

301808

2
200
7/18



**UNIVERSIDAD DEL VALLE
DE MEXICO**

**ESCUELA DE CONTADURIA PUBLICA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**“ EL REGIMEN SIMPLIFICADO A LAS
ACTIVIDADES EMPRESARIALES Y SU
APLICACION AL SECTOR DE AUTO-
TRANSPORTE DE CARGA FEDERAL ”**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN CONTADURIA PUBLICA
P R E S E N T A
HERMILO ROMERO CORDERO

PRIMER REVISOR:
C. P. MARIO CRUZ OJEDA

SEGUNDO REVISOR
C. P. MARTHA URIBE RUIZ

MEXICO, D. F.

1994

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A mis padres:

Carmen Cordero de Romero.

Hermilo Romero Acevedo.

Hoy más que nunca, debo agradecer a Dios el haberme dado la bendición de tenerlos a Ustedes como mis padres, que con su infinito amor y comprensión, han logrado darle un gran valor y significado a mi vida.

En esta nueva etapa que hoy comienzo, quiero hacerlos partícipes de mi profunda gratitud por haber tenido confianza en mí y elevo mis oraciones para que, como hasta ahora, sigan apoyándome en todo lo que emprenda.

Me es necesario decirles también que gracias a Ustedes, me encuentro muy cerca de lograr uno de mis mayores anhelos: Obtener mi Título Profesional.

Gracias por compartir conmigo mis ilusiones y sobre todo, por creer en mí.

A mi esposa:

Lilia E. Noemí Sánchez Solís.

No existen palabras en el mundo que reflejen --
fidelmente lo que significas en mi vida, pero quiero decirte que
eres realmente importante para mí.

A pesar de todo lo que ha pasado, deseo agrade-
certe toda la comprensión y apoyo que me has dado. Quisiera com
partir contigo todos los momentos, tanto los buenos como los ma
los, las tristezas y las alegrías. Ahora, me es grato decirte --
que he llegado a la culminación de mis sueños y que quiero dedi
carte este trabajo de investigación como testimonio de mi pro--
fundo amor y agradecimiento.

A mis hijos:

Lilia Berenice, César Alfredo y Jéssica Aracéll.

Con infinito amor y gratitud, a quienes debo la razón y esperanza de mi vida, que con su cariño han fortalecido mi interés por seguir adelante.

Espero que la realización de este trabajo, haga nacer en ellos el deseo de superación y de llegar a ser personas honorables y útiles a la sociedad a la que pertenecen.

A mis hermanas:

Mary, Mari Carmen, Tere y Rosy.

A quienes quiero agradecerles su cariño, com
prensión y apoyo que me han brindado siempre.

Con profundo agradecimiento a:

La Universidad del Valle de México.

A mis compañeros y amigos.

I N D I C E

PAG. :

I N T R O D U C C I O N .

C A P I T U L O I .

----- A N T E C E D E N T E S . -----

1.1	HISTORIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO.	1
1.2	CONVENIO DE MODERNIZACION Y REESTRUCTURACION DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.	8
1.3	REGIMEN FISCAL.	
1.3.1	BASES ESPECIALES DE TRIBUTACION CON LA SECRE- TARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.	17
1.3.2	CONVENIOS CON EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.	27
1.3.3	CONVENIOS CON EL INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES.	33

C A P I T U L O II .

----- S I T U A C I O N A C T U A L D E L A U T O T R A N S P O R T E E N M E X I C O . -----

2.1	INFRAESTRUCTURA.	
2.1.1	CARRETERAS.	37
2.1.2	PARADORES.	42
2.1.3	PESO Y DIMENSIONES.	44
2.1.4	BANCO DE DATOS.	56

2.2 AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.	
2.2.1 FORMAS DE FUNCIONAMIENTO.	
2.2.1.1 SOCIEDADES MERCANTILES.	58
2.2.1.2 CONCESIONES Y PERMISOS.	62
2.2.1.3 CENTRALES DE SERVICIOS DE CARGA.	64
2.2.2 TIPOS DE TRANSPORTE.	68

C A P I T U L O I I I .

ASPECTOS FINANCIEROS.

3.1 CREDITO.	72
3.2 FIANZAS.	79
3.3 SEGUROS.	85
3.4 SISTEMAS DE COBRO.	89

C A P I T U L O I V .

CASO PRACTICO.- DESARROLLO DEL REGIMEN SIMPLIFICADO.

4.1 IMPUESTO SOBRE LA RENTA.	
4.1.1 SUJETOS.	100
4.1.2 ENTRADAS Y SALIDAS.	101
4.1.3 REGISTRO DE ENTRADAS Y SALIDAS.	107
4.1.4 BASE DEL IMPUESTO.	109
4.1.5 REDUCCION POR DISMINUCION DE CAPITAL.	111
4.1.6 REQUISITOS DE LAS SALIDAS.	113
4.1.7 FACILIDADES DE COMPROBACION.	115
4.1.8 EXENCION DE OBLIGACIONES.	117
4.1.9 PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES EN LAS UTILIDADES.	118

PAG. :

4.2 IMPUESTO AL ACTIVO.	
4.2.1 CALCULO.	119
4.2.2 MECANICA DE ACREDITAMIENTO.	120
4.2.3 OBLIGACIONES DEL IMPUESTO AL ACTIVO.	121
4.3 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.	
4.3.1 OBLIGACIONES.	122
4.3.2 EROGACIONES DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES.	123
4.4 OBLIGACIONES.	
4.4.1 OBLIGACIONES EN GENERAL.	124
4.4.2 OPCION PARA TRIBUTAR EN LO INDIVIDUAL.	128
4.4.3 GASTOS COMUNES Y COPROPIEDAD.	131

C O N C L U S I O N E S .

A N E X O S .

B I B L I O G R A F I A .

I N T R O D U C C I O N .

Los transportes constituyen servicios públicos de carácter estratégico en la vida nacional, ya que integran social, económica y políticamente a los mexicanos en el territorio nacional y permiten su participación eficiente en el contexto de la comunidad internacional.

Por su importancia, los transportes no sólo han contribuido a la movilización de personas y mercancías, sino también a la expansión industrial, la configuración del desarrollo regional y urbano así como a la distribución de las actividades económicas en el territorio nacional.

La modernización del transporte ya se ha iniciado al proceder a su desregulación, al mejorar la coordinación de los distintos medios y al promover la competencia; el propósito es lograr menores costos para los usuarios, mayor eficiencia y un uso más racional del equipo y la infraestructura.

El transporte se debe concebir como un sistema integrado que aprovecha y combina las ventajas comparativas de cada modo; éstos, al completarse y coordinarse entre sí, suman su capacidad y brindan servicios de alta calidad, gran eficiencia y bajo costo. El transporte moderno tiende cada vez más a los servicios multimodales.

La ciencia de las finanzas públicas es un campo apasionante en la vida del Licenciado en Contaduría Pública que crea una corriente de especialización muy importante y cuyo reconocimiento se manifiesta en la alta cotización del profesio-

nista que aborda este ramo para el ejercicio profesional.

Nuestro país, en el ocaso del siglo XX, ha revolucionado la legislación fiscal creando una mecánica muy diversa para hacer más fácil el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

En mi época de estudiante, destacó de una manera importante mi inclinación en el área fiscal, situación que acrecentó mi interés, además de la práctica en el campo laboral con motivo de mi incorporación a una empresa del ramo del Auto-transporte de Carga Federal.

El estudio, la práctica y mi desenvolvimiento hasta la fecha, hicieron que me decidiera a tratar el tema, con las limitaciones del estudiante en su fase terminal, pero con el mejor deseo de aportar con mi esfuerzo un elemento a otras generaciones que les permita apoyarse en mi investigación para hacer frente a sus necesidades de conocer el sistema tributario en la rama del Régimen Simplificado.

El presente trabajo de investigación se circunscribe a las adecuaciones fiscales conocidas hasta el 31 de diciembre de 1993, el cual está enfocado al tratamiento fiscal aplicable exclusivamente a personas morales. En su primera parte se hace referencia a los antecedentes históricos del Transporte en México hasta llegar a la firma del Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte. De igual manera, se hace mención del Régimen Fiscal a que estuvo sujeto este sector hasta el año de 1989, mejor conocido como " Bases Especiales de Tributación ", así como los distintos convenios que se suscri-

ben con los organismos gubernamentales para el pago de cuotas y aportaciones. En los capítulos siguientes, se pone de manifiesto la situación actual que vive el Autotransporte en México en lo relativo a carreteras, crédito, fianzas, seguros, etc., sin restarle importancia a la entrada en vigor del Reglamento sobre Peso y Dimensiones publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de enero de 1994. También se hace referencia a las diferentes formas en que se encuentran organizadas las empresas de transporte para su funcionamiento. Por último, se desarrolla la hipótesis propuesta por medio de un caso práctico sobre la aplicación del Régimen Simplificado ó Flujo de Efectivo al Sector de Autotransporte de Carga Federal.

La información que comprende el presente trabajo, se recopiló y se concluyó en igual forma, durante el periodo comprendido del 7 de febrero al 20 de junio de 1994.

C A P I T U L O I.

<u>ANTECEDENTES.</u>	PAG.:
1.1 HISTORIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO.	1
1.2 CONVENIO DE MODERNIZACION Y REESTRUCTURACION DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.	8
1.3 REGIMEN FISCAL.	
1.3.1 BASES ESPECIALES DE TRIBUTACION CON LA SECRE- TARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.	17
1.3.2 CONVENIOS CON EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.	27
1.3.3 CONVENIOS CON EL INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES.	33

ANTECEDENTES.

1.1 HISTORIA DEL TRANSPORTE EN MEXICO.

El primer transportista de la historia universal -- fue también el primer explorador de lo desconocido. Este hombre semisalvaje dejó la protección de la caverna para lanzarse, impelido por la motivación de descubrir qué había más allá del -- valle, de la colina, de la montaña, a la otra rivera del río, -- al otro lado del lago.

El primer gran paso del hombre hacia la civiliza--- ción lo dio cuando aprendió a transportarse a si mismo e ideó -- formas de arrastre para alivianar la carga que transportaba so-- bre sus espaldas. El primer sistema de economía --el trueque-- se originó porque este transportista, traía de lejos productos --- desconocidos, que cambiaba por los de su villa; con esto le na-- ció al hombre la pasión por el consumo, la costumbre de guardar los excedentes, el orgullo de tener lo nuevo.

El segundo gran paso de la humanidad hacia el domi-- nio de este planeta, se logró cuando domesticó animales y des-- cargó el fardo que soportaba y se lo pasó al lomo de los anima-- les. De esta manera, el transportista acortó las distancias, -- multiplicó su capacidad de carga, llevó por cantidades los pro-- ductos excedentes de una región a otra donde no existían; quan-- do utilizó el más grande descubrimiento que más ha influido en el desarrollo de la humanidad y que más contribuyó para que el

hombre se hiciera el amo del mundo: la rueda.

La rueda resolvió los obstáculos que representaba la ausencia de caminos y también a su paso los originó, con ella se multiplicó en varias veces la capacidad de carga que hasta entonces tenían el hombre y los animales juntos, también multiplicó su capacidad en volumen y peso, la de recorrer distancias y a mayor velocidad. La rueda movió la carreta, y el caballo fue uncido al carro y desde entonces lo usamos como medida de unidad de fuerza.¹

En 1522 Hernán Cortés ordenó a Alvaro López que hiciera el camino de Veracruz a México y en 1523 de México a Tampico. En este lugar se construyó el primer puente que se utilizó en la Nueva España.

En el siglo XVII México ya contaba con una extensa red de caminos de tierra y empedrados. Durante la colonia, las principales arterias de comunicación entre la Nueva España y las ciudades más importantes de provincia eran conocidas como " caminos reales ". Estos caminos pasaban por notables puentes por su ingeniería de aquella época.²

Fue en 1531 cuando Sebastián de Aparicio convirtió el camino de México a Veracruz en una verdadera carretera y a él se debe el uso comercial de carretas tiradas por bueyes.

El transporte naval también tuvo gran importancia -

¹ García Padilla Rosendo. El Transportista por los Caminos de la Historia. Pág. 26

² Martínez del Río Redo Marita. El Transporte en la Historia de México. Pág. 30

en la conquista de México y durante este periodo el caballo --- significó para el hombre el más noble y útil de los medios de - transporte. La primera línea de diligencias entre la Ciudad de México y Veracruz la establecieron tres norteamericanos en el - año de 1830. Por su puntualidad, eficiencia y excelente servi- cio, la línea de México a Veracruz fue comparada con las de Es- paña, Inglaterra y Francia.

México fue uno de los primeros países del mundo en comprender la utilidad de los ferrocarriles como medio de comu- nicación y transporte. La primera concesión formulada bajo la - presidencia del general Bustamante en 1837, no tuvo efecto. A-- ños más tarde, en la época de Santa Ana, se comenzó a construir la vía de México a Veracruz. Ignacio Comonfort hizo la inaugu-- ración del tramo Cd. de México - Villa de Guadalupe en 1847. -- Don Manuel Escandón obtuvo del gobierno un permiso para cons--- truir una vía férrea de Veracruz al Pacífico en 1857.

La Revolución Mexicana fue el primer movimiento ar- mado en cual los ferrocarriles desempeñaron un papel muy impor- tante.

En la primera década del siglo XX, en la Cd. de Mé- xico existían medios de transporte muy raquíticos: las trajine- ras seguían transportando los alimentos que abastecían los mer- cados. Por el zócalo transitaban trenes de mulitas y eléctri--- cos. En las elegantes calles de Plateros y Capuchines se regis- traba un intenso tráfico de carretas, automóviles y hasta bici- cletas que requerían los servicios de un policía; sin embargo,

por falta de reglamentos circulaban desordenadamente.¹

El desarrollo del transporte terrestre se inicia en 1925 al integrarse la Comisión Nacional de Caminos y con la construcción de la carretera México - Puebla. En aquella época, abre sus puertas la primera ensambladora automotriz, decretándose seis años después la obligación de usar partes nacionales en el ensamblado. Asimismo, en ese tiempo se promulgó la primera Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte, misma que fue derogada al siguiente año y en la que se hace mención a las funciones de vigilancia, control y aplicación de tarifas.²

En el mes de abril de 1946, se dispuso el libre tránsito de los camiones de carga en carreteras federales, esto debido al congestionamiento de fletes en los puertos fronterizos y marítimos, que a través del tiempo se había convertido en un problema creciente. En la composición de la flota vehicular del Servicio Público de Carga Federal, ya no predominan las unidades impulsadas por gasolina, abarcando dicho campo aquellas que utilizan diesel.

El crecimiento acelerado y constante de este sector, hizo necesaria la implantación de acciones destinadas a la modernización y restauración del autotransporte de carga fede-

¹ Nueva Enciclopedia Temática. Oficios, Comunicaciones y Transportes. Pág. 228.

² De la Torre José Luis. Organización de una Empresa de Transportes de Petróleo y Derivados de la Petroquímica. Tesis Profesional. Pág. 20

ral. Dichas acciones se han venido dando concretamente en los cuatro últimos sexenios a través del Plan Nacional de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes, en particular, el establecido para el año de 1989 en donde se instituye la desregulación de la actividad productiva y la formulación de un marco regulatorio sencillo y preciso, a través del Convenio de Modernización y Reestructuración del Autotransporte de Carga Federal.

" La experiencia de las naciones más industrializadas muestra que en la conformación de bloques económicos, corresponde a los transportes ser factores de integración, de ahí que el Acuerdo Trilateral de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, constituya un motor de un nuevo desarrollo del transporte, abocado principalmente a su incorporación en las cadenas de producción de las empresas exportadoras nacionales y transnacionales, y a su vez en la conformación de un sistema de transporte único para América del Norte.

Por ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo con la estrategia de concertación que ha instituido el Presidente de la República, el Lic. Carlos Salinas de Gortari, redoblará esfuerzos en el logro de los retos señalados, que nos permita hacer frente al proceso de modernización y particularmente fortalecidos para entrar al umbral del siglo XXI ".¹

¹ Palabras del C.P. Gustavo Patiño, Subsecretario de Transporte de la S.C.T. durante la inauguración del III seminario y exposición internacional. 3 de junio de 1992.

Hoy en día, el transporte de carga por camión es un medio importantísimo en todo el mundo. Cuando el ferrocarril se vio saturado para el transporte de carga, se introdujo el tráfico motorizado de los productos por carretera. Aún a pesar de las inconveniencias originales de éstas, que hacían difícil el uso de remolques, el transporte de carga por este medio ofrece ventajas como la adaptabilidad a las corrientes cambiantes del mercado y el servicio de domicilio a domicilio. De igual manera, el camión posee mayor capacidad de adaptación, con lo que estimula ramas económicas que son fáciles de ampliar y de continuar, y en general ramas que dependen del servicio al cliente, así como de la entrega rápida y directa.⁴

Por último, el Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994 cumple con el objetivo básico de fijar lineamientos y establecer instrumentos para encauzar las actividades del Estado y la sociedad en materia de transportación de bienes y personas. Su desarrollo es indispensable para contribuir al logro de los objetivos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, e incorporados a la estrategia de modernización adoptada por el Ejecutivo Federal.

⁴ Romero Cordero Carmen. Manual de Organización de una Empresa de Transportes de Carga en General. Tesis Prof. -- Pág. 23.

SISTEMA DE AUTOTRANSPORTE 7			
	1990	1992	TPCA*
MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA			
Pasajeros (miles)	2,008,730	2,227,575	5.3
Carga (miles de ton.)	534,938	564,163	2.7
VEHICULOS EN SERVICIOS			
Pasajeros	36,593	41,600	6.6
Para carga regular	105,966	290,000	62.6
Para carga especializada	117,017	231,000	40.5
TERMINALES EN OPERACION			
Centrales de pasajeros	108	115	3.2
Centrales de carga	108	39	-39.9

* Tasa promedio de crecimiento anual

7 Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Dirección General de Planeación. Junio de 1993.

1.2 CONVENIO DE MODERNIZACION Y REESTRUCTURACION DEL
AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.

De conformidad con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, y en el Programa de Trabajo del -- Sector Comunicaciones y Transportes para 1989 y con el acuerdo presidencial del mes de febrero del mismo año que creó el Programa de Desregulación Económica, las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Comercio y Fomento Industrial, informaron sobre las acciones que el Gobierno Federal y los prestadores de servicios llevarían a cabo para la modernización y reestructuración del Autotransporte de Carga Federal.

Para este efecto, se suscribió el día 6 de julio de 1989 un convenio que pacta esta modernización de acuerdo a la política de concertación del Presidente de la República, el --- Lic. Carlos Salinas de Gortari, para realizar los cambios que --- requiere nuestro país.

El Convenio fue elaborado por los diversos grupos --- involucrados y responde a los compromisos asumidos por el Presidente de la República desde su campaña política.

El proceso de modernización emprendido por nuestro país plantea nuevos retos y exigencias a los servicios públicos del Autotransporte, que deberán superar el rezago existente para apoyar eficientemente el crecimiento y la recuperación general de la economía.

Acorde con la política fijada por el Ejecutivo Fe--

deral de incrementar la eficiencia y la productividad en un entorno de mayor competencia y flexibilidad, el Convenio está --- orientado a crear condiciones que permitan aumentar la oferta y propicien la libre contratación de los servicios del Autotransporte y los conexos a esta actividad.

Por la importante participación del Autotransporte Federal en el intercambio de bienes, tanto en el ámbito nacional como en el comercio exterior, su modernización apoyará eficazmente al aparato productivo y su competitividad en el exterior, así como la descentralización de la vida nacional.

EL Convenio celebrado entre las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Comercio y Fomento Industrial y la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (antes Cámara de --- Comunicaciones y Transportes), establece las siguientes bases:

LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, de acuerdo con sus atribuciones:

- Establece que, dentro de la Red Federal de Carreteras las personas físicas o morales que cuenten con concesiones, tengan u obtengan permisos de transporte, podrán cargar y descargar los productos que transportan a cualquier parte de la República Mexicana, sin restricción alguna. Esto permitirá el mejor aprovechamiento tanto de la infraestructura carretera, --- como de las unidades disponibles.

- Autoriza al transporte de carga especializado para transportar todo tipo de mercancías con excepción de productos explosivos, tóxicos y químicos, siempre y cuando el tipo de

la unidad así lo permita.

- A las personas físicas o morales que hacen del -- autotransporte su actividad habitual y que lo han venido explotando en forma irregular, se les otorgará el permiso correspondiente con el mínimo de requisitos que marca la ley.

- Agilizará el otorgamiento de concesiones y permisos para propiciar el crecimiento de los servicios y la flota -- vehicular y de esta manera, generar la competencia en igualdad de circunstancias preservando derechos legítimos adquiridos de conformidad con las leyes de la materia.

- Reestructurará el funcionamiento de las Centrales de Servicios de Carga para que proporcionen todos los servicios que tienen autorizados y elaborará un nuevo Reglamento General de Operación de las mismas. Los autotransportistas podrán acudir libremente a las Centrales para hacer uso de sus servicios o bien, operar en forma independiente. El usuario tendrá la libertad de contratar, dentro o fuera de la Central, con el concesionario o permisionario que mejor convenga a sus intereses.

- A fin de flexibilizar la aplicación de la tarifa, atendiendo al tipo de servicio, a las características de los -- embarques, al volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago, a voluntad de la partes, transportistas y usuarios, negociarán los niveles tarifarios, sin que sea necesario obtener la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En solidaridad con lo establecido en el Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE), se mantuvo durante los

inicios del presente Convenio, la tarifa que estaba vigente para las diferentes clases.

- Cuando excepcionalmente haya retornos de vacío, - las partes, usuarios y transportistas, podrán pactar un cargo - adicional que en ningún caso excederá del 25%.

- Los gastos que origine el cruce de vehículos por las fronteras terrestres será convenido a voluntad de las partes, transportistas y usuarios, siempre y cuando no estén considerados en las Reglas de Aplicación de las Tarifas de Carga.

- Determinará los caminos en que se permite la circulación de dobles combinaciones vehiculares con las dimensiones autorizadas, principalmente en los servicios al comercio exterior razonando el empleo de éstas, con fines de seguridad y de tránsito vehicular en la red carretera.

- Apoyará a las Centrales de Carga y a empresas que constituyan los transportistas para establecer y explotar comercialmente paradores, con el objeto de que obtengan concesión de distribuidor para el establecimiento de estaciones de suministro y venta de productos de Petróleos Mexicanos, en donde se preste un esmerado servicio al público.

- Promoverá la constitución en cada Entidad Federativa o región, de una Comisión Consultiva de Transporte, presidida por el Director General del Centro S.C.T. del lugar, e integrada por representantes del Gobierno del Estado, de los municipios, transportistas y usuarios, a fin de atender los asuntos que se presenten en torno a la prestación y coordinación de

los servicios.

- Intensificará programas de seguridad en las carreteras, que faciliten la prestación de los servicios, para lo cual ampliará la operación y el equipamiento de la Policía Federal de Caminos y se coordinará con otras dependencias y autoridades estatales y municipales, para el fortalecimiento de estas acciones.

- Mejorará la señalización y conservación de la Red Federal de Carreteras e intensificará su rehabilitación y la modernización a cuatro carriles en los tramos de mayor tránsito, así como la construcción de libramientos de poblaciones en los que podrán participar inversionistas privados.

- Establecerá una Comisión Mixta para darle seguimiento a la modernización y Reestructuración del Transporte Terrestre, presidida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con la participación de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y de la Cámara que agrupe a los prestadores de servicios.

- Establecerá convenios de coordinación con los Gobiernos de las Entidades Federativas a fin de que las medidas de modernización implantadas para el Autotransporte Federal se apliquen en lo conducente, para el Autotransporte de jurisdicción estatal y municipal, de tal manera que cumpliendo con la legislación vigente, los concesionarios y permisionarios federales y estatales puedan circular por la Red Nacional de Carreteras.

- Promoverá ante la Comisión de Seguimiento y Evaluación del Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico la constitución de una Subcomisión integrada por representantes del Gobierno Federal y de los autotransportistas, a través de su Cámara a fin de estudiar los costos a que está sometida la industria del Autotransporte de Carga y, en consecuencia, emitir la opinión correspondiente.

