



107  
2ej.

**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION**

**TRATAMIENTO FISCAL DEL REGIMEN SIMPLIFICADO  
PARA TRANSPORTISTAS (ESPECIFICAMENTE  
PERSONAS MORALES DEDICADAS AL  
AUTOTRANSPORTE DE CARGA)**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION  
CONTABLE**

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN CONTADURIA  
P R E S E N T A N:**

**VERONICA GUZMAN GALICIA  
LINDA LOJERO MONDRAGON**

**ASESOR DEL SEMINARIO:  
C. P. BENITO YAMAZAKI ENDO**



**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

MEXICO, D. F.

1997



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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 esta 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.

## DEDICATORIA

**TRATAMIENTO FISCAL DEL RÉGIMEN SIMPLIFICADO  
PARA TRANSPORTISTAS.**

**(ESPECÍFICAMENTE PERSONAS MORALES DEDICADAS  
AL AUTOTRANSPORTE DE CARGA)**

**I N D I C E .**

---

<b>Capítulo.</b>	<b>Pág.</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>1. ANTECEDENTES Y ASPECTOS LEGALES.</b>	
1.1. Importancia del Transporte y del Autotransporte.	3
1.2. Autotransporte Federal de Carga -Sociedades.	4
1.3. Concesiones y permisos.	6
1.4. Convenios de enlace y coordinación de servicios.	9
1.5. Servicio especializado de grúas y depósito de vehículos.	10
1.6. Sistemas de cobro y política tarifaria.	10
1.7. Licencias para operadores del servicio público federal.	12
<b>2. ANTECEDENTES Y TRANSICIONES FISCALES.</b>	
2.1. Antecedentes Fiscales.	13
2.2. Transiciones Fiscales.	13
2.3. Resumen.	19
<b>3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO     ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO.</b>	
3.1. Introducción.	20
3.2. Infraestructura.	21
3.3. Contenido del TLC en transporte terrestre de carga.	23
3.4. Situación Actual.	24

---

## **7. IMPUESTO AL ACTIVO.**

7.1. Introducción.	55
7.2. Determinación de Promedios de Activos y Deudas.	57
7.3. Pagos Provisionales e Impuesto Anual.	58
7.4. Opción Para Determinar el I.A.	60

## **8. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.**

8.1. Momento de Acusación y Acreditamiento.	66
8.2. Pagos provisionales e impuesto anual.	71

## **9. FACILIDADES ADMINISTRATIVAS.**

9.1. Cálculo del I.S.R.	74
9.2. Entradas.	74
9.3. Salidas	76
9.4. Requisitos de las Salidas.	77
9.5. Reducción por Disminución de Capital.	80
9.6. Obligaciones.	81
9.7. Disminución de Obligaciones.	84
9.8. Disminución de Impuestos.	85
9.9. Gastos Comunes.	85
9.10. Facilidades de Comprobación.	85
9.11. Impuesto del Ejercicio.	86
9.12 P.T.U.	87
9.13 Opción de Tributar en lo Individual.	
9.14. Impuesto al Activo.	87
9.15. Impuesto al Valor Agregado.	88

<b>10. Caso Practico.</b>	<b>89</b>
---------------------------	-----------

<b>11. Conclusiones.</b>	<b>112</b>
--------------------------	------------

<b>Bibliografía.</b>	<b>115</b>
----------------------	------------

---

---

#### **4. COMPROBANTES PARA MERCANCIAS TRANSPORTADAS EN TERRITORIO NACIONAL.**

4.1. Introducción.	26
4.2. Transporte de mercancías de importación dentro de la región fronteriza.	27
4.3. Transporte de mercancías de un lugar a otro del mismo propietario.	28
4.4. Transporte de instrumentos y herramientas.	28
4.5. Transporte de bienes sujetos a reparación.	29
4.6. Mercancías contaminantes, radioactivas o las que requieren de tratamiento especializado.	29
4.7. Bienes distintos a los anteriores.	30
4.8. Excepciones.	30

