación de estos combustibles, según corresponda al tipo de combustible, con los ajustes que en su caso correspondan, así como el acreditamiento del impuesto a que se refiere el numeral citado, que hayan pagado en su importación.

⁵¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2023, Art 16, Inciso A, Fracción IV

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5671325&fecha=14/11/2022#gsc.tab=0

⁵² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2023, Art 16, Inciso A, Fracción IV, primer párrafo,

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5671325&fecha=14/11/2022#gsc.tab=0

El monto que se podrá acreditar será el que resulte de multiplicar la cuota del impuesto especial sobre producción y servicios que corresponda según el tipo de combustible, conforme al artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, con los ajustes que, en su caso, correspondan, vigente en el momento en que se haya realizado la importación o adquisición del diésel o del biodiésel y sus mezclas, por el número de litros importados o adquiridos.

El artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, para el ejercicio 2020, establece para el diesel una cuota de 5.44 pesos por litro.⁵³

Pero es necesario tomar en cuenta el “DECRETO” por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles que se indican”, publicado el día 27 de diciembre del 2016, por medio del cual se les otorga un estímulo al IEPS causado por los contribuyentes que importen o enajenen diesel, por lo que su cuota de IEPS causado se ve disminuida en la cantidad publicada en dicho decreto; es decir ya no sería la cuota establecida en la Ley del IEPS, si no la cuota establecida en el decreto. Este decreto fue modificado por un nuevo decreto publicado el día 17 de diciembre del 2017, en donde se establece que la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, publicará en el Diario Oficial de la Federación, de manera semanal la cuota disminuida aplicable a dicho estímulo; por lo que desde esa fecha; cada viernes es publicada en el Diario Oficial de la Federación dicha cuota disminuida aplicable al estímulo, la cual tiene vigencia de 7 días.⁵⁴

⁵³ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 82

⁵⁴ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH

Artículo Tercero. Las cuotas para el periodo comprendido del 25 de noviembre al 01 de diciembre de 2023, aplicables a los combustibles automotrices son las siguientes:

Combustible	Cuota (pesos/litro)
Gasolina menor a 91 octanos	\$5.9195
Gasolina mayor o igual a 91 octanos y combustibles no fósiles	\$4.9987
Diésel	\$6.0769

Fuente: Diario Oficial de la Federación⁵⁵

Es de aclarar que el estímulo de fecha de 26 de diciembre del 2016 comentado en párrafos anteriores es aplicable a los importadores o enajenantes del Diesel; es decir, a las gasolineras, pero para el caso de determinar el estímulo fiscal que le aplica a los transportistas de pasajeros, se aplica la misma cuota disminuida que le aplica a las gasolineras; o sea, la que se publica cada viernes de cada semana, ya que precisamente el estímulo fiscal que pueden aplicar los transportistas es el acreditamiento del IEPS que causen los enajenantes del diesel (gasolineras). Así lo establece también el criterio no vinculativo de las disposiciones fiscales 1/LIF/NV; el cual dice “Estímulo fiscal a los contribuyentes que importen o adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte. Su monto debe determinarse considerando el IEPS que efectivamente se haya causado⁵⁶ (por los importadores o enajenantes).⁵⁷

El acreditamiento podrá efectuarse contra el impuesto sobre la renta causado en el ejercicio que tenga el contribuyente, correspondiente al mismo ejercicio en que se importe o adquiera el diésel o biodiésel y sus mezclas, utilizando la forma oficial que mediante reglas de carácter general dé a conocer el Servicio de Administración Tributaria; en caso de no hacerlo, perderá el derecho a realizarlo con posterioridad.

⁵⁵ DOF: 24/11/2023 ACUERDO por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se indican, correspondientes al periodo que se especifica.

⁵⁶ SHCP, Criterios no vinculativos a las disposiciones fiscales, 1/LIF/NV, México, 2021, disponible en: file:///C:/Users/pc/Downloads/Anexo_3_2021_11_enero.pdf

⁵⁷ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 83

Para que proceda el acreditamiento, el pago por la importación o adquisición de diésel o de biodiésel y sus mezclas a distribuidores o estaciones de servicio, deberá efectuarse con:

- monedero electrónico autorizado por el Servicio de Administración Tributaria;
- tarjeta de crédito, débito o de servicios, expedida a favor del contribuyente que pretenda hacer el acreditamiento;
- con cheque nominativo expedido por el importador o adquirente para abono en cuenta del enajenante, o bien,
- transferencia electrónica de fondos desde cuentas abiertas a nombre del contribuyente en instituciones que componen el sistema financiero y las entidades que para tal efecto autorice el Banco de México.

Adicionalmente, para que proceda la aplicación del estímulo al biodiésel y sus mezclas, el beneficiario deberá contar con el pedimento de importación o con el comprobante fiscal correspondiente a la adquisición del biodiésel o sus mezclas, en el que se consigne la cantidad de cada uno de los combustibles que se contenga en el caso de las mezclas y tratándose del comprobante de adquisición, deberá contar también con el número del pedimento de importación con el que se llevó a cabo la importación del citado combustible y deberá recabar de su proveedor una copia del pedimento de importación citado en el comprobante. En caso de que en el pedimento de importación o en el comprobante fiscal de adquisición no se asienten los datos mencionados o que en este último caso no se cuente con la copia del pedimento de importación, no procederá la aplicación del estímulo al biodiésel y sus mezclas.

Los beneficiarios del estímulo deberán llevar los controles y registros que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria. En ningún caso, este beneficio podrá ser utilizado por los contribuyentes que presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada. Se considera que dos o más personas son partes relacionadas, cuando una participa de manera directa o indirecta en la administración, control o capital de la otra, o cuando una persona o

grupo de personas participe directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas. Tratándose de asociaciones en participación, se consideran como partes relacionadas sus integrantes, así como las personas que conforme a este párrafo se consideren partes relacionadas de dicho integrante.⁵⁸

Los estímulos establecidos al consumo y adquisición de diesel y al uso de las autopistas de cuota podrán ser acumulables entre sí, pero no con los demás estímulos establecidos en la Ley; es decir, se pueden aplicar los dos.

El estímulo fiscal otorgado está condicionado a que los beneficiarios de los mismos cumplan con los requisitos que para cada uno de ellos se establece en la Ley.

Como es de apreciarse tras la lectura anterior este estímulo fiscal es uno de los más importantes para la industria del autotransporte de pasajeros, ya que los requisitos para su aplicación son mínimos y el beneficio fiscal es muy significativo, considerando que uno de los mayores costos de operación de esta industria es precisamente el consumo de diésel, y si este consumo es sujeto de un estímulo fiscal, ya solo hay que cumplir con los requisitos formales para su aplicación, y disminuir de manera considerable el pago del Impuesto Sobre la Renta causado.⁵⁹

Cabe destacar que este estímulo contempla uno de los costos más significativos de esta actividad económica, puesto que su debida y correcta aplicación impactará significativamente en nuestro cálculo de impuestos, si bien lo que se busca es disminuir la carga tributaria e impactar lo menor posible al contribuyente, si bien el estímulo sigue cumpliendo su objetivo principal, ya que las cuotas que se aplican están en constante actualización.

⁵⁸ Ley del impuesto Sobre la Renta, Art. 179, quinto párrafo

⁵⁹ BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 89

3.3.2. Beneficios tributarios en la Resolución de Facilidades Administrativas para Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal, Foráneo de Pasaje y Turismo, Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano y su impacto en la actualidad

El artículo 33 del Código Fiscal de la Federación (CFF) para el ejercicio 2023 establece en su fracción I inciso g *“Publicar anualmente las resoluciones dictadas por las autoridades fiscales que establezcan disposiciones de carácter general agrupándolas de manera que faciliten su conocimiento por parte de los contribuyentes; se podrán publicar aisladamente aquellas disposiciones cuyos efectos se limitan a periodos inferiores a un año. Las resoluciones que se emitan conforme a este inciso y que se refieran a sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, no generarán obligaciones o cargas adicionales a las establecidas en las propias leyes fiscales”*⁶⁰

Asimismo el artículo 77 del Reglamento de la Ley del Impuesto al valor agregado (RLIVA) para el ejercicio 2023 menciona *“Para los efectos de las obligaciones establecidas en la Ley, el Servicio de Administración Tributaria podrá otorgar facilidades administrativas mediante reglas de carácter general para el cumplimiento de las obligaciones mencionadas, tratándose de los sectores de contribuyentes a quienes se les otorgan facilidades administrativas para los efectos del impuesto sobre la renta”*⁶¹

Por su parte la ley del Impuesto Sobre La Renta de 1989, se da origen las Facilidades Administrativas, propiamente en su artículo 85, segundo párrafo, que a la letra dice: “El Servicio de administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, deberá otorgar facilidades administrativas para el cumplimiento de las obligaciones fiscales para cada uno de los sectores de contribuyentes a que se refiere este Capítulo.”

⁶⁰ CFF art 33 fracc I, inciso g, recuperado de: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CFF.pdf>

⁶¹ RLIVA, Art 77, recuperado: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LIVA_250914.pdf

Por lo que desde entonces el Sistema de Administración Tributaria (SAT) publica en el Diario Oficial de la Federación la Resolución de Facilidades Administrativas para los sectores de contribuyentes que en la misma se señalan para cada año en que se publican, siendo a partir del año 2003 que las publica de forma concreta para cuatro sectores en específico, y lo hace en cuatro títulos denominados:

- Título 1. Sector Primario.
- Título 2. Sector Autotransporte Terrestre de Carga Federal.
- Título 3. Sector Autotransporte Terrestre Foráneo de Pasaje y Turismo.
- Título 4. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano⁶²

De dicha resolución únicamente las facilidades a mencionar son las que conciernen propiamente a la actividad de autotransporte, y de esa manera continuar con la finalidad de la presente investigación y analizar el impacto fiscal que tiene al aplicarlas.

La primera regla de título segundo 2.1. Retención del ISR a operadores, macheteros y maniobristas, menciona que es aplicable aquellos contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR.

Menciona que, a efectos del cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de retenciones del ISR por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de retenciones del ISR por los pagos efectuados a sus trabajadores, tienen la opción de enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR, únicamente a operadores, macheteros y maniobristas.

Realizando el cálculo tomando como referencia el salario base de cotización que sirva para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores al IMSS, en cuyo

⁶² BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 94

caso, deberán elaborar y entregar a más tardar el 15 de febrero de 2024, una relación individualizada de dicho personal en la que se indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate, en los términos en que se elabora para los efectos de las aportaciones que realicen al IMSS de conformidad con la ficha de trámite 91/ISR "Aviso que presentan los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal que ejercen la opción de enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones de ISR", contenida en el Anexo 1-A de la RMF, además de emitir el CFDI y su complemento por concepto de nómina correspondiente

Lo dispuesto en esta regla será aplicable, siempre que los contribuyentes a que se refiere el primer párrafo de esta regla no presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada en los términos de la Ley del ISR.⁶³

Recordemos que parte relacionada se considera cuando dos o más personas son partes relacionadas, cuando una participa de manera directa o indirecta en la administración, control o capital de la otra, o cuando una persona o grupo de personas participe directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas.⁶⁴

De las facilidades de comprobación la regla 2.2 menciona que los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán deducir hasta el equivalente a un 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) durante el ejercicio, sin documentación que reúna requisitos fiscales, tomando en cuenta los siguientes puntos

- El gasto haya sido efectivamente realizado en el ejercicio fiscal de que se trate y esté vinculado con la actividad.

⁶³ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023, Regla 2.1.

⁶⁴ Art 179, quinto párrafo LISR

- La erogación por la cual se aplique la facilidad se encuentre registrada en su contabilidad por concepto y en forma acumulativa durante el ejercicio fiscal.
- Efectúe el pago por concepto del ISR anual sobre el monto que haya sido deducido por este concepto a la tasa del 16 por ciento. El impuesto anual pagado sobre dicho monto se considerará como definitivo y no será acreditable, ni deducible para efectos fiscales. En el caso de los coordinados o personas morales que tributen por cuenta de sus integrantes, efectuarán por cuenta de los mismos el entero de dicho impuesto.
- Los contribuyentes que opten por la deducción a que se refiere esta regla deberán efectuar pagos provisionales a cuenta del impuesto anual a que se refiere la fracción anterior, los que se determinarán considerando la deducción realizada en el periodo de pago acumulado del ejercicio fiscal de que se trate, aplicando la tasa del 16 por ciento, pudiendo acreditar los pagos provisionales del mismo ejercicio fiscal realizados con anterioridad por el mismo concepto. Estos pagos provisionales se enterarán a través de las declaraciones del ISR personas físicas, actividad empresarial y profesional o ISR personas morales, régimen de los coordinados, impuesto propio o de sus integrantes respectivamente, a más tardar el día 17 del mes siguiente a aquel por el que se efectúe la deducción, o aquel que corresponda de conformidad con el artículo 5.1., del Decreto que compila diversos beneficios fiscales y establece medidas de simplificación administrativa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2013.

Adicionalmente es necesario tener en cuenta que el monto de la deducción que se determine conforme a la presente regla, en el ejercicio de que se trate, se deberá disminuir del monto que se obtenga de restar al total de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución y hasta por el monto de la diferencia que resulte de disminuir al monto total de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere esta Resolución.

Cuando las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución, sean mayores a los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, no se disminuirá monto alguno por concepto de la deducción a que se refiere la presente regla.