- Auxiliará a la Cámara en sus gestiones ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Instituto Mexicano del Seguro Social y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, para establecer las acciones tendientes a lograr que los autotransportistas de carga cumplan con sus obligaciones fiscales y de cuotas obrero-patronales mediante la concertación a través de convenios en cada caso.

LA SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL, de acuerdo con sus atribuciones:

- Promoverá acciones de concertación con los proveedores de los autotransportistas para confirmar los compromisos contraídos con motivo del Pacto para la Estabilidad y Crecimiento Económico (PECE), y establecerá los mecanismos de seguimiento convenientes, con la intervención de la Procuraduría Federal del Consumidor.

LA CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA (ANTES CAMARA NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES) se compromete a:

- Concertar con la participación de SECOFI y la industria automotriz, las acciones necesarias para presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes un programa para la reposición y modernización de la flota vehicular.

- Participar con la representación de sus agremiados en la modernización del autotransporte y captar los problemas que confrontan comúnmente y cuáles son las soluciones que proponen para resolverlos.

- Instar a sus agremiados para continuar prestando servicios eficientes en beneficio de la economía nacional.

- Motivar a sus representados para que tengan una mayor participación, mediante la prestación de los servicios -- que tienen permitidos dentro del contexto de comercio exterior, facilitando el desarrollo del transporte multimodal.

- Realizar los cambios institucionales que permitan la mayor participación con vigoroso espíritu innovador, contemplando la convocatoria de la propia Cámara para iniciar el proceso de desconcentración institucional que culminará con la --- formación de las Cámaras Nacionales de Autotransportes de Carga y Carga Especializada.

- Desarrollar un programa de construcción de Cen---trales de Servicios de Carga, así como de Paradores en las carreteras nacionales que ayuden a contar con una infraestructura para el Autotransporte Público al igual que para el turismo nacional o extranjero.

- Que con base en el Programa de Modernización y --

Renovación de la Flota Vehicular, se plantee la necesidad de -- que las instituciones financieras coadyuven en la constitución de canales y mecanismos de financiamiento a largo plazo para la compra de unidades e insumos, así como recursos para emplearlos en la construcción de nuevas Centrales de Carga y Paradores.

- Desarrollar los programas de capacitación necesarios para que el personal de autotransporte esté en condiciones de elevar la eficiencia de sus actividades, considerando avances tecnológicos y de métodos que redunden en un mejor servi---cio.

- Conjuntar sus esfuerzos para que cada uno de e---llos, dentro de sus respectivas jurisdicciones, cumplan los ---compromisos contenidos en el Convenio de Concertación de Accio---nes.

En el mismo acto, el Sr. Presidente de la Repúbli---ca, firmó los nuevos reglamentos para el transporte de carga y para el transporte multimodal internacional, quedando de esta -manera, integrada la nueva regulación del transporte de carga.

El Convenio de Concertación para la Modernización y Reestructuración del Autotransporte de Carga Federal fue firmado por los Secretarios de Comunicaciones y Transportes y de Comercio y Fomento Industrial, Andrés Caso Lombardo y Jaime Serra Puche, por el Presidente de la Cámara Nacional del Autotrans---porte de Carga (antes Cámara Nacional de Transportes y Comuni---caciones), Isidoro Rodríguez y los presidentes de las Cámaras -de Autotransporte de Carga Regular y Especializada, Francisco -

José Davila y Bernardo Lijszain, el jueves 6 de julio de 1989.

El Sr. Presidente de la República, Lic. Carlos Sallinas de Gortari, fue testigo de honor.¹

¹ Fuente: Diario El Universal del día viernes 7 de julio de 1989.

1.3 REGIMEN FISCAL.

1.3.1 BASES ESPECIALES DE TRIBUTACION CON LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.

La Ley del Impuesto sobre la Renta, concede facultades a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para celebrar Convenios, fijando Bases Especiales de Tributación, cuando el grado de dificultad para tributar conforme lo establece la propia Ley, no está en proporción con la veracidad y exactitud de las bases sobre las que se debe pagar el impuesto.¹

Desde 1956 y hasta 1989, el Autotransporte de Carga Federal había venido pagando el Impuesto sobre la Renta a través de Bases Especiales de Tributación, mejor conocidas como "Convenios", las cuales eran revisadas cada año con el fin de determinar si eran prorrogables. A partir de 1990, se terminan las Bases Especiales de Tributación, presentándose dos posibilidades: la incorporación al Régimen General de Ley u optar por el Régimen Simplificado o Flujo de Efectivo. El nuevo Régimen se aplica a partir del 10. de Octubre de 1990, ya que de Enero a Septiembre se contempló un periodo de transición para permitir la incorporación gradual de estos contribuyentes; en virtud de esto, los pagos efectuados en el citado periodo, se consideraran como definitivos. Por acuerdo de la propia Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se condonan las contribuciones de

¹ Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1983-1988. Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Impuesto sobre la Renta e Impuesto al Activo causadas durante el periodo del 1o. de Octubre al 31 de Diciembre de 1990."

Antes de que existieran los Convenios, no había un control efectivo de los causantes del Autotransporte, ya que las concesiones y permisos se otorgaban invariablemente a personas físicas, mismas que se concentraban en Sindicatos de Permisarios, con base en la Ley Laboral, no teniendo patrimonio propio, pues sólo eran agrupaciones con personalidad para defender sus propios intereses frente a los sindicatos de trabajadores.

A continuación, por considerarlo de importancia, se transcriben íntegramente las Reglas Generales, Bases Especiales de Tributación, en materia del Impuesto sobre la Renta por actividades empresariales que estuvieron vigentes para los contribuyentes que se dedicaron al transporte de carga y de pasajeros durante el ejercicio fiscal de 1988 y cuya aplicación se prolongó hasta el año de 1989:

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con fundamento en los Artículos 31 fracción XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 143 de su Reglamento Interior, resuelve:

1.- Los contribuyentes que se dediquen al transporte de carga o de pasajeros, sin quedar comprendidos aquéllos dedicados a la prestación del servicio público de pasajeros en

" Boletín Informativo # 13 de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) del mes de Octubre de 1990.

automóviles de alquiler denominados taxis, podrán optar por pagar el Impuesto sobre la Renta, conforme a las Bases Especiales de Tributación.

II.- Son objeto del Impuesto sobre la Renta por actividades empresariales, los ingresos totales percibidos durante el ejercicio, provenientes de la prestación del servicio de transporte de carga y/o pasaje y de los servicios conexos y --- complementarios.

III.- La base para la determinación del impuesto -- correspondiente al ejercicio de 1988, será el número de unida-- des que posee cada transportista, al cual se aplicará las cuo-- tas de impuesto que correspondan de acuerdo con la clasifica--- ción de los servicios que presten.

IV.- Los transportistas que opten por las presentes Bases Especiales de Tributación, deberán observar lo siguiente:

- Estar inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes.

- Quienes hayan cumplido con sus obligaciones fis-- cales en los términos de la Ley del Impuesto sobre la Renta y - opten por acogerse a lo resuelto en este acuerdo, deberán pre-- sentar durante el presente año, el formato oficial HRFC-4, re-- lativo al aumento o disminución de obligaciones fiscales.

- Quienes hayan presentado dicho aviso y tributado durante 1987 conforme al Régimen Especial y en 1988 tributen -- conforme a lo dispuesto en este acuerdo, quedan relevados de la obligación de presentar el aviso de aumento o disminución de --

obligaciones fiscales.

- Asimismo, los transportistas que por el ejercicio de 1987 optaron por las Bases Especiales de Tributación y en -- 1988 deseen tributar en los términos generales de la Ley del -- Impuesto sobre la Renta, deberán presentar el aviso de aumento o disminución de obligaciones fiscales en el mencionado formato HRFC-4 durante el presente año.

- El aviso de aumento o disminución de obligaciones fiscales (HRFC-4), deberá presentarse ante la Oficina Federal -- de Hacienda correspondiente al domicilio fiscal del contribu-- yente.

- Los propietarios de camiones que se encuentren -- agrupados en organismos, podrán manifestar su opción presentando el aviso de aumento o disminución de obligaciones fiscales a través de la agrupación a que pertenezcan, la cuál presentará -- una relación con los nombres de los transportistas, a la que -- anexarán los avisos respectivos y deberán presentarla en la O-- ficina Federal de Hacienda correspondiente al domicilio de la -- agrupación dentro del plazo señalado en este punto resolutivo; asimismo, enviará copia de dicha relación a la Administración -- Fiscal correspondiente.

V.- El impuesto del ejercicio se cubrirá en tres -- parcialidades iguales que se calcularán como sigue:

- Determinarán el impuesto a su cargo, para lo cual multiplicarán el número de unidades por la cuota de impuesto -- que les corresponda, de acuerdo a la clasificación del servicio

y a la capacidad de los vehículos de que se trate, según la tarifa que les sea aplicable.

- El impuesto correspondiente se dividirá entre --- tres y el cociente obtenido servirá para determinar:

1.- El importe del primer pago a efectuar.

2.- El segundo y tercer pagos se harán por la misma cantidad que el primero.

- Los pagos referidos serán enterados en las oficinas autorizadas que correspondan al domicilio de los contribuyentes, durante los meses de mayo, septiembre y enero del año siguiente, mediante la presentación del formato de declaración aprobado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

VI.- Los transportistas que inicien operaciones durante el año de 1988 y opten por pagar el Impuesto sobre la --- Renta conforme a las Bases establecidas en el presente acuerdo, calcularán dicho impuesto de la siguiente forma:

1.- Se dividirá el impuesto anual entre 365 para -- obtener el monto del impuesto diario.

2.- Se multiplicará el impuesto diario determinado por el número de días transcurridos entre la fecha de inicio de operaciones y el 31 de diciembre de 1988.

VII.- Para determinar las cuotas del impuesto, se -- considerará lo siguiente:

A) En los casos de cambio de vehículo amparado con el mismo permiso de ruta o concesión, el impuesto pagado que -- corresponda al ejercicio de 1988 por el primer vehículo, cubri-

rá el del que lo sustituya, lo que podrá comprobarse con una copia por duplicado del aviso de baja que se presenta, ya sea ante la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaria General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal o la que corresponda en los Estados u otras autoridades locales. Para efectos de la alta del vehículo, se considera la fecha que contenga el permiso provisional otorgado por la Autoridad de Tránsito correspondiente.

B) Quedan incluidos dentro del transporte de carga especializada, los vehículos cuyo permiso señale que se trata de este tipo de servicio, como por ejemplo: los camiones de volteo, grúas, góndolas, madrinas o nodrizas, los dedicados al transporte refrigerado, de materiales para construcción, de muebles y mudanzas, de líquidos, de gases, de automóviles, de bebidas embotelladas, etc.

C) El impuesto sobre la renta por actividades empresariales por lo que hace a los ingresos provenientes de la prestación del servicio de recolección y entrega a domicilio, en el transporte de pasajeros de carga foráneos, será causado cuando se preste con vehículos distintos a los utilizados en la prestación del servicio regular, esto es: en camionetas tipo panel, combis, camiones chicos y otros vehículos destinados exclusivamente a este servicio.

D) En los casos de vehículos que consten de TRACTOCAMIÓN Y SEMI-REMOLQUE, la base del impuesto correspondiente --

será la capacidad de carga total de la unidad o sea, la del --- TRACTO-CAMIÓN más la del SEMI-REMOLQUE; en caso que el vehículo conste además de remolque, la capacidad de carga total se ob--- tendrá sumando la que corresponda a la unidad y la del remol--- que.

El Cuando un transportista tenga dos o más unidades y opte por las Bases Especiales de Tributación, deberá cubrir - el impuesto correspondiente a todos sus vehículos conforme a -- este régimen.

VIII.- Los transportistas dedicados al transporte - de carga, llevarán recibos o en su caso, talones o cartas de -- porte debidamente foliados en forma progresiva, sellados o perforados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que contengan los siguientes datos:

A) Nombre, domicilio y clave del registro federal - de contribuyentes.

B) Folio del recibo, talón o carta de porte.

C) Nombre y domicilio del consignatario y del des-- tinatario.

D) Cantidad y clase de mercancía transportada.

E) Importe del servicio de transporte.

F) Fecha de operación.

Los transportistas que expidan recibos, talones o - cartas de porte, amparando servicios que no fueron prestados o importes superiores a los realmente cobrados, se les revocará - la opción ejercida por esta resolución, aplicándose el régimen

general en materia del impuesto sobre la renta y haciéndose ---
acreedores a las sanciones que procedan.

IX.- En materia de libros y registros de contabili-
dad, así como de otras obligaciones, los transportistas deberán
cumplir con las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la -
Renta y su Reglamento.

X.- Los contribuyentes que opten por las Bases Es-
peciales de Tributación, quedan relevados de la obligación de -
efectuar los pagos provisionales y el definitivo en los térmi-
nos de los Artículos 10, 12, 12-A y 111 de la Ley del Impuesto
sobre la Renta, así como de presentar las declaraciones a que -
se refieren los Artículos 58, fracción VIII y 139 de la mencio-
nada Ley.

XI.- Los pagos de impuesto que se realicen fuera de
los plazos consignados en la regla V de este acuerdo, indepen-
dientemente de las sanciones a que haya lugar, se deberán de --
cubrir recargos en los términos del Código Fiscal de la Federa-
ción.

XII.- Los transportistas que se sujeten, de acuerdo
a esta resolución, que tengan trabajadores a su servicio, debe-
rán retener y enterar el impuesto sobre la renta de las perso-
nas físicas por salarios y en general por la prestación de un -
servicio personal subordinado que les corresponda conforme al -
Capítulo I del Título IV de la Ley del Impuesto sobre la Renta
vigente, así como de efectuar el pago relativo al impuesto so-
bre las erogaciones por remuneración al trabajo personal pres--

tado bajo la dirección y dependencia de un patrón.

XIII.- Los transportistas que tengan trabajadores a su servicio, deberán participarles de las utilidades obtenidas en el ejercicio, de conformidad con el Artículo 123, fracción IX; inciso e) del Apartado "A" de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los Artículos 117, 120 y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo; la participación de las utilidades a los trabajadores nunca deberá ser menor a lo establecido en la Resolución de la Tercera Comisión Nacional para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de marzo de 1985.

XIV.- En caso de que los transportistas perciban otros ingresos, gravados por la Ley del Impuesto sobre la Renta, que no provengan de la prestación del servicio de transporte (terrestre), el impuesto correspondiente a esos otros ingresos se calculará de conformidad con dicho ordenamiento, debiendo cumplir además con todas las obligaciones inherentes a su régimen.

XV.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se reserva las facultades de vigilancia, fiscalización y liquidación que le confieren la Ley del Impuesto sobre la Renta y el Código Fiscal de la Federación. En consecuencia, los transportistas deberán conservar invariablemente a disposición de la Secretaría de Hacienda, los libros, registros y documentos relacionados con sus operaciones durante 5 años, contados a par-

tir de la fecha de presentación de sus declaraciones correspondientes al impuesto sobre la renta.

XVI.- No podrán tributar conforme a las presentes Bases, los contribuyentes que se dediquen al transporte de carga en los siguientes casos:

A) Cuando realicen otras actividades empresariales y se presten a sí mismos el servicio de transporte de carga.

B) Las sociedades que presten servicios de transporte de carga a alguno de sus socios o a otra sociedad de la que sea accionista la prestadora del servicio o alguno de sus propios socios.

C) Cuando el ingreso obtenido por otras actividades empresariales sea mayor que el percibido por el servicio de autotransporte.

Lo anterior salió publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de abril de 1988.

1.3.2 CONVENIOS CON EL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL.

Por las características especiales del Autotransporte de Carga Federal en todas sus modalidades, el Instituto Mexicano del Seguro Social, ha venido otorgando Convenios a este sector desde el año de 1968 para que cumpla con las obligaciones que establece la Ley."

A continuación, se transcriben las Cláusulas del Convenio de Adhesión de Bases Generales suscrito entre el Instituto Mexicano del Seguro Social y la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), autorizado por el H. Consejo Técnico en acuerdo No. 155/93 de fecha 24 de marzo de 1993, mismo que regulariza la situación de las empresas y personas físicas dedicadas al autotransporte y que se encuentran afiliadas a esta Institución, con relación al pago de cuotas obrero-patronales de los Operadores, Macheteros y Maniobristas por el periodo del 1er. bimestre de 1993 al 6to. bimestre de 1994:

PRIMERA.- "La Empresa" se obliga a tener inscritos a sus trabajadores en "El Instituto", para efectos de cotización por bimestres completos. Los salarios base de cotización serán los que resulten de aplicar a los salarios mínimos generales vigentes en el área geográfica salarial en la que se encuentre ubicado el domicilio de "La Empresa" los factores con-

" Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1983-1989. Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

tenidos en la tabla de la cláusula segunda del Convenio.

SEGUNDA.- "La Empresa" queda obligada a presentar - los avisos de modificación de salario que procedan en lo refe-- rente a los ejercicios de 1993 y 1994, de acuerdo con la tabla siguiente:

A C T I V I D A D:	Por el año 1993:	Por el año 1994:
A) Operadores de trailers, auto- tanques, de transporte de --- autos sin rodar y objetos vo- luminosos.	3.74 V.S.M.	3.93 V.S.M.
B) Operadores de trailers de --- carga general.	3.74 V.S.M.	3.93 V.S.M.
C) Operadores de torton.	3.46 V.S.M.	3.63 V.S.M.
D) Operadores de vehículos sen-- cillos (rabón, caja, redilas, etc.).	3.30 V.S.M.	3.46 V.S.M.
E) Macheteros y maniobristas.	1.87 V.S.M.	1.96 V.S.M.

TERCERA.- "La Empresa" se obliga a presentar las -- liquidaciones de pago de cuotas obrero-patronales con el nuevo salario base de cotización y en su caso, las liquidaciones com- plementarias por las diferencias de los bimestres que procedan.

CUARTA.- "La Empresa" se obliga a pagar las cuotas de los trabajadores administrativos a su servicio, que realicen actividades distintas de las mencionadas en la declaración se-- gunda del Convenio, de acuerdo a lo establecido en la Ley del - Seguro Social y sus Reglamentos.

QUINTA.- "La Empresa" se compromete a comunicar las modificaciones de salario, derivadas de los ajustes a los sala-

rios minimos generales que se determinen durante la vigencia -- del Convenio, y a efectuar oportunamente los enteros de cuotas obrero-patronales que correspondan.

SEXTA.- "El Instituto" considerará las diferencias por los nuevos salarios de los bimestres ya transcurridos, como pagos oportunos, siempre y cuando se cubran dentro del periodo de pago del bimestre inmediato siguiente a la fecha de celebración del Convenio de Bases Generales.

SEPTIMA.- "El Instituto" podrá llevar a cabo las -- modificaciones de salario de los trabajadores al servicio de -- "La Empresa" cada vez que la Comisión Nacional de Salarios Mí-- nimos determine el incremento a éstos.

OCTAVA.- En términos de los Artículos 61, 84, 85, - 86, 96 y 181 de la Ley del Seguro Social, "La Empresa" será --- responsable de enterar a "El Instituto" los capitales constitu-- tivos correspondientes, cuando las prestaciones en dinero que - se otorgasen a los asegurados o a sus beneficiarios, resulten - inferiores a las que les correspondan, de acuerdo con los sala-- rios que efectivamente hubiesen devengado. "El Instituto" rea-- lizará las investigaciones y verificaciones que procedan para - atender las reclamaciones que al respecto formulen los asegura-- dos o sus beneficiarios.

NOVENA.- Por medio del Convenio, "La Empresa" se -- compromete a facilitar la información y documentación necesa--- ria, para que la Comisión Mixta I.M.S.S.-Cámara, desempeñe co-- rrectamente su trabajo de determinación de los salarios reales

conforme a lo dispuesto por la Ley del Seguro Social.

DECIMA.- El Convenio quedará automáticamente res--
cindido en caso de incumplimiento parcial o total de las obli--
gaciones contenidas en el mismo, debiéndose ajustar "La Empre--
sa" a las disposiciones de la Ley del Seguro Social y sus Re--
glamentos.

DECIMA PRIMERA.- El Convenio no limita las faculta--
des de revisión del I.M.S.S. por lo que, "El Instituto", en to--
do caso, podrá determinar el cumplimiento o no de la Ley, me--
diante el desahogo de la visita domiciliaria correspondiente.

A partir del 26 de mayo de 1993, las empresas y ---
personas físicas que soliciten apegarse a los beneficios que se
otorgan con la suscripción del Convenio Particular, deberán a--
cudir en un plazo no mayor de 60 días ante la oficina del Segu--
ro Social que les corresponda para su adhesión, debiendo cum--
plir con los siguientes requisitos:

1.- Constancia actualizada de su afiliación a la --
Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).

2.- Presentar los avisos de modificación de salario
que correspondan.

3.- Presentar las liquidaciones de pago de cuotas -
obrero-patronales con el nuevo salario base de cotización, y en
su caso, las liquidaciones complementarias por las diferencias
de los bimestres que procedan.

Los salarios base de cotización en que quedarán ---
inscritos los trabajadores de las empresas de Autotransporte, -

considerando el área geográfica salarial en la que se encuentre ubicado el domicilio del patrón, se determinarán incrementando los salarios base de cotización vigentes para 1992 en un 10% -- para el año de 1993, y el resultado de éstos, en un 5% para los bimestres del año de 1994.

Por los periodos anteriores a 1993 se podrán regu--
larizar las empresas y personas físicas siempre y cuando estén adheridos al Convenio y hasta antes de la notificación de una -
visita domiciliaria.

El Convenio Particular requerirá del consentimiento de los trabajadores, expresado por su Sindicato mediante la ---
firma de la persona que los represente; en caso de no existir -
Sindicato, bastará con presentar acta testimonial en la que se haga constar tal acuerdo, firmado por los trabajadores materia del Convenio.

La clasificación y la determinación del grado de --
riesgo de las empresas y personas físicas dedicadas al Auto----
transporte, se ajustarán a las disposiciones y procedimientos -
establecidos en el Reglamento para la Clasificación de Empresas y Determinación del Grado de Riesgo del Seguro de Riesgos de --
Trabajo.¹³

En la siguiente página se muestra una cédula de ---
trabajo, la cual ejemplifica el cálculo de las aportaciones al al Sistema de Ahorro para el Retiro (S.A.R.).

¹³ Circular # 60/93 de fecha 31 de mayo de 1993. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.					
CALCULO S.A.R 1er. BIESTRE 1993 (Nuevos Pesos)					
NOMBRE DEL TRABAJADOR	No. DE AFILIACION I.N.S.S	R.F.C	SALARIO DIARIO INTEGRADO	DIAS LABORADOS	2% S.A.R. (1er. Bie)
BECERRIL SAYAS JOSE	61-89-68-0697-5	BESJ-680319-0P3	53.37*	59	062.98
CAMERA SANCHEZ JOSE. S. (Mecanografo)	06-86-61-0330-9	CASS-610513-1E2	18.51	59	021.84
CARRASCO OLVERA JOSE. J.	61-92-71-0499-4	CAOJ-710527-EWZ	53.37*	59	062.98
DAVILA PINEDA JOSE. L. (Ayudante de contador)	42-86-64-1386-9	DAPL-640825-9F6	20.07	59	023.68
GARCIA BARRON ANASTACIO	61-91-63-0076-9	GABA-630415-E55	53.37*	59	062.98
GARCIA BARRON FRANCISCO	49-78-57-2291-6	GABF-570607-TTA	53.37*	59	062.98
				TOTAL	0297.44

* CANTIDAD QUE RESULTA DE APLICAR EL FACTOR DE 3.74 V.S.N. VIGENTE PARA EL D.F. EN 1993 $14.27 \times 3.74 = 53.37$ (EN EL CASO DE OPERADORES UNICAMENTE, CONVENIO CON EL INST. MEX. DEL SEG. SOCIAL)

1.3.3 CONVENIOS CON EL INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL

DE LA VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES.