#### **5. GENERALIDADES DEL RÉGIMEN.**

5.1. Sujetos.	32
5.2. Impuestos y cuotas.	32
5.3. Principios básicos.	33
5.4. Deducibles.	34
5.5. Concepto de Entradas.	35
5.6. Concepto de Salidas.	36
5.7. Saldo Inicial de Entradas y Salidas.	38

#### **6. IMPUESTO SOBRE LA RENTA.**

6.1. Determinación del la Base del Impuesto.	40
6.2. Disminución del Resultado Fiscal por Pérdida o Reducción del Capital Contable.	41
6.3. P.T.U.	45
6.4. Obligaciones Fiscales Para Personas Morales.	45
6.5. Contribuyentes que Dejen de Tributar en el Régimen Simplificado.	47

---

---

### **ABREVIATURAS.**

- I.S.R.** .- Impuesto Sobre la Renta.
- L.I.S.R.** .- Ley del Impuesto Sobre la Renta.
- I.P.A.C ó I.A.** .- Impuesto al Activo.
- S.A.R.** .- Sistema del Ahorro para el Retiro.
- R.F.C.** .- Registro Federal de Causantes.
- P.T.U.** .- Participación de los Trabajadores en las Utilidades.
- C.F.F.** .- Código Fiscal de la Federación.
- S.H.C.P.** .- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- T.L.C.** .- Tratado de Libre Comercio.
- R.A.F.S.A.** .- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
- L.I.V.A.** .- Ley del Impuesto al Valor Agregado.
- E.E.U.U.** .- Estados Unidos de Norte América.
- Arts.** .- Artículos.
- I.M.S.S.** .- Instituto Mexicano del Seguro Social.
- INFONAVIT** .- Instituto Nacional para el Fomento de la Vivienda para los Trabajadores.
- C.U.F.I.N.** .- Cuenta de Utilidad Fiscal Neta.
-

---

## **INTRODUCCIÓN**

Debido a la importancia que representa el sector autotransporte y específicamente el autotransporte de carga y a que consideramos que es un tema árido por la carente información respecto al mismo, expondremos a través del presente trabajo no únicamente el tratamiento fiscal aplicable al mismo, sino también destacar el porque de su relevancia, sus antecedentes tanto legales como fiscales, su impacto ante el Tratado de Libre Comercio, sus generalidades y el propio tratamiento fiscal del Régimen simplificado; todo con el propósito de lograr la mejor comprensión posible del tema.

La falta de información a la que nos enfrentamos la atribuimos a que por durante mucho tiempo el autotransporte no tubo la atención y el impulso que merece, pues otros medios de transporte fueron más atendidos que éste; tal fue el caso del ferrocarril. Además, de que la preocupación por su regulación y desarrollo no se presentó sino hasta hace poco tiempo atrás. Todo lo anteriormente mencionado lo consideramos en cierto modo un problema y una verdadera lastima por la importancia que tiene el autotransporte y que se dará a conocer a través del desarrollo del tema.

En la exposición de motivos de la iniciativa de reformas fiscales para 1990 representada ante el Congreso de la Unión por el Ejecutivo Federal, se propuso eliminar el régimen de bases especiales de tributación y de limitar el de contribuyentes menores, instrumentando un esquema simplificado, para que los contribuyentes que dejarán de tributar conforme a los regímenes referidos cumplieran adecuadamente sus obligaciones fiscales. Lo anterior debido a que los esquemas anteriormente señalados generaron grandes distorsiones en la economía y fueron utilizados como formas de evasión tributaria. Así pues, se establece que tanto para personas físicas como morales que venían cumpliendo con bases especiales de tributación y los que obtuvieran ingresos exclusivamente de las actividades agrícolas, ganaderas, silvícolas o de pesca, así como autotransporte, ese sistema se hace obligatorio.