Los contribuyentes a que se refiere el primer párrafo de esta regla deberán informar en la declaración anual del ISR, el monto de la deducción correspondiente, en el campo "Facilidades administrativas y estímulos deducibles" en la opción "Deducción equivalente hasta 8% de ingresos propios sin documentación que reúna requisitos fiscales para contribuyentes dedicados exclusivamente al autotransporte".⁶⁵

Haciendo un análisis de la Resolución de Facilidades Administrativas de 2021 en comparación con la de 2023, podemos identificar que existe una limitante dentro de esta regla que es de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.), durante el ejercicio, recapitulando lo mencionado en puntos anteriores, y de cómo la economía actual del país se ha visto afectada, podemos mencionar que esta limitante es un factor que afecta, que ya en el momento en el que se puso y hasta el día de hoy que sigue siendo el mismo, podemos mencionar que esa cantidad al día de hoy ya no es la misma que se pactó en un principio, debido al tema de inflación que se vive año con año en el país.

Otra de las limitantes o condicionantes al aplicar esta regla es que no será aplicable a los gastos que realicen los contribuyentes por concepto de adquisición de combustibles para realizar su actividad.

Tratándose de la responsabilidad solidaria de los coordinados menciona que aquellos que opten por aplicar las facilidades a que se refieren las reglas 2.1. y 2.2. de la presente Resolución, en el caso de que sus integrantes opten por tributar en lo individual, serán responsables solidarios únicamente por los ingresos, deducciones, impuestos y retenciones que hayan consignado en la liquidación emitida al integrante de que se trate, debiendo entregar a la autoridad fiscal

⁶⁵ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.2

anualmente la información de los ingresos, deducciones, impuestos y retenciones, que hayan consignado en la citada liquidación por cada uno de sus integrantes que opten por tributar en lo individual.⁶⁶

Lo anterior en virtud de que la propia Ley del ISR en su artículo 72 establece la definición de lo que se considera un coordinado:

“Se consideran coordinados, a las personas morales que administran y operan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con la actividad del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros y cuyos integrantes realicen exclusivamente actividades de autotransporte terrestre de carga o pasajeros o complementarias a dichas actividades y tengan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con dichas actividades.”

Y esta regla, lo que pretende es que otras personas morales con actividades similares y complementarias también puedan ser considerados como coordinados, y por lo tanto tributar en el régimen de coordinados.

En tema de cuentas maestras la regla 2.4 hace referencia a que Las personas físicas permisionarias del autotransporte terrestre de carga federal que constituyan empresas de autotransporte, podrán abrir y utilizar para realizar las erogaciones correspondientes a las actividades de dichas empresas, cuentas maestras dinámicas o empresariales a nombre de cualquiera de las personas físicas permisionarias integrantes de la persona moral de que se trate, siempre que los movimientos efectuados en dichas cuentas, coincidan con los registros realizados en la contabilidad de la empresa y con la liquidación que al efecto se emita a las permisionarias personas físicas.⁶⁷

⁶⁶ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.3

⁶⁷ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.4

Para los efectos de los artículos 72 y 73 de la Ley del ISR, los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal, considerarán como coordinado a toda persona moral dedicada exclusivamente al servicio de autotransporte terrestre de carga federal, que agrupa y se integra con otras personas físicas y personas morales similares y complementarias, constituidas para proporcionar servicios requeridos por la actividad común de autotransporte terrestre de carga federal. Estos elementos integran una unidad económica con intereses comunes y participan en forma conjunta y en diversas proporciones no identificables, con los propósitos siguientes:

- I. Coordinar y convenir los servicios que se presten en forma conjunta, incluyendo las empresas que presten servicios o posean inmuebles, dedicados a la actividad del autotransporte terrestre de carga federal. Tratándose de centrales o paraderos de autotransporte que no sean integrantes de algún coordinado, podrán tributar en el Título II, Capítulo VII de la Ley del ISR, siempre que se encuentren integradas por empresas dedicadas al autotransporte de carga federal y presten sus servicios preponderantemente a empresas de autotransporte terrestre de carga federal y dichas centrales o paraderos no apliquen las facilidades contenidas en las reglas 2.1., 2.2. y 2.9. de la presente Resolución.
- II. Cumplir con las obligaciones en materia fiscal por cuenta de cada uno de sus integrantes en forma global.
- III. Contar con un manual de políticas para la aplicación de los gastos comunes y su prorrateo a cada uno de sus integrantes, el cual deberán tener a disposición de las autoridades fiscales cuando se lo soliciten.⁶⁸

⁶⁸ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.5

Las últimas tres reglas que comprenden la 2.3., 2.4., y 2.5. no mencionan un beneficio fiscal, pero si establecen lineamientos e información importante a considerar.

Donativos a organismos públicos descentralizados del Gobierno Federal, para los efectos de la Ley del ISR, los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán considerar como deducibles para efectos de dicho impuesto, los donativos que realicen a organismos públicos descentralizados del Gobierno Federal, siempre que cumplan con los requisitos que establece dicha Ley y se trate de proyectos que se destinen exclusivamente a inversiones productivas y creación de infraestructura, para operar en la actividad de autotransporte de carga federal.⁶⁹

En el caso de enajenación de acciones emitidas por personas morales dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal que tributen en el Régimen de los Coordinados del Título II, Capítulo VII de la Ley del ISR, que sean enajenadas por personas dedicadas exclusivamente a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal, se releva al adquirente de las mismas de la obligación de efectuar la retención del 20 por ciento a que se refiere el artículo 126, cuarto párrafo de la Ley del ISR, siempre que el enajenante de las acciones acumule a los ingresos propios de la actividad de autotransporte terrestre de carga federal, la utilidad que se determine por dicha enajenación, en los términos de los artículos 22, 23, 72, cuarto párrafo y 126 de la citada Ley.⁷⁰

Es decir que las personas que enajenen las acciones quedan relevadas de la retención del 20% cuando el enajenante determine la utilidad de dicha enajenación en términos de los artículos que menciona.

⁶⁹ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.6

⁷⁰ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.7.

Para los efectos del párrafo anterior, el integrante del coordinado que enajene las acciones o, en su caso, el coordinado a través del cual éste cumpla con sus obligaciones fiscales, deberá presentar un dictamen de enajenación de acciones por contador público inscrito, conforme a lo establecido en la regla 2.10.1. de la RMF.

Para los efectos del artículo 72, fracción II, cuarto párrafo de la Ley del ISR, quienes opten por pagar el ISR a través de un coordinado o de varios coordinados de autotransporte terrestre de carga federal de los que sean integrantes, deberán presentar, además del aviso de opción, el de actualización de actividades económicas y obligaciones ante las autoridades fiscales e informar por escrito al coordinado del que sean integrantes, que ejercerán dicha opción y que presentaron el aviso de actualización ante el RFC, a más tardar dentro de los treinta días siguientes a la entrada en vigor de la presente Resolución, en los términos de lo establecido en el artículo 30, fracción V del Reglamento del CFF y en la ficha de trámite 71/CFF "Aviso de actualización de actividades económicas y obligaciones", contenida en el Anexo 1-A de la RMF.⁷¹

Los contribuyentes que por ejercicios anteriores hubieran presentado su aviso de opción para tributar a través de un coordinado y de actualización de actividades económicas y obligaciones, a que se refiere esta regla, no deberán presentar el aviso correspondiente hasta en tanto no se modifiquen sus actividades, no cambien la opción elegida, o no tengan derecho a cambiarla en los términos de la propia Ley del ISR.

Los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, considerarán cumplida la obligación a que se refiere el artículo 27, fracción III, segundo párrafo de la Ley del ISR, cuando los pagos por consumos de combustible se realicen con medios distintos a cheque nominativo de la cuenta del contribuyente; tarjeta de

⁷¹ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.8.

crédito, de débito o de servicios, o monederos electrónicos autorizados por el SAT, siempre que éstos no excedan del 15 por ciento del total de los pagos efectuados por consumo de combustible para realizar su actividad, y en el comprobante fiscal conste la información del permiso vigente, expedido en los términos de la Ley de Hidrocarburos al proveedor del combustible y que, en su caso, dicho permiso no se encuentre suspendido al momento de la expedición del comprobante fiscal.⁷²

Para los efectos del artículo 72 de la Ley del ISR, los coordinados que cumplan con sus obligaciones en los términos del Título II, Capítulo VII de la citada ley, podrán cumplir con las obligaciones fiscales en materia del IVA por cuenta de cada uno de sus integrantes, aplicando al efecto lo dispuesto en la Ley del IVA.

Asimismo, deberán emitir la liquidación a sus integrantes a través de un CFDI de retenciones e información de pagos, con los siguientes requisitos:

- I. Denominación o razón social, domicilio fiscal y clave en el RFC, de la persona moral, así como el número de folio consecutivo.
- II. Lugar y fecha de expedición.
- III. Nombre del integrante al que se le expida, su clave en el RFC o, en su caso, la CURP, ubicación de su negocio o domicilio y firma del mismo o de quien reciba el documento.
- IV. Descripción global de los conceptos de los ingresos, deducciones y, en su caso, de los impuestos y retenciones, que le correspondan al integrante de que se trate.

Los coordinados deberán expedir el CFDI de retenciones e información de pagos, al cual, se le deberá incorporar el "Complemento de Liquidación", que al efecto publique el SAT en su Portal de Internet. En dicho CFDI, además deberán asentar la información correspondiente al valor de actividades, el IVA que se

⁷² RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.9.

traslada, el que les hayan trasladado, así como, en su caso, el pagado en la importación.

Para los efectos de esta regla, quienes opten por pagar el IVA a través de un coordinado o de varios coordinados de autotransporte terrestre de carga federal de los que sean integrantes, manifestarán al RFC en su inscripción o aviso de actualización de actividades económicas y obligaciones, según se trate, que realizarán sus actividades "Como integrantes de un Coordinado que pagará sus impuestos" e informarán por escrito al coordinado del que sean integrantes que ejercerán dicha opción, indicando en el mismo el folio y la fecha del trámite presentado ante la autoridad fiscal.

Para los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, los contribuyentes que se encuentren inscritos en el RFC a la fecha de entrada en vigor de la presente regla, tendrán hasta treinta días siguientes a dicha fecha para presentar su aviso de actualización de actividades económicas y obligaciones en los términos de lo establecido en el artículo 30, fracción V del Reglamento del CFF y en la ficha de trámite 71/CFF "Aviso de actualización de actividades económicas y obligaciones", contenida en el Anexo 1-A de la RMF; asimismo, dentro del plazo señalado deberán informar al coordinado del que sean integrantes que ejercen dicha opción.

Los coordinados dedicados al autotransporte terrestre de carga federal que cumplan con las obligaciones fiscales por cuenta de sus integrantes, presentarán las declaraciones correspondientes al IVA en forma global por sus operaciones y las de sus integrantes, por las actividades empresariales que se realicen a través del coordinado.⁷³

Para los efectos de la obligación a que se refiere el artículo 32, fracción VIII de la Ley del IVA, tratándose de coordinados del autotransporte terrestre de carga federal que cumplan con las obligaciones fiscales por cuenta de sus integrantes, presentarán la información en forma global por sus operaciones y las de sus

⁷³ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.10.

integrantes, por las actividades empresariales que se realicen a través del coordinado.⁷⁴

Los contribuyentes personas físicas y morales dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del ISR, según sea el caso, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal que les corresponda conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción IV, tercer párrafo de la LIF, contra el ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se importe o adquiera el combustible; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 2.2., fracción IV; contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 2.2. de la presente Resolución, o contra las retenciones del ISR efectuadas a terceros en el mismo ejercicio.

Los contribuyentes a que se refiere el párrafo anterior, que obtengan en el ejercicio fiscal ingresos totales anuales para los efectos del ISR menores a 300 millones de pesos, conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción V, segundo párrafo de la LIF, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere dicha disposición, contra el ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se realicen los gastos por el uso de la infraestructura carretera de cuota; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 2.2., fracción IV, o contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 2.2. de la presente Resolución.

Los contribuyentes a que se refiere esta regla podrán optar por aplicar el acreditamiento de los estímulos mencionados contra los pagos provisionales del ISR del ejercicio, calculados conforme a lo dispuesto por la Ley de la materia, siempre que los pagos provisionales que acrediten en la declaración del ejercicio no consideren los montos de los estímulos fiscales mencionados que hayan acreditado en dichos pagos provisionales.

⁷⁴ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.11.

El acreditamiento de los estímulos mencionados se podrá aplicar contra los pagos provisionales a cuenta del ISR anual a que se refiere la fracción III de la regla 2.2. de esta Resolución, calculados conforme a lo dispuesto en la fracción IV de la misma disposición, siempre que los pagos provisionales que acrediten en la declaración del citado ISR anual no consideren los montos de los estímulos fiscales mencionados que hayan acreditado contra dichos pagos provisionales.

Los contribuyentes considerarán como ingresos acumulables para los efectos del ISR los estímulos a que hace referencia la presente regla en el momento en que efectivamente los acrediten.

Para los efectos del artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, cuando los ingresos totales anuales obtenidos por los contribuyentes a que se refiere el segundo párrafo de la presente regla sean iguales o excedan en cualquier momento del ejercicio de 300 millones de pesos, dejarán de aplicar desde el inicio del ejercicio el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, por lo cual, deberán presentar declaraciones complementarias de los meses anteriores y en su caso, enterar la diferencia del impuesto no cubierta con su respectiva actualización y recargos correspondientes.

El impuesto que resulte se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en el que se presentó la declaración en la que se aplicó el estímulo fiscal hasta el mes en el que se efectúe el pago correspondiente, de conformidad con el artículo 17-A del CFF, además, el contribuyente deberá cubrir los recargos por el mismo periodo de conformidad con el artículo 21 del Código citado.