A continuación, se transcriben las Cláusulas del --
Convenio de Bases Generales para aportaciones al INFONAVIT de -
empresas de autotransporte suscrito entre el Instituto del Fon-
do Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y la Cámara --
Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), mismo que regu-
lariza la situación de las empresas y personas físicas dedica--
das al autotransporte y que se encuentran afiliadas a esta Ins-
titución, con relación al pago de aportaciones patronales de --
los Operadores, Macheteros y Maniobristas por el periodo del --
1er. bimestre de 1993 al 6to. bimestre de 1994:

PRIMERA.- Para los efectos de este Convenio y los -
convenios particulares de adhesión, los salarios base de apor--
tación serán los siguientes:

A) Para choferes, conductores y operadores, el e---
quivalente a 2.5 veces el salario mínimo general vigente en el
área geográfica que corresponda al domicilio legal de cada em--
presa o al lugar en que se encuentren registrados los trabaja--
dores.

B) Para macheteros, maniobristas y demás trabajado-
res que presten sus servicios a bordo de los autotransportes de
carga, el equivalente a 2.0 veces el salario mínimo general vi-
gente en el Área geográfica que corresponda al domicilio legal
de cada empresa o al lugar en que se encuentren registrados los

trabajadores. Si hubiera diferencia tanto en A) como en B), entre uno y otro salario mínimo general vigente, se tomará como base para el cálculo de la aportación el que sea más favorable para el trabajador. En ambos casos, cuando el importe del salario mínimo profesional que corresponda sea superior, se aplicará éste.

SEGUNDA.- Esta determinación de salarios se aplicará únicamente a los trabajadores antes mencionados; en lo relativo al personal administrativo, las empresas harán las aportaciones considerando el salario integrado que exactamente perciban.

TERCERA.- Las empresas de autotransporte de carga - afiliadas a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, podrán adherirse a estas Bases Generales de Aportación mediante la celebración de convenios particulares, para lo cual deberán presentar su solicitud dentro de un plazo no mayor de 60 días naturales a partir de la firma del presente convenio.

CUARTA.- La solicitud y el convenio particular, requerirán el consentimiento expreso de los trabajadores a través del Sindicato y, a falta de éste, con acta testimonial en la -- conste tal acuerdo suscrito por los trabajadores.

QUINTA.- Las empresa que adeudan alguna cantidad al Instituto, podrán solicitar su regularización en los términos -- de las Reglas para el Otorgamiento de Autorizaciones para el -- Pago Extemporáneo de Aportaciones Patronales, Amortizaciones de Créditos y/o Cuotas del 1% para Administración, Operación y ---

Mantenimiento de Conjuntos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación, el 28 de febrero de 1990.

SEXTA.- Salvo que excepcionalmente puedan ser anulados por el INFONAVIT, los requerimientos de pago que hayan sido notificados a las empresas con anterioridad a la fecha en que entren en vigor estas Bases, quedarán firmes para su cobro, sin perjuicio de los recursos legales que puedan interponer los afectados.¹³

En virtud de que las anteriores Bases Generales que establecieron un sistema especial de aportación para esta rama de actividad, terminaron su vigencia el 31 de diciembre de 1988 y las condiciones que motivaron su expedición no han variado, - las empresas afiliadas a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga que durante los ejercicios de 1989 a 1992 hayan efectuado sus aportaciones conforme a dichas Bases, se les tendrá - como empresas regulares para todos los efectos legales.

En la siguiente página se muestra una cédula de --- trabajo, la cual ejemplifica el cálculo de las aportaciones al INFONAVIT.

¹³ Circular e 47/90 de fecha 24 de septiembre de 1990. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V. CALCULO INFONAVIT 1er. BIMESTRE 1993 (Nuevos Pesos)					
NOMBRE DEL TRABAJADOR	No. DE AFILIACION I.M.S.S	R.F.C	SALARIO BASE DE APORTACION	DIAS LABORADOS	5% INFONAVIT (1er. Bim)
BECERRIL SAYAS JOSE	61-89-68-0697-5	BESJ-680319-0P3	35.68*	59	\$105.26
CARRERA SANCHEZ JOSE. S. (Mecanografo)	06-86-61-0330-9	CASS-610513-1E2	18.51	59	\$54.60
CARRASCO OLVERA JOSE. J.	61-92-71-0499-4	CAOJ-710527-EM2	35.68*	59	\$105.26
DAVILA PINEDA JOSE. L. (Ayudante de contador)	42-86-64-1386-9	DAPL-640825-9F6	20.07	59	\$59.21
GARCIA BARRON ANASTACIO	61-91-63-0076-9	GABA-630415-ES5	35.68*	59	\$105.26
GARCIA BARRON FRANCISCO	49-78-57-2291-6	GABF-570607-TTA	35.68*	59	\$105.26
				TOTAL	\$534.85

* CANTIDAD QUE RESULTA DE APLICAR EL FACTOR DE 2.50 V.S.M. VIGENTE PARA EL D.F. EN 1993 $14.27 \times 2.50 = 35.68$ (EN EL CASO DE OPERADORES UNICAMENTE, CONVENIO CON EL INFONAVIT)

C A P I T U L O II.

<u>SITUACION ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO.</u>	PAG. :
2.1 INFRAESTRUCTURA.	
2.1.1 CARRETERAS.	37
2.1.2 PARADORES.	42
2.1.3 PESO Y DIMENSIONES.	44
2.1.4 BANCO DE DATOS.	56
2.2 AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL.	
2.2.1 FORMAS DE FUNCIONAMIENTO.	
2.2.1.1 SOCIEDADES MERCANTILES.	58
2.2.1.2 CONCESIONES Y PERMISOS.	62
2.2.1.3 CENTRALES DE SERVICIOS DE CARGA.	64
2.2.2 TIPOS DE TRANSPORTE.	68

SITUACION ACTUAL DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO.

2.1 INFRAESTRUCTURA.

2.1.1 CARRETERAS.

El transporte por carretera es todavía el medio más importante para satisfacer demandas dispersas y difíciles de -- clasificar. Al flexibilizar su operación, el autotransporte a-- tenderá más movimientos en distancias medianas y pequeñas, se -- complementará mejor con otros medios de transporte y se emplea-- rá selectivamente para aquellos segmentos del mercado a los que ofrezca ventajas sobre las demás opciones.

El transporte automotor se realiza a lo largo de -- una red de caminos y carreteras de más de 235 mil kilómetros. -- El autotransporte público federal está atendido por 655 empre-- sas concesionarias del servicio de pasajeros y por alrededor de 3,300 de transporte de carga. Para la operación se dispone de -- un parque vehicular compuesto por 35 mil unidades de pasajeros y aproximadamente de 164 mil de carga.

Por sus ventajas naturales con respecto a otros mo-- dos de transporte, el automotor ocupa una posición predomina-- te; moviliza más del 90% de los pasajeros y cerca del 60% de la carga total.

Con el gran incremento registrado en el tránsito -- vehicular de las carreteras federales, ha aumentado el índice --

de accidentes con las consecuentes pérdidas humanas y materiales. Recientemente, también ha aumentado el número de actos delictivos en los caminos.

La prevención de actos delictivos en las carreteras es tarea prioritaria que reclama urgente atención. La Policía Federal de Caminos y Puertos se ha reorganizado para afrontar con eficiencia estos problemas y coordina sus actividades con todas las dependencias encargadas de la seguridad, ya sean federales, estatales o municipales.

Al respecto, el C.P. Gustavo Patiño, Subsecretario del Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dijo que se integró una Comisión Nacional que involucra a la Procuraduría General de Justicia y a funcionarios del transporte y el turismo, para crear un plan que proporcione seguridad a los pasajeros y al transporte de carga.

La inversión pública en carreteras en los últimos 12 años se vio alarmantemente reducida, por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en conjunto con la de Hacienda y Crédito Público, planearon un programa que se concentra en la obtención de recursos provenientes de la banca, las casas de bolsa y las constructoras para financiar las autopistas. Para septiembre de 1992 ya se habían otorgado 39 concesiones para carreteras, 4 puentes internacionales y se terminaron de construir 4 mil kilómetros de autopistas de cuota.

La infraestructura carretera troncal es bastante completa, pero todavía faltan algunos enlaces transversales y

caminos fronterizos, para terminar de integrar la red básica -- del país. Además, hay muchos tramos que se encuentran saturados por los altos volúmenes de tránsito y, en ciertos casos, las -- especificaciones geométricas ya no corresponden a los pesos y -- dimensiones de los vehículos modernos.

Los recursos asignados a la conservación, moderni-- zación y ampliación de los caminos principales han sido insufi-- cientes para atender la totalidad de las necesidades; en conse-- cuencia, se registra un rezago manifiesto en el estado físico - de muchos caminos, en su baja capacidad y en el deficiente man-- tenimiento. Asimismo, a pesar del impulso que se dio durante -- muchos años al desarrollo de la red alimentadora y rural, aún - existe un gran número de comunidades que carecen de este indis-- pensable servicio público, con la consecuente marginación en -- los beneficios del progreso.

La política en materia de desarrollo y mantenimien-- to de la infraestructura carretera se resume en los lineamien-- tos siguientes:

- Se asignarán recursos que se incrementen, en tér-- nos reales, a las tareas de conservación y mejoramiento de la - infraestructura carretera. Mediante nuevos mecanismos de parti-- cipación, los usuarios contribuirán a sufragar los costos de -- mantenimiento de las obras. Para ello se pugnerà por implantar un régimen fiscal que grave la actividad del autotransporte y - considere el grado de deterioro y ocupación que producen los -- diferentes tipos de vehículos en los caminos de libre circula--

ción. Durante el presente sexenio, más del 40% del presupuesto de carreteras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se destinará a trabajos de conservación y reconstrucción de la red.

- Se dará preferencia a la terminación de obras en proceso y a los proyectos faltantes para integrar la red troncal básica, siempre que se demuestre su rentabilidad y su aptitud para integrar el territorio e impulsar un desarrollo regional equilibrado.

- Se modernizarán los tramos de más tránsito, por ser los que exigen mayor capacidad y niveles de servicio.

- Con vistas a acelerar el desarrollo y la modernización de la infraestructura carretera de altas especificaciones, se seguirán otorgando concesiones a particulares para la construcción y operación de autopistas y puentes de cuota.

- Se alentará a los gobiernos estatales para que estimulen la construcción de autopistas de cuota locales, con inversión privada. Los libramientos de ciudades y vialidades de acceso urbano se costearán con aportaciones de los directamente beneficiados y de los gobiernos locales, mediante nuevos sistemas de financiamiento.

- Para la construcción de caminos rurales en zonas aisladas y de caminos alimentadores que fomenten el desarrollo de zonas potencialmente productivas, se seguirá promoviendo la cooperación de los gobiernos estatales y los particulares, así como la participación con mano de obra y materiales de los ha--

tantes de las regiones beneficiadas. El 22 de julio de 1989 en Concepción del Oro, Zac., se inició el Programa Nacional Carretero Tripartito 1989 - 1994, cuyo objetivo es conjuntar los recursos de los tres niveles de gobierno y de los sectores social y privado."

¹⁴ Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990--1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.1.2 PARADORES.

Los usuarios de los caminos requieren, para su adecuado aprovechamiento, de paradores que ofrezcan servicios tales como: gasolineras, talleres de emergencia, alojamiento, --- restaurantes y facilidades de esparcimiento, así como centros de promoción de productos regionales y servicios comerciales en general.

En realidad, es poco lo que se ha logrado en este campo, ya que este proyecto existe desde 1977. Para la planeación del mismo intervinieron representantes de operadores, de --- empresas transportistas y dependencias gubernamentales, instituyendo los diferentes tipos de paradores, los cuales se citan a continuación:

Paradores Tipo I.- Son aquellos en los que actualmente se detienen las unidades de Servicio Público Federal de --- Carga y que cuentan con instalaciones susceptibles de mejorarse.

Paradores Tipo II.- Son aquellos que se ubican a la entrada de las grandes ciudades y que sirven de puntos de --- concentración y distribución de productos perecederos.

Paradores Tipo III.- Son aquellos que resultan del análisis de tiempos estimados entre poblaciones y niveles de --- fatiga, para tener las recomendaciones de lugares de descanso y resguardo.

Paradores Tipo IV.- Son aquellos que se ubican en ---

sitios de atractivo turístico con gran afluencia de visitantes y que permiten el estacionamiento de remolques habitación."

Todos los diferentes tipos de paradores servirán -- indistintamente tanto para los camiones de carga, los autobuses de pasajeros, así como también, a cualquier viajero que desee -- detenerse a descansar.

Para brindar mayor seguridad, comodidad e higiene -- y, al mismo tiempo, mejorar el control de los vehículos, se impulsará un programa de construcción y operación de paradores en los caminos de jurisdicción federal. Estas instalaciones se --- concesionarán a transportistas e inversionistas locales, o bien a empresas hoteleras y turísticas.

También se apoyará a las empresas de transporte para que obtengan concesiones de distribución en el suministro y venta de combustibles y lubricantes, en las áreas destinadas a los paradores."

¹⁰ Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1983--1988. Cámara Nac. de Transportes y Comunicaciones.

¹¹ Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990--1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.1.3 PESO Y DIMENSIONES.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el Diario Oficial de la Federación de fecha 15 de febrero -- de 1994, expide la Norma Oficial Mexicana NOM-EM-012-SCT-2-1994 sobre el peso y dimensiones máximas que deben cumplir los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

La correcta aplicación de esta NOM, requiere se --- consulte el Reglamento Sobre el Peso y Dimensiones, y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte de Pasajeros, de Turismo y - de Carga que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal publicado el Diario Oficial de la Federación del 26 de enero de 1994.

La NOM de referencia tiene por objeto establecer -- las especificaciones de peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte que transitan en caminos y puentes de jurisdic-- ción federal.

Por lo que respecta al autotransporte de carga, la NOM incluye las definiciones siguientes:

- Autotank: Vehículo cerrado, automotor, semirremolque o remolque, dedicado al transporte de líquidos, gases -- licuados o sólidos en suspensión.

- Camión: Vehículo automotor de cuatro o más llan-- tas, destinado al transporte de carga con peso bruto vehicular mayor de 6 toneladas y longitud total mayor de 5.5 mts.

- Camión Remolque: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, - acoplado mediante un mecanismo de articulación.

- Camión Unitario: Camión con cuatro o más llantas, destinado al transporte de carga, de dos, tres o cuatro ejes.

- Dimensiones: Altura, ancho y longitud máxima expresada en metros de un vehículo en condiciones de operación, - incluyendo la carga.

- Norma: Norma Oficial Mexicana.

- Peso: Fuerza que ejerce sobre la superficie terrestre un vehículo, expresada en kilogramos-fuerza (kgf).

- Peso Bruto Vehicular: Suma del peso vehicular y - el peso de la carga.

- Peso por Eje: Concentración de peso, expresado en kilogramos, que un eje transmite a través de todas sus llantas a la superficie de rodamiento.

- Peso Vehicular: Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios en condiciones de operación, sin carga.

- Remolque: Vehículo con eje delantero y trasero no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor o acoplado a un semirremolque.

- Semirremolque: Vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión, de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste.

- Tractocamión: Vehículo automotor destinado a so-

portar y arrastrar semirremolques y remolques.

- Tractocamión Articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque, acoplados por mecanismos de articulación.

- Tractocamión Doblemente Articulado: Vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.

La NOM clasifica los vehículos de la siguiente manera:

a) Atendiendo a su clase:

Autobús (B).

Camión unitario (C).

Camión remolque (CR).

Tractocamión articulado (TS).

Tractocamión doblemente articulado (TSR).

b) Atendiendo a su número de ejes y clase:

Se anexan las tablas en las que se ilustran figuras de los vehículos señalando su nomenclatura, el número de ejes y llantas y en ellas se establece que no podrán circular vehículos con las configuraciones que contiene la NOM, con menos llantas que las indicadas. (Tablas 4.2.1 a 4.2.3).

ESPECIFICACIONES:

PESO:

a) Concentración Máxima de Carga por eje: Es la que por daño a pavimentos se autoriza por eje de acuerdo al tipo de

camino en que se transita. (tabla A de la NOM).

b) **Peso Bruto Vehicular (PBV):** El PBV máximo se autoriza a cada vehículo o combinación vehicular, según el tipo de camino por el que se transita, sin que se exceda el peso máximo de diseño que indique el fabricante. (Tablas 2B a 4B de la NOM).

La carga deberá estar colocada de manera que al cumplir con el PBV máximo autorizado, la concentración de carga por eje no exceda lo establecido en la NOM.

DIMENSIONES:

Las dimensiones máximas autorizadas serán en longitud, ancho y altura para cada vehículo o combinación vehicular según el tipo de camino. (Tabla 1C a 3C de la NOM).

Los fabricantes y reestructuradores de las unidades de autotransporte a que se refiere esta Norma, deberán producirlos de manera que cumplan con las especificaciones técnicas establecidas.

Los vehículos de autotransporte de procedencia extranjera para su internación al país requerirán de certificado o autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Transporte Terrestre o de organismo reconocido por esta dependencia o bien, por organismo de certificación acreditado.

No podrán transitar por caminos y puentes de jurisdicción federal, los vehículos que no cumplan con las características y especificaciones de la NOM de que se trata.

El incumplimiento de la NOM será sancionado conforme a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transiten en los Caminos y puentes de Jurisdicción Federal y los demás ordenamientos jurídicos aplicables.

La autoridad competente para vigilar el cumplimiento de esta NOM es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esta NOM no concuerda con ninguna reglamentación internacional sobre el peso y dimensiones de los vehículos y entrará en vigor conforme a lo establecido en las fracciones I y II del artículo primero transitorio del Reglamento de referencia y por un TERMINO DE SEIS MESES contados a partir de su entrada en vigor.

Por tanto la vigencia será:

PESO: Conforme al periodo de transición para carga seca y autotanques que establece el propio Reglamento (Inicia su aplicación a partir del 10. de noviembre de 1994).

DIMENSIONES: Las disposiciones en materia de dimensiones entran en vigor a partir del 17 de marzo de 1994.

La norma incluye un Apéndice con las tablas correspondientes relativas a las disposiciones de pesos, dimensiones y concentración de carga por eje que contienen los aspectos siguientes:

TABLA "A": Esta tabla se refiere a la concentración

de carga máxima en toneladas por eje, en función de la clasificación de sencillo, doble o tandem y tridem, número de llantas, si es eje, es motriz o no y el tipo de camino por el que se circula (A, B, C Y D) y las toneladas máximas por eje.

Al presente resumen, se anexa un cuadro con expresión gráfica del eje y los valores que les corresponden en los términos del párrafo anterior.

TABLAS 2B a 4B: Incluyen la clase de vehículo, número de llantas y el peso bruto vehicular máximo con el que pueden circular los vehículos o combinación de los mismos.

Las tablas incluyen una disposición que señala que el PBV máximo podrá incrementarse en un 5% si se utiliza suspensión neumática o equivalente en todos los ejes excepto en el direccional.

TABLAS 1C a 3C: Incluyen las dimensiones máximas de los vehículos en relación al ancho, altura y longitud de los vehículos.

La altura máxima para todos los vehículos será de 4.15 metros.

La longitud máxima se divide en función del ancho del vehículo que puede ser 2.50 ó 2.60 metros. Para el primer caso se autorizan mayores longitudes.

Como anexo, se muestran dos cuadros que incluyen los valores correspondientes a pesos (Tablas 2B a 4B) y dimensiones (Tablas 1C a 3C).

REGLEMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHICULOS DE
AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CARINOS Y PUENTES DE JURISDICCION
FEDERACION

50





APLICACION PARA EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA SECA EN EL PERIODO DE
TRANSICION
PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO EN TONELADAS (PBYN)

TIPO DE VEHICULO	NUMERO	CAMINO A Y B			CAMINO C			CAMINO D		
		DE 01-NOV-94:DE 31-OCT-95	DE 01-NOV-95:DE 31-OCT-96	DE 01-NOV-96:ADELANTE	DE 01-NOV-94:DE 31-OCT-95	DE 01-NOV-95:DE 31-OCT-96	DE 01-NOV-96:ADELANTE	DE 01-NOV-94:DE 31-OCT-95	DE 01-NOV-95:DE 31-OCT-96	DE 01-NOV-96:ADELANTE
C2	4	17	15	13.5	15	14	11.5	16	14	11
	6	21	19	17.5	20	18	15.5	20	17	14
C3	6	22	21	19	21	19	16.5	21	18	15
	10	30	28	26	29	26	23	28	25	20.5
C4	8	27	25	22	26	23	19.5	26	22	17.5
	14	36	35	31	37	33	27.5	36	31	24.5
C2-R2	8	29	24	26.5	26	25	22.5			
	14	41	39	37.5	39	37	33.5			
T2-S1	8	33	29	24	32	27	21			
	10	38	33	27.5	37	31	24.5			
T2-S2	10	38	34	28.5	37	32	25.5			
	14	47	42	35.5	45	39	31.5			
C3-R2	8	35	34	32	33	30	27.5			
	10	50	48	46	48	45	41			
T3-S2	18	51	48	44	50	45	39			
T2-S1-R2	12	46	42	37	43	38	32			
	18	59	54	47.5	57	51	42.5			
T3-S3	16	53	47	40	52	45	35.5			
	22	63	57	48.5	61	53	43			
C3-R3	12	44	41	36.5	42	38	32			
	22	64	60	54	62	56	48			
T3-S1-R2	16	49	48	45.5	47	44	39.5			
	22	60	58	56	59	55	50			
T3-S2-R2	18	56	54	50	54	50	44			
	26	67	64	60.5	65	59	52.5			
T3-S2-R4	22	73	67	59	73	64	53			
	34	77	75	65.5	79	70	58			

APENDICE PARA LA CLASIFICACION DE LOS CAMINOS Y PUENTES A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 6o. DEL REGLAMENTO SOBRE EL PESO, DIMENSIONES Y CAPACIDAD DE LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION FEDERAL.