Los objetivos que se perseguían con la implementación de régimen simplificado eran entre otros los siguientes:

- 1.- Estimular la reinversión de las utilidades de las empresas, para lograr el crecimiento de la micro, pequeña y mediana empresa, ya que en el régimen simplificado se causa ISR por los retiros que se efectúen del negocio.
  - 2.- Con el crecimiento de la micro, pequeña y mediana empresa la generación de empleos.
-

---

**3.- Proporcionar a la pequeña empresa un sistema a base de flujo de efectivo que simplifique sus registros contables y le reduzca sus cargas administrativas.**

**El Régimen Simplificado consiste básicamente en determinar el resultado fiscal restando de las entradas de recursos afectos a la actividad empresarial, las salidas relacionadas con las misma, tanto las entradas y salidas deben operarse en base a efectivo, bienes o servicios**

**De 1990 a la fecha el original régimen simplificado ha sufrido múltiples modificaciones, tanto en sus artículos como en su simplificación de las obligaciones fiscales con el fin de adecuarlo a la práctica comercial, por lo cual la**

**de manera sencilla el régimen fiscal que corresponda, dichas resoluciones se encuentran divididas en capítulos que inician con la primera regla en todos los casos y se integran por las reglas aplicables a cada sector de acuerdo con la actividad que desarrolla. Si bien es cierto que los distintos tratamientos son similares dado que las bases de las mismas son las disposiciones vigentes de las leyes tributarias existen algunas diferencias que se justifican por las particularidades que cada uno de los sectores comprendidos presentan, ya que por equidad no se puede tratar igual a los desiguales.**

**Lo anterior ha provocado un sin número de subdivisiones de contribuyentes y de confusiones que complican considerablemente la práctica del régimen simplificado.**

**De todo lo antes mencionado se deriva el papel tan justificado del Contador Público ya que él, tiene la responsabilidad en el ejercicio de su profesión de que el contribuyente cumpla adecuadamente y de acuerdo a la ley el Tratamiento Fiscal del Régimen Simplificado del Autotransporte de Carga.**

---

**ANTECEDENTES LEGALES.**

**1.1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE Y DEL AUTOTRANSPORTE.**

Los transportes son elementos esenciales en la vinculación de los mexicanos y su funcionamiento presupone una adecuación fundamental con las políticas de desarrollo, como parte esencial de un conjunto de actividades, que dirigidas en función de los objetivos nacionales cumplen en forma eficaz la tarea de integración territorial y de traslado de personas y bienes.

Los transportes como agentes de desarrollo, actúan con fuerza de estructuración económica; esto es, transformando la estructura del país al provocar procesos de desarrollo o modificando los existentes.

La fuerza y la influencia del transporte en la economía mexicana se limitan si se carece de una planeación adecuada, a través de la cual los diversos modos de transportación operando coordinada y eficazmente satisfagan los requerimientos del tráfico de personas y mercancías y permitan, a su vez, la descentralización industrial y la satisfacción de necesidades de orden colectivo.

En consecuencia, en la medida en que aumente el ritmo de producción, es necesario adecuar en forma dinámica los sistemas estructurales y operacionales del sector transporte a fin de equilibrar la oferta y la demanda de los mismos sin desperdicio de recursos humanos y materiales, tan costosos a los países en vías de desarrollo como el nuestro.

El autotransporte ocupa una posición sobresaliente dentro de los modos de transporte, en virtud de que por él se mueve el mayor número de pasajeros y carga dentro del sistema y de que técnica y económicamente tiene una función destacada, derivada de sus características de accesibilidad a los espacios geográficos, capacidad de formación de red, facilidad operativa, flexibilidad de operación y uniformidad en la satisfacción de demandas. Asimismo responde eficientemente sirviendo a la industria y al comercio, proporcionando valor agregado y reduciendo el costo social. Así pues, el autotransporte de carga es considerado el principal recurso de conexión espacial entre la producción y el consumo.