Los contribuyentes que inicien actividades podrán aplicar lo dispuesto en el tercer párrafo de esta regla, respecto del estímulo fiscal a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, cuando estimen que sus ingresos totales anuales del ejercicio no excederán el monto establecido en la citada disposición. Cuando en el ejercicio inicial realicen operaciones por un periodo menor a doce meses, para determinar el monto citado, dividirán los ingresos obtenidos

entre el número de días que comprenda el periodo y el resultado se multiplicará por 365 días. Si la cantidad obtenida es igual o excede del monto referido, la facilidad a que se refiere esta regla se dejará de aplicar desde el inicio del ejercicio y se estará a lo dispuesto en el párrafo anterior.⁷⁵

Para los efectos del artículo 25 del CFF y la regla 2.12. de esta Resolución, los contribuyentes que apliquen el estímulo a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción IV de la LIF, únicamente deberán presentar el aviso a que se refiere el citado artículo 25, cuando apliquen por primera vez dicho estímulo en la declaración de pago provisional, definitiva o en la declaración anual, según se trate, dentro de los quince días siguientes a la presentación de la declaración en la que se aplique el estímulo, de conformidad con la ficha de trámite 3/LIF "Aviso que presentan los contribuyentes manifestando la aplicación de un estímulo fiscal que se otorga a los que adquieran o importen diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado de personas o de carga", contenida en el Anexo 1-A de la RMF.⁷⁶

Esta regla sí representa un estímulo fiscal importante para los autotransportistas de pasajeros, ya que les otorga un campo de aplicación más amplio a los estímulos fiscales del diesel y de las casetas establecidos en la Ley de Ingresos. Al respecto esta regla señala lo siguiente:

Tratándose del capítulo tercero que nos habla de Sector de Autotransporte Terrestre Foráneo de Pasaje y Turismo encontramos la primer regla que nos menciona la Comprobación de erogaciones, hace referencia a los artículos 72, fracción II, cuarto párrafo y 73 de la Ley del ISR, las personas a que se refieren las fracciones siguientes podrán considerar deducibles las erogaciones realizadas en el ejercicio fiscal, que correspondan al vehículo o vehículos que administren,

⁷⁵ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.12.

⁷⁶ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.13.

siempre que cumplan con los requisitos que establecen las disposiciones fiscales para ello:

I. Personas físicas y morales dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo que hayan optado por pagar el impuesto individualmente.

II. Personas físicas dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo que hayan optado por pagar el impuesto por conducto de los coordinados de las que son integrantes.

III. Personas morales dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo que cumplan sus obligaciones fiscales a través de coordinados.

Lo anterior es aplicable incluso cuando el comprobante fiscal de los mismos se encuentre a nombre del coordinado, de acuerdo con la opción elegida por el contribuyente para dar cumplimiento a sus obligaciones fiscales.⁷⁷

El régimen de los coordinados establece a los autotransportistas de pasajeros varias opciones para cumplir con sus obligaciones fiscales, pudiendo las personas físicas y morales que se dediquen exclusivamente al autotransporte de pasajeros, tributar individualmente o a través de los coordinados de los que sean integrantes. En el caso de que las personas físicas o morales que sean integrantes de uno o varios coordinados opten por pagar sus impuestos individualmente, deberán solicitar a los coordinados de los que sean integrantes la información necesaria para calcular y enterar el impuesto⁷⁸, debiendo calcular la utilidad gravable y aplicarle la tasa o la tarifa según corresponda. Para determinar la utilidad gravable a los ingresos acumulables se le disminuirá las deducciones autorizadas⁷⁹,

⁷⁷ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 3.1.

⁷⁸ Ley del Impuesto Sobre la Renta, Art. 73

⁷⁹ Ley del Impuesto Sobre la Renta, Art. 109

Las deducciones autorizadas deben de cumplir los requisitos del artículo 27, fracción III, de la Ley del Impuesto sobre la Renta⁸⁰; es decir, deben de estar amparadas en un comprobante fiscal por internet (CFDI), el cual debe cumplir con los requisitos establecidos en el Código Fiscal de la Federación; siendo uno de ellos, el que deba de contener la clave del registro federal de contribuyentes de la persona a favor de quien se expida⁸¹

Hasta aquí la Legislación fiscal nos establece que una erogación será deducible solo si el comprobante fiscal que la ampare contenga el RFC del Contribuyente al que le fue expedido; es decir de quien pretenda deducirlo, en caso contrario si el CFDI no está a nombre de quien lo pretenda deducir, éste no será deducible, por consiguiente, se incrementa la base fiscal, y por ende la determinación de un impuesto es mayor⁸²

Los contribuyentes personas físicas y morales dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del ISR, según sea el caso, para los efectos del cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de retenciones del ISR por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR, correspondiente a los pagos efectivamente realizados a operadores, cobradores, mecánicos y maestros, tomando como referencia el salario base de cotización que sirva para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores al IMSS, conforme a la normatividad aplicable, en cuyo caso, deberán elaborar y entregar a más tardar el 15 de febrero de 2024, una relación individualizada de dicho personal que indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate, en los términos en que se elabora para los efectos de las aportaciones que realicen al IMSS, de conformidad con la ficha de trámite 94/ISR "Aviso que presentan los contribuyentes

⁸⁰ Ley del Impuesto Sobre la Renta, Art. 105, último párrafo

⁸¹ Código Fiscal de Federación, Art. 29-A, Frac. IV

⁸² BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH, pag 96

dedicados a la actividad de autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo que ejercen la opción de enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones de ISR", contenida en el Anexo 1-A de la RMF, además de emitir el CFDI y su complemento por concepto de nómina correspondiente.

Al igual que con la facilidad para el transporte de carga es necesario presentar el aviso y tener a consideración a quienes si es aplicable, sin duda esta facilidad ayuda mucho al transportista.

Tratándose de pagos realizados a los trabajadores distintos de los señalados en esta regla, se estará a lo dispuesto en la Ley del ISR.

Lo dispuesto en esta regla será aplicable a las personas físicas, morales o coordinados, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo, siempre que no presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada en los términos de la Ley del ISR.⁸³

Para los efectos de la Ley del ISR, los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán deducir hasta el equivalente a un 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) durante el ejercicio, sin documentación que reúna requisitos fiscales, siempre que:

- I. El gasto haya sido efectivamente realizado en el ejercicio fiscal de que se trate y esté vinculado con la actividad.
- II. La erogación por la cual se aplique la facilidad se encuentre registrada en su contabilidad por concepto y en forma acumulativa durante el ejercicio fiscal.

⁸³ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 3.2.

III. Efectúe el pago por concepto del ISR anual sobre el monto que haya sido deducido por este concepto a la tasa del 16 por ciento. El impuesto anual pagado sobre dicho monto se considerará como definitivo y no será acreditable, ni deducible para efectos fiscales. En el caso de los coordinados o personas morales que tributen por cuenta de sus integrantes, efectuarán por cuenta de estos el entero de dicho impuesto.

IV. Los contribuyentes que opten por la deducción a que se refiere esta regla deberán efectuar pagos provisionales a cuenta del impuesto anual a que se refiere la fracción anterior, los que se determinarán considerando la deducción realizada en el periodo de pago acumulado del ejercicio fiscal de que se trate, aplicando la tasa del 16 por ciento, pudiendo acreditar los pagos provisionales del mismo ejercicio fiscal realizados con anterioridad por el mismo concepto. Estos pagos provisionales se enterarán a través de las declaraciones del ISR personas físicas, actividad empresarial y profesional o ISR personas morales, régimen de los coordinados, impuesto propio, respectivamente o de sus integrantes, a más tardar el día 17 del mes siguiente a aquél por el que se efectúe la deducción, o aquél que corresponda de conformidad con el artículo 5.1. del Decreto que compila diversos beneficios fiscales y establece medidas de simplificación administrativa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2013.

El monto de la deducción que se determine conforme a la presente regla, en el ejercicio de que se trate, se deberá disminuir del monto que se obtenga de restar al total de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución y hasta por el monto de la diferencia que resulte de disminuir al monto total de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución.

Cuando las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución, sean mayores a

los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, no se disminuirá monto alguno por concepto de la deducción a que se refiere la presente regla.

Los contribuyentes a que se refiere el primer párrafo de esta regla deberán informar en la declaración anual del ISR, el monto de la deducción correspondiente, en el campo "Facilidades administrativas y estímulos deducibles" en la opción "Deducción equivalente hasta 8% de ingresos propios sin documentación que reúna requisitos fiscales para contribuyentes dedicados exclusivamente al autotransporte".

Al igual que con la facilidad para transporte de carga esta regla se encuentra limitada, podemos observar que la finalidad de dicha regla no se cumple a como se solicitó en un inicio, puesto que la limitante si la pasamos a valor actual deja de ser el monto que se pactó en un inicio.

Lo dispuesto en esta regla no será aplicable a los gastos que realicen los contribuyentes por concepto de adquisición de combustibles para realizar su actividad.⁸⁴

Los contribuyentes personas físicas y morales dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre foráneo de pasaje y turismo, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del ISR, según sea el caso, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal que les corresponda conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción IV, tercer párrafo de la LIF, contra el ISR propio causado en el ejercicio en que se importe o adquiera el combustible; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 3.3., fracción IV; contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 3.3. de la presente Resolución; o contra las retenciones del ISR efectuadas a terceros en el mismo ejercicio.

Los contribuyentes a que se refiere el párrafo anterior, que obtengan en el ejercicio fiscal ingresos totales anuales para efectos del ISR menores a 300 millones de

⁸⁴ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 3.3

pesos, conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción V, segundo párrafo de la LIF, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere dicha disposición, contra el ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se realicen los gastos por el uso de la infraestructura carretera de cuota; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 3.3., fracción IV; o contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 3.3. de la presente Resolución.

Los contribuyentes a que se refiere esta regla podrán optar por aplicar el acreditamiento de los estímulos mencionados contra los pagos provisionales del ISR del ejercicio, calculados conforme a lo dispuesto por la Ley de la materia, siempre que los pagos provisionales que acrediten en la declaración del ejercicio no consideren los montos de los estímulos fiscales mencionados que hayan acreditado en dichos pagos provisionales.

El acreditamiento de los estímulos mencionados se podrá aplicar contra los pagos provisionales a cuenta del ISR anual a que se refiere la fracción III de la regla 3.3. de esta Resolución, calculados conforme a lo dispuesto en la fracción IV de la misma disposición, siempre que los pagos provisionales que acrediten en la declaración del citado ISR anual no consideren los montos de los estímulos fiscales mencionados que hayan acreditado contra dichos pagos provisionales.

Los contribuyentes considerarán como ingresos acumulables para los efectos del ISR los estímulos a que hace referencia la presente regla en el momento en que efectivamente los acrediten.

Para los efectos del artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, cuando los ingresos totales anuales obtenidos por los contribuyentes a que se refiere el segundo párrafo de la presente regla sean iguales o excedan en cualquier momento del ejercicio de 300 millones de pesos, dejarán de aplicar desde el inicio del ejercicio el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, por lo cual, deberán presentar declaraciones complementarias de los meses anteriores y, en su caso, enterar la diferencia del impuesto no cubierta con su respectiva actualización y recargos

correspondientes. El impuesto que resulte se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en el que se presentó la declaración en la que se aplicó el estímulo fiscal hasta el mes en el que se efectúe el pago correspondiente, de conformidad con el artículo 17-A del CFF; además, el contribuyente deberá cubrir los recargos por el mismo periodo de conformidad con el artículo 21 del Código citado.

Los contribuyentes que inicien actividades podrán aplicar lo dispuesto en el tercer párrafo de esta regla respecto del estímulo fiscal a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, cuando estimen que sus ingresos totales anuales del ejercicio no excederán el monto establecido en la citada disposición. Cuando en el ejercicio inicial realicen operaciones por un periodo menor a doce meses, para determinar el monto citado, dividirán los ingresos obtenidos entre el número de días que comprenda el periodo y el resultado se multiplicará por 365 días. Si la cantidad obtenida es igual o excede del monto referido, la facilidad a que se refiere esta regla se dejará de aplicar desde el inicio del ejercicio y se estará a lo dispuesto en el quinto párrafo de esta.

Cabe destacar que los contribuyentes que apliquen el estímulo a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción IV de la LIF, únicamente deberán presentar el aviso a que se refiere el citado artículo 25, cuando apliquen por primera vez dicho estímulo en la declaración de pago provisional, definitiva o en la declaración anual, según se trate, dentro de los quince días siguientes a la presentación de la declaración en la que se aplique el estímulo, de conformidad con la ficha de trámite 3/LIF "Aviso que presentan los contribuyentes manifestando la aplicación de un estímulo fiscal que se otorga a los que adquieran o importen diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado de personas o de carga", contenida en el Anexo 1-A de la RMF.⁸⁵

⁸⁵ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 3.15

Cabe mencionar que aquellos contribuyentes que apliquen el estímulo a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción IV de la LIF, únicamente deberán presentar el aviso a que se refiere el citado artículo 25, cuando apliquen por primera vez dicho estímulo en la declaración de pago provisional, definitiva o en la declaración anual, según se trate, dentro de los quince días siguientes a la presentación de la declaración en la que se aplique el estímulo, de conformidad con la ficha de trámite 3/LIF "Aviso que presentan los contribuyentes manifestando la aplicación de un estímulo fiscal que se otorga a los que adquieran o importen diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado de personas o de carga", contenida en el Anexo 1-A de la RMF.⁸⁶

Tratándose del Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano, encontramos la primer regla que menciona sobre los contribuyentes dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga, que presten servicios locales o servicios públicos de grúas, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, según sea el caso, podrán optar por cumplir con sus obligaciones fiscales conforme a lo establecido en este Título, siempre que los servicios no se proporcionen a integrantes del coordinado.⁸⁷

Tratándose de adquisición de combustible Los contribuyentes que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, según sea el caso, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga de materiales o autotransporte terrestre de pasajeros urbano y suburbano, considerarán cumplida la obligación a que se refiere el artículo 27, fracción III, segundo párrafo de la Ley del ISR, cuando los pagos por consumos de combustible se realicen con medios distintos a cheque nominativo de la cuenta del contribuyente; tarjeta de crédito, de débito o de servicios; o monederos electrónicos autorizados

⁸⁶ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 3.16.