Atendiendo a sus Características Geométricas, se tipifican en:

TIPO DE CARRETERA:	NOMENCLATURA:
Carretera de cuatro carriles.	A4
Carretera de dos carriles.	A2
Carretera de cuatro carriles, red primaria.	B4
Carretera de dos carriles, red primaria.	B2
Carretera de dos carriles, red secundaria.	C
Carretera de dos carriles, red alimentadora.	D

AUTOBUS		
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES Y LLANTAS	CONFIGURACION DEL VEHICULO
B2 (4/6)	2 (4-6 LLANTAS)	
B3 (6/8)	3 (6-8 LLANTAS)	
B3 (10)	3 (10 LLANTAS)	
B4 (10/12)	4 (10-12 LLANTAS)	

No podrán circular vehículos con estas configuraciones de ejes, con menos llantas que las indicadas

TABLA 4.2.1















CAMION UNIFORME		
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES Y LLANTAS	CONFIGURACION DEL VEHICULO
C2 (4/6)	2 (4-6 LLANTAS)	
C3 (6/10)	3 (6-10 LLANTAS)	
C4 (8/14)	4 (8-14 LLANTAS)	
CAMION RELOQUE		
C2-R2 (6/14)	4 (8-14 LLANTAS)	
C3-R2 (10/18)	5 (10-18 LLANTAS)	
C3-R3 (12/22)	6 (12-22 LLANTAS)	

TABLA 4.2.2

TRACTOCAMION ARTICULADO		
NOMENCLATURA	NUMERO DE EJES Y LLANTAS	CONFIGURACION DEL VEHICULO
T2-S1 (8/10)	3 (8-10 LLANTAS)	
T2-S2 (10/14)	4 (10-14 LLANTAS)	
T3-S2 (18)	5 (18 LLANTAS)	
T3-S3 (18/22)	6 (16- 22 LLANTAS)	
TRACTOCAMION DOBLEMENTE ARTICULADO		
T2-S1-R2 (12/18)	5 (12-18 LLANTAS)	
T3-S1-R2 (18/22)	6 (18-22 LLANTAS)	
T3-S2-R2 (18/26)	7 (18-26 LLANTAS)	
T3-S2-R4 (22/34)	9 (22-34 LLANTAS)	

NO PODRAN CIRCULAR VEHICULOS CON ESTAS CONFIGURACIONES DE EJES, CON MENOS LLANTAS QUE LAS INDICADAS

TABLA 4.2.3

CONCENTRACIONES MAXIMAS DE CARGA POR EJE (Tabla "A")						
TIPO VEHICULO	NUMERO LLANTAS	TIPO DE CAMINO				
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D	
ISENCILLO	2	6.50	6.50	5.50	5.00	
INOTRIZ/SENCILLO	2	7.00	7.00	6.00	5.50	
ISENCILLO	4	10.00	10.00	9.00	8.00	
INOTRIZ SENCILLO	4	11.00	11.00	10.00	9.00	
IDOBLE O TANDEN	4	11.00	11.00	10.00	9.00	
INOTRIZ DOBLE O TANDEN	4	12.50	12.50	11.00	10.00	
IDOBLE O TANDEN	6	14.50	14.50	13.00	11.50	
INOTRIZ DOBLE O TANDEN	6	15.50	15.50	14.00	12.50	
IDOBLE O TANDEN	8	18.00	18.00	16.00	14.00	
INOTRIZ DOBLE O TANDEN	8	19.50	19.50	17.50	15.50	
ITRIPLE O TRIDEN	6	14.00	14.00	12.50	11.50	
INOTRIZ TRIPLE O TRIDEN	6	15.50	15.50	14.00	12.50	
ITRIPLE O TRIDEN	12	22.50	22.50	20.00	18.00	
INOTRIZ TRIPLE O TRIDEN	12	24.50	24.50	22.00	19.50	

NORMA OFICIAL MEXICANA. (NOM-EN-012-SCT-2-1994)

DOF 15-II-94

NORMA OFICIAL MEXICANA, (NOM-EM-012-SCT-2-1994) SOBRE EL PESO Y
DIMENSIONES MAXIMAS QUE DEBEN CUMPLIR LOS VEHICULOS DE
AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LOS CAMINOS Y PUENTES DE JURISDICCION
FEDERAL DOF 15 DE FEBRERO DE 1994

TABLAS 2B a 4B

TABLAS 1C a 3C

TIPO DE VEHICULO	NUMERO LLANTAS	PESO BRUTO VEHICULAR (PVB) (TONS)				ANCHO	LONGITUD (m)			
		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D		A4 Y A2	B4 Y B2	C	D
C2	4	13.50	13.50	11.50	11.00	2.50	14.00	14.00	14.00	12.50
	6	17.50	17.50	15.50	14.00	2.60	13.71	13.71	13.71	12.25
C3	6	19.00	19.00	16.50	15.00	2.50	14.00	14.00	14.00	12.50
	10	26.00	26.00	23.00	20.50	2.60	13.71	13.71	13.71	12.25
C4	8	22.00	22.00	19.50	17.00	2.50	14.00	14.00	14.00	12.50
	14	31.00	31.00	27.50	24.50	2.60	13.71	13.71	13.71	12.25
C2-R2	8	26.50	26.50	22.50		2.50	28.50	23.50	22.50	
	14	37.50	37.50	33.50		2.60	27.00	22.50	21.50	
C3-R2	10	32.00	32.00	27.50		2.50	28.50	23.50	22.50	
	18	46.00	46.00	41.00		2.60	27.00	22.50	21.50	
C3-R3	12	36.50	36.50	32.00		2.50	28.50	23.50	22.50	
	22	54.00	54.00	48.00		2.60	27.00	22.50	21.50	
T2-S1	8	24.00	24.00	21.00		2.50	19.50	18.00	16.50	
	10	27.50	27.50	24.50		2.60	19.00	17.00	16.00	
T2-S2	10	28.50	28.50	25.50		2.50	19.50	18.00	16.50	
	14	35.50	35.50	31.50		2.60	19.00	17.00	16.00	
T3-S2	18	44.00	44.00	39.00		2.50	19.50	18.00	16.50	
	18	44.00	44.00	39.00		2.60	19.00	17.00	16.00	
T3-S3	16	40.00	40.00	35.50		2.50	19.50	18.00	16.50	
	22	48.50	48.50	43.00		2.60	19.00	17.00	16.00	
T2-S1-R2	12	37.00	37.00	32.00		2.50	28.50	24.00	23.50	
	18	47.50	47.50	42.50		2.60	27.50	23.00	22.50	
T3-S1-R2	16	45.50	45.50	39.50		2.50	28.50	24.00	23.50	
	22	56.00	55.00	50.00		2.60	27.50	23.00	22.50	
T3-S2-R2	18	50.00	50.00	44.00		2.50	28.50	24.00	23.50	
	26	60.50	58.00	52.50		2.60	27.50	23.00	22.50	
T3-S2-R4	22	59.00	59.00	53.00		2.50	28.50	24.00	23.50	
	34	66.5 ¹	64.00	59.00		2.60	27.50	23.00	22.50	

EL PESO BRUTO VEHICULAR (PVB) MAXIMO SE INCREMENTA 5%, SI SE USA SUSPENSION NEUMATICA O EQUIVALENTE, EXCEPTO EN EL EJE DIRECCIONAL. (*) EL PESO BRUTO VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE GASES O QUIMICOS EN CAMINOS "A" SERA 72.5 TON. POR 5 AROS DESDE LA EXPEDICION DEL REGLAMENTO

2.1.4 BANCO DE DATOS.

Este es un sistema de información permanente de los servicios del autotransporte, en el cual se incorporan sus resultados operativos y los correspondientes a las licencias de los operadores.

En los últimos años, se ha tomado conciencia tanto por parte de las autoridades como de los propios transportistas, de la necesidad de contar con una información oportuna, veraz y sistematizada del autotransporte, lo cual ha motivado que se tomen diversas medidas en cuanto a la planificación de las necesidades actuales para el registro, actualización y control de los datos generados por el otorgamiento de concesiones y permisos de los servicios del autotransporte federal, para producir documentos relativos a la circulación de los vehículos en las carreteras federales y para procesar los datos como resultado de la operación de este sector.

El Gobierno se ha preocupado por la formación integral de este Banco de Datos, ya que únicamente refleja información respecto a los accidentes y sus estadísticas, número de unidades y población económicamente activa que trabaja en este sector, la cual se encuentra registrada en el Inventario Nacional del Autotransporte Federal. Actualmente, se están tratando de lograr diversos subsistemas de información, mismos que contengan informes relativos a vehículos, personas físicas, empresas, infracciones, operadores, accidentes y sus causas, termi--

nales y red de carreteras..

Independientemente de la labor realizada por la Dirección General del Autotransporte Federal, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ha tratado de elaborar sus propias estadísticas en base a la información que ha podido recabar de las empresas a ella afiliadas, pero ha encontrado un sinnúmero de limitaciones para llevar a cabo esta tarea debido, principalmente, a la falta de fondos suficientes para la realización de estudios técnicos en todas las áreas del autotransporte."

" Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1983--1988. Cámara Nac. de Transportes y Comunicaciones.

2.2 AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA.

2.2.1 FORMAS DE FUNCIONAMIENTO.

2.1.1 SOCIEDADES MERCANTILES.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, el Ejecutivo Federal decretó el libre tránsito de camiones de carga en caminos de jurisdicción federal con el propósito de atender la demanda que se presentaba. Al abolirse esta disposición, quedaron al margen de la ley más de 2,000 vehículos; posteriormente, se agregaron a esta actividad un considerable número de personas - físicas y morales que también funcionaban en forma irregular, - lo cual fue originado porque no existían medidas ágiles que regularan en su oportunidad la oferta y la demanda.

Esta situación irregular se prolongó por espacio de más de veinticinco años, ya que los propietarios de las unidades de transporte "se ampararon" ¹⁸ para poder seguir explotando este servicio, provocando al mismo tiempo, que esta actividad se llevara a cabo en forma anárquica, dificultando su desarrollo y amenazando la existencia de los transportistas de escasos recursos.

En el año de 1948, se reformó la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus Artículos del 152 al 165, relati--

¹⁸ Juicio de Amparo: Promovido en base al Art. 4o. Constitucional de las Garantías Individuales.

vos al capítulo de explotación de caminos y estableció con esto la obligación de que los prestadores de servicio de carga se constituyeran como sociedades para poder seguir operando."

Durante la administración del C. Presidente de la República el Lic. Luis Echeverría Álvarez, se realizó un estudio para precisar las condiciones reales del autotransporte en México como función económica y se elaboró el "Inventario Nacional de Autotransporte de Carga". Esto permitió tener un diagnóstico de la actividad y la formación de un banco de datos. A raíz de esta información, es cuando se inicia realmente la planeación formal y la solución de los problemas que presentaba este sector.

Como consecuencia de un estudio realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, surgen tres diferentes grupos, dentro de los cuales se pueden clasificar a las sociedades de transportistas existentes:

1) Empresas en las que los socios aportan en goce sus autorizaciones y vehículos. Su capital es bajo y son relativamente inestables.

2) Empresas en las que los socios aportan en titularidad sus autorizaciones y en goce sus vehículos. Tienen mayor capital que las anteriores.

3) Empresas en las que los socios aportan en titularidad sus autorizaciones y en propiedad sus vehículos. Cuen-

" Folleto editado por la S.C.T.: " Como se constituye y actualiza una S.A. de C.V. de Servicio Público de Autotransporte ". 1978.

tan con un capital más alto, son sujetos importantes de crédito y son más estables.

Para eliminar la inseguridad institucional y la --- anarquía prevaleciente en el autotransporte de carga, se realizó su regularización jurídica - misma que se inició en 1973 con la constitución de 1,955 sociedades -, la cual contempló la legalización de los prestadores de servicio y su integración en - sociedades, principalmente, a efecto de sentar las bases para - lograr una estructura más coherente en esta actividad, reforzar su personalidad legal y promover su capitalización.

El objeto de integrar sociedades, además de darle - sustento jurídico a los prestadores, es garantizar el servicio al usuario y facilitar su regulación por parte del Estado. Su - consecución facilita también mejoras administrativas y operativas.

Tradicionalmente y en virtud de sus características especiales, este tipo de empresas habían venido operando como - Sociedades de Responsabilidad Limitada, en las que los socios - sólo están obligados al pago de sus aportaciones y las partes - sociales que forman el Capital no están representadas por títulos negociables. (Art. 58 de la Ley Gral. de Sociedades Mercantiles).

Actualmente, la mayor parte de estas empresas se -- encuentran constituidas como Sociedades Anónimas, en las cuales la responsabilidad de los accionistas está limitada al importe del Capital que han suscrito como personas físicas y no a una -

cantidad mayor a la que se han comprometido a aportar, aun en el caso de que tengan bienes personales suficientes. (Art. 87 de la Ley Gral. de Sociedades Mercantiles).

En lo relativo al aspecto legal, en el Diario Oficial de la Federación del día 11 de junio de 1992 se publicaron las reformas a la Ley General de Sociedades Mercantiles (en vigor a partir del 12 de junio del mismo año), mismas que se citan a continuación:

SOCIEDADES DE RESPONSABILIDAD LIMITADA:

Art. 61.- Se incrementa de 25 a 50 el número máximo de socios.

Arts. 62 y 64.- Se incrementa de N° 5.00 a - - - - N° 3,000.00 el Capital Social y deberá estar íntegramente suscrito y exhibido cuando menos el 50%, el cual se dividirá en partes sociales que podrán ser de valor y categoría desiguales. Se incrementa de N° 0.10 a N° 1.00 o de uno de sus múltiplos el valor de las partes sociales.

SOCIEDADES ANÓNIMAS:

Art. 89.- Se reduce el número mínimo de socios de 5 a 2 y que cada uno de ellos suscriba una acción por lo menos. - Se incrementa de N° 25.00 a N° 50,000.00 el Capital Social Mínimo, el cual deberá estar íntegramente suscrito.

Estas disposiciones no serán aplicables para las sociedades que se hayan constituido con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto.

2.1.2 CONCESIONES Y PERMISOS.

Las empresas dedicadas al autotransporte deben, por regla general, obtener la concesión o permiso del Gobierno Federal, de conformidad con lo establecido en los Capítulos III y V del Libro Primero de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Ley de Caminos y Puentes de 1926, trató en forma general la situación que vivía el autotransporte en México, pero a partir de 1927, publicó un reglamento en el cual se establecían los requisitos que debían cumplir los interesados en obtener concesiones para explotar el servicio público de carga en caminos federales. Con la aparición de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se inicia la estructuración de los procedimientos para adquirir los permisos y concesiones.

Por Decreto del Ejecutivo Federal, en el año de 1947 se reforman los Artículos 152 al 165 de esta Ley con el fin de transformar el régimen de permisos por el de concesiones y con base en dicho ordenamiento, se publica en agosto de 1949 el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos para precisar los actos administrativos que conllevan al otorgamiento de títulos de concesión.

Al efectuarse el estudio que derivó en la realización del "Inventario Nacional de Autotransporte de Carga", se pudo saber cuantos vehículos estaban en condiciones técnicas y jurídicas para realizar esta actividad, por lo que en el año de

1973, se inicia la regularización legal del autotransporte de carga. Lo anterior permitió incorporar a cerca de 70,000 vehículos de todas clases, a los que se les legitimó la explotación del servicio mediante permisos eventuales o emergentes, mismos que se les canjearían en su oportunidad por los títulos de concesión."

Por diversas causas que se originaron hace varias décadas, en el año de 1971 existían más de 65,000 transportistas sin documentación legal, los cuales representaban el 91% de la flota vehicular de este servicio. Al llevarse a cabo un convenio entre transportistas, las autoridades procedieron a efectuar la regularización jurídica del servicio federal de carga, con su consiguiente incorporación al régimen legal, otorgándoles las autorizaciones correspondientes.

El siguiente paso, complementario a la regularización, consistió en establecer un sistema para transformar en los casos procedentes, las autorizaciones expedidas en concesiones, a efecto de lograr el encuadramiento jurídico del servicio de carga regular y así obtener mayor estabilidad y seguridad."

" Folleto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
" Incorporación de Permisos Temporales y Eventuales o Emergentes al Régimen de Concesión y Expedición de Títulos de Concesión ". 1980.

" Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal 1983--1988. Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones.

2.2.1.3 CENTRALES DE SERVICIOS DE CARGA.

Son sociedades de autotransportistas, creadas con la finalidad de integrar sus servicios para atender más eficazmente la demanda, consolidar las cargas y concentrar los desplazamientos de los vehículos en las zonas urbanas.

Permiten también, controlar el servicio y el manejo de mercancías, su recolección y reparto, racionalizar sistemas de operación, establecer instalaciones comunes, con la consiguiente disminución de los costos y documentación.

Estas centrales son concesionadas y supervisadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y constituyen la base para la integración de la Empresa Mexicana de Transporte Multimodal, siendo ésta un sistema de operación integral en el que cada uno de los modos cumple su función, de acuerdo a las características que son definidas por sus planos de tráfico, velocidad, capacidad, flexibilidad, redificación, seguridad y precio, entre otros, los que concurren en cada uno de los modos en grado diferente y cuya combinación determina la selección idónea para los varios tipos de carga que deben moverse.

La creación de estas centrales de servicios de carga tiene varias ventajas para todos aquellos que intervienen de un modo u otro en la actividad del autotransporte:

- Para el usuario, tiene la ventaja de que le facilita la contratación del servicio para la movilización de sus mercancías en forma oportuna y la garantía de la responsabili-

dad solidaria de la central con la empresa transportista.

- A las ciudades, les proporciona la factibilidad de disminuir su índice de contaminación ambiental y el deterioro de sus vías de comunicación, ya que estas centrales de carga se establecen en zonas periféricas de la ciudad.

- Al autotransporte, le elimina la competencia desleal y le permite organizar sus sistemas operativos, abatir --- costos y capitalizar su actividad.

- A las autoridades, les facilita la vigilancia de la correcta aplicación de los precios de referencia para la negociación entre usuarios y transportistas para la prestación de los servicios autorizados.

Para la integración de estas centrales de carga, se determinó que participaran en su constitución aquellos transportistas que prestan sus servicios a las poblaciones donde se promueven éstas, quienes al constituirse como sociedades mercantiles, reciben acuerdo de concesión, el cual les autoriza a construir y administrar las instalaciones que se consideren necesarias.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se -- encarga de inventariar y regular las Terminales Individuales de Servicios de Carga, promoviendo para tal efecto, las modificaciones necesarias y la integración de una sociedad para que --- pueda operar a nivel estatal. Los proyectos arquitectónicos de estas centrales, son sometidos a un examen por parte de la propia Secretaría con el fin de que ésta los autorice, ajustándo---

los a las especificaciones que la misma indica.

En la planeación de estas centrales se toma como -- base los estudios realizados en otros países para la construc-- ción de sus centros de transporte, los cuales están planeados - para tener una rápida manipulación de carga como factor contri-- buyente al desarrollo económico del país.

Su diseño deberá permitir el fácil acceso a los fe-- rrocarriles, capacidad suficiente para almacenar todo tipo de -- mercancías, estar ubicadas cerca de las vías de comunicación, - así como establecerse en las zonas periféricas de la ciudad. De igual manera, estas centrales de carga deberán contar con todos los servicios públicos, tanto para las empresas transportistas, como para los trabajadores que presten sus servicios a éstas.

Las Centrales de Servicios de Carga, tienen varios servicios a su cargo, entre los que destacan:

- Servicios Obligatorios: Documentación, expedición y almacenaje de mercancía, manejo de contenedores, intercambio de equipo de transporte entre sus integrantes, combinación de - servicio entre sus socios y la participación en el Transporte - Internacional Multimodal." Estos servicios obligatorios tienen como propósito controlar lo relativo al manejo de las mercan--- cías en los diferentes destinos que tengan, con el objeto de -- proteger las vías de comunicación, ya que se dispondrá del e--- quipo adecuado para verificar el peso por eje de los vehículos

" Acta Constitutiva de la Central de Servicios de Carga de Nuevo Laredo, Tamps. 1980.

y controlar las dimensiones de la carga sobresaliente, con el fin de no exceder los límites de seguridad y asegurar el buen estado de los vehículos que realizarán el servicio.

- Servicios Opcionales: Realizar cobranzas, efectuar compras en común, participación en la industria horizontal, estacionamientos, agencia aduanal, comedores, dormitorios, baños para los operadores, talleres de reparación, almacén de refacciones, etc. Estos servicios opcionales van encaminados directamente a obtener un beneficio para las compañías de auto-transportistas en lo relativo a reducción de costos por compras al mayoreo y para el correcto desempeño en lo que se refiere al funcionamiento de sus instalaciones.

Actualmente se pretende continuar con la reestructuración de las Centrales de Servicios de Carga a fin de que proporcionen todos aquellos servicios que están autorizados a prestar y así poder elaborar un nuevo reglamento de operación.

2.2.2. TIPOS DE TRANSPORTE.

El transporte de carga se ha dividido en cuatro --- grupos diferentes que son: Transporte de Carga Regular, Trans--- porte de Carga Especializada, Transporte de Carga Multimodal y Transporte de Carga Particular.

A) Transporte de Carga Regular: Se explota en cami--- nos de Jurisdicción Federal y en virtud de la concesión otorga--- da, puede transportar cualquier tipo de mercancía, con excep--- ción de aquellas que por sus características, requieren de ma--- nejo especial. Este servicio satisface a las demandas de la in--- dustria y del comercio, así como también de productos agrope--- cuarios a lo largo de sus recorridos y es el más importante en la estructura del autotransporte de carga, pues garantiza la -- oferta permanente del transporte.

B) Transporte de Carga Especializada: Se presta en los caminos nacionales, pero con la condición de transitar en -- vehículos especialmente acondicionados para el transporte de -- la carga señalada en el permiso y cumplir requisitos que defi--- nan y aseguren el cumplimiento de las obligaciones del oferente con el usuario.

Dentro de este tipo, el servicio de productos del - campo no elaborados y animales, comunica a amplias regiones de producción agropecuaria con los centros de consumo y de comer--- cio exterior. Para su otorgamiento, se establece el requisito - de que se opere en camiones de dos y de tres ejes, dado que es-

tos vehículos acceden con mayor facilidad a los campos de producción agrícola.

Este tipo de servicio abarca también, el transporte de artículos que el campesino necesita en sus labores cotidianas de siembra y cultivo.

C) Transporte de Carga Multimodal: En México la infraestructura y el equipo se han empleado con características predominantemente unimodales, debido a la incipiente organización de las cadenas de transporte que permiten disminuir los tiempos de maniobra.

Los servicios multimodales han estado ligados a insuficientes instalaciones y a un ámbito institucional de rigurosa normatividad general, lo que ha inhibido su desarrollo y el aprovechamiento de sus ventajas.

Otras dificultades para el manejo de la carga unitarizada son: los excesivos regresos de vacío de los contenedores, provocados por las marcadas diferencias entre los flujos de importación y exportación; la carencia de contenedores propios en el país; la escasa capacidad de almacenamiento; el desarrollo insuficiente de los procedimientos administrativos para la consolidación y desconsolidación de la carga; la escasez de servicios aduaneros en el interior del país.

El nuevo Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de julio de 1989, define y ordena en forma clara la actividad de los servicios multimodales. Establece un nuevo régimen

para la constitución de empresas de transporte multimodal, orientado a garantizar la apertura del mercado, otorgando mayores facilidades para la entrada de nuevas empresas y para la regularización de las que ya prestaban el servicio sin la autorización correspondiente.

Para impulsar el desarrollo del transporte multimodal, además de estimular y hacer importantes inversiones en contenedores, grúas, patios de intercambio y de clasificación, rampas y plataformas, debe promoverse la asociación de las compañías navieras con los ferrocarriles y concesionarios del autotransporte.

Se promoverá la participación de todos los involucrados en el desarrollo del transporte multimodal: usuarios, transportistas, trabajadores, autoridades, sociedades nacionales de crédito y aseguradoras. Así se logrará mayor eficiencia para cumplir y aplicar los convenios internacionales y capacitar al personal en asuntos de operación, jurídicos, de documentación y en general, de orden administrativo. Todo esto permitirá aumentar la productividad e instrumentar relaciones laborales aptas para una mayor coordinación intermodal.

Se apoyará la apertura de oficinas de operadores mexicanos en el exterior y el establecimiento de mecanismos de consulta y concertación con autoridades, transportistas, usuarios y operadores de otros países."

" Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

D) Transporte de Carga Particular: El permiso respectivo permite a personas físicas y morales transportar en los caminos de Jurisdicción Federal, efectos que estén dentro de su giro comercial y de su propiedad.

Los vehículos de menos de tres toneladas de capacidad, tienen permitido el tránsito libre, ya que son utilizados como particulares en los que los agricultores transportan pequeñas cargas, generalmente de su propiedad, a cortas distancias.

A los servicios locales públicos y privados de carga, se les permite operar en un radio de 40 kilómetros alrededor de las ciudades, salvo en el caso de la Ciudad de México, - en que se extiende a 60 kilómetros; en virtud de que las actividades urbanas no se restringen a sus límites jurídicos, sino que su influencia los rebasa y es necesario considerar esa realidad.

C A P I T U L O I I I .

<u>ASPECTOS FINANCIEROS.</u>	PAG.:
3.1 CREDITO.	72
3.2 FIANZAS.	79
3.3 SEGUROS.	85
3.4 SISTEMAS DE COBRO.	89

ASPECTOS FINANCIEROS.

3.1 CREDITO.

La falta de fuentes de financiamiento adecuadas, a la promoción de actividades específicas, provoca que organismos dedicados a la integración de grupos con afinidad de intereses y objetivos comunes, busque la creación de instituciones especializadas que simplifiquen la tarea de distribución de recursos financieros.

Las instituciones concebidas para integrar las actividades productivas de empresarios (personas físicas y morales), contempladas como tal en la legislación mexicana, bajo las disposiciones de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito, son las UNIONES DE CREDITO.

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) preocupada por resolver el problema de crédito deficiente de sus asociados, de la poca atención que se le da al transportista por la Banca Comercial, así como de la falta de Programas de Financiamiento específicos, decidió la creación de la Unión de Crédito para el Autotransporte (U.C.A.), como la alternativa más viable para lograr la modernización y desarrollo del Autotransporte de Carga en México.

Las Uniones de Crédito son un canal muy competitivo del sistema de intermediación bancaria, las cuales deben contar con una estructura sólida y un manejo abierto, profesional y --

ligado a la modernización del sistema financiero, ya que precisan para su operación, de un proceso de trámite ante la Comisión Nacional Bancaria.