---

---

De acuerdo a lo anterior, debido a el papel tan importante que desempeña el sector de autotransporte éste se ha visto en la necesidad de integrarse en un organismo descentralizado de colaboración denominado Cámara, que desempeñe la función de una instancia de intermediación del legítimo interés individual de los agremiados, y el interés social general que representa al estado. Naciendo como gremio en forma incipiente en el año de 1917 como Cámara Nacional de Transportes y Comunicación.

## **1.2. AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA SOCIEDADES.**

Hasta 1970, el autotransporte federal de carga adolecía de una marcada anarquía y de una inseguridad institucional, que propiciaba los llamados transportistas piratas. Para terminar con esta situación se inició el plan de regularización jurídica del autotransporte de carga, la cual contempló la legalización de los prestadores de servicio y su integración en sociedades, a efecto de lograr una estructura más coherente en esta actividad, reforzar su personalidad jurídica y promover su capitalización.

El objeto de integrar sociedades, además de dar sustento jurídico a los prestadores, era garantizar el servicio al usuario y facilitar su regularización por parte del estado y como consecuencia facilitar mejoras administrativas y operativas.

La constitución de sociedades se estableció como obligatoria para el servicio regular (1) y opcional para el especializado (2). Lo que provocó que los prestadores de servicio regular se organizaran en sociedades, las cuales tuvieron diferentes niveles en el proceso de integración de su expediente legal; y los del servicio especializado presentaron dificultades para estructurarse como personas morales, pues dependía de la promoción y convencimiento que se efectuara con los interesados.

(1) Servicio de Carga Regular - Explotación del servicio en ruta fija, con la capacidad de transportar cualquier tipo de mercancía, con excepción de aquellas que por sus características, requieran de un manejo especial, correspondiendo a las demandas de la industria, el comercio y de productos agropecuarios. Considerándose el más importante en la estructura del autotransporte de carga

(2) Servicio Especializado de Carga - Prestación del servicio sin ruta fija en los caminos nacionales, pero con la condición de transitar en vehículos especialmente acondicionados para el transporte de cargas señaladas en el permiso y cumplir requisitos que definan y aseguren el cumplimiento de las obligaciones del oferente con el usuario

---

Así pues, desde aquel tiempo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los autotransportistas institucionalizados, a través de la Cámara Nacional de Transporte y Comunicaciones, acordaron introducir en la Ley de Vías Generales de Comunicación (3) y el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, la obligatoriedad de constituirse en sociedades, manteniendo los permisos y concesiones a nombre de las personas físicas, pero aportados en goce a la persona moral, el permiso y el vehículo en administración a la sociedad, con el objeto de responsabilizar a los autotransportistas de las cargas fiscales y en los pagos de derechos, así como en los daños a terceros y fundamentar la responsabilidad ante las demandas de los trabajadores. Para esto, se exigía que un porcentaje de aportaciones, se llevase a efecto en titularidad a las sociedades, para que estas respondieran con sus propios bienes, frente a toda clase de obligaciones de tipo económico, tutelado por el derecho.

No obstante lo anterior, la administración del autotransporte se siguió llevando a efecto por el concesionario o permisionarios, aunque estuviese la concesión a nombre de la sociedad, continuaban prorrateándose los gastos de impuestos, seguro social, seguro del viajero y daños a terceros, entre todos los permisionarios.

Estas obligaciones se cumplían a través de la sociedad que se constituyó, no obstante de ser una entidad distinta a sus componentes.

Esta modalidad sólo se estableció para las sociedades de transportes denominadas híbridas por no estar sujetas sólo a la Ley General de Sociedades Mercantiles, sino además, a condiciones impuestas por la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento al Capítulo de Explotación.