⁸⁷ RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 4.1.

por el SAT, siempre que éstos no excedan del 15 por ciento del total de los pagos efectuados por consumo de combustible para realizar su actividad, y en el comprobante fiscal conste la información del permiso vigente, expedido en los términos de la Ley de Hidrocarburos al proveedor del combustible y que, en su caso, dicho permiso no se encuentre suspendido al momento de la expedición del comprobante fiscal.

Al igual las facilidades de comprobación que las dos actividades anteriores, se encuentra limitada y con los mismos requisitos para cumplir y poder hacer acreditable el estímulo, cabe destacar que las siguientes reglas son similares en su mayoría y de misma aplicación.

IVA en la prestación del servicio de autotransporte de personas

La fracción II del artículo 14 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado ubica el transporte de personas o bienes dentro de la prestación de servicios independientes y la fracción V del artículo 15 del mismo ordenamiento señala que no se pagará el impuesto por:

“V.- El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.”

De acuerdo con lo señalado, el transporte de pasajeros de una entidad a otra y los pagos de transporte que se contrata a través de plataformas digitales generan impuesto al valor agregado.

No obstante, lo señalado hay otro tipo de transporte local que también es objeto de dicha contribución.

Al señalar el referido artículo 14 que se considera prestación de servicios independientes el transporte de personas y no precisar que solo se trate de

transporte público, arribamos a la conclusión que para fines de tal contribución se considera la existencia de transporte de personas público y transporte de personas privado, exentando conforme al mencionado artículo 15 solo el transporte público. Resta diferenciar cual es el transporte público y cuál es el privado. El segundo párrafo del artículo 14 del Código Fiscal de la Federación precisa que:

“Se consideran operaciones efectuadas con el público en general, aquellas por las que expidan los comprobantes fiscales que contengan los requisitos que se establezcan mediante reglas de carácter general que emita el Servicio de Administración Tributaria.”

La regla 2.7.1.21, de la Resolución Miscelánea Fiscal 2023 señala al respecto lo siguiente:

“Los contribuyentes podrán elaborar un CFDI diario, semanal o mensual donde consten los importes correspondientes a cada una de las operaciones realizadas con el público en general del periodo al que corresponda y el número de folio o de operación de los comprobantes de operaciones con el público en general que se hubieran emitido, utilizando para ello la clave genérica en el RFC” (XAXX010101000).”

Prosigue la regla señalando que los contribuyentes personas físicas que tributen en el Régimen de Incorporación Fiscal:

“Podrán elaborar el CFDI de referencia de forma bimestral a través de “Factura fácil” de la aplicación electrónica “Mis cuentas”, incluyendo únicamente el monto total de las operaciones del periodo correspondiente.”

“Lo anterior también resulta aplicable a los contribuyentes personas físicas que tributen en el Régimen Simplificado de Confianza de conformidad con lo dispuesto en la Sección IV, Capítulo II, Título IV de la Ley del ISR, respecto de los CFDI que emitan por las operaciones realizadas durante el mes de que se trate, para lo cual deberán cumplir con lo establecido en el quinto párrafo de esta regla.” (Separar el IVA en las facturas globales)

Por las operaciones a que se refieren los 3 párrafos anteriores, la regla señala que se deberán expedir los comprobantes de operaciones con el público en general, mismos que deberán contener los requisitos siguientes:

1. Los señalados en el artículo 29-A, fracciones I y III del Código Fiscal de la Federación, los cuales son:

I. La clave del Registro Federal de Contribuyentes, nombre o razón social de quien los expida y el régimen fiscal en que tributen conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta. Tratándose de contribuyentes que tengan más de un local o establecimiento, se deberá señalar el domicilio del local o establecimiento en el que se expidan los comprobantes fiscales.

III.- El lugar y fecha de expedición.

2. Valor total de los actos o actividades realizados.

3. La cantidad.

4. La clase de los bienes o mercancías o descripción del servicio o del uso o goce que amparen.

5. Cuando así proceda, el número de registro de la máquina, equipo o sistema y, en su caso, el logotipo fiscal.

Prosigue la regla:

“Los comprobantes de operaciones con el público en general podrán expedirse en alguna de las formas siguientes:

I. Comprobantes impresos en original y copia, debiendo contener impreso el número de folio en forma consecutiva previamente a su utilización. La copia se entregará al interesado y los originales se conservarán por el contribuyente que los expide.

- II. *Comprobantes consistentes en copia de la parte de los registros de auditoría de sus máquinas registradoras, en la que aparezca el importe de las operaciones de que se trate y siempre que los registros de auditoría contengan el orden consecutivo de operaciones y el resumen total de las ventas diarias, revisado y firmado por el auditor interno de la empresa o por el contribuyente.*
- III. *Comprobantes emitidos por los equipos de registro de operaciones con el público en general, siempre que cumplan con los requisitos siguientes:*
- a) *Contar con sistemas de registro contable electrónico que permitan identificar en forma expresa el valor total de las operaciones celebradas cada día con el público en general, así como el monto de los impuestos trasladados en dichas operaciones.*
 - b) *Que los equipos para el registro de las operaciones con el público en general cumplan con los siguientes requisitos:*
 - 1. *Contar con un dispositivo que acumule el valor de las operaciones celebradas durante el día, así como el monto de los impuestos trasladados en dichas operaciones.*
 - 2. *Contar con un acceso que permita a las autoridades fiscales consultar la información contenida en el dispositivo mencionado.*
 - 3. *Contar con la capacidad de emitir comprobantes que reúnan los requisitos a que se refiere el inciso a) de la presente fracción.*
 - 4. *Contar con la capacidad de efectuar en forma automática, al final del día, el registro contable en las cuentas y subcuentas afectadas por cada*

operación, y de emitir un reporte global diario. Para los efectos del CFDI donde consten las operaciones realizadas con el público en general, los contribuyentes podrán remitir al SAT o al proveedor de certificación de CFDI, según sea el caso, el CFDI a más tardar dentro de las 24 horas siguientes al cierre de las operaciones realizadas de manera diaria, semanal, mensual o bimestral. En los CFDI globales se deberá separar el monto del IVA e IEPS a cargo del contribuyente. Cuando los adquirentes de los bienes o receptores de los servicios no soliciten comprobantes de operaciones realizadas con el público en general, los contribuyentes no estarán obligados a expedirlos por operaciones celebradas con el público en general, cuyo importe sea inferior a \$100.00 (cien pesos 00/100 M.N.). En operaciones con el público en general pactadas en pagos parciales o diferidos, los contribuyentes podrán emitir un comprobante en los términos previstos en esta regla exclusivamente para reflejar dichas operaciones. En dicho caso, los contribuyentes que acumulen ingresos conforme a lo devengado reflejarán el monto total de la operación en la factura global que corresponda; tratándose de contribuyentes que tributan conforme a flujo de efectivo, deberán reflejar solamente los montos efectivamente recibidos por la operación en cada una de las facturas globales que se emitan. A las operaciones descritas en el presente párrafo no les será aplicable lo previsto

en la regla 2.7.1.32 (Reglas que siguen los contribuyentes en general inherentes a la emisión de CFDI cuando el pago es diferido y por lo tanto, a la emisión de complementos de pago)

Podríamos decir de manera práctica, que para fines fiscales público en general es aquel cuyas operaciones recaerán en un CFDI global, es decir, por las cuales se emitieron comprobantes simplificados.

Cuando una empresa transportista le factura a otra por la transportación de sus empleados es a esta última a quien le está prestando el servicio y no a los empleados ya que estos solo reciben un beneficio derivado de su relación laboral. Luego entonces, el servicio privado de transporte de personas es objeto del impuesto al valor agregado. Cualquier servicio particular de transporte, de acuerdo a lo señalado, es objeto de dicha contribución, y, cualquier servicio público, parcial o totalmente fuera de áreas urbanas, suburbanas o de zonas metropolitanas, también será objeto del impuesto.

Cabe señalar que, de acuerdo a lo anterior, aun tratándose de servicio público de transporte de personas, se deben emitir comprobantes simplificados, salvo que la operación sea menor a 100 pesos.

En el servicio público de transporte de bienes, en todo caso, aun en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas, se causa el IVA.

Tratándose de contribuyentes dentro del Régimen de Incorporación Fiscal, cuando realicen operaciones con el público en general cuyo importe sea inferior a \$250.00, no estarán obligados a expedir el comprobante fiscal correspondiente cuando los adquirentes de los bienes o receptores de los servicios no los soliciten, debiéndose emitir un comprobante global por las operaciones realizadas.

3.4. IVA para Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano

El transporte público de pasajeros es, indiscutiblemente, una condición necesaria para garantizar a las personas que se encuentran en una mayor situación de vulnerabilidad económica, una vida digna y, por tanto, es obligación del Estado procurar la creación de las condiciones necesarias para la existencia de un sistema de transporte público que se los permita.

Es por lo anterior que, ante la necesidad de mejorar la situación financiera de las entidades cuya actividad preponderante es la del transporte urbano de pasajeros sin que esto afecte de manera económica a los usuarios, la presente iniciativa tiene por objeto derogarla fracción V del artículo 15 de la Ley del IVA, para sustraer dicha actividad económica de aquellas que se encuentran exentas del pago del impuesto, para, en cambio, incluir la prestación del Servicio de Transporte Público Terrestre de personas en los supuestos contenidos en el artículo 2o.-A de la misma Ley, a fin de que, al aplicarse la tasa 0 por ciento a la prestación de ese servicio, las empresas del ramo puedan recuperar el IVA que a su vez le pagan a sus proveedores por las inversiones que realizan o insumos que consumen, mediante el acreditamiento del IVA y posterior solicitud de devolución del saldo a favor que se genere.⁸⁸

El servicio público de transporte de pasajeros es una concesión del Estado, la característica de las concesiones es que se originan en un derecho del Estado susceptible de explotación, que el Estado comparte con el particular para que este preste o realice un servicio, obtenga un beneficio económico a cambio de pagar al Estado una cuota para disfrutar de ese derecho, cuyo modelo se reproduce en los tres órdenes de gobierno. El origen de las concesiones es la obligación del Estado de satisfacer las necesidades de la sociedad, una de ellas, surgida de la modernidad

⁸⁸ INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2°-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS,
http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/09/asun_4075180_20200922_1600117915.pdf

es el transporte, la movilidad de la población obligó a los gobiernos a regular su operación.⁸⁹

Las características del transporte público urbano dependen fundamentalmente de las condiciones de la población en que se desarrolla, en pequeñas medianas y grandes ciudades, las características en cada una de ellas son distintas, sin embargo es conveniente señalar que el desarrollo del transporte en las pequeñas y medianas ciudades, en la mayoría de los casos sientan las bases y condiciones para el crecimiento del servicio conforme aumenta el volumen de las ciudades, por eso es muy importante, establecer sistemas de planificación, proyección de las necesidades de movilidad de la población, para prever y garantizar suficiencia a futuro, para ello se hace indispensable un buen diagnóstico que incluya indicadores de movilidad, como velocidad , calidad, eficiencia, costos y tiempo de duración de infraestructura con índices de mantenimiento.

El panorama en México es desalentador y los números macroeconómicos son reflejo de las condiciones negativas en la que el sector del transporte público de pasajeros tendrá que desenvolverse. El cierre temporal de algunos negocios ha provocado la disminución de usuarios del transporte público, trayendo como consecuencia un detrimento económico y financiero para las empresas cuya actividad preponderante es el servicio de transporte urbano de pasajeros, debido a la disminución de usuarios.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) remitió al honorable Congreso de la Unión el documento relativo al cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 42, fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), “Pre-Criterios 2021”, del cual se presentan los aspectos relevantes sobre el marco macroeconómico y los objetivos de finanzas públicas para el cierre de 2020 y el año próximo. Dando así inicio al proceso presupuestario para el ejercicio 2021.

⁸⁹ Notas Fiscales, Julio 2023

Ante esta situación, es importante hacer hincapié en el hecho de que, en México, el transporte público de pasajeros ha sido y continúa siendo uno de los medios más utilizados por la población para el desplazamiento de un gran número de personas que cada día buscan acceder a condiciones de vida digna, y generar los ingresos necesarios para su Partiendo de lo anterior, es importante observar que el régimen al que se encuentra sujeta la prestación del servicio de transporte público urbano de personas se regula, para efectos del pago del impuesto al valor agregado, en el artículo 15, fracción V, de la ley correspondiente y que a la letra dice:

“No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios:

I. a IV. ...

V. El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.”

Esta circunstancia implica, en los hechos, que aun cuando la prestación de servicio de transporte público terrestre de pasajeros no está obligado a la retención o el pago del impuesto al valor agregado, no menos verdad resulta que al encontrarse sujeto al régimen de exención del artículo 15, no es posible para las empresas concesionarias de dicho servicio público realizar el acreditamiento del mismo impuesto que se traslada a proveedores y acreedores de la empresa.