La Unión Nacional de Crédito para el Autotransporte pensada para operar bajo los preceptos mencionados, fundamenta su trabajo en tres puntos básicos:

I.- Brindar la oportunidad para la modernización y desarrollo de la planta productiva.

II.- Lograr que pequeños y medianos empresarios se conviertan en sujetos de crédito.

III.- Fomentar el hábito del ahorro.

MARCO LEGAL.- (Qué es una Unión de Crédito):

Las Uniones de Crédito tienen, dentro del Sistema Bancario Mexicano, el carácter de Organizaciones Auxiliares de Crédito, constituidas como Sociedades Mercantiles (S.A. de C.V.).

CARACTERÍSTICAS.-

a) Agrupar a socios que se dediquen a actividades mercantiles o de servicio de una misma naturaleza o de índole complementaria al mismo giro, que realicen operaciones homogéneas y que estén vinculados por la identidad de sus necesidades y propósitos.

b) Otorgar en forma equitativa entre los socios de la Unión, los beneficios de su operación ya que el porcentaje máximo por socios es de un 10% del capital social.

c) Realizar compras en común, que permita conseguir mejores precios al socio sobre insumos y/o unidades que utiliza.

TIPOS DE CREDITO.-

- Préstamos quirografarios.- Para necesidades a corto plazo, hasta por un monto de 10 veces la parte aportada por el socio.

- Préstamos directos con garantía específica.- Para cubrir necesidades a mediano plazo.

- Préstamos de habilitación o avío.- Para cubrir el capital de trabajo necesario, con una garantía de 2 a 1.

- Préstamos refaccionarios.- Para la adquisición de equipo, mobiliario y maquinaria, con una garantía de 1 a 1. En este caso, la garantía la constituye el propio bien.

- Préstamos hipotecarios.- Para construcciones o adaptaciones físicas.

- Préstamos para reestructuración de pasivos.- Con un año de antigüedad.

La tasa de interés más baja del mercado es la que otorga Nacional Financiera, S.N.C. (C.P.P. + 4% con tasa variable o bien, el 16% con tasa fija). Los pagos y amortizaciones son mensuales y el pago de intereses se cobra sobre el saldo insoluto, o sea que el pago total va disminuyendo cada mes.

También los plazos son los más amplios de acuerdo con el tipo de crédito y requerimientos del solicitante.

En el caso del préstamo de habilitación o avío, se puede conceder un plazo de hasta 36 meses con 6 meses de gracia pagando únicamente intereses y comenzando a pagar capital e intereses hasta el 7o. mes.

Para el préstamo refaccionario se concede hasta 5 - años de plazo con un año de gracia.

El préstamo para reestructuración de pasivos se --- concede con un plazo hasta de 15 años con tasa fija.

De igual manera, todos estos créditos se pueden --- tramitar a través del Banco de Comercio Exterior (Bancomext), - variando la tasa de interés que se cobra por su otorgamiento -- (Cetes + 5%)."

OBJETIVOS PRINCIPALES:

- 1.- Facilitar el uso de crédito a sus socios.
- 2.- Practicar operaciones de descuento, préstamo y crédito de toda clase.
- 3.- Recibir préstamos exclusivamente de sus socios, así como depósitos de dinero, para el exclusivo objeto de ser-- vicios de caja y tesorería.
- 4.- Tomar a su cargo o contratar la construcción o administración de obras propiedad de sus socios, para uso de -- los mismos.
- 5.- Encargarse por cuenta y orden de sus socios, de la compra-venta o alquiler de insumos, bienes de capital y ma--

" Información proporcionada por Grupo Vigen. Asesoría Fi-- nanciera. Mayo de 1994.

teria prima, así como de mercancías o de artículos diversos.

6.- Adquirir por cuenta propia los bienes descritos en el punto anterior, para enajenarlos o rentarlos exclusivamente a sus socios.

SERVICIOS QUE OFRECE:

1.- Financiamiento a sus socios hasta por un monto de 30 veces el capital fijo y variable de la Unión - (Nº 40 millones de nuevos pesos), lo que representa dar un apoyo al transportista hasta por un monto aproximado de mil doscientos millones de nuevos pesos.

2.- Realizar operaciones de compras en común para la comercialización de diversos artículos o mercancías que representen un beneficio directo al transportista en su adquisición.

3.- Otorgamiento de crédito en cualquier punto del territorio nacional con base en Comités Regionales de Financiamiento, integrados por socios de la Unión.

4.- Posibilidad de otorgar rendimientos similares a los ofrecidos por la Banca Comercial o Casas de Bolsa en los depósitos o préstamos de sus socios.

5.- Facilitar la liquidación y otorgamiento de créditos a través de la ventanilla de una institución de crédito de cobertura nacional.

BENEFICIOS ADICIONALES:

1.- Créditos a tasas preferenciales.

2.- Acceso a programas especiales de financiamien--
to.

3.- Oportunidad en el otorgamiento de financiamien--
tos.

4.- Cobro mínimo de comisiones por apertura y trá--
mites de crédito.

5.- No exigibilidad de reciprocidad por el otorga--
miento de créditos.

6.- Asesoría para la integración de la solicitud --
única y expediente de crédito respectivo.

7.- Atención exclusiva y personalizada en cualquier
requerimiento solicitado de las actividades de la Unión, con --
cobertura en todo el Territorio Nacional.

REQUISITOS PARA SER SOCIO DE LA UNIÓN:

1.- Domicilio, calle, colonia, código postal, mu--
nicipio, estado y número telefónico.

2.- Número de trabajadores que tienen a su servicio
(total de personas que trabajan: administrativas y operativas).

3.- Copia fotostática de la cédula del registro fe--
deral de contribuyentes.

4.- Copia fotostática de la constancia de socio ac--
tivo de CANACAR.

5.- Original de carta de recomendación de un Banco
que contenga:

- Se haga constar que son clientes de ese banco.
- Cartera de servicios que se tiene con esa insti--

tución y manejo de promedios.

6.- Dirigir carta a la Unión de Crédito, manifestando el monto de los créditos que operaron durante el año, con que instituciones se llevaron a cabo y las tasas de interés aplicadas, o en su caso, indicar que no se obtuvieron créditos durante el año.

7.- Estados financieros recientes con sus relaciones analíticas (con una antigüedad máxima de tres meses), así como los correspondientes al último ejercicio fiscal. A falta de lo anterior, indicar si se iniciaron operaciones durante el año y la fecha.

Adicionalmente a los requisitos señalados:

Para personas físicas:

- Nombre completo.
- Copia fotostática del acta de nacimiento.

Para personas morales:

- Razón social o denominación.
- Copia fotostática de la escritura constitutiva y del acta que contenga los poderes otorgados para actos de administración y dominio.¹¹

¹¹ Información proporcionada por la Unión de Crédito para el Autotransporte, S.A. de C.V. Mayo de 1994.

3.2 FIANZAS.

La fianza no es ciertamente nueva, pues durante siglos el hombre ha acostumbrado a asumir obligaciones a nombre de parientes y amigos.

El Código Civil para el Distrito Federal, establece que: " La fianza es un contrato por el cual una persona se compromete con el Acreedor a pagar por el Deudor, si éste no lo hace " .

Esto quiere decir que la fianza es un contrato accesorio, que se deriva de un acuerdo de voluntades entre el Acreedor y el Deudor. Sin este acuerdo previo (Contrato No., Orden de Compra No., Pedido No., etc), no puede existir la fianza y constituye el documento fuente para emitir la misma.

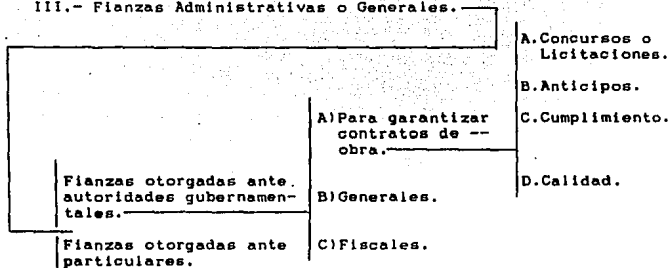
En algunos casos las garantías aportadas por el solicitante no permiten la expedición de una Póliza de Fianza, por lo que se solicita el refuerzo adicional de un Obligado Solidario y así estar en condiciones de aceptar el negocio y expedir la fianza.

CLASIFICACIÓN:

Las fianzas se dividen en cuatro grupos:

- | | |
|---------------------------|---|
| I.- Fianzas de Fidelidad. | Global.
Cédula.
Individual.
Combinada.
MUV. |
| II.- Fianzas Jurídicas. | Civiles.
Laborales.
Penales. |

III.- Fianzas Administrativas o Generales.



IV.- Fianzas de Crédito:

Este tipo de fianzas se expiden para garantizar --
Unicamente:

- 1.- El pago derivado de operaciones de compra-venta de bienes y servicios o de distribución mercantil.
- 2.- El pago total o parcial, del principal y accesorios financieros, derivados de créditos documentados en títulos inscritos en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios.
- 3.- El pago derivado de contratos de arrendamiento financiero.
- 4.- El pago de financiamientos obtenidos a través -- de contratos de crédito garantizados con certificados de depósito y bonos de prenda expedidos por un almacén general de depósito.
- 5.- El pago derivado de descuentos de títulos de -- crédito o de contratos de factoraje financiero.

6.- El pago de créditos otorgados por instituciones financieras para la exportación e importación de bienes y servicios.

VIDA DE LA FIANZA:

Existen algunos términos que conviene aclarar, como

son:

Expedición.- Se otorga la fianza que permanecerá viva hasta la cancelación, salvo que haya:

Anulación.- Es decir que la obligación garantizada no se vaya a realizar; en cuyo caso el beneficiario de la misma deberá comunicarlo a la afianzadora, y devolver el original de la póliza y el recibo.

Prórroga.- Es el cobro anual de primas que realiza la afianzadora una vez transcurrido el plazo pagado originalmente al expedir la fianza; este cobro se hará año con año hasta en tanto no se cancele la fianza.

Cancelación.- Es la extinción de la obligación garantizada.

Se puede dar por:

a) Devolución de la póliza original.

b) Cancelación automática.

c) Cancelación parcial; es decir, se reduce la obligación garantizada, y es por:

- Amortización de anticipos.
- Convenio de pago en adeudos.

Renovación.- Se da en aquellas fianzas cuya obligación se garantiza en un periodo -- determinado claramente en la póliza y que para que siga surtiendo efectos para un nuevo periodo, es necesario que la afianzadora expida un -- documento de renovación de la obligación.

TRAMITE:

La documentación que se requiere para la tramitación de una póliza de fianza, es básicamente la siguiente:

- Contrato o documento fuente que da origen a la fianza.

- Solicitud de fianza.

- Acta Constitutiva de la empresa y sus modificaciones.

- Poderes del representante de la empresa.

- Estados Financieros:

A) Balance General.

B) Estado de Resultados.

- Referencias Bancarias y Comerciales.

- En algunos casos se requiere del soporte de un Obligado Solidario y a quien a su vez se le requerirá la documentación citada.

APLICACION:

La fianza es un documento que es ampliamente utilizado en el sector del autotransporte, y se pueden ejemplificar los siguientes tipos de fianzas:

- Fianzas emitidas ante la Tesorería de la Federación, para garantizar los impuestos de importación temporal de unidades ingresadas con Pedimento de Importación Temporal.

- Fianzas emitidas ante la Tesorería de la Federación y a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para garantizar los derechos y obligaciones que se pueden llegar a adquirir al prestar el servicio autorizado por la propia Secretaría.

- En accidentes de tránsito, se puede llegar a requerir fianzas judiciales ante el C. Agente de Ministerio Público, Juzgados, etc., para garantizar los posibles daños y perjuicios del accidente o proceso llevado a cabo.

- La empresa transportista puede ser beneficiaria de una fianza de fidelidad, para garantizarse en contra de ilícitos cometidos por sus propios empleados por robo, fraude, peculado o abuso de confianza.

- El transportista puede presentar una fianza que garantice un contrato de arrendamiento financiero, y así agilizar los trámites de aceptación de la solicitud de un crédito de

arrendamiento financiero, ante la empresa arrendadora.

- Una empresa beneficiaria de un contrato de transporte, puede llegar a solicitar fianza de cumplimiento, para -- garantizar el cumplimiento de las cláusulas del contrato."

Los concesionarios de los servicios regulares de -- autotransporte público federal, están obligados a presentar --- fianzas debidamente requisitadas para asegurar la constitución de la garantía determinada en el pliego de condiciones. En el - servicio de carga, dicha fianza se solicita también para ampa-- rar el pago de indemnizaciones por pérdida o avería de las mer-- cancias que se reciben para su transporte.

Los artículos 17 de la Ley de Vías Generales de Co-- municación y 16 de su Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, son los ordenamientos legales que señalan los porcen-- tajes dentro de los cuales pueden fluctuar esas garantías y que deben aplicarse tomando en cuenta no solamente el valor de los equipos, sino también la clase de servicio de que se trate, su importancia económico-social, la demanda existente y otros fac-- tores que pueden influir en su determinación.

" Fuente: Fianzas Monterrey, Abril de 1994.

3.3 SEGUROS.

El seguro es un instrumento que garantiza al usuario del servicio de autotransporte, el valor comercial de sus bienes y la indemnización correspondiente en caso de un siniestro. Asimismo, se asegura al prestador del servicio la reposición o reparación de su equipo.

Actualmente, a la mayoría de los autotransportistas les resulta difícil cubrir el importe de los daños materiales sufridos por su equipo de transporte como resultado de algún percance, con fondos provenientes de los grupos asociados, debido a que las nuevas disposiciones sobre la materia, indican montos de cobertura que pueden afectar la capacidad económica de estos grupos. Tales montos, surgen como resultado del incremento de los índices de accidentes en carreteras federales, ocasionando la implantación de primas altas para la adquisición del seguro.

Las empresas de autotransporte cuentan con varios tipos de seguros para poder cumplir con su funcionamiento en forma eficiente:

A) El seguro de carga.- Se adquiere con el fin de proteger la mercancía del usuario en caso de accidente o siniestro y es repercutido al cliente si desea asegurar su mercancía, aunque en algunos casos, los usuarios del servicio cuentan con una póliza abierta que les ampara la misma.

Mediante este seguro, las mercancías quedan cubier-

tas desde que están a bordo del vehículo dispuesto a salir, --- continuando aseguradas durante el curso normal del viaje y cesan de estarlo a la llegada de los bienes al domicilio del consignatario o a la bodega del transportista, después de su descarga.

Este seguro cubre exclusivamente los daños sufridos a los bienes causados por incendio, rayo o explosión, caída de aviones, auto-ignición, colisión, volcadura o descarrilamiento del vehículo u otro medio de transporte empleado, incluyendo -- hundimiento o rotura de puentes. De igual manera, cubre otros -- riesgos mediante convenio expreso: robo total, robo parcial, -- mojadura y oxidación, contacto con otras cargas y/o manchas, -- rotura y/o rajadura, derrame y/o merma, maniobras de carga y -- descarga, etc.

B) El seguro contra daños a terceros.- Este seguro tenía anteriormente costos prohibitivos para las compañías de transporte, pero actualmente las aseguradoras han elaborado --- planes más accesibles para este tipo de seguro. Además este seguro es exigido a los transportistas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes."

Este seguro ampara la responsabilidad civil en que incurra el asegurado o cualquier persona que con su consen-- miento expreso o tácito use el vehículo y que a consecuencia -- de dicho uso cause daños materiales a terceros en sus bienes -- y/o cause lesiones corporales o la muerte a terceros, incluyen--

" Fuente: Ley de Vías Generales de Comunicación. Art. 127.

do la indemnización por daño moral que en su caso legalmente -- corresponda.

En caso de tractocamiones, solamente quedará amparada la responsabilidad civil que ocasione el primer remolque -- siempre y cuando sea arrastrado por éste.

Este seguro ampara el robo total del vehículo y las pérdidas o daños materiales que sufra a consecuencia de su robo total; incendio, rayo y explosión; el pago de gastos médicos -- por concepto de hospitalización, medicinas, atención médica, -- enfermeros, servicio de ambulancia y gastos de entierro, originados por lesiones corporales que sufra el asegurado o alguna -- otra persona ocupante del vehículo en accidentes de tránsito.

Adicionalmente, los riesgos no amparados por el seguro pueden ser cubiertos mediante convenio expreso:

I) Arrastrar remolques y en caso de tractocamiones, el dolly y el segundo remolque.

II) Robo parcial de partes interiores: Esta cobertura ampara la indemnización por robo parcial con violencia de partes, accesorios o equipo especial, que se encuentren instalados en el interior del vehículo asegurado cuando sea a consecuencia del robo total del vehículo.

III) Robo total de partes exteriores: Se ampara la indemnización por robo parcial con violencia de partes exteriores instaladas en el vehículo asegurado, cuando no sea a consecuencia de robo total del propio vehículo.

C) El seguro de cobertura amplia.- En la actualidad es poco utilizado, en virtud de que la prima que se paga a las compañías aseguradoras por parte de las empresas transportistas, es demasiado elevada y además, resulta insuficiente para cubrir los riesgos que amparan este tipo de seguros.

Este seguro, además de cubrir los riesgos mencionados en el seguro contra daños a terceros, ampara los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo a consecuencia de los siguientes hechos:

I) Colisiones y vuelcos.

II) Rotura de cristales: parabrisas, laterales, aletas y medallón.

III) Ciclón, huracán, granizo, terremoto, erupción volcánica, alud, derrumbe de tierra o piedras, caída o derrumbe de construcciones, edificaciones, estructuras u otros objetos, caída de árboles o sus ramas e inundación.

IV) Actos de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbio de carácter obrero, motines, alborotos populares, motines o de personas mal intencionadas durante la realización de tales actos, o bien ocasionados por las medidas de represión tomadas por las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones que intervengan en dichos actos.¹⁰

¹⁰ Fuente: Seguros Comercial América, S.A. de C.V. Mayo 1994.

3.4 SISTEMAS DE COBRO.

Desde 1989 se estableció que las tarifas del auto-- transporte de carga federal son negociables y a partir de 1990, los usuarios y transportistas pueden acordar, sin aprobación -- previa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las -- cuotas aplicables a la prestación de los servicios. Las tarifas deben ser competitivas y permitir una justa utilidad al trans-- portista.

El 6 de julio de 1989 se firmó el Convenio de Con-- certación de Acciones para la Modernización Integral del Auto-- transporte de Carga Federal, con el fin de lograr la excelencia en el servicio del autotransporte dentro de un marco de desre-- gulación, competitividad y libertad, que permita elevar la pro-- ductividad de la economía y facilitar la inserción eficiente -- del país dentro del contexto de la economía mundial.

Los compromisos contraídos en este convenio de con-- certación se han cumplido en tiempo y forma por el Gobierno Fe-- deral y los autotransportistas.

A partir de 1990, se cumplió con uno de los compro-- misos plasmados en el citado convenio, al liberarse la tarifa -- del Autotransporte Público de Carga Federal, lo que ha permiti-- do una flexibilidad en su aplicación y a partir de entonces, la oferta y la demanda rigen los precios en el mercado del Auto-- transporte. Desde principios de ese año, los concesionarios o -- permisionarios de esos servicios negocian en forma individual y

libremente con los usuarios los precios por sus transportes, -- considerando las características de las rutas a recorrer, los -- embarques y volúmenes a transportar, regularidad en el servi--- cio, tipo de vehículo y sistema de pago entre otros factores.

En este marco de desregulación, a petición expresa de autotransportistas y usuarios del servicio, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, ha elaborado guías de precios de referencia como marco para negociar individualmente entre -- ellos mismos los precios por el servicio, autorizadas por el -- Consejo Nacional Directivo y ratificadas en las Asambleas Na--- cionales respectivas, las cuales están basadas en estrictos a-- nálisis de costos que realiza la Comisión de Estudios Económi-- cos de dicha Cámara, con base en la metodología del Banco Mun-- dial.

Considerando que la liberación tarifaria no permite conocer con exactitud los niveles de precios negociados entre - usuarios y transportistas y mucho menos, conocer los costos de operación y margen de rentabilidad de cada una de las empresas, es necesaria la aplicación de tales guías para la negociación - de la prestación de servicios públicos de autotransporte de --- carga de concesión y/o permiso federal, las cuales incluyen mo-- dificaciones importantes que se han dado en el mercado del au-- totransporte y en la economía nacional. Tal es el caso de la -- reforma monetaria que crea una nueva unidad denominada peso di-- vidido en 100 centavos y que será equivalente a 1,000 pesos de los vigentes en 1992 y se representará temporalmente con la de-

nomiación de " nuevos pesos " y con el signo " N° " .

El servicio de recolección y entrega y a domicilio de los usuarios, cuando éste se proporcione, su importe se expresará y sumará al concepto del flete.

Las maniobras de carga o descarga que se efectúen en el domicilio del usuario invariablemente serán por cuenta y riesgo del remitente o del destinatario, según sea el caso. De igual manera, cuando se realicen en las terminales, bodegas o paraderos de las empresas de autotransporte de carga, serán por cuenta y riesgo del autotransportista; cuando se trate de piezas o bultos con peso unitario mayor de 200 kilogramos, la carga y descarga siempre será por cuenta de los usuarios de acuerdo con las tarifas que sobre el particular rijan en cada lugar.

Cuando se preste el servicio de transporte hacia un lugar por varias rutas, se aplicará la cuota que corresponda a la ruta más corta.

Las empresas que utilicen carreteras o tramos no pavimentados, tendrán derecho a hacer un recargo en estos tramos de un 25%. Cuando el tramo incluya parte pavimentada y parte no pavimentada, la cuota base deberá calcularse sobre la distancia total y sólo la parte correspondiente a tramos no pavimentados tendrá el recargo del 25%.

Los servicios que se presten al Gobierno Federal deberán cobrarse con descuento del 50%, siempre y cuando reúnan los requisitos a que se refiere el Artículo 102 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Las mercancías voluminosas cuyo peso sea inferior a 400 kilogramos, por metro cúbico, pagarán por el espacio que -- ocupen a razón de 400 kilogramos por metro cúbico, aplicándose a este peso las cuotas que correspondan según la clase que tengan asignada los artículos de que se trate.

La carga a granel sólo se transportará en carros -- por entero, debiendo pagarse el flete correspondiente a la capacidad total del vehículo, aún cuando el tonelaje embarcado -- sea inferior a esa capacidad. Los usuarios deberán cubrir además del flete, las maniobras de carga y descarga, de acuerdo -- con las tarifas que al respecto rijan en cada lugar.

La empresa puede exigir el pago adelantado de los -- fletes en los siguientes casos:

A) Cuando el valor comercial de los artículos no -- garantice el importe del servicio.

B) Tratándose de mercancías de fácil descomposi- -- ción, de animales vivos o de la carga que deba dejarse en tránsito en lugares donde la empresa no tenga oficinas.

C) En caso de paquetería y remesas inferiores a 3 toneladas.

Quando el transporte se haya pactado " por cobrar " en su destino, la entrega de la mercancía se hará contra el pago del flete y el porteador tiene derecho a retenerla mientras no se satisfaga este requisito.

Los cargos que se originen por estadía, se causarán a partir de las ocho de la mañana del día siguiente a aquel en

que se haya dado aviso al usuario de la disponibilidad de equipo de transporte para su carga o descarga, los cuales se aplicarán atendiendo a las características del equipo utilizado.

Las mercancías que queden en bodegas a la disposición de los consignatarios, causarán almacenaje pasadas 48 horas de su llegada, haciéndose el cómputo diario por cada 100 kilogramos o fracción de peso real, pagarán por este almacenaje de uno a 500 kilogramos a razón de N° 1.50 diarios, de 501 en adelante, a razón de N° 1.00 diario, más I.V.A.

Por las mercancías corrosivas, inflamables o perecederas, se cobrará por cada 100 kilogramos o fracción, a razón de N° 4.50 diarios, después de 24 horas de su llegada.

Cuando a petición de los interesados o por alguna otra causa imputable a los usuarios sea devuelta la carga a su punto de partida o enviada a otro lugar, se hará nueva documentación para su devolución, cargando los fletes respectivos, así como el almacenaje y los demás gastos que se hubiesen causado.

Respecto a los embarques no entregados y que no se reclamen al porteador en un plazo de 90 días, se promoverá su venta para garantizar almacenaje y fletes.

Para productos perecederos transportados en vehículos con equipo congelador, se aplicará una sobretasa del 30%. Para productos perecederos transportados en cajas refrigeradas o conservadoras y líquidos o gases en vehículos tipo tanque, se aplicará una sobretasa del 25%, así como también a todos los artículos que se transporten en vehículos tipo volteo. Para el

transporte de productos en vehículos tipo tanque de acero inoxidable, se aplicará una sobretasa del 35%.

Cuando por necesidades del servicio se requiera la utilización de vehículos en forma exclusiva para el usuario y éste tenga que efectuar recorridos de vacío, se aplicará un recargo del 25%, sólo por el kilometraje del tramo que se recorra en estas condiciones."

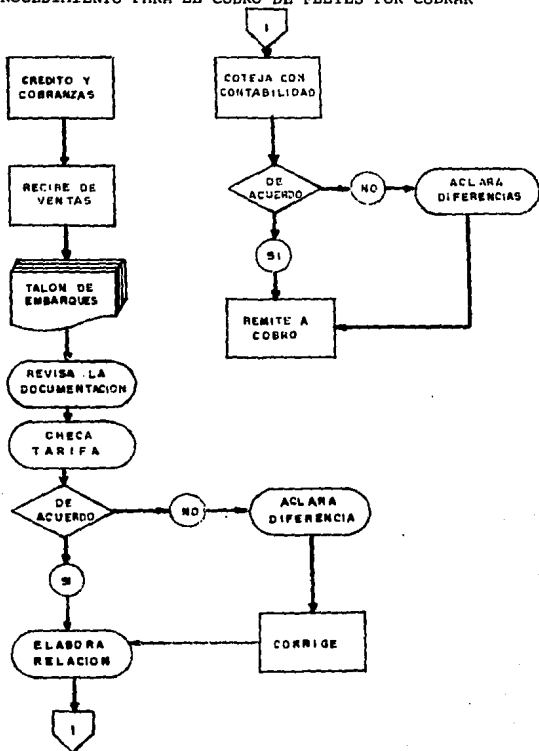
La Secretaría de Comunicaciones y Transportes modificó a partir del mes de enero de 1993, el modelo y las condiciones de transporte de la Carta de Porte (documento o forma oficial de cobro), también llamada Talón de Embarques y de la cual se incluye una muestra del modelo, sus características y ejemplo de llenado utilizando Nuevos Pesos (N\$). Asimismo, se anexa un cuadro con la descripción de las políticas de crédito y cobranzas, así como un diagrama de flujo denominado "Procedimiento para el Cobro de Fletes por Cobrar".

" Fuente: Guía de Precios de Referencia para la Negociación entre Usuarios y Transportistas para la Prestación de Servicios Públicos de Autotransporte de Carga de Concepción y/o Permiso Federal. CANACAR. Agosto de 1993.

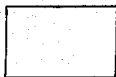
POLITICAS DE CREDITO Y COBRANZAS.

- 1.- Este Departamento es el único autorizado para -
efectuar los cobros y autorizar créditos.
- 2.- Mantendrá una vigilancia constante acerca de --
los informes del crédito obtenido.
- 3.- Se encargará de efectuar en forma directa los -
cobros difíciles.
- 4.- Se responsabilizará en abrir cuentas y deposi--
tar los fondos necesarios en los bancos.
- 5.- Llevará una administración del crédito en forma
adecuada para la Empresa.

" PROCEDIMIENTO PARA EL COBRO DE FLETES POR COBRAR "



CUADRO DE SIMBOLOS



PERSONA
MOVIMIENTO
AREA
CONCEPTO



ACCIONES Y
FUNCIONES



DOCUMENTO



ALTERNATIVA



DISTRIBUCION DE
DOCUMENTACION



RESULTADO DE
LA DECISION



CONECTOR DE LA
MISMA PAGINA



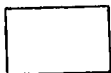
CONECTOR DE PAGINA
INDICA CLAVE DEL DIAGRAMA
CONECTOR ENTRE PAGINAS
INDICA HOJA DEL DIAGRAMA

CUADRO DE SIMBOLOS

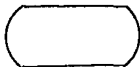
ARCHIVO:



REGISTRO:



FORMULA
 TRANSCRIBF
 COTEJA
 CORRIGE
 FIRMA
 RECABA
 REvisa
 SOLICITA
 COMPLETA
 SELLA
 SELECCIONA



ELABORA
 PRESENTA
 CONSULTA
 ENTREGA
 DEVUELVE
 RECIBE
 REMITE
 DETERMINA
 ACUDE A
 RETIRA
 SELECCIONA

C A P I T U L O I V .

CASO PRACTICO.- DESARROLLO DEL REGIMEN
SIMPLIFICADO.

PAG. :

4.1 IMPUESTO SOBRE LA RENTA.	
4.1.1 SUJETOS.	100
4.1.2 ENTRADAS Y SALIDAS.	101
4.1.3 REGISTRO DE ENTRADAS Y SALIDAS.	107
4.1.4 BASE DEL IMPUESTO.	109
4.1.5 REDUCCION POR DISMINUCION DE CAPITAL.	111
4.1.6 REQUISITOS DE LAS SALIDAS.	113
4.1.7 FACILIDADES DE COMPROBACION.	115
4.1.8 EXENCION DE OBLIGACIONES.	117
4.1.9 PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES EN LAS UTILIDADES.	118
4.2 IMPUESTO AL ACTIVO.	
4.2.1 CALCULO.	119
4.2.2 MECANICA DE ACREDITAMIENTO.	120
4.2.3 OBLIGACIONES DEL IMPUESTO AL ACTIVO.	121
4.3 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.	
4.3.1 OBLIGACIONES.	122
4.3.2 EROGACIONES DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES.	123
4.4 OBLIGACIONES.	
4.4.1 OBLIGACIONES EN GENERAL.	124
4.4.2 OPCION PARA TRIBUTAR EN LO INDIVIDUAL.	128
4.4.3 GASTOS COMUNES Y COPROPIEDAD.	131

CASO PRACTICO.- DESARROLLO DEL REGIMEN SIMPLIFICADO.
-----**4.1 IMPUESTO SOBRE LA RENTA.**
-----**4.1.1 SUJETOS.**

Las personas físicas y morales dedicadas al auto-- transporte de carga federal, podrán cumplir con sus obligacio-- nes fiscales en el régimen simplificado, conforme a lo dispues-- to en el Capítulo Décimo Primero de la Resolución que otorga -- facilidades administrativas a los sectores de contribuyentes -- que en la misma se señalan, publicada en el Diario Oficial de - la Federación del 31 de marzo de 1993, por las actividades de - autotransporte a que se refiere la Regla 11, fracción Ia.

Los contribuyentes dedicados al autotransporte de - carga, que presten servicios locales o servicios públicos de -- grúas de arrastre y/o salvamento, podrán optar por cumplir con sus obligaciones fiscales conforme a lo establecido en el mismo Capítulo cuando cuenten con permisos y placas de Servicio Pú-- blico Federal.

Asimismo, tratándose de las personas físicas a que se refieren los párrafos anteriores que hayan obtenido ingresos en 1992 hasta de N° 400,000.00, podrán optar por tributar con-- forme al Capítulo Sexto de la misma Resolución, en lugar de --- aplicar lo dispuesto en este Capítulo, siempre que reúnan los - demás requisitos establecidos en el Capítulo antes citado.

4.1.2 ENTRADAS Y SALIDAS.

Se entiende por entradas cualquier cantidad obtenida en efectivo, bienes o en servicios; entre otras, se considerarán las siguientes:

- I. Los ingresos propios de la actividad.
- II. Los préstamos obtenidos.
- III. Los intereses cobrados sin reducción alguna.
- IV. Los recursos provenientes de la venta de títulos de crédito distintos de las acciones. Se considerarán entradas los recursos que provengan de la enajenación de acciones de las sociedades de inversión de renta fija y comunes, y de las demás personas morales a que se refiere la fracción VII de la Regla 4a. de esta Resolución.
- V. Los retiros de cuentas bancarias.
- VI. Los recursos que se obtengan por la venta de los bienes que se utilicen en el desarrollo de la actividad.
- VII. Las cantidades devueltas por otros impuestos.
- VIII. Las aportaciones de capital que efectúe el contribuyente. Para estos efectos se consideran aportaciones de capital los recursos que el contribuyente afecte a la actividad empresarial y que no provengan de la misma.
- IX. Los impuestos trasladados por el contribuyente.
- X. La recuperación por concepto de préstamos otorgados a trabajadores.
- XI. Los ingresos derivados de servicios conexos y -

complementarios del autotransporte de carga hasta por el 10% -- del total de ingresos propios del contribuyente.

XII. Las aportaciones que realice toda persona moral o coordinado del autotransporte de carga federal, en otra persona moral o coordinado de esta misma actividad empresarial; recursos que sólo podrán destinarse a inversiones productivas y creación de infraestructura para la actividad empresarial. Dichas aportaciones no podrán considerarse para los efectos señalados en la fracción XIV de la Regla 4a. de esta Resolución.

Cuando se obtengan ingresos en crédito, se considerarán como entradas hasta que se cobren en efectivo, bienes o en servicios.

Se considerarán salidas las cantidades en efectivo, bienes o en servicios que a continuación se señalan:

I. Las devoluciones que se reciban, así como los -- descuentos y las bonificaciones que se hagan con posterioridad a la fecha de cobro.

II. Los préstamos a trabajadores, siempre que se -- otorguen conforme al contrato colectivo o condiciones generales de trabajo correspondientes, y cuando se trate de empleados de confianza, siempre que sean bajo las mismas condiciones y si--- guiendo los mismos criterios referentes a años de servicio, características del trabajo, montos de salario u otros, que hayan sido establecidos de manera general para otorgar dichos presta-

mos a los demás trabajadores."¹⁰

III. Los anticipos a proveedores, y al personal de la empresa.

IV. Las adquisiciones de mercancías que se utilicen en la actividad, disminuidas por las devoluciones que se hagan, así como con los descuentos o bonificaciones que se obtengan.

V. Los gastos.

VI. Las adquisiciones de bienes, inclusive las efectuadas al contado o mediante arrendamiento financiero. Tratóndose de terrenos, únicamente se considerará salida su adquisición cuando éstos se destinen a la actividad empresarial del contribuyente.

VII. La adquisición, a nombre del contribuyente de títulos de crédito distintos de las acciones. Se considera salida la adquisición de acciones de las sociedades de inversión de renta fija y comunes, así como la adquisición de las siguientes:

a) Acciones de sociedades cuyos fondos se destinen a la construcción de paraderos de servicios para socios autotransportistas, siempre que dichas sociedades no inviertan a su vez en acciones de otras sociedades."¹¹

b) Acciones de personas morales que destinen su capital a terminales, talleres y oficinas, siempre que se utili-

¹⁰ Oficio 396-V-A-1-1219B del 5 de junio de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

¹¹ Oficio 396-I-8430 del 8 de mayo de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

cen en la misma actividad a que se refiere este Capítulo, y que dichas personas morales no inviertan a su vez en acciones de otra sociedad.

c) Acciones de uniones de crédito, siempre que los bienes que se adquirieran por conducto de tales uniones de crédito reúnan los requisitos a que se refiere esta Regla para poder considerarse salida.

VIII. Los depósitos e inversiones en cuentas bancarias del contribuyente.

IX. El pago de préstamos concedidos al contribuyente.

X. Los intereses pagados sin reducción alguna.

XI. Los pagos de contribuciones a cargo del contribuyente, excepto el Impuesto sobre la Renta. Tratándose de las aportaciones al I.M.S.S., sólo serán salidas las cuotas obreras pagadas por los patrones correspondientes a trabajadores de salario mínimo general para una o varias áreas geográficas.

XII. Los impuestos que le trasladen al contribuyente.

XIII. El entero de contribuciones a cargo de terceros que retenga el contribuyente.

XIV. El reembolso de las aportaciones de capital en los siguientes casos:"

a) Cuando se trate de una cantidad igual o inferior

" Oficio 396-I-8416 del 9 de abril de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

al capital aportado en el mismo ejercicio.

b) Cuando se dejen de realizar las actividades a -- que se refiere este Capitulo.

No podrán considerarse salidas los reembolsos por -- aportaciones realizadas en los términos previstos en los inci-- sos a), b) y c) de la fracción VII de esta Regla.

XV. Los pagos de cuotas de administración, tratán-- dose de permisionarios personas físicas o morales que tributen en lo individual.

XVI. Las aportaciones que realice toda persona mo-- ral, o coordinado del autotransporte de carga federal, en otra persona moral o coordinado de esta misma actividad empresarial, cuando se trate de recursos que se destinen exclusivamente a -- inversiones productivas y creación en general de la infraestruc-- tura requerida para operar en dicha actividad empresarial, siem-- pre y cuando la empresa que realice la aportación y aquella que la reciba estén integradas por permisionarios comunes.

Las aportaciones a que se refiere esta fracción, no podrán considerarse para los efectos señalados en la fracción -- XIV de esta Regla.

XVII. La entrega de remanentes que realice la empre-- sa, por concepto de liquidación de viajes a permisionarios:

En el caso de personas físicas que hayan obtenido -- ingresos en 1992 hasta de N° 400,000.00, podrán considerar como salida los gastos por salarios y en general por la prestación -- de un servicio personal subordinado, hasta por 3 trabajadores o

familiares, que efectivamente les presten sus servicios, siempre que cada uno de éstos no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año. Esta salida procederá sin requisito alguno por 1993.

Las cooperativas de transporte podrán considerar -- como salidas, además de las señaladas en las fracciones anteriores, los anticipos y rendimientos pagados a sus miembros; así -- como las cantidades que se aporten para la constitución de los fondos sociales, de conformidad con la Ley General de Sociedades Cooperativas.

Cuando se efectúen erogaciones en crédito, se considerarán como salidas hasta que sean efectivamente pagadas.

4.1.3 REGISTRO DE ENTRADAS Y SALIDAS.

Los contribuyentes deberán llevar un libro de entradas y salidas y de registro de bienes y deudas que deberá estar foliado y empastado y que no será necesario presentar ante las autoridades fiscales para su sellado.

A continuación se muestra un ejemplo de como se registra una hoja de entradas y salidas:

Mes: Enero de 1993. ENTRADAS.

Día:	Concepto:	Importe:	I.V.A.:
			(Cuando proceda)
2	Cobro de fletes.	Nº 2,250.00	Nº 225.00
3	Cobro de fletes.	Nº 3,600.00	Nº 360.00
4	Cobro de fletes.	Nº 3,450.00	Exento.
8	Intereses cobrados por préstamos a particulares.	Nº 150.00	Nº 15.00
15	Préstamos obtenidos de particulares.	Nº 450.00	
30	Intereses derivados de cuentas empresariales.	Nº 150.00	
	Disminución de saldo en bancos.	Nº 300.00	
<hr/>			
	Sumas:	Nº 10,350.00	Nº 600.00
	Gran Total:	Nº 10,950.00	
		=====	

Mes: Enero de 1993. SALIDAS.

Día:	Concepto:	Importe:	I.V.A.:	Kms. Recorridos:
1	Combustible y Lubrificantes.	Nº 600.00	Nº 60.00	150 Kms.
2	Autopistas, puentes y transbordadores.	Nº 150.00	Nº 15.00	
3	Compra de refacciones.	Nº 1,500.00	Nº 150.00	
4	Teléfono, luz y renta.	Nº 750.00	Nº 75.00	
7	Mantenimiento de las unidades.	Nº 1,200.00	Nº 120.00	
8	Pago a maniobristas.	Nº 300.00		
9	Viáticos de los operadores.	Nº 1,050.00	Nº 105.00	150 Kms.
10	Reparaciones menores.	Nº 150.00	Nº 15.00	
15	1% sobre remuneraciones.	Nº 15.00		
	I.M.S.S.	Nº 60.00		
	INFONAVIT.	Nº 75.00		
	S.A.R.	Nº 30.00		
30	Sueldos.	Nº 1,500.00		
	Aumento de saldo en bancos.	Nº 300.00		
	Pago de prestamos.	Nº 450.00		
	Reembolso de capital.	Nº 1,050.00		

	Sumas:	Nº 9,187.00	Nº 540.00	
	Gran Total:	Nº 9,720.00		
=====				

4.1.4 BASE DEL IMPUESTO.

La diferencia que se obtenga de restarle al total de entradas el total de salidas, será la base del impuesto.

ENTRADAS - SALIDAS = BASE DEL IMPUESTO.

No se reconocen pérdidas para efectos fiscales, si se tienen salidas mayores que las entradas, la diferencia se -- presumirá, salvo prueba en contrario, como ingreso omitido.

Los contribuyentes personas físicas calcularán el Impuesto sobre la Renta del ejercicio, aplicando a la base del impuesto la tarifa del Artículo 141 de la Ley del Impuesto sobre la Renta; sobre este resultado se tendrá derecho a la aplicación del subsidio previsto en el Artículo 141-A y al acreditamiento del 10% del salario mínimo anual. En caso de tener ingresos por otras actividades distintas de las señaladas en este Capítulo, éstos deberán acumularse antes de aplicar el impuesto, pudiéndose acreditar las retenciones de impuesto que en su caso les hubieran efectuado.

Tratándose de personas morales se aplicará la tasa del 35% o bien, podrán calcular este impuesto aplicando la misma tasa del 35% a la cantidad que se obtenga de multiplicar la base del impuesto por el factor de 1.54; quienes ejerzan esta opción, podrán considerar como salida el impuesto pagado.

EJEMPLO:

	PERSONAS MORALES:	PERSONAS FISICAS:
* Entradas de recursos propios de la actividad empresarial; se incluirán la totalidad de ingresos en efectivo, bienes o servicios.	No _____	No _____
Menos:		
* Salidas relacionadas con la actividad empresarial.	No _____	No _____
* Resultado fiscal en los términos del Artículo 67-A.	No _____	
* Ingreso acumulable en los términos del Artículo 119-B.		No _____
Multiplicado por:		
* Tasa de impuesto señalada en el Artículo 10 de la Ley.	35%	
* Aplicando la tarifa del Artículo 141 de la Ley.		Art. 141
Menos:		
* Acreditamiento 10% S.M.A.		No _____
* Subsidio Art. 141-A.		No _____
* Impuesto del Ejercicio.	No _____	No _____

4.1.5 REDUCCION POR DISMINUCION DE CAPITAL.

Por disminuciones o pérdidas de capital, los contribuyentes podrán efectuar una reducción adicional a la base del impuesto que se calculará como sigue:"

I) Restarán el monto de las deudas del valor de los bienes señalados en la relación de bienes y deudas al final del ejercicio. El resultado será el capital final.

BIENES MENOS DEUDAS = CAPITAL FINAL.

II) Sumarán a su capital inicial las aportaciones posteriores y restarán los retiros de capital. El resultado será el capital de aportación.

CAPITAL INICIAL MAS APORTACIONES MENOS
RETIROS = CAPITAL DE APORTACION.

III) Compararán el capital final con el capital de aportación.

CAPITAL FINAL MENOS CAPITAL DE APORTACION.

Cuando el capital final sea mayor que el capital de aportación, no se tendrá derecho a esta disminución.

CAPITAL FINAL MAYOR: NO HAY DISMINUCION.

IV) En los casos en que el capital final sea menor que el capital de aportación, se entenderá que existe una disminución de capital y se estará a lo siguiente:

CAPITAL FINAL MENOR: SI HAY DISMINUCION.

" Oficio 396-I-8421 del 24 de abril de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.
Disposición aplicable en sustitución de lo dispuesto en
el Artículo 67-E de la Ley del I.S.R.

A) Cuando la disminución de capital sea mayor que - la base del impuesto, no habrá impuesto a pagar.

DISMINUCION MAYOR QUE LA BASE: NO HAY IMPUESTO.

B) En los casos en que sea menor, se pagará impuesto únicamente por la diferencia entre ambos conceptos.

BASE DEL IMPUESTO MENOS DISMINUCION = BASE
DEL IMPUESTO REDUCIDA.

Los contribuyentes podrán actualizar por inflación el capital final y el registro de las aportaciones de capital." "

Lo dispuesto en esta regla podrá realizarse en forma trimestral, para efectos de calcular el impuesto correspondiente a dicho periodo."

" Oficio 396-I-8428 del 2 de mayo de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

" Oficio 396-I-C-9480.
Dir. General Técnica de Ingresos.

4.1.6 REQUISITOS DE LAS SALIDAS.

Requisitos generales de las salidas de conformidad con el Artículo 24 de la Ley del Impuesto sobre la Renta:

a) Que sean estrictamente indispensables para los fines de la actividad del contribuyente.

b) La deducción de inversiones no se efectúa por el sistema de entradas y salidas (las compras de bienes se deducen en forma total).

c) La documentación comprobatoria deberá reunir requisitos fiscales de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación.

d) Que se registren debidamente en la contabilidad.

e) Que se cumplan las obligaciones establecidas en la Ley en materia de retención y entero de impuestos a cargo de terceros.

f) Comprobantes con I.V.A. trasladado en forma expresa y por separado.

g) Otros requisitos.

Gastos no deducibles:

Entre otros, se mencionan los siguientes de conformidad con el Artículo 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta:

a) Impuesto sobre la Renta a cargo del propio contribuyente o de terceros, aportaciones al I.M.S.S. por la cuota obrera distinta de trabajadores de salario mínimo. (Existe ju--

risprudencia de que las cuotas obreras pagadas por el patrón -- son deducibles).

b) Atención a clientes, con excepción de aquellas -- que sean ofrecidas a los clientes en forma general.

c) Los gastos de representación.

d) Los consumos en bares y restaurantes.

e) Sanciones, indemnizaciones o penas convenciona-- les.

f) Los intereses devengados por préstamos o por ad-- quisición de valores a cargo del Gobierno Federal inscritos en el Registro Nacional de Valores.

g) Las provisiones para creación o incremento de re-- servas complementarias de activo o de pasivo.

h) Impuesto sobre importaciones temporales."

i) Otros gastos.

" Oficio 396-18417 del 8 de abril de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.
No es deducible conforme a la Legislación Aduanera.

4.1.7 FACILIDADES DE COMPROBACION.

Los contribuyentes podrán deducir los gastos por -- los conceptos que se señalan a continuación, hasta las cantidades que se indican, con el único requisito de registrarlas en su cuaderno de entradas y salidas y de que hayan sido efectivamente erogadas en el ejercicio de que se trate:

I) Maniobras: N° 30.00 por tonelada en carga y -- N° 50.00 por tonelada en paquetería; N° 120.00 por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso; N° 30.00 por cada 400 kilogramos por metro cúbico en carga ligera y N° 30.00 por cada -- 600 kilogramos por metro cúbico en transporte de muebles y mudanzas.

II) Viáticos de la tripulación: N° 75.00 por día. -- Tratándose del transporte de objetos voluminosos y/o de gran -- peso, N° 150.00 por día, por cada miembro de la tripulación.

III) Refacciones y reparaciones menores: N° 0.40 -- por kilómetro recorrido.

Los contribuyentes a que se refiere este Capítulo, podrán considerar salida el 10% de los ingresos propios, sin -- requisito alguno.

Los conceptos a que se refieren las fracciones anteriores, podrán ser considerados en forma global dentro de cada trimestre."

" Oficio 396-I-8420 del 24 de abril de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

Tratándose de cuentas maestras, dinámicas o empresariales que se utilicen en empresas constituidas por permisionarios personas físicas, dichas cuentas podrán abrirse a nombre de cualquiera de estos últimos, debiendo coincidir los movimientos efectuados con los registros realizados en el cuaderno de entradas y salidas de la persona moral o de los permisionarios según corresponda."

" Oficio 396-I-8428 del 2 de mayo de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

4.1.8 EXENCION DE OBLIGACIONES.

Los contribuyentes de este sector no tendrán que -- cumplir con las siguientes obligaciones:

I) Presentar las declaraciones HISR-90 Y 91, respecto de trabajadores eventuales.