Es decir, que con independencia de que la actividad no se encuentre gravada con la tasa general del 16 por ciento establecida en el artículo 1o. de la Ley del mencionado impuesto, no se podrá acreditar el IVA pagado por gastos e inversiones realizadas al tener reglas diferentes que las actividades que de conformidad con el artículo 2o.-A se encuentran gravadas con tasa 0 por ciento. Lo anterior, dado que la ley establece que los actos o actividades gravados a tasa 0 por ciento tienen el mismo tratamiento para efectos de esta que aquellos a los que les es aplicable la tasa general del 16 por ciento, por lo que estarían ante la posibilidad de realizar el acreditamiento del IVA trasladado como se observa en el último párrafo del artículo

20.-A que establece en su último párrafo que: “Los actos o actividades a los que se les aplica la tasa del 0 por ciento, producirán los

mismos efectos legales que aquellos por los que se deba pagar el impuesto conforme a esta Ley.”

La posibilidad anterior, sin embargo, no es aplicable a los actos que se consideran exentos del pago del impuesto como consecuencia de lo dispuesto por el artículo 15. Es decir, que el IVA que se traslada a las empresas que prestan estos servicios, ya sea por erogaciones relacionadas con la inversión en unidades, adquisición de combustible, refacciones, insumos generales, gastos de operación y administración entre otros, no es acreditable para éstas y, por tanto, no es posible recuperarlo mediante la solicitud de saldo a favor.

Para arribar a la conclusión anterior, es menester observar lo dispuesto por el propio artículo 5 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, que a la letra señala:

“Artículo 5o. Para que sea acreditable el impuesto al valor agregado deberán reunirse los siguientes requisitos:

I. a IV. ...

V. Cuando se esté obligado al pago del impuesto al valor agregado o cuando sea aplicable la tasa de 0 por ciento, sólo por una parte de las actividades que realice el contribuyente, se estará a lo siguiente:

a) ...

b) Cuando el impuesto al valor agregado trasladado o pagado en la importación, corresponda a erogaciones por la adquisición de bienes distintos a las inversiones a que se refiere el inciso d) de esta fracción, por la adquisición de servicios o por el uso o goce temporal de bienes, que se utilicen exclusivamente para realizar las actividades por las que no se deba pagar el impuesto al valor agregado, dicho impuesto no será acreditable;

c) ...

d) Tratándose de las inversiones a que se refiere la Ley del Impuesto sobre la Renta, el impuesto al valor agregado que le haya sido trasladado al contribuyente en su adquisición o el pagado en su importación será acreditable considerando el destino habitual que dichas inversiones tengan para realizar las actividades por las que se deba o no pagar el impuesto establecido en esta Ley o a las que se les aplique la tasa de 0 por ciento, debiendo efectuar el ajuste que proceda cuando se altere el destino mencionado. Para tales efectos se procederá en la forma siguiente:

1. ...

2. Cuando se trate de inversiones que se destinen en forma exclusiva para realizar actividades por las que el contribuyente no esté obligado al pago del impuesto que establece esta Ley, el impuesto al valor agregado que haya sido efectivamente trasladado al contribuyente o pagado en la importación no será acreditable.”

En ese sentido, si el objetivo de la legislación es otorgar facilidades al sector al incluirlos en el régimen de exención del pago del impuesto, ningún sentido asiste al hecho de que no se les permita, en cambio, realizar el acreditamiento del IVA trasladado conforme al artículo 5o. de la propia Ley. Realizar dicha modificación, al trasladar dicha actividad al régimen de la tasa 0 por ciento, permitiría tener ahorros por cantidades considerables que ayuden a las concesionarias a enfrentar los efectos negativos de la actual situación económica y mejorar en términos generales el servicio.

Al llevar a cabo las modificaciones normativas propuestas, las empresas prestadoras del servicio de pasajeros tendrán la capacidad de aliviar parcialmente su débil situación financiera, en virtud de que estarían ante la posibilidad de

recuperar recursos por aproximadamente 320 mil 768.28 pesos diarios, mismos que pudieran destinarse al debido mantenimiento de las unidades existentes, a la reinversión en nuevas unidades o a la apertura de nuevas rutas.

Sin embargo, la principal razón para impulsar la presente iniciativa, adicionalmente al estímulo económico que representa para los titulares respectivos de las concesiones, es el hecho de que la presente propuesta constituye un incentivo fuerte para las empresas para regularizar su actividad económica e incorporarse de forma completa en la economía formal.

La economía informal es un tema central en la vida diaria de México. De acuerdo con los resultados sobre la “Medición de la Economía Informal” elaborada por el INEGI, se tiene que entre los años 2003 y 2016 el valor agregado generado por ella ha contribuido en promedio en un 23 por ciento al producto interno bruto del país, mientras que los resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo reportan que en la economía informal labora en promedio el 57 por ciento de la población ocupada.

La economía informal es de gran relevancia en términos macroeconómicos y se refleja en el día a día de la convivencia económica de la población, en que las principales zonas metropolitanas y ciudades del país se observa una gran presencia de todo tipo de establecimientos dedicados al comercio o actividad económica informal, en la que sus trabajadores carecen de las prestaciones laborales y seguridad social que se establecen la ley. Esta economía se asocia regularmente con productos y servicios de baja calidad y sin garantía, al carecer de controles de calidad adecuados.

Desde un enfoque fiscal, toda persona que labora o emprende proyectos en la economía informal genera pérdidas respecto a la recaudación fiscal potencial que puede alcanzar la hacienda pública federal; por tanto, la proliferación de este tipo de empleos, que, si bien es grande respecto al resto de la economía, debe ser reducida y los sujetos involucrados requieren de ser incorporados para lograr incrementar la capacidad financiera del gobierno.

Finalmente, desde un enfoque local y regional, las empresas localizadas en el sector formal generan efectos dinamizadores hacia el resto de los sectores económicos a través de su consumo intermedio para obtener los factores para producir su valor agregado, lo que propicia el fortalecimiento de la actividad económica local.

Ahora bien, con respecto al objeto de la presente iniciativa, es importante considerar que para el efecto de que una empresa concesionaria del servicio de transporte público terrestre de pasajeros sea capaz de acreditar el IVA que ha erogado en el pago de servicios y gastos, conforme a lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley que regula dicho impuesto, es evidente que ésta estará obligada a regularizar su contabilidad a un grado tal que hasta el más mínimo atisbo de discrepancia fiscal debe de ser eliminado de sus registros.

De este modo, se incentiva que un sector tan considerable como lo es el transporte urbano de pasajeros se introduzca de forma completa a la economía formal, de modo que exista una regulación más cercana de su actividad que a la postre resultará en una fiscalización más efectiva que traiga consigo una recaudación más significativa.

Adicionalmente, al representar la inversión y los gastos conceptos que son motor de este incentivo, se promueve la recirculación del capital dentro de la misma economía formal, que a la postre resulte en una mayor actividad económica fiscalizable y en consecuencia en una expansión de la base transaccional gravada y bajo el control de la autoridad hacendaria sostenimiento y el de sus familias.⁹⁰

Si bien lo que se busca mediante esta modificación a la ley, es que el pasajero no pierda el beneficio del no pago del impuesto al valor agregado, al ser un servicio de primera necesidad, si bien el beneficio sería para el transportista al poder acreditar el IVA de todos los costos que el realiza para poder llevar a cabo la actividad, y de

⁹⁰ INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2°-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS,
http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/09/asun_4075180_20200922_1600117915.pdf

esta manera impactar significativamente en su utilidad, del mismo modo que esta pueda reinvertir y dar un mejor servicio.

CAPÍTULO IV. IMPACTO FISCAL

Llegado a este punto se puede conocer los desafíos que enfrenta el autotransporte día a día, la importancia de la aplicación de los estímulos fiscales vigentes y como año con año aumenta el precio de los insumos, sin embargo, es importante hacer la comparativa de dichos beneficios, ya que desde el punto de vista personal es importante la actualización de estos.

4.1. Estímulos de la Ley de Ingresos de la Federación

Como se observó el capítulo anterior dentro de la Ley de Ingresos de la Federación (LIF) se ha otorgado desde hace algunos años de forma regular beneficios para contribuyentes transportistas esto con la finalidad de incentivar dicha actividad económica.

4.1.1. Diesel para transportistas

Dicha Ley otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que importen o adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico ⁹¹

En la práctica se encuentran diferentes tipos de empresas que son sujetas a estos beneficios, a continuación0, se muestra la comparativa del no usar y haciendo uso de estos:

⁹¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2023, Art. 16, inciso A, frac. IV, México, 2020, disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIF_2023.pdf

En primera instancia es importante tener en cuenta que cuando sea la primera ocasión en utilizar dichos estímulos se tiene que presentar un aviso el cual señala lo siguiente:

“Para los efectos del artículo 25 del CFF, los contribuyentes que apliquen el estímulo a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracciones I y IV de la LIF, excepto los señalados en la regla 9.11., únicamente deberán presentar el aviso a que se refiere el citado artículo 25, cuando apliquen por primera vez dicho estímulo en la declaración anual dentro de los quince días siguientes a la presentación de la primera declaración en la que se aplique el estímulo, a través del buzón tributario de conformidad con las fichas de trámite 3/LIF “Aviso que presentan los contribuyentes manifestando la aplicación de un estímulo fiscal que se otorga a los que adquieran o importen diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado de personas o de carga” y 4/LIF “Aviso mediante el cual se otorga un estímulo fiscal a las personas que realicen actividades empresariales y que para determinar su utilidad puedan deducir el diésel o biodiésel y sus mezclas que adquieran o importen para su consumo final, siempre que se utilice exclusivamente como combustible en maquinaria en general”, contenida en el Anexo 1-A, según corresponda.”⁹²

El monto que se podrá acreditar como estímulo será el que resulte de multiplicar el número de litros de diesel adquiridos por la cuota del impuesto especial sobre producción y servicios (cuota IEPS) vigente en el momento en que se haya realizado la adquisición⁹³

⁹² RESOLUCION MISELANEA FISCAL 2023, Regla 9.6, Aviso para la aplicación del estímulo por adquisición o importación de diésel o de biodiésel y sus mezclas, disponible en: http://omawww.sat.gob.mx/normatividad_RMF_RGCE/Paginas/documentos/rmf/rmf/RMF_2023-27122022.pdf

⁹³ Boletín fiscal, Comisión Fiscal AMCPDF, Mayo 2018, disponible en: <https://amcpdf.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/Estimulo-fiscal-Diesel-automotriz.pdf>
Adicionalmente se toma en cuenta los acuerdos publicados en el diario Oficial de la Federación, donde se dan a conocer los montos aplicables para los estímulos fiscales

Artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o el numeral 2 de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios

1) Combustibles fósiles

		CUOTA	UNIDAD DE MEDIDA
A)	Gasolina menos a 91 octanos	\$5.9195	Pesos por litro
B)	Gasolina mayor o igual a 91 octanos	\$4.9987	Pesos por litro
C)	Diésel	\$6.5055	Pesos por litro

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del artículo mencionado

Cabe destacar que el mismo artículo menciona *“se actualizarán anualmente y entrarán en vigor a partir del 1 de enero de cada año, con el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el mes de diciembre del penúltimo año hasta el mes de diciembre inmediato anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación durante el mes de diciembre de cada año, así como la cuota actualizada, misma que se expresará hasta el diezmilésimo”*⁹⁴

El importe determinado como monto del estímulo únicamente se podrá acreditar contra el impuesto sobre la renta que tenga el contribuyente a su cargo o en su carácter de retenedor correspondiente al mismo ejercicio en que se determine el estímulo, que se deba enterar, incluso en los pagos provisionales del mes en que adquiera el diésel, se aplica en el formato de la declaración al momento de presentar la declaración conforme al siguiente cuadro.⁹⁵

⁹⁵ Boletín Fiscal <https://amcpdf.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/Estimulo-fiscal-Diesel-automotriz.pdf>

ISR personas morales. régimen de los coordinados. impuesto propio	
ISR a cargo	
Parte actualizada	
Recargos	
Mltas por corrección	
Total de contribuciones	
Subsidio para el empleo	
Compensaciones	
Crédito iepe diesel sector primario y minero	
Diesel automotriz para transporte	
Uso de infraestructura carretera de cuota	
Otros estímulos	
Diesel marino	
Total de aplicaciones	
Cantidad a cargo	

Fuente: Boletín Fiscal Comisión Fiscal AMCPDF Número 26⁹⁶

La importancia de utilizar dichos beneficios impacta significativamente para el pago del impuesto ya que haciendo referencia al estímulo mencionado anteriormente, aunado a esto es importante presentar los avisos y a su vez llevar a cabo los correctos registros y controles para hacer un correcto acreditamiento.