II) Emitir cheques nominativos para abono en cuenta respecto de las compras y gastos que realicen. En cuanto a sus servicios, quienes los contraten podrán pagarlos en efectivo al operador del vehiculo hasta el 50% de la contraprestación, de-- biendo pagar la diferencia con cheque nominativo para abono en cuenta.

III) Elaborar estados financieros y dictaminarlos - por contador público autorizado.

IV) Elaborar nómina respecto del personal de tripulación, macheteros y maniobristas.

V) Presentar declaración con la información de sus 50 principales clientes y proveedores.

VI) Llevar un registro de control a base de tarje-- tas por cada vehiculo, a fin de efectuar la deducción para los efectos del impuesto sobre la renta y el acreditamiento para el impuesto al valor agregado, respecto de los gastos incurridos - por concepto de combustibles y lubricantes, siempre y cuando se cumpla con los requisitos que para tal fin se señalan en el inciso 4.3.2 de este capítulo.

4.1.9 PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES

EN LAS UTILIDADES.

La participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, se calculará aplicando a la base del impuesto, el 10%. El resultado será la cantidad a repartir, existiendo la obligación de efectuar la retención que marca la ley, aplicando para tal efecto, las disposiciones vigentes.

Si conforme a los convenios colectivos de trabajo se establecen cantidades adicionales al concepto señalado en el párrafo anterior, éstas se considerarán salario y por tanto, -- salida deducible.

La retención correspondiente a operadores, macheteros y maniobristas por concepto de participación de utilidades y salarios, será del 7%."

" Oficio 396-I-8421 del 24 de abril de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

4.2 IMPUESTO AL ACTIVO.

4.2.1 CALCULO.

Para determinar el valor del activo en el ejercicio, se sumarán los promedios de los activos financieros, de los activos fijos, gastos y cargos diferidos, terrenos e inventarios. Al valor del activo en el ejercicio se aplicará la tasa del 2%.

Los contribuyentes para efectos de determinar el valor de su activo, podrán optar por considerar el valor de los bienes que manifiesten en la relación de bienes y deudas que elaboren al final del ejercicio.

Cuando el impuesto se calcule conforme a lo establecido en el primer párrafo, del valor del activo en el ejercicio, los contribuyentes podrán deducir las deudas contratadas con empresas residentes en el país o con establecimientos permanentes ubicados en México de residentes en el extranjero, siempre que se trate de deudas no negociables. No serán deducibles las deudas contratadas con el sistema financiero o con su intermediación.

Las personas físicas podrán deducir del valor del activo en el ejercicio, un monto equivalente a 15 veces el salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año.

4.2.2 MECANICA DE ACREDITAMIENTO.

Contra este impuesto, se podrá acreditar el Impuesto sobre la Renta a cargo del contribuyente. Tratándose de cooperativas, podrán acreditar, además, el impuesto efectivamente retenido a sus miembros por concepto de anticipos y rendimientos.

Ejemplo de acreditamiento de I.A. contra I.S.R.:

Impuesto al Activo:	Nº 2,882,333.00
Impuesto sobre la Renta:	Nº 376,433.00

I.A. a cubrir por el periodo del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1993:	Nº 2,505,900.00
	=====

En caso de que el Impuesto sobre la Renta fuera mayor que el determinado en el Impuesto al Activo, no se pagará cantidad alguna por esta contribución, toda vez que se cubrió totalmente con el Impuesto sobre la Renta, donde resulta que no hay importe adicional a pagar del Impuesto al Activo.

Ejemplo:

Impuesto al Activo:	Nº 2,882,333.00
Impuesto sobre la Renta:	Nº 4,827,800.00

Diferencia a pagar en I.A.:	Nº 0.00
	=====

4.2.3 OBLIGACIONES DEL IMPUESTO AL ACTIVO.

Los contribuyentes de Régimen Simplificado tendrán las siguientes obligaciones:

I) Presentar pagos provisionales trimestrales conjuntamente con los del Impuesto sobre la Renta, en los mismos plazos y formatos.

Los contribuyentes dedicados al autotransporte de carga federal, podrán optar por efectuar los pagos provisionales de este impuesto conforme al procedimiento que se señala en los siguientes incisos:

A) Compararán el pago provisional del Impuesto al Activo con el pago provisional del Impuesto sobre la Renta, sin considerar para efectos de esta comparación el acreditamiento de los pagos provisionales.

B) El pago provisional se hará por la cantidad que resulte mayor de acuerdo con el punto anterior, pudiendo acreditar contra el impuesto a pagar, los pagos provisionales efectuados con anterioridad.

II) Presentar declaración anual conjuntamente con la del Impuesto sobre la Renta, en los mismos plazos y formatos.

4.3 IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.

4.3.1 OBLIGACIONES.

Los contribuyentes a que se refiere este capítulo, deberán trasladar este impuesto aplicando la tasa del 10%.

En el caso de que el servicio se preste a residentes en el extranjero, estará afecto a la tasa del 0% cuando éste se inicie en un punto del interior del país y se concluya en el extranjero.

En materia del Impuesto al Valor Agregado, los contribuyentes deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I) Presentar pagos provisionales trimestrales conjuntamente con los del Impuesto sobre la Renta e Impuesto al Activo, en los mismos plazos y formatos.

Asimismo, podrán optar por presentar pagos mensuales, al segundo mes siguiente a aquel en que se prestó el servicio, siempre que también paguen mensualmente las contribuciones que se pagan trimestralmente. En este caso, la opción no podrá variarse en el ejercicio.

II) Presentar declaración anual conjuntamente con la del Impuesto sobre la Renta y del Impuesto al Activo, en los mismos plazos y formatos.

4.3.2 EROGACIONES DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES.

Para que proceda el acreditamiento del impuesto --- trasladado al contribuyente en las erogaciones por concepto de combustibles y lubricantes, en sustitución de los comprobantes que no reúnan requisitos fiscales, deberá llevarse un registro de control en el cuaderno de entradas y salidas, por cada vehículo, que contenga los siguientes datos:

I) Número económico del vehículo.

II) El consumo de combustibles y lubricantes en litros, así como su importe.

III) Los kilómetros recorridos.

Dichos registros deberán coincidir con las liquidaciones de viaje de cada vehículo u operador.

El acreditamiento correspondiente a los gastos señalados, se determinará dividiendo el precio total de los combustibles o lubricantes entre 1.10. El resultado obtenido se -- restará al monto total de la operación y la diferencia será el impuesto acreditable.

4.4 OBLIGACIONES.

4.4.1 OBLIGACIONES EN GENERAL.

Los contribuyentes del régimen simplificado tendrán las siguientes obligaciones:

I. Estar inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes.

Quienes inicien operaciones, deberán presentar su aviso dentro de los 15 días siguientes a la fecha de inicio, -- debiendo acompañarlo con la relación de bienes y deudas, referida a dicha fecha.

II. Elaborar relación de bienes y deudas al 31 de diciembre de cada año, debiendo presentarla en el mismo formato de su declaración anual.

Tratándose de contribuyentes que iniciaron sus actividades en 1993, el valor de los bienes se determinará tomando como base su valor comercial.

III. Registrar sus operaciones de entradas y salidas, sin necesidad de llevar libros de contabilidad, en un cuaderno empastado y foliado. Este cuaderno no necesitará presentarse para su sellado.

Cuando los contribuyentes cuenten con ayuda de cómputo para llevar su cuaderno, las hojas computarizadas que se impriman para estos efectos, podrán hacer las veces de cuaderno de entradas y salidas, debiendo empastar dichas hojas durante -

los meses de enero, febrero y marzo de 1994.

IV. Llevar un registro de las aportaciones de capital, el cual podrá anotarse en su cuaderno de entradas y salidas, debiendo registrar esta información por separado. El registro mencionado, se constituirá con el capital inicial del ejercicio, adicionado con las aportaciones de capital realizadas y se disminuirá con las reducciones de capital que se efectúen.

El saldo de la cuenta prevista en el párrafo anterior que se tenga al día de cierre de cada ejercicio, se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en que se efectuó la última actualización hasta el mes de cierre del ejercicio de que se trate. Si se realizan aportaciones o reducciones posteriores a la actualización señalada, el saldo que se tenga a esa fecha se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en que se realizó la última actualización hasta el mes en que se efectúe la aportación o se dé la reducción, según corresponda.

V. Expedir y conservar comprobantes de sus servicios con los requisitos que señala el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento, los cuales deberán contener, además, la leyenda " Contribuyente de Régimen Simplificado ".

Dichos comprobantes deberán estar impresos por establecimientos autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, sin cuyo requisito, además de los establecidos en el Código Fiscal de la Federación, no podrán ser deducibles o considerarse como salidas, por parte de los usuarios del servi-

cio.

VI. Solicitar y conservar los comprobantes con los requisitos formales que señala el Código Fiscal de la Federación y su Reglamento, respecto de las salidas.

VII. Presentar pagos provisionales trimestrales del Impuesto sobre la Renta a más tardar el día 17 del mes siguiente al trimestre al que corresponde el pago; opcionalmente también podrán presentarlo el día 17 del segundo mes siguiente a aquel en que se prestó el servicio, conjuntamente con las retenciones por concepto del Impuesto sobre Productos del Trabajo. Según la opción elegida, la misma no podrá variarse en el ejercicio.

VIII. Enterar el 7% por concepto de retenciones del Impuesto sobre Productos de Trabajo correspondientes a operadores, macheteros y maniobristas. Dichos porcentajes se determinarán sobre las cantidades pagadas en base a los convenios con el Instituto Mexicano del Seguro Social. Respecto de los trabajadores distintos a los mencionados, la retención se hará conforme a las disposiciones vigentes.

IX. Presentar declaración anual ante las instituciones bancarias autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, durante el periodo comprendido de febrero a abril del siguiente ejercicio si es persona física y de enero a marzo tratándose de personas morales. En caso de no existir instituciones bancarias autorizadas en la localidad, las declaraciones podrán enviarse por correo en pieza certificada a la Administra

ción Local de Recaudación que corresponda al domicilio fiscal - del contribuyente.

X. Para que proceda como salida la inversión de los automóviles que se destinen a la actividad, deberán tener todas las unidades el mismo color distintivo y ostentar en ambas puertas delanteras el emblema o logotipo del contribuyente, o en su caso la leyenda "Automóvil Utilitario", en un espacio mínimo de 40 por 40 cms., y abajo deberá ir la leyenda "Propiedad - de:", seguida del nombre, denominación o razón social del contribuyente, con letras de 10 cms. de altura. El emblema, logotipo o leyenda así como los demás datos señalados, deberán ser de color contrastante y distinto del color del automóvil. El contribuyente podrá optar por utilizar el automóvil para su uso personal y en ese caso, no será obligatorio que se guarde en un lugar específico fuera del horario de labores del negocio; asimismo, lo podrá asignar para que lo use determinada persona. -- Los contribuyentes que adopten esta opción, sólo podrán considerar como salida el 50% del valor del automóvil. Los automóviles de más de 10 pasajeros y aquellos cuya capacidad de carga es superior a los 3,100 kgs., no estarán sujetos al cumplimiento de los requisitos que se señalan en esta fracción.

4.4.2 OPCION PARA TRIBUTAR EN LO INDIVIDUAL.

Los contribuyentes personas físicas integrantes de personas morales, podrán cumplir con sus obligaciones en forma individual, siempre que administren directamente los vehículos que les correspondan o hubieran aportado a la persona moral de que se trate. En este caso, deberán dar aviso a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y comunicarlo por escrito a la persona moral respectiva dentro de los tres meses siguientes al inicio del ejercicio. Las personas físicas que ya hubieran cumplido con este requisito para 1992, no estarán obligadas a cumplir con el mismo en los ejercicios siguientes.

Las personas morales integrantes de las sociedades denominadas " Coordinados ", también podrán ejercer la opción a que se refiere el párrafo anterior, cuando reúnan las condiciones establecidas en el mismo.

Concepto de Coordinado: Es aquel convenio o empresa que autoriza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la coordinación e intercambio de equipo para prestar el Servicio Público Federal de Autotransporte de Carga, que representa en forma común a una o más personas morales y físicas de esta actividad, con los siguientes propósitos:"

I. Coordinar y convenir los servicios que se prestan en forma conjunta con intercambio de equipo mediante siste-

" Oficio 396-V-A-I-13726 del 10 de septiembre de 1991.
Dir. General Técnica de Ingresos.

mas que para el caso se establezcan, tales como el conocido como rol.

II. Cumplir con las obligaciones en materia de los distintos impuestos, por cuenta de sus representados, los que podrán optar por cumplir en lo individual, sin que dicha opción pueda ser modificada en el ejercicio.

III. Llevar a cabo la coordinación por parte de las personas físicas o morales que la integran para cubrir los gastos generales de administración que origine la coordinación del servicio en forma proporcional al número de vehículos con que cada uno de ellos cuente.

IV. Establecer la coordinación para que las partes que lo suscriben utilicen las mismas terminales, oficinas y cronómetra a efecto de prestar el servicio.

Los integrantes de un coordinado podrán utilizar un contrato tipo factura como comprobante de los servicios prestados, mismo que debe expedirse y conservarse con los requisitos que señala el Código Fiscal de la Federación y que deberá contener la leyenda " Contribuyente de Régimen Simplificado ". Respecto de los datos impresos que debe contener dicho documento, éstos corresponderán a la empresa cuyo nombre o razón social -- identifique al coordinado, además de los datos correspondientes al nombre, denominación o razón social, el domicilio y la clave del Registro Federal de Contribuyentes de los demás integrantes del Coordinado.

En materia de retenciones, los representados podrán

optar por cumplir directamente en las Instituciones Bancarias - autorizadas en cuya localidad se encuentre su domicilio fiscal.

Las personas morales así como las personas físicas que hayan optado por tributar en lo individual, podrán considerar como salida, los gastos y operaciones realizados en el ejercicio, que correspondan al vehículo o vehículos que administren, incluso cuando la documentación comprobatoria de los mismos se encuentre a nombre de la persona moral o coordinado. En estos casos, se deberá extender a quienes hayan decidido tributar en lo individual, una liquidación señalando la proporción de los ingresos y gastos comunes que les correspondan.

4.4.3 GASTOS COMUNES Y COPROPIEDAD.

En el supuesto de que los transportistas se agruparan con el objeto de realizar gastos necesarios para el desarrollo de las actividades de autotransporte, éstos podrán hacer deducible la parte proporcional del gasto en forma individual, aun cuando los comprobantes correspondientes estén a nombre de alguno de ellos.

Cuando los contribuyentes realicen actividades en copropiedad, uno de los copropietarios fungirá como representante común y será quien cumpla por cuenta de los otros con las obligaciones formales, a excepción de la obligación de inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes y de presentar declaración anual.

CONCLUSIONES:

1.- Estrategia fiscal para el pago de contribuciones:

a) No incurrir en costos excesivos de control contable.

b) Adecuación a la operatividad de determinados sectores.

c) Dar respuesta a las peticiones que hicieron los contribuyentes a las autoridades fiscales, de solucionar la problemática que experimentaron durante muchos años.

2.- En base a la dificultad que representa establecer un Régimen Fiscal adecuado para el Autotransporte por parte de las autoridades hacendarias y en virtud de sus características especiales, se decidió prorrogar su vigencia por tiempo indeterminado, ya que originalmente se había contemplado un periodo de transición de 4 años que aún no termina (1990-1993).

3.- El transporte de mercancías en nuestro país, se ha venido sujetando a un plan de modernización que reclama un sistema tributario ágil que permita su desarrollo frente a los tratados internacionales que se han firmado recientemente.

4.- El Régimen Simplificado, aunque ha facilitado su mecánica, aún contempla aspectos que afectan patrimonialmente a las empresas, al permitir su descapitalización por vía de los anticipos.

5.- Uno de los retos que enfrenta el país en la actualidad, es contar con un sistema tributario que promueva el cumplimiento a través de la convicción. Con base en los principios de la legislación fiscal, el impuesto debe ser equitativo, económico, justo y de fácil manejo. Sectores como el del Auto-transporte, han sido y serán motivo de tratamiento especial, -- según pude apreciar durante mi investigación.

6.- El trabajo que se desarrolló, pone de manifiesto varios aspectos que encaminan el cumplimiento de las obligaciones fiscales hacia objetivos más simplistas, que han tenido implicaciones en mayor recaudación tributaria.

7.- Como estudiantes y futuros profesionistas, vemos en este Régimen un esfuerzo por parte de las autoridades -- para entender terrenos tan complejos como el del Autotransporte y otros no menos importantes como las actividades primarias que complementan el sistema denominado " Régimen Simplificado ". -- Tal es el caso de la agricultura, ganadería, silvicultura, artesanos y un importante número de prestadores de servicios que -- de igual manera, han visto en este Régimen el apoyo y comprensión de las autoridades hacendarias..

A N E X O S .

CEDULAS QUE SE ANEXAN:

- Cédula # 1: Resumen de Entradas 1993.
- Cédula # 2: Anexo " A " de I.S.R. (Entradas).
- Cédula # 3: Resumen de Salidas 1993.
- Cédula # 4: Anexo " B " de I.S.R. (Salidas).
- Cédula # 5: Anexo " B-1 " de I.S.R.
Salidas Autorizadas en Resolución
de Facilidades.
- Cédula # 6: Resumen de I.S.R. 1993.
- Cédula # 7: Anexo " C " de I.S.R.
Reducción por Disminución de Capital.
(Comparación de Capitales).
- Cédula # 8: Relación de Bienes y Deudas al 31 de
Diciembre de 1993.
- Cédula # 9: Cálculo del I.V.A. anual 1993.
- Cédula # 10: Cálculo del Impac. anual 1993.
- Cédula # 11: Resumen y Cálculo de Pagos Provisionales
de I.S.R., I.V.A. e Impac. 1993.
- Cédula # 12: Registro de Aportaciones de Capital.
- Cédula # 13: Formulario S.H.C.P.-3; Hojas 1 a 4.

CEDULA # 1

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.		
RESUMEN DE ENTRADAS 1993		
CONCEPTO	IMPORTE M	REGLON FORMA HOJA 2
INGRESOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD	83,490,065.00	2
RECURSOS PROVENIENTES DE PRESTAMOS	8550,000.00	3
INTERESES COBRADOS	879,015.00	4
RETORNOS DE CUENTAS BANCARIAS	84,479,546.00	7
VENTA DE ACTIVO FIJO	883,050.00	8
IMPORTACIONES DE CAPITAL	8220,000.00	10
I.V.A. TRASLADADO 11	8357,312.00	11
SUMA DE ENTRADAS	89,258,988.00	13

NOTAS:

11 I.V.A. COBRADO EN INGRESOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD
Y EN VENTA DE EQUIPO DE TRANSPORTE

CEDULA # 2

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.					
ANEXO "A" DE I.S.R. ENTRADAS					
CONCEPTO	TRIMESTRE ENERO - MARZO No	TRIMESTRE ABRIL - JUN No	TRIMESTRE JUL - SEPT No	TRIMESTRE OCT - DIC No	SUMA No
INGRESOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD	\$777,570.00	\$963,054.00	\$907,525.00	\$841,916.00	\$3,490,065.00
RECURSOS PROVENIENTES DE PRESTAMOS	\$300,000.00		\$250,000.00		\$550,000.00
INTERESES COBRADOS	\$79,015.00				\$79,015.00
RENTAS DE CUENTAS BANCARIAS	\$848,511.00	\$1,635,775.00	\$1,022,570.00	\$972,690.00	\$4,479,546.00
VENTA DE ACTIVO FIJO	\$83,050.00				\$83,050.00
IMPORTACIONES DE CAPITAL		\$220,000.00			\$220,000.00
I.V.A. TRASLADADO	\$86,062.00	\$96,305.00	\$90,753.00	\$84,192.00	\$357,312.00
T O T A L	\$2,174,208.00	\$2,915,134.00	\$2,270,848.00	\$1,898,798.00	\$9,258,988.00

CEDULA # 3

 AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.
 RESUMEN DE SALIDAS 1993

CONCEPTO	IMPORTE M	REGLON FORMA HOJA 3	ANEXO DE SALIDAS
ADQUISICIONES NETAS EN EL PAIS	452,596.00	3	
ADQUISICION DE BIENES	6235,502.00	5	
DEPOSITOS E INVERSIONES BANCARIAS	83,428,005.00	8	
PAGO DE PRESTAMOS	4330,000.00	9	
SUELDOS, SALARIOS Y REND DE OBRAS	4414,168.00	11	
HONORARIOS	4137,280.00	12	
PREVISION SOCIAL	414,648.00	13	
INTERESES PAGADOS	480,433.00	14	
AMORTAMIENTO	485,800.00	17	
IVA SOBRE ENDOGACIONES	44,142.00	19	
IMPORTACIONES INFONAVIT	411,157.00	20	
IMPORTACIONES S.A.R.	46,285.00	21	
CUOTAS PATRONALES I.R.S.S.	423,440.00	22	
OTRAS CONTRIBUCIONES (EXCEPTO I.S.R)	417,725.00	23	
I.V.A. ACREDITABLE	409,168.00	24	
RENTERO DE CONTRIBUCIONES RENTERIAS I)	4349,595.00	25	
SALIDAS AUTORIZADAS EN RESOLUCION DE FACILIDADES	41,876,018.00	26	B-1

CEDULA # 3 (CONTINUACION)

OTRAS SALIDAS		0485,630.00	27
COMBUSTIBLES	080,865.00		
MANTENIMIENTO	0127,959.00		
GASTOS DE ADMON	0140,599.00		
DIVERSOS	081,207.00		
REEMBOLSO DE CAPITAL			
APORTADO EN EL			
EJERCICIO 2)	055,000.00		
	<hr/>		
SUMA DE SALIDAS		07,643,592.00	28
		<hr/>	

NOTAS:

- 1) SE CONSIDERO EN ESTE IMPORTE:
 - A) EL 7% DE I.S.P.T. DE OPERADORES, MACHETEROS Y MANIOBRISTAS.
 - B) EL I.S.P.T. NORMAL DE OTROS TRABAJADORES.
 - C) LAS CUOTAS OBRERAS AL I.N.S.S.
- 2) DADO QUE EL IMPORTE RETIRADO CORRESPONDE A UNA CANTIDAD MENOR A LAS APORTACIONES DEL EJERCICIO, SE CONSIDERA COMO SALIDA (REGLA 4a., FRACCION XIV; CAPITULO VIII)

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.
 ANEXO "B" DE I.S.R. SALIDAS

CONCEPTO	TRIMESTRE ENERO - MARZO Nº	TRIMESTRE ABRIL - JUN Nº	TRIMESTRE JUL - SEPT Nº	TRIMESTRE OCT - DIC Nº	SUMA Nº
ADQUISICIONES NETAS EN DEL PAIS	016,661.00	019,511.00	004,776.00	011,648.00	052,596.00
ADQUISICION DE BIENES		0200,000.00	035,502.00		0235,502.00
DEPOSITO E INVERSIONES BANCARIAS	0606,361.00	01,350,660.00	0727,578.00	0655,406.00	03,428,005.00
PAGO DE PRESTAMOS		0130,000.00	0150,000.00	050,000.00	0330,000.00
SUELDOS, SALARIOS Y MANO DE OBRA	071,297.00	081,166.00	098,519.00	0163,186.00	0414,168.00
HONORARIOS	034,320.00	034,320.00	034,320.00	034,320.00	0137,280.00
PREVISION SOCIAL				014,648.00	014,648.00
INTERESES PAGADOS	013,635.00	027,973.00	023,542.00	015,083.00	080,433.00
ARRENDAMIENTO	021,450.00	021,450.00	021,450.00	021,450.00	085,800.00
EN SOBRES ERGACIONES	0719.00	0812.00	0985.00	01,632.00	04,142.00
IMPORTACIONES INFONAVIT	05,137.00	02,079.00	01,850.00	02,091.00	011,157.00
IMPORTACIONES S.A.R.	02,071.00	02,441.00	02,730.00	01,043.00	08,285.00
CUOTAS PATRONALES I.I.N.S.S.	05,210.00	06,121.00	05,479.00	06,630.00	023,440.00
OTRAS CONTRIBUCIONES (EXCEPTO I.S.R.)	03,780.00	04,631.00	04,030.00	05,284.00	017,725.00
I.V.A. ACREDITABLE	013,047.00	045,326.00	013,561.00	017,234.00	089,168.00
ENTERO DE CONTRIBUCIONES REVENIDAS	096,427.00	083,328.00	089,387.00	080,453.00	0349,595.00
SALIDAS AUTORIZADAS EN RESOLUCION DE FACILIDADES	0436,759.00	0446,628.00	0463,981.00	0528,650.00	01,876,018.00
OTRAS SALIDAS	0108,461.00	0103,018.00	0167,145.00	0107,006.00	0485,630.00
TOTAL	01,515,529.00	02,567,464.00	01,844,835.00	01,715,764.00	07,643,592.00