Este estímulo no aplicará a los contribuyentes que presten sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada⁹⁷, que se cumplan las reglas de carácter general que establezca el

⁹⁶ Boletín Fiscal Comisión Fiscal AMCPDF Número 26 mayo 2018 <https://amcpdf.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/Estimulo-fiscal-Diesel-automotriz.pdf>

⁹⁷ Tesis Aislada de la 9ª Época de la 1ª Sala publicada en el semanario judicial I de la Federación y su Gaceta Tomo XX de julio de 2004 en la página 199. RÉGIMEN SIMPLIFICADO. EL ARTÍCULO 79, FRACCIÓN I, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, QUE PREVEÉ QUE SÓLO CONTRIBUIRÁN BAJO ESE SISTEMA LAS PERSONAS MORALES DEDICADAS EXCLUSIVAMENTE AL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA O DE PASAJEROS, PERO NO AQUELLAS QUE PRESTEN PREPONDERANTEMENTE TAL SERVICIO A UNA PARTE RELACIONADA, NO VIOLA EL PRINCIPIO DE EQUIDAD TRIBUTARIA. El citado precepto que establece que únicamente contribuirán bajo el régimen simplificado las personas morales dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, pero no aquellas que presten preponderantemente dicho servicio a una "parte relacionada", entendida esta expresión como aquella persona que está vinculada con el contribuyente por tener uno de ellos injerencia o control sobre la administración del otro, no viola el principio de equidad tributaria previsto en la fracción IV del artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ello en razón de que ambas clases de contribuyentes se encuentran en condiciones dispares: la organización administrativa conjunta de las empresas relacionadas les permite funcionar en la práctica como verdaderas unidades económicas, situación que no acontece con las empresas independientes que se limitan a prestar sus servicios al público en general. Asimismo, el artículo 215 de la propia Ley del Impuesto sobre la Renta, que obliga a las personas morales que celebren operaciones con partes relacionadas a calcular sus ingresos y deducciones con base en los precios y montos de las contraprestaciones que hubieren utilizado con o entre partes independientes en operaciones comparables, no neutraliza el beneficio que las empresas relacionadas tienen

Servicio de Administración Tributaria (SAT), y será acreditable contra el impuesto sobre la renta causado en el ejercicio.

4.1.2. Deducción de casetas

Asimismo, en el citado artículo que se mencionó en el subtema anterior, pero en su fracción quinta menciona el otorgamiento de un estímulo por hacer uso de la red nacional de autopistas de cuota⁹⁸, siempre y cuando estas no excedan de 300 millones de pesos. Esta consiste en acreditar los gastos por dicho concepto hasta en un 50 por ciento del total, siempre y cuando se cumplan los requisitos que se establezcan mediante reglas de carácter general⁹⁹, al igual que el estímulo anterior este no podrá ser aplicable por personas morales que se consideren partes relacionadas.

Ahora bien, llevándolo a la práctica lo anterior, se entiende de la siguiente manera:

La empresa “x” determina un impuesto del ejercicio de 1,465,162.00 y un gasto por casetas de 251,246.00, esta cumple con todos los requisitos que cita dicho artículo, debido a eso procede a hacer uso de dicho beneficio.

Para el cálculo se debe conocer el total del gasto por el concepto de casetas, cabe destacar que dicha erogación por la cantidad total debe tomarse en cuenta dentro de las deducciones, adicional a eso se toma en cuenta la mitad para aplicación del estímulo, quedando de la siguiente manera:

CONCEPTO	IMPORTE
GASTO TOTAL POR CUOTAS	251,246.00
(X) % POR ACREDITAR	50%

en relación con las independientes, puesto que dicho beneficio no radica en la manera en que computan su resultado fiscal, sino que por contar con una estructura administrativa horizontal, se encuentran en posibilidad de planificar y organizar de forma más eficiente sus operaciones comerciales.

⁹⁸ RMF 2023 Regla 9.7. Carreteras o caminos para acreditamiento del estímulo, http://omawww.sat.gob.mx/normatividad_RMF_RGCE/Paginas/documentos/rmf/rmf/RMF_2023_27122022.pdf

⁹⁹ RMF 2023 Regla 9.8. Acreditamiento de gastos por uso de la infraestructura carretera para transportistas de carga o pasaje http://omawww.sat.gob.mx/normatividad_RMF_RGCE/Paginas/documentos/rmf/rmf/RMF_2023-27122022.pdf

(=) IMPORTE POR ACREDITAR 125,623.00

Fuente: Elaboración propia

Una vez realizado el cálculo podemos observar que de no hacer uso de dicho estímulo se pagaría directamente el ISR que se calcula del ejercicio, al hacer uso de dicho estímulo beneficia bastante al contribuyente.

	CONCEPTO	IMPORTE
	ISR ANUAL DEL CONTRIBUYENTE	1,465,162.00
(-)	IMPORTE POR ACREDITAR	125,623.00
(=)	ISR A PAGAR	1,339,539.00

Fuente: Elaboración propia

4.2. Resolución de facilidades Administrativas

4.2.1. Retención del ISR a operadores, cobradores, mecánicos y maestros.

La Resolución de Facilidades administrativas para el ejercicio 2023 en su regla 2.1. menciona

“Los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, según sea el caso, para los efectos del cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de retenciones del ISR por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR...”

Clave	Puesto	Nombre	SBC	7.5% RET
01	OPERADOR	Rodrigo Galeana Martínez	45,000.00	3,375.000
02	OPERADOR	Fernando Hilario Ortuño	35,000.00	2,625.000
03	OPERADOR	Edgar Llamas Yépez	39,000.00	2,925.000

Tabla 4.2.1

Fuente: Elaboración propia

En la tabla 4.2.1. se aplica la regla 2.1. de la RFA para 2023 tomando en cuenta las percepciones mensuales

Cabe destacar que al aplicar dicha regla se debe tener en consideración lo siguiente

“los pagos efectivamente realizados a operadores, macheteros y maniobristas, tomando como referencia el salario base de cotización que sirva para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores al IMSS, conforme a la normatividad aplicable, en cuyo caso, deberán elaborar y entregar a más tardar el 15 de febrero de 2024, una relación individualizada de dicho personal en la que se indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate, en los términos en que se elabora para los efectos de las aportaciones que realicen al IMSS de conformidad con la ficha de trámite 91/ISR "Aviso que presentan los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal que ejercen la opción de enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones de ISR", contenida en el Anexo 1-A de la RMF, además de emitir el CFDI y su complemento por concepto de nómina correspondiente”...

Ahora bien, el cálculo por concepto de pago de salarios para estos trabajadores en comparación con los demás subordinados es simplificado, podemos comparar su cálculo de retenciones, si no se aplicara dicha facilidad como sigue:

OPERADOR RODRIGO GALEANA (Mesual)		
	INGRESOS SUELDOS Y SALARIOS	45,000.00
(-)	LIMITE INFERIOR	31,236.50
(=)	EXCEDENTE LIMITE INFERI.	13,763.50
(X)	% SOBRE EXCEDENTE DE LIM. INF	23.52%
(=)	IMPUESTO MARGINAL	3,237.18
(+)	CUOTA FIJA	5,004.12
(=)	ISR A RETENER	8,241.30

Como se puede observar el operador se ve beneficiado también con dicha facilidad ya que es menos impuesto el que se retiene, al aplicar las facilidades nos vemos beneficiados sin embargo es importante cumplir con todo lo que dichas mencionan y llevar correctos registros.

4.2.2. Facilidades de comprobación

Como se mencionó en el capítulo anterior dentro de la RFA 2023 contempla diferentes beneficios para este sector, pero haciendo hincapié en una de estas

podemos analizar y comparar para poder identificar el impacto fiscal que tiene el beneficio de facilidades de comprobación que menciona que “se podrá deducir hasta el equivalente del 8 por ciento de los ingresos propios de la actividad sin exceder \$1,000,000.00 de pesos durante el ejercicio sin documentación...”¹⁰⁰

Quedando de la siguiente manera en la práctica:

DATOS DEL EJERCICIO	IMPORTE
INGRESOS ACUMULADOS	10,000,000.00
(-) DEDUCCIONES AUTORIZADAS	8,795,136.00
(=) UTILIDAD FISCAL	1,204,864.00
(-) PTU PAGADA DEL EJERCICIO	-
(-) PERDIDAS FISCALES	-
(=) UTILIDAD GRAVABLE	1,204,864.00
(X) TASA DE ISR	30%
(=) ISR A PAGAR	361,459.20

Fuente: Elaboración propia con base en cálculo de la declaración anual¹⁰¹

Con base en los datos mencionados anteriormente aplicamos la deducción del 8 por ciento a los ingresos totales, podemos observar que no excede de la limitante que se menciona.

CONCEPTO	IMPORTE
INGRESOS ACUMULADOS	10,000,000.00
(X) % DE DEDUCCIÓN	8%
(=) DEDUCCIÓN POR APLICAR	800,000.00

Fuente: Elaboración propia

¹⁰⁰ RFA 2023, regla 2.2. recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5681556&fecha=03/03/2023#gsc.tab=0

¹⁰¹ LISR Art 9

Adicionalmente la facilidad menciona que cuando se aplique tendrá que causar el 16 por ciento de ISR, mismo que tendrá que hacer el cálculo y posteriormente la aplicación en el cálculo para el pago de ISR como se muestra a continuación:

CONCEPTO	IMPORTE
TOTAL DE DEDUCCIÓN	800,000.00
(X) % DE ISR A PAGAR	16%
(=) ISR A PAGAR	128,000.00

Fuente: Elaboración propia

PAGO DE ISR	
DATOS DEL EJERCICIO	IMPORTE
INGRESOS ACUMULADOS	10,000,000.00
(-) DEDUCCIONES AUTORIZADAS	8,795,136.00
(-) DEDUCCION FACILIDADES DE COMP	800,000.00
(=) UTILIDAD FISCAL	404,864.00
(-) PTU PAGADA DEL EJERCICIO	-
(-) PERDIDAS FISCALES	-
(=) UTILIDAD GRAVABLE	404,864.00
(X) TASA DE ISR	30%
(=) ISR A PAGAR	121,459.20
(+) ISR FACILIDADES DE COMP	128,000.00
(=) ISR TOTAL A PAGAR	249,459.20

Fuente: Elaboración propia

Así es como se haría el calculo para la declaración y aplicando el estímulo, ahora observemos en caso de no aplicarlo que tanto afecta:

PAGO DE ISR	
DATOS DEL EJERCICIO	IMPORTE
INGRESOS ACUMULADOS	10,000,000.00
(-) DEDUCCIONES AUTORIZADAS	8,795,136.00
(=) UTILIDAD FISCAL	1,204,864.00
(-) PTU PAGADA DEL EJERCICIO	-
(-) PERDIDAS FISCALES	-
(=) UTILIDAD GRAVABLE	1,204,864.00
(X) TASA DE ISR	30%

(=) ISR A PAGAR	361,459.20
-----------------	------------

Fuente: Elaboración propia

Podemos observar que al no aplicar el estímulo el impuesto que resulta a pagar considerando que el resultado representa el 100 por ciento, una disminución de casi un 31% utilizando dicha facilidad.

Es por eso la importancia de conocer dichas facilidades y no solo eso, también saber aplicarlas y cumplir con los requisitos que las mismas mencionan. Sin embargo, al hacer un análisis de las facilidades administrativas de años anteriores, se observó que para el año 2020 no existía una limitante¹⁰² que para el año 2021¹⁰³ comienza a contemplar y así hasta el ejercicio en curso (2023), es decir que para los años siguientes ya existía un requisito más, o dicho de otra manera una limitante para todos los contribuyentes que aplicaran dicho estímulo.

Ahora bien, es importante considerar como ha ido en aumento los insumos de dicho sector, el motivo de este punto es poder observar que la limitante que menciona para el año 2021 de hacer deducible hasta 1,000,000.00 de pesos no impacta de manera igual para el año 2023, para hacer la comparativa de estos dos años se observa lo siguiente:

¹⁰² RFA 2020, 2.2. Facilidades de comprobación Para los efectos de la Ley del ISR, los contribuyentes personas físicas y morales, así como los coordinados, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán deducir hasta el equivalente a un 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin documentación que reúna requisitos fiscales siempre que.... Recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5586697&fecha=18/02/2020#gsc.tab=0

¹⁰³ RFA 2021, 2.2 Facilidades de comprobación Para los efectos de la Ley del ISR, los contribuyentes personas físicas y morales, así como los coordinados, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán deducir hasta el equivalente a un 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) durante el ejercicio, sin documentación que reúna requisitos fiscales, siempre que... recuperado de: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5614773&fecha=30/03/2021#gsc.tab=0

VARIACIÓN E INCIDENCIA DEL INPC Y SUS COMPONENTES
octubre de los años que se indican

Concepto	Variación porcentual						Incidencia ^{1/}					
	mensual			anual			mensual			anual		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
INPC	0.84	0.57	0.38	6.24	8.41	4.26	0.837	0.566	0.376	6.239	8.407	4.257
Subyacente	0.49	0.63	0.39	5.19	8.42	5.50	0.371	0.469	0.292	3.921	6.300	4.115
Mercancías	0.60	0.87	0.34	6.58	11.15	5.64	0.239	0.357	0.142	2.623	4.456	2.310
Alimentos, bebidas y tabaco ^{2/}	0.53	1.03	0.45	7.16	13.95	6.95	0.112	0.228	0.103	1.494	2.936	1.539
Mercancías no alimenticias	0.67	0.69	0.21	5.94	8.03	4.09	0.126	0.130	0.039	1.129	1.520	0.771
Servicios	0.38	0.33	0.44	3.64	5.30	5.34	0.132	0.112	0.150	1.298	1.844	1.805
Vivienda ^{3/}	0.22	0.22	0.30	2.37	3.14	3.67	0.033	0.030	0.042	0.356	0.456	0.506
Educación (colegiaturas)	0.00	0.00	0.01	2.09	4.49	6.60	0.000	0.000	0.000	0.077	0.158	0.224
Otros servicios ^{4/}	0.59	0.49	0.64	5.11	7.33	6.48	0.099	0.082	0.108	0.865	1.229	1.075
No Subyacente	1.87	0.38	0.34	9.47	8.36	0.56	0.466	0.096	0.084	2.318	2.108	0.142
Agropecuarios	0.18	-0.52	-2.09	9.02	14.25	1.62	0.020	-0.061	-0.243	0.971	1.572	0.189
Frutas y verduras	0.05	-1.31	-3.13	5.72	12.63	4.77	0.002	-0.070	-0.171	0.291	0.639	0.251
Pecuarios	0.29	0.14	-1.16	11.98	15.61	-0.97	0.018	0.009	-0.071	0.680	0.934	-0.062
Energéticos y tarifas autorizadas por el gobierno	3.22	1.17	2.57	9.82	3.77	-0.35	0.446	0.157	0.326	1.348	0.535	-0.047
Energéticos	4.59	1.57	3.72	13.44	3.10	-2.59	0.445	0.149	0.322	1.267	0.312	-0.248
Tarifas autorizadas por el gobierno	0.03	0.21	0.11	1.88	5.42	5.03	0.001	0.008	0.004	0.081	0.223	0.201

^{1/} La incidencia se refiere a la contribución, en puntos porcentuales, de cada componente del INPC a la inflación general. Esta se calcula utilizando los ponderadores de cada subíndice, así como los precios relativos y sus respectivas variaciones. En ciertos casos, la suma de los componentes de algún grupo de subíndices puede presentar discrepancias por efectos de redondeo.