CEDULA # 5

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.			
ANEXO "B-1" DE I.S.R. SALIDAS AUTORIZADAS EN RESOLUCION DE FACILIDADES			
CONCEPTO	IMPORTE EROGADO Y REGISTRADO	LIMITE DE LA DEDUCCION	SALIDA AUTORIZADA
GASTOS POR MANIOBRA EN CARGA	\$1,062,800.00		
TONELADAS DE CARGA 33,000 x \$30.00		\$990,000.00	\$990,000.00
GASTOS POR MANIOBRA EN PAQUETERIA	\$51,300.00		
TONELADAS DE PAQUETERIA 900 x \$50.00		\$45,000.00	\$45,000.00
GASTOS POR VIATICOS	\$334,575.00		
DIAS VIAJADOS POR NUMERO DE OPERADORES (345 x 12 x \$75.00)		\$310,500.00	\$310,500.00
GASTOS POR REFACCIONES Y REPARACIONES MENORES	\$181,511.00		\$181,511.00
Kms. RECORRIDOS 527,060 x \$0.40		\$210,800.00	
DEDUCCION CIEGA INGRESOS PROPIOS DE LA ACTIVIDAD 3,490,065.00 x 10%			\$349,007.00
TOTAL DE SALIDAS AUTORIZADAS EN RESOLUCION DE FACILIDADES			\$1,876,018.00

CEDULA # 6

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.				
IMPUESTO SOBRE LA RENTA. CEDULA RESUMEN				
CONCEPTO	IMPORTE NO	REGIMEN FORMA HOJA 1	ANEXO DE I.S.R.	
ENTRADAS	89,250,988.00	101	A	
(-) SALIDAS	87,643,592.00	102	B	
(=) DIFERENCIA	81,615,396.00	130		
(-) REDUCCION DE DISMI- NUCION DE CAPITAL	8228,284.00	103	C	
(=) BASE DE IMPUESTO	81,387,112.00	13		
(x) TASA 34.75%				
(=) IMPUESTO	8482,021.00	80 y 86		
(-) PAGOS PROVISIONALES	8563,389.00	91		
(=) NETO A CARGO (FAVOR)	1083,368.00	934		

CEDULA # 7

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V. ANEXO "C" DE I.S.R. REDUCCION POR DISMINUCION DE CAPITAL (COMPARACION DE CAPITALES)			
CONCEPTO	Nº	Nº	REGLON FORMA HOJA 4
BIENES (AL 31 DIC 93)	\$2,003,558.00		2 y 26
(-) DEUDAS (AL 31 DIC 93)	\$761,531.00		3 y 27
(=) CAPITAL FINAL 1)		\$1,242,027.00	8
(-) S.I. DE CAPITAL DE APORTACION ACTUALI- ZADO	\$1,291,673.00		4
(+) APORTACIONES ACTUA- LIZADAS	\$230,098.00		5
(-) REEMBOLSOS ACTUA- LIZADOS	\$51,460.00		6
(=) S.F. DE CAPITAL DE APORTACION ACTUALIZA- DO 2)		\$1,470,311.00	7
(=) DISMINUCION DE CAPITAL 3) -		\$228,284.00	
(SE ANOTA EN EL REGLON 103 DE LA CARATULA DEL FORMULARIO)			

NOTAS:

- 1) CAPITAL CONTABLE ACTUALIZADO (RELACION DE BIENES Y DEUDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993)
- 2) SALDO FINAL DEL REGISTRO DE APORTACIONES DE CAPITAL ACTUALIZADO.
- 3) EL CAPITAL CONTABLE ES MENOR AL SALDO DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACION, POR LO QUE RESULTA UNA DISMINUCION DE CAPITAL A RESTAR DE LA BASE DEL IMPUESTO.

CEDULA # 8

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.			
RELACION DE BIENES Y DEUDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993			
BIENES		IMPORTE NO	RENGLON FORMA HOJA 4
BANCOS E INVERSIONES 1)		015,069.00	24
ACTAS. Y DOCTOS POR COBRAR:		0344,928.00	25
INVENTARIO DE REFACCIONES 2)		08,651.00	23
INVENTARIO DE HERRAMIENTA		980,412.00	19
CONSTRUCCIONES		030,858.00	22
TERRENOS		0346,541.00	21
INMOBILIARIO Y EQUIPO		083,985.00	17
EQUIPO DE TRANSPORTE 3)		01,005,114.00	20
		02,003,558.00	26
(-) DEUDAS:			
PRESTAMOS BANCARIOS 1)	0201,500.00		
ACREEDORES DIVERSOS 1)	0501,596.00		
IMPUESTOS POR PAGAR 1)	058,435.00	0761,531.00	3;27
(=) CAPITAL		01,242,027.00	6

NOTAS:

- 1) SALDOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993
- 2) EXISTENCIAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993
VALORIZADAS A ULTIMO PRECIO DE COMPRA
- 3) VALORES ACTUALIZADOS CON LOS FACTORES DEL
ARTICULO 27 DE LA RES. MISCELANEA DEL
31 DE MARZO DE 1993
- 4) EL CAPITAL INICIAL DEL EJERCICIO FUE DE:
NO 1'291,673.00 (RENGLON 4 DE LA HOJA 4)

CEDULA # 9

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.				
CEDULA DE IMPUESTO AL VALOR AGREGADO				
CONCEPTO	IMPORTE	R = REGION	H = HOJA	
	NO			
ACTIVIDADES GRAVADAS 10%	83,573,115.00	R-4		H-4
ACTIVIDADES EXENTAS	879,015.00	R-7		H-4
TOTAL	83,652,130.00	R-8		H-4
		R-301		H-2
I.V.A. TRASLADADO	8357,312.00	R-20		H-2
I.V.A. ACREDITABLE	889,168.00	R-21		H-2
NETO A CARGO	8268,144.00	R-23		H-2
PAGOS PROVISIONALES	8268,144.00	R-25		H-2
NETO A CARGO	80.00	R-32		H-2

NOTA: SE CONSIDERA I.V.A. TRASLADADO EL QUE FUE ENTRADA
Y ACREDITABLE EL QUE FUE SALIDA

CEDULA # 10

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.				
CEDULA DE IMPUESTO AL ACTIVO				
CONCEPTO	ART. 12 NO	ART. 12-A NO	REGULON FORMA HOJA 4	
ACTIVOS FINANCIEROS	0591,648.00	0359,996.00	9	
ACTIVOS FIJOS, GASTOS Y CARGOS DIFERIDOS	01,288,369.00	01,288,369.00	10	
TERRENOS	0346,541.00	0346,541.00	11	
INVENTARIO	07,015.00	08,651.00	12	
SUMA	02,233,573.00	02,003,557.00	13	
DEUDAS	0312,152.00	N/A	14	
VALOR DEL ACTIVO EN EL EJERCICIO	01,921,421.00	02,003,557.00	15	
DETERMINACION DE SALDO (Nuevos Pesos)			HOJA 2	
VALOR DEL ACTIVO EN EL EJERCICIO/BASE DE IMPUESTO	01,921,421.00		230/234	
(a) TASA	2%			
(=) IMPUESTO DETERMINADO DEL EJERCICIO	038,428.00		235/237	
(-) I.S.R. (SIN INCLUIR SALDO A FAVOR, YA QUE I.A. ES MENOR QUE I.S.R)			34	
(=) DIFERENCIA A CARGO (1)			98	
(-) PAGOS PROVISIONALES	00.00		96	
(=) NETO A CARGO	00.00		60	

CEDULA # 10 (CONTINUACION)

NOTAS:

LA REGLA 16 DEL CAPITULO NOVENO PERMITE QUE SE TOBE EL VALOR TOTAL DE BIENES ASERTADOS EN LA RELACION DE BIENES Y DEUDAS (ART. 12-A DE LA L.I.A.), O BIEN POR LA SUMA DE PROMEDIOS (ART. 12 DE LA L.I.A.), CASO EN EL QUE PROCEDE LA RESTA DEL PROMEDIO DE DEUDAS (ART. 5 DE LA L.I.A.) ES CONVENIENTE REALIZAR AMBOS CALCULOS Y TOMAR LA MEJOR OPCION. EN ESTE CASO, LAS CANTIDADES A CONSIDERAR SERAN LAS DEL ART. 12.

1) DE NO EXISTIR SALDO A CARGO, NO SE HARA NINGUNA ANOTACION.

CEDULA # 11

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS S.A. DE C.V.				
RESUMEN Y CALCULO DE PAGOS PROV. DE I.S.R., I.V.A. E I.A.				
NUMERO PAGO PROVISORIAL	PERIODO	I.S.R. No	I.V.A. No	I.A. No
PRIMERO 1)	ENE-MZO	0230,538.00	073,015.00	---
SEGUNDO 2)	ABRIL-JUN	0121,684.00	050,979.00	---
TERCERO 3)	JUL-SEPT	0149,105.00	077,192.00	---
CUARTO 4)	OCT-DIC	064,062.00	066,958.00	---
SUMA:		0565,309.00	0260,144.00	
	1)	02,174,208.00	006,062.00	
		(-) 01,515,529.00	(-) 013,047.00	
		(=) 0650,679.00	(=) 073,015.00	
		(x) TASA 35%		
		(=) 0230,538.00		
	2)	02,915,134.00	096,305.00	
		(-) 02,567,064.00	(-) 045,325.00	
		(=) 0347,670.00	(=) 050,979.00	
		(x) TASA 35%		
		(=) 0121,684.00		
	3)	02,270,848.00	090,753.00	
		(-) 01,044,835.00	(-) 013,561.00	
		(=) 0426,013.00	(=) 077,192.00	
		(x) TASA 35%		
		(=) 0149,105.00		
	4)	01,090,798.00	004,192.00	
		(-) 01,715,764.00	(-) 017,234.00	
		(=) 0103,034.00	(=) 066,958.00	
		(x) TASA 35%		
		(=) 064,062.00		

AUTOTRANSPORTES INTERAMERICANOS, S.A. DE C.V. REGISTRO DE APORTACIONES DE CAPITAL I)				
FECHA	CONCEPTO	MOVIMIENTO		SALDO
		Nº		Nº
01-ENE-93	SALDO INICIAL CAP. DE APORTACION ACTUALIZADO A DIC. 92. 21			01,195,918.00
30-ABR-93	ACTUALIZACION DEL SALDO A ABRIL: I.N.P.C. MES DE APORTACION ----- I.N.P.C. MES DE ULTIMA ACT. ABRIL 93 34,485.5 ----- = DIC 92 33,393.9 1.0327 FACTOR DE AJUSTE (SALDO INICIAL) (FACTOR DE AJ.) =(01,195,918.00) (1.0327 - 1) = IMPORTE DE ACTUALIZACION		039,107.00	01,235,025.00
30-ABR-93	APORTACION DE CAPITAL	0220,000.00		01,455,025.00
31-JUL-93	ACTUALIZACION DEL SALDO A JUL: I.N.P.C. MES DE REEMBOLSO ----- I.N.P.C. MES DE ULTIMA ACT. JULIO 93 35,044.7 ----- = ABRIL 93 34,485.5 1.0162 FACTOR DE AJUSTE (SALDO CTA. CAP. DE AP) (FACTOR DE AJ.) =(01,455,025.00) (1.0162 - 1) = IMPORTE DE ACTUALIZACION		023,571.00	01,478,596.00
31-JUL-93	REEMBOLSO DE APORTACIONES	050,000.00		01,428,596.00

CEDULA # 12 (CONTINUACION)

31-DIC-93		ACTUALIZACION DE SALDO A DIC:			
		I.N.P.C. MES DE CIERRE DEL EJERC.			

		I.N.P.C. MES DE ULTIMA ACT.			
DIC 93		35,068.5			
		=	-----	=	
JULIO 93		35,044.7			
		1.0292 FACTOR DE AJUSTE			
		(SALDO CTA. CAP. DE AP) (FACTOR DE AJ.)			
		= (01,428,595.00)	(1.0292 - 1)		
		= IMPORTE DE ACTUALIZACION		\$41,715.00	\$1,470,311.00

NOTAS:

- 1) LA REGLA 5a. FRACCION IV DEL CAPITULO VIII OFRECE LA OPCION DE ACTUALIZAR LAS APORTACIONES DE CAPITAL, MISMAS QUE DEBERAN LLEVARSE EN EL CUADRO DE ENTRADAS Y SALIDAS REGISTRANDOLAS POR SEPARADO.
- 2) EL REGISTRO SE CONSTITUYO EN 1991, TOMANDO EN CONSIDERACION EL CAPITAL INICIAL DE LA FECHA EN QUE SE ENPEZO A TRIBUTAR EN EL REGIMEN SIMPLIFICADO.

NUEVOS PESOS

ENTRADAS Y SALIDAS

CONCEPTO	IMPORTE
DEVOLUCIONES DE IMPUESTOS Y DEDUCCIONES SOBRE VENTAS	
ADQUISICIONES NETAS EN TERRITORIO NACIONAL	5 2 5 9 6
ADQUISICIONES NETAS DE EXPORTACIONES	
ADQUISICION DE BIENES	2 3 5 5 0 2
ADQUISICION DE TERMINOS DESTINADO A LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL	
ADQUISICION DE TITULOS DE CREDITO DISTINTOS DE ACCIONES	
DEPOSITOS E INVERSIONES BANCARIAS	3 4 2 8 0 0 5
PAGO DE PRESTAMOS	3 3 0 0 0 0
ADQUISICION DE ACCIONES DE SOCIEDADES DE INVERSION	
SUAVES, BALANES Y BANDO DE OBRA	4 1 1 1 6 8
REEMBOLSO	1 3 7 2 8 0
PREVISION SOCIAL	1 4 6 4 8
PREMIOS PAGADOS	8 0 4 3 3
RESERVA Y ASISTENCIA TECNICA	
OTROS PAGO	
REEMBOLSO	8 5 8 0 0
FLETES Y CARGUEN	
IMPUESTO SOBRE EXCACIONES POR REMUNERACIONES AL TRABAJO PERSONAL	4 1 4 2
APORTACIONES IMONAFI	1 1 1 5 7
APORTACIONES SAH	8 2 8 5
CUOTAS PATRONALES IMES	2 3 4 4 0
OTRAS CONTRIBUCIONES (EXCEPTO LBH)	1 7 7 2 5
OTROS IMPUESTOS TRIBUTADOS AL CONTRIBUYENTE	8 9 1 6 8
IMPUESTO DE CONTRIBUCIONES RETENIDAS	3 4 9 5 9 5
SALIDAS AUTORIZADAS EN RESOLUCION DE FACILIDADES	1 8 7 6 0 1 8
OTRAS SALIDAS AUTORIZADAS	4 8 5 6 3 0
TOTAL SALIDAS	7 6 4 3 5 9 2
RESERVA PARA DEFERENCIAS	1 6 1 5 3 9 6

EN LOS SUPLENIDOS

LA A RECUPERAR DE EJERCICIOS ANTERIORES	0
LA AFICADO EN EL EJERCICIO	0
SA POR DEFERENCIAS	0

4 1 A T I 8 7 1 0 1 5 8 0 6 NUEVOS PESOS

CAPITAL EN EL EJERCICIO

MONTO TOTAL DE ACTIVOS O BIENES	2	2 0 0 3 5 5 8	APORTACIONES REALIZADAS	1	2 3 0 0 9 8
MONTO TOTAL DE PASIVOS O DEUDAS	3	7 6 1 5 3 1	REDUCCIONES EFECTUADAS	6	5 1 4 6 0
CAPITAL INICIAL DEL EJERCICIO	4	1 2 9 1 6 7 3	CUENTA DE CAPITAL DE APORTACION	7	1 4 7 0 3 1 1
			CAPITAL FINAL DEL EJERCICIO	8	1 2 4 2 0 2 7

IMPUESTO AL ACTIVO

RELACION DE BIENES Y DEUDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 79

DETERMINACION DEL IMPUESTO AL ACTIVO					
SUS ACTIVOS FINANCIEROS	9	5 9 1 6 4 8	BIENES	11	8 3 9 8 5
ACTIVOS NO GASTOS Y CARGOS DIFERIDOS	10	1 2 8 8 3 6 9	INMOBILIARIA	12	
FINANCIEROS	11	3 4 6 5 4 1	HEMBAYENTA	13	8 8 4 1 2
INMOBILIARIO	12	7 0 1 1 5	EQUIPO DE TRANSPORTE	14	1 0 8 5 1 1 4
TOTAL	13	2 2 3 3 5 7 3	FINANCIEROS	15	3 4 6 5 4 1
BIENES DE LAS PARTES	14	3 1 2 1 5 2	CONSTRUCCIONES	16	3 0 8 5 8
VALOR DEL ACTIVO EN EL EJERCICIO (7)	15	1 9 2 1 4 2 1	MERCANCIAS	17	8 6 5 1

(7) ANOTE ESTE MONTE EN EL PENÚLTIMO DE LA PAGINA 1

CUENTAS DE CHEQUES E HERRAMIENTAS	18	1 5 0 6 9
OTRAS CUENTAS Y DOCUMENTOS POR COBRAR	19	3 4 4 9 2 8
MONTO TOTAL DE BIENES	20	2 0 0 3 5 5 8
MONTO TOTAL DE LAS DEUDAS	21	7 6 1 5 3 1

NOTA: SI COPIA POR DETERMINAR EL IMPUESTO AL ACTIVO EN LOS REGIMENES DEL ARTICULO 7-A DE LA LEY, ANEXAR EN LOS RECIBOS A EL Y EN LOS DATOS DEL FORMULARIO DEPENDIENDO DEL CASO, EN EL PENÚLTIMO DE LA PAGINA 1 EL IMPUESTO ACTUALIZADO DE DICIEMBRE

A LOS CONTRIBUYENTES QUE SE DEDICAN PROFESIONES LIBERALES Y COMERCIO SIN SER EMPLEADO EN LAS EMPRESAS EMPRESAS DE SERVICIOS ESTABLECIDAS POR LA COMISION FEDERAL DE VALORES Y PAGOS, LAS EMPRESAS MORALES QUE NO SE INSCRIBIERON EN EL SUPUESTO ANTERIOR DEBE ANEXAR EL LISTADO DE POSICIONES FINANCIERAS.

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		DE LOS GASTOS	
TASAS %	VALOR DE LOS ACTOS O ACTIVIDADES	DE LOS GASTOS	
1	3 1 5 7 3 1 1 5		
2			
3			
4			
5			
6			
7	7 9 0 1 5		
TOTAL	3 6 5 2 1 3 0		

ANEXAR EL NOMBRE DE EMPRESAS O ASOCIADOS EN SU CASO PARA LA AGRICULTURA, GANADERIA, PESCA, SILVICULTURA, ARTESANOS
 ANEXAR EN ESTE ESPACIO LA DECLARACION DE SU RESIDENTANCIA PERSONAL Y FISCAL (SOLO PARA AUTOMOVILES, PORTES)
 EN CASO AFIRMATIVO PROPORCIONE LOS DATOS EN EL CUADRO DE LA PAGINA 8

DOMICILIO

HELIO POLIS 2 6 1 No. 10 LETRA INTERIOR
 CALLE 0 2 0 8 0 No. 10 LETRA INTERIOR
 CLAVERIA 3 9 6 4 2 2 5 TELEFONICO
 COLOMA COORD. POSTAL
 MEXICO AZCAPOTZALCO D.F.
 LOCALIDAD MUNICIPIO O DELEGACION DE D.F. DISTRITO FEDERAL

- Esta declaracion será llenada a máquina o con letra de molde, a tinta negra o azul con bolígrafo y las cifras no deberán traspasar los límites de los recuadros. En caso de que ésta sea llenada a mano, utilice números y letras mayúsculas como los siguientes:

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
- Deberá presentarse en un banco autorizado.
- El contribuyente deberá adherir la etiqueta con "código de barras", si el contribuyente no cuenta con dicha etiqueta deberá anotar su denominación o razón y el clave del registro federal de contribuyentes a doce posiciones. Si se le entregaron las etiquetas con "código de barras" y no las adhiere, se le impondrá una multa.
- Para efectuar su pago en Nuevos Pesos redondeados sin centavos, el monto se redondeará para que las cantidades de 1 a 50 centavos se quiten a la unidad del peso inmediata anterior y las cantidades de 51 a 99 centavos se quiten a la unidad del peso inmediata superior. Ej) 1) 150.50 = 150 2) 150.81 = 151
- En caso de que efectúe PAGOS PROVISIONALES, en los términos del artículo 7-A de la ley del impuesto al activo, anote en el renglón 54 de la página 2, el impuesto sobre la renta en su caso que se considere como pago del impuesto al activo en los términos de la fracción I del artículo 80 de la ley del impuesto al activo.

B I B L I O G R A F I A :

- 1.- BITACORA PAF NUMERO 9.
EDICIONES CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS, S.A DE C.V.
MEXICO. 1994.
- 2.- ESTUDIO CONTABLE DE SOCIEDADES.
GUILLERMO S. PAZ.
EDITORIAL PATRIA, S.A. DE C.V.
MEXICO, 1979.
- 3.- GUIA PRACTICA DEL REGIMEN SIMPLIFICADO.
C.P. ALBA MIRANDA CARMONA.
C.P. MIGUEL A. LOPEZ OROZCO.
SERVICIOS CONTABLES COMPUTARIZADOS DE OCCIDENTE,
S.A. DE C.V.
MEXICO, 1991.
- 4.- LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA.
- 5.- MANUAL DE ORGANIZACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE
DE CARGA EN GENERAL.
CARMEN ROMERO CORDERO.
TESIS PROFESIONAL.
U.V.M. MEXICO, 1978.
- 6.- MANUAL DEL REGIMEN SIMPLIFICADO.
INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PUBLICOS, A.C.
MEXICO, 1992.
- 7.- NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA.
OFICIOS, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
MEXICO, 1973.
- 8.- ORGANIZACION DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTES DE
PETROLEO Y DERIVADOS DE LA PETROQUIMICA.
JOSE LUIS DE LA TORRE LEZAMA.
TESIS PROFESIONAL.
MEXICO, 1972.
- 9.- PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL
1983-1988. CAMARA NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMU-
NICACIONES.

- 10.- PROGRAMA NACIONAL DE MODERNIZACION DEL TRANSPORTE
1990-1994. SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANS--
PORTES.
- 11.- PRONTUARIO DE ACTUALIZACION FISCAL # 82.
EDICIONES CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS,
S.A. DE C.V.
MEXICO, MARZO DE 1993.
- 12.- PRONTUARIO DE ACTUALIZACION FISCAL.
RESOLUCION MISCELANEA 93-94.
EDICIONES CONTABLES Y ADMINISTRATIVAS,
S.A. DE C.V.
MEXICO, ABRIL DE 1993.
- 13.- REVISTA ARTES DE MEXICO NUMERO 197.
EL TRANSPORTE EN LA HISTORIA DE MEXICO.
MARITA MARTINEZ DEL RIO REDO.
MEXICO, 1980.
- 14.- REVISTA NOTICARGA NUMERO 6.
EL TRANSPORTISTA POR LOS CAMINOS DE LA HISTORIA.
ROSENDO GARCIA PADILLA.
MEXICO, 1991.
- 15.- TALLER FISCAL PARA EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA
FEDERAL.
SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO.
CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA.
MEXICO, 1993.