^{2/} Incluye alimentos procesados, bebidas y tabaco. No incluye productos agropecuarios.

^{3/} Incluye vivienda propia, renta de vivienda, servicio doméstico y otros servicios para el hogar.

^{4/} Incluye loncherías, fondas y taquerías, restaurantes y similares, servicio de telefonía móvil, mantenimiento de automóvil, consulta médica, servicios turísticos en paquete, entre otros.

Fuente: INEGI. INPC. 2023.

Fuente: INEGI INCP 2023

En octubre de 2023, el INPC presentó un incremento de 0.38 % respecto al mes anterior. Con este resultado, la inflación general anual se ubicó en 4.26 por ciento. En el mismo mes de 2022, la inflación mensual fue de 0.57 % y la anual, de 8.41 por ciento.

El índice de precios subyacente aumentó 0.39 % a tasa mensual y 5.50 % a tasa anual. El índice de precios no subyacente mostró una variación de 0.34 % mensual y de 0.56 % anual.

Al interior del índice subyacente, a tasa mensual, los precios de las mercancías subieron 0.34 % y los de servicios, 0.44 por ciento.

Dentro del índice no subyacente, a tasa mensual, los precios de los productos agropecuarios bajaron 2.09 %, mientras que los de energéticos y tarifas autorizadas por el gobierno crecieron 2.57 por ciento. Este incremento fue consecuencia, en

mayor medida, por la conclusión del subsidio al programa de tarifas eléctricas de temporada de verano en 18 ciudades del país donde el INPC tiene cobertura.¹⁰⁴

VARIACIÓN DEL ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

CLASIFICACIÓN DEL CONSUMO INDIVIDUAL POR FINALIDADES

octubre de 2023

(variación porcentual quincenal, mensual y anual)

Concepto	Segunda quincena de octubre de 2023 con relación a la quincena anterior	Octubre de 2023 con relación a:	
		septiembre de 2023	octubre de 2022
INPC	0.13	0.38	4.26
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0.07	-0.52	4.89
Bebidas alcohólicas y tabaco	0.00	0.49	5.85
Prendas de vestir y calzado	0.28	0.28	4.01
Vivienda, agua, electricidad, gas y otros combustibles	0.13	2.13	1.01
Muebles, artículos para el hogar y para su conservación	-0.06	0.23	3.63
Salud	0.00	0.10	6.36
Transporte	0.21	0.33	3.71
Comunicaciones	-0.02	-0.04	-0.75
Recreación y cultura	0.16	0.62	2.72
Educación	0.00	0.01	6.61
Restaurantes y hoteles	0.28	0.33	7.83
Bienes y servicios diversos ^{1/}	0.37	0.44	7.54

^{1/}

Incluye productos y servicios de cuidado personal, relojes, maletas, seguro de automóvil, servicios funerarios y profesionales, entre otros.

Fuente: INEGI. Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), 2023.

Fuente: INEGI INPC 2023

En la primera y segunda quincena de octubre de 2023, el INPC registró niveles de 130.522 y 130.696, respectivamente. Esto implicó un incremento quincenal de 0.13 por ciento.

Por último, el Índice de Precios de la Canasta de Consumo Mínimo tuvo un alza mensual de 0.33 % y de 3.83 % a tasa anual. En el mismo periodo de 2022, las cifras correspondientes fueron de 0.50 y 9.09 %, en ese orden.¹⁰⁵

Llegando a un escenario practico si es importante la actualización de dichos estímulos con la finalidad de conservar de manera intacta el beneficio que buscar otorgar en un principio, sin embargo, al solicitar la actualización podemos encontrar lo siguiente Tesis Aislada 10a. Época en la 1a. sala publicada en el Semanario

104

INEGI

INCP

2023

recuperado

de

:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2023/inpp/inpp2023_11.pdf

105

INEGI

INCP

2023

recuperado

de

:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2023/inpp/inpp2023_11.pdf

Judicial de la Federación Libro 46, Septiembre de 2017, Tomo I, página 223. ESTÍMULOS FISCALES. LOS CONTRIBUYENTES NO GOZAN DE UN DERECHO CONSTITUCIONAL A BENEFICIARSE DE ELLOS. *En atención al principio de generalidad tributaria, para legislar en materia de beneficios fiscales, la carga argumentativa no debe pesar sobre las razones por las que se limita ese beneficio, pues basta que el legislador haya expuesto por qué consideró válido hacer tal limitación, para considerar que la medida fue adecuada dado que los contribuyentes no gozan del derecho constitucional a los estímulos fiscales, sino que éstos se gestan como excepciones a su carga fiscal de contribuir, con la finalidad de incentivar o apoyar determinada área de la economía nacional.*¹⁰⁶

Es decir que se trata de un asunto político ya que el legislador dentro de sus funciones considera adecuados dichos límites y que al otorgarlos son algo adicional para incentivar dicha actividad.

Adicionalmente podemos encontrar una jurisprudencia 10a. Época en la 1a. Sala publicada en el Semanario Judicial de la Federación Libro 46, septiembre de 2017, Tomo I, página 87 ESTÍMULOS FISCALES. AL ARTÍCULO SÉPTIMO TRANSITORIO, FRACCIÓN I, DEL DECRETO QUE COMPILA DIVERSOS BENEFICIOS FISCALES Y ESTABLECE MEDIDAS DE SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA, PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 2014, NO LE SON APLICABLES LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD¹⁰⁷., que menciona igual que no se viola ningún principio.

4.3. IVA Transporte Urbano de pasajeros

Como se mencionó en el capítulo anterior respecto del sector transporte urbano de pasajeros, podemos observar su importancia en la economía del país y que es este

¹⁰⁶ Tesis Aislada 10a. Época en la 1a. sala publicada en el Semanario Judicial de la Federación Libro 46, Septiembre de 2017, Tomo I, página 223. ESTÍMULOS FISCALES. LOS CONTRIBUYENTES NO GOZAN DE UN DERECHO CONSTITUCIONAL A BENEFICIARSE DE ELLOS. Recuperado de: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2015028>

¹⁰⁷ Jurisprudencia 10a. Época en la 1a. Sala publicada en el Semanario Judicial de la Federación Libro 46, Septiembre de 2017, Tomo I, página 87 ESTÍMULOS FISCALES. AL ARTÍCULO SÉPTIMO TRANSITORIO, FRACCIÓN I, DEL DECRETO QUE COMPILA DIVERSOS BENEFICIOS FISCALES Y ESTABLECE MEDIDAS DE SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA, PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 2014, NO LE SON APLICABLES LOS PRINCIPIOS TRIBUTARIOS DE PROPORCIONALIDAD Y EQUIDAD

se encuentra exento del pago de IVA correspondiente¹⁰⁸ si bien unos de los motivos del legislador fue proteger al pasajero quien hace uso del transporte, no consideró el hecho de que todos los gastos, la última reforma que tuvo este sector en tema de IVA¹⁰⁹ fue únicamente la adición de quienes no se les consideraba transporte urbano, sin embargo, la propuesta por lo mencionado en el capítulo anterior, aunado a que existe ya una propuesta formal de INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2°-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JOSÉ ELÍAS LIXA ABIMERHI E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN¹¹⁰ donde este agrega sus motivos que para ese año se encontraban, y que aun en la actualidad se tienen, si bien la finalidad de este no es que el pasajero pague el impuesto por este servicio, si no que el transportista pueda hacer el acreditamiento del impuesto y con esto formalizar dicha actividad,

¹⁰⁸ Tesis Aislada 10a. Época en la 1a. Sala publicada en el Semanario Judicial de la Federación. Libro 58, Septiembre de 2018, Tomo I, página 849. VALOR AGREGADO. EL ARTÍCULO 15, FRACCIÓN V, DE LA LEY DEL IMPUESTO RELATIVO, NO VIOLA EL PRINCIPIO DE LEGALIDAD TRIBUTARIA. El precepto citado, al prever que no se pagará el impuesto al valor agregado por la prestación de los servicios de transporte público terrestre de personas exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, no viola el principio de legalidad tributaria contenido en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, aun cuando no defina qué debe entenderse por áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, pues estas locuciones son suficientes para conocer a qué tipo de servicios públicos terrestres de pasajeros se refiere la norma controvertida, a fin de establecer quiénes se encuentran comprendidos como sujetos obligados al impuesto y cuál es el objeto gravado. Lo anterior es así, en virtud de que el legislador, al acudir a aquellos vocablos de uso común en el sector del transporte terrestre de personas, en atención al significado gramatical de esas palabras y en el contexto en el que se emplean, permite a los gobernados entender con precisión que se considerarán exentos del pago del impuesto al valor agregado los sujetos dedicados al transporte público terrestre de personas, que se preste exclusivamente en las ciudades, áreas aledañas a éstas o en los conjuntos urbanos formados por una ciudad y sus áreas próximas.

¹⁰⁹ DOF: 09/12/2019 DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y del Código Fiscal de la Federación.

LIVA Art 15 Fracc V. El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.

¹¹⁰ INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2°-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JOSÉ ELÍAS LIXA ABIMERHI E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN recuperado de: http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/09/asun_4075180_20200922_1600117915.pdf

beneficiar al estado y el transportista no se vea afectado financiera ni fiscalmente, por lo mencionado anteriormente se toma en base lo siguiente:

Decreto deroga la fracción V del artículo 15 y se adiciona una fracción V al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

Artículo Único. Se deroga la fracción V del artículo 15 y se adiciona una fracción V al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

Artículo 2o.-A...

I. a IV. ...

V. La prestación de servicios transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. Para el efecto de la presente fracción, no se considera transporte público aquel que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.

...

Artículo 15. ...

I. a IV. ...

V. Se deroga.

VI a XVI. ...

Ley del Impuesto al Valor Agregado	
Artículo 2o. A...	Artículo 15...
V. La prestación de servicios transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas	V. Se deroga

metropolitanas. Para el efecto de la presente fracción, no se considera transporte público aquel que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.	
--	--

4.4. Propuesta

Derivado del proyecto de investigación que se realizó al sector autotransporte, podemos delimitar ciertos puntos que es importante tener a consideración y que se proponen de manera explícita.

Si bien pudimos observar durante toda la investigación los beneficios que se tienen actualmente para este sector son varios y podemos encontrarlos en diferentes leyes, es nuestro derecho aplicarlos, sin embargo, es importante llevar a cabo su correcta aplicación en cada uno de ellos, tener en cuenta los puntos a considerar y que estos generaran cargas administrativas y un control interno adecuado de cada una de ellas, en caso contrario de no aplicarlos causaríamos una carga fiscal al contribuyente, es por eso que la aplicación de estímulos es indispensable.

Por otra parte, está el tema de las limitantes que existen dentro de cada estímulo fiscal, desde hace algunos años se encuentran con los mismos montos, sin considerar la parte económica que se vive año con año, es por eso que desde el punto de vista personal se menciona la necesidad de actualizar los montos que ya señala cada estímulo, para que se siga cumpliendo la finalidad de estos, sin que el tiempo afecte el valor de la limitante.

Ahora bien, es necesaria la modificación a la ley del Impuesto al Valor Agregado, ya que con esto se beneficiaría significativamente al contribuyente, sin afectar la

esfera contributiva, y generar con esto que esta actividad tenga un cambio innovador.

De tal manera que la propuesta de investigación es precisamente que los contribuyentes, contadores, asesores, administradores, y en general el público interesado, conozca y aproveche los beneficios fiscales que se ofrecen para dicho sector, adicional hacer una invitación a las autoridades a considerar, ya que es necesaria, la actualización de los montos que limitan los estímulos al valor real actual año con año, ya que estos tienen vigencia anual, en conjunto con lo mencionado anteriormente hacer la modificación a la ley del Impuesto al valor agregado para que esos contribuyentes se vean beneficiados y no afecte la parte financiera y fiscal de la cuales son sujetos actualmente.

Sirva pues el presente trabajo de investigación como una herramienta al alcance de todos los interesados en tener el conocimiento y herramientas necesarias para aplicar estos beneficios tributarios y la mejora de los mismos, con lo cual obtendrán un beneficio directo consistente en un ahorro el pago de impuestos, mejorando el flujo de efectivo y por consiguiente una mayor rentabilidad en la industria del autotransporte.

CONCLUSIONES

Para llevar a cabo el buen desarrollo de la presente investigación fue fundamental apegarse a la metodología de la investigación que establece la doctrina, sin perder de vista los objetivos principales y ante todo basándonos en la justificación de la problemática que se identificó desde el principio.

En lo que respecta a cada uno de los objetivos de la investigación se apega a la realidad que desde ya algunos años enfrenta este sector basándose básicamente, en cual es el impacto de no aplicar correctamente los estímulos fiscales brindados a dicho sector y si realmente responden a la realidad laboral, económica, de seguridad, financiera y fiscal a la que se enfrentan.

Tener en cuenta la importancia de la fundamentación y conocimiento de las legislaciones vigentes, así como de los antecedentes económicos y actuales del país, tanto como de toda aquella información de relevancia respecto del sector autotransporte, así como de las leyes complementarias que lo regulan, con el fin de conocer indicadores económicos, historia y situación actual por la que se enfrentan, de la importancia que tiene dicho sector en la economía del país, la función que este realiza y como con el paso del tiempo ha ido evolucionando.

Adicional podemos observar cómo se clasifica el sector auto transporte y cuales beneficios fiscales adicionales tenemos para cada uno de ellos, analizando como estos en algunos casos se encuentran limitados desde ya algunos años y que en la actualidad no ofrecen el beneficio que en un principio brindaban y que adicional a esto el control adecuado de dichos estímulos es fundamental para su correcta aplicación y que para el transporte de pasajeros tiene la exención del impuesto al valor agregado sin considerar que sus gastos se encuentran gravados al cien por ciento.

Dicho sector debería poder ubicarse en tasa del cero por ciento, para que se siga cumpliendo la finalidad de apoyar al pasajero por ser un servicio básico que la mayoría de la población necesita, aunado a eso el apoyar esta rama del sector autotransporte tiene beneficios adicionales al que solo apoyar al pasajero, como

contamina menos que el vehículo privado y el transporte público es la alternativa más ecológica para los desplazamientos que se hacen en la ciudad, ayuda a que la emisión de gases sea mucho menor, además el uso masivo del vehículo privado colapsa las ciudades y las hace más sucias y más ruidosas. Por eso el transporte público es la alternativa idónea para mejorar la movilidad urbana y evitar en gran medida las retenciones y atascos.

Ahorras tiempo. Muchas veces el uso del automóvil conlleva la búsqueda de aparcamiento en zonas saturadas. Con el transporte público llegas a tu destino sin complicaciones y sin estrés.

Como se menciona en la iniciativa que adiciona el artículo 2º-a y deroga la fracción v del artículo 15 de la ley del impuesto al valor agregado, en materia de iva acreditable para empresas de transporte público de pasajeros, suscrita por el diputado José Elías Lixa Abimerhi e integrantes del grupo parlamentario del pan esta circunstancia implica, en los hechos, que aun cuando la prestación de servicio de transporte público terrestre de pasajeros no está obligado a la retención o el pago del impuesto al valor agregado, no menos verdad resulta que al encontrarse sujeto al régimen de exención del artículo 15, no es posible para las empresas concesionarias de dicho servicio público realizar el acreditamiento del mismo impuesto que se traslada a proveedores y acreedores de la empresa.

Es decir, que con independencia de que la actividad no se encuentre gravada con la tasa general del 16 por ciento establecida en el artículo 1o. de la Ley del mencionado impuesto, no se podrá acreditar el IVA pagado por gastos e inversiones realizadas al tener reglas diferentes que las actividades que de conformidad con el artículo 2o.-A se encuentran gravadas con tasa 0 por ciento. Lo anterior, dado que la ley establece que los actos o actividades gravados a tasa 0 por ciento tienen el mismo tratamiento para efectos de la misma que aquellos a los que les es aplicable la tasa general del 16 por ciento, por lo que estarían ante la posibilidad de realizar el acreditamiento del IVA trasladado como se observa en el último párrafo del artículo 2o.-A que establece en su último párrafo que: “Los actos o actividades a los

que se les aplica la tasa del 0 por ciento, producirán los mismos efectos legales que aquellos por los que se deba pagar el impuesto conforme a esta Ley.”

Una vez concluidos los puntos anteriores de la tesis denominada “Beneficios del sector autotransporte y su impacto fiscal dentro del régimen de coordinados” prederemos a dar respuesta a las respectivas preguntas de investigación:

PRIMERA.- ¿Cuál es el motivo o el argumento, por parte de la autoridad, para mantener los porcentajes que actualmente manejan las facilidades administrativas?

No existe un motivo por el cual la autoridad aun sigue utilizando las mismas limitantes que publica a través del Diario Oficial de la Federación en la Resolución de Facilidades Administrativas, ya que desde hace algunos años atrás sigue sin considerar la inflación y demás factores económicos que afectan la situación actual del país, pues es conocimiento de todos que se da año con año, pasando afectar todos los precios de los insumos que se utilizan para llevar a cabo dicha actividad, de tal manera que al actualizar dichas facilidades únicamente en lo que respecta sobre los factores micro y macro económicos actuales se seguiría brindando de esta manera lo que en un inicio fue el monto principal, de tal manera como lo hace con otras tablas e indicadores que para ellos conviene y beneficia para llevar a cabo su recaudación.

SEGUNDA.- ¿Se logra el objetivo social para el que originalmente fueron planteadas las facilidades para el sector autotransporte?

Si bien busca beneficiar y apoyar a este sector con estos beneficios si lo hace, pero no como originalmente lo plateó ya que proporcionalmente y en base a indicadores lo que en un inicio otorgó ya no se encuentra actualizado a tipo de cambio actual y a las necesidades actuales de los contribuyentes.

TERCERA.-¿Cuáles son los efectos fiscales que se obtienen al hacer uso de estas facilidades administrativas?

Sin duda si ayudan a disminuir la carga tributaria a la que se ve involucrado el contribuyente, ya que como se desarrolla en la investigación impactan a la hora del

calculo de impuestos si se compara con alguien que no los aplique, sin embargo, la situación actual del país, tanto económica, fiscal, laboral, financiera y de seguridad dichos beneficios se encuentran limitados y desactualizados a las necesidades que enfrentan los contribuyentes.

Cabe destacar que estos beneficios fiscales son un derecho que todo contribuyente tiene derecho a ejercer y de no aplicarlos perjudica a su esfera económica y fiscal es por eso que “La existencia de facilidades administrativas para el sector autotransporte que se tienen actualmente ayudan al sector sin embargo son insuficientes y ocasionan cargas administrativas adicionales, de las cuales al no llevar un control adecuado se convierten en un problema, causando un perjuicio para el contribuyente” se prueba por lo siguiente como ya se analizó en el presente trabajo de investigación que los estímulos fiscales vigentes para este sector son insuficientes, desactualizados y en algunos casos poco razonables a las necesidades actuales de dicho sector, sin observar por las situaciones que se enfrentan día a día, los limitan y al no llevar un control adecuado de estos provocarían lo contrario para lo que fueron destinados, lo cual aterriza la viabilidad llevada a cabo en el proceso del desarrollo de la investigación científicamente.

Bibliografía

Dussel Peters, Enrique (2008). “Los costos de transporte en las exportaciones mexicanas”, Working paper No. 13, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp 1–49

Colección de estudios sectoriales y regionales Conociendo la industria del autotransporte de carga, INEGI, CANACAR, Diciembre 2021

Gasolina en México fue 2.5% más cara que en EU durante 2022, El Economista, Por Sebastián Díaz, 09 de Enero de 2023, tambien puede encontrarse en: <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/Gasolina-en-Mexico-fue-2.5-mas-cara-que-en-EU-durante-2022-20230108-0079.html>

Flash Informativo, 2023 – 8 Consultoría Fiscal, https://www.chevez.com/Home/Post?post_element=2353

HERNANDEZ, Sampieri, Roberto, Metodología de la Investigación, Ed. Mc Graw Hill. Tercera Edición, México, 2003.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, p. 44, 2023

Teoría General de las contribuciones, Principios Constitucionales de las contribuciones. La potestad tributaria, Ciudad de Mexico, 2022, p. 86

VENEGAS ÁLVAREZ, Sonia, Derecho fiscal. Parte general e impuestos federales, México, Oxford University Press, 2016, p.2.

Hugo Carrasco Iriarte, Derecho Fiscal I, Principios constitucionales de las contribuciones, p. 52, México, 2017.

Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez (1990), Principios de derecho tributario, 3a ed, México, Limusa, pp 70 y 71

<http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/13/pr/pr9.pdf>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, p. 44, 2023

Teoría General de las contribuciones, Principios Constitucionales de las contribuciones. La potestad tributaria, Ciudad de México, 2022, p. 86

VENEGAS ÁLVAREZ, Sonia, Derecho fiscal. Parte general e impuestos federales, México, Oxford University Press, 2016, p.2.

Hugo Carrasco Iriarte, Derecho Fiscal I, Principios constitucionales de las contribuciones, p. 52, México, 2017.

Luis Humberto Delgadillo Gutiérrez (1990), Principios de derecho tributario, 3a ed, México, Limusa, pp 70 y 71.

Georges Renard (1947), El derecho, la justicia y la voluntad, trad Santiago Gunchillo Manterola, Ediciones Desclée de Brouwer, Buenos Aires, p 18.

Santo Tomás de Aquino, Tratado de justicia, cap I, art 12, trad Carlos Ignacio Gutiérrez, México, Editorial Porrúa, 1985 p 134.

Pont Mestres (1981) “La justicia tributaría y su formulación constitucional”, R.E.D.F., Revista Española de Derecho Financiero, Civitas Ediciones, núm 31, Madrid, p 368.

Cfr. CARRASCO IRIARTE, Hugo, Derecho Fiscal I, 7ª ed., México, Iure Editores, 2016, pp. 15-17

Carlos Palao Taboada (1976), Apogeo y crisis del principio de capacidad contributiva, en el marco de la jurídica, t II, Madrid, Tecnos, p 423.

Francisco Lerdo de Tejada (1982), “Ley de la selva” en materia fiscal, t I, México, Tribunal Fiscal de la Federación, pp 537 y 544

Código Fiscal de la Federación Artículo 5

Practicu <https://dpej.rae.es/lema/derecho-fundamental>

Carrasco, Iriarte, Hugo. Derecho fiscal I (7a. ed.), IURE Editores, 2017m Fiscal, Impuestos Indirectos Tomo IV, p. 21, 2021

<http://www.il-latam.com/wp-content/uploads/2019/06/Inbound-Logistics-Latam-143-autotransporte-de-carga.pdf>

https://www.antp.org.mx/nd_img/indicadores/transportes/documentos/antp_CrecimientoPoblacional.pdf

https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvieg/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf

INEGI. Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga. 2021, p.17

Daniel David Jaime Camacho, El transporte de carga en México y sus vínculos con la economía, <http://tiempoeconomico.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2017/07/16te4.pdf>

Daniel David Jaime Camacho, El transporte de carga en México y sus vínculos con la economía, <http://tiempoeconomico.azc.uam.mx/wp-content/uploads/2017/07/16te4.pdf>

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, Art. 41, p.13

<https://www.gob.mx/tramites/ficha/expedicion-del-permiso-para-el-servicio-de-autotransporte-federal-de-carga-general/SCT1699>

<https://www.gob.mx/tramites/ficha/expedicion-del-permiso-para-el-servicio-de-autotransporte-federal-de-turismo/SCT3126>

ARTÍCULO 22. Corresponde a la Dirección General de Autotransporte Federal (...)

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/01_todas_las_modalidades.pdf

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/02_pasajeros_y_turismo.pdf

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/03_carga.pdf

https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Documentos/03_carga_B.pdf

El transporte de carga en México y sus vínculos con la economía, Tiempo Económico Núm. 16, vol. V Tercer cuatrimestre de 2010, pag 49, Daniel David Jaime Camacho

<https://sendengo.com/historia-y-evolucion-de-la-industria-del-transporteenzmexico/>

Nancy Balderas Serrato, 2022 <https://www.tyt.com.mx/nota/carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-para-al-autotransporte>

<https://www.ubicalo.com.mx/blog/transporte-terrestre/>

JUAREZ, Álvarez Salvador, Apuntes de la materia de Planeación Fiscal I, Maestría en Fiscal, UMSNH, México, 2019

BENITO GUTIERREZ MEDRANO, LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS BENEFICIOS TRIBUTARIOS, UMSNH

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2023, Art 16, Inciso A, Fracción IV https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5671325&fecha=14/11/2022#gsc.tab=0

22#gsc.tab=0

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2023, Art 16, Inciso A, Fracción IV, primer párrafo, https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5671325&fecha=14/11/2022#gsc.tab=0

SHCP, Criterios no vinculativos a las disposiciones fiscales, 1/LIF/NV, México, 2021, disponible en: file:///C:/Users/pc/Downloads/Anexo_3_2021_11_enero.pdf

Ley del impuesto Sobre la Renta, Art. 179, quinto párrafo

RESOLUCIÓN de facilidades administrativas para los contribuyentes de los sectores que en la misma se señalan para 2023, DOF: 03/03/2023 Regla 2.2

Ley del Impuesto Sobre la Renta, Art. 105, último párrafo

Código Fiscal de Federación, Art. 29-A, Frac. IV

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2°-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS,
http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/09/asun_407518_20200922_1600117915.pdf

Notas Fiscales, Julio 2023

Boletín Fiscal Comisión Fiscal AMCPDF Número 26 mayo 2018
<https://amcpdf.org.mx/wp-content/uploads/2018/05/Estimulo-fiscal-Diesel-automotriz.pdf>