De acuerdo a la regularización jurídica vigente (Arts. 38,39 y 68 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y los Arts. 81 a 87 de RAFSA) los propietarios (permisionarios) de vehículos que circundan por vías generales de comunicación tienen responsabilidad solidaria con los conductores de tales unidades respecto a los daños y perjuicios que puedan causar a terceras personas, a efecto para el cual deben contratar un seguro suficiente, especialmente cuando se dediquen al transporte de materiales peligrosos. Asimismo tienen la obligación de obtener una constancia de control técnico de vehículos de tránsito federal, en relación al peso, dimensiones y capacidad de las unidades. Las referidas constancias deben ser recabadas por los interesados de los fabricantes o reconstructores de los vehículos (Arts. 12,13 y 14 del Reglamento sobre Peso, Dimensiones y Capacidad de Vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal).

---

(3) Cabe destacar que ésta Ley es el principal ordenamiento en materia de transportes y fue dada a conocer en el año de 1940.

---

Por otra parte y de acuerdo a lo anterior, es importante mencionar que existían más de 70,000 vehículos de carga antes de 1974, que no contaban con ninguna autorización, ni de permiso, ni de concesión. Esta irregularidad se afrontó por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Cámara Nacional de Transportes y Comunicación a partir del año mencionado y continuó en proceso de integración, por lo que respecta a que respondieran a sus obligaciones fiscales y de cualquier otro tipo, mediante la constitución de sociedades, ya que los permisos que otorgaron para regularizar a los transportistas de carga, se expidieron alternativamente a nombre de la sociedad que nacía o que ya estaba formada y/o a nombre de la persona física dueña del vehículo, con lo que se introdujo una nueva modalidad que cumplía, entre otras, con la de poder responsabilizar a los transportista en el pago de sus obligaciones fiscales.

Actualmente la Ley de Vías Generales de comunicación en su Art.3o., establece que tanto las vías generales de comunicación como los modos de transporte quedan sujetos exclusivamente a los Poderes Federales. El Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ejerce sus facultades en materia de: conservación, explotación, construcción, mejoramiento y cuestiones administrativas relacionadas con las vías generales de comunicación y modos de transporte (contratos, permisos, concesiones, registros, tarifas, etc.)

### **1.3. CONCESIONES Y PERMISOS.**

Por diversas causas que se originaron desde hace varias décadas, en el año de 1971 existían más de 65,000 transportistas sin documentación legal que representaban el 91% de la flota vehicular de este servicio, provocando inseguridad en su prestación.

Con el acuerdo de los autotransportistas, 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 jurídica, 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 regular y así obtener mayor estabilidad

---

---

Dentro de los varios tipos de servicio establecidos (clasificación de acuerdo a las características de la demanda de carga (4) se otorgaron los permisos y las concesiones conforme a los siguientes lineamientos:

**a) Para el Servicio Público:**

-Serv. de Carga Regular: a merced de la concesión otorgada puede transportar cualquier clase mercancía, a excepción de aquella que requiera de algún manejo especial.

-Serv. Especializado de Carga: Para el otorgamiento de permisos se estableció el requisito de que operaran en camiones de dos y tres ejes, dado que estos vehículos accedían con mayor facilidad a los campos de producción agrícola.

**b) Para el Servicio Particular de Transporte de Carga:**

El permiso respectivo permitió a personas físicas y morales transportar en los caminos de jurisdicción federal siempre y cuando se encontrasen dentro de su giro comercial y de su propiedad.

A los vehículos de menos de tres toneladas de capacidad, se les permitió el tránsito libre, ya que fueron utilizados como particulares en los que los agricultores transportaban cargas, generalmente de su propiedad y a cortas distancias.

A los servicios locales, públicos y privados de carga se les permitió operar en un radio de 40 Km. alrededor de las ciudades, salvo en el caso de la ciudad de México en que se extendía a 60 Km.; en virtud de que las actividades urbanas no se restringían a sus límites jurídicos, sino que su influencia lo rebasaba y era necesario considerar esa realidad.

(4) Se establece para el año de 1997 que dependiendo del tipo de mercancías características, peso y dimensiones, su grado de peligrosidad y otras circunstancias técnicas, los permisos pueden ser de carga general o de carga especializada (Regularización Jurídica Arts 39 a 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares)

---

Por lo que se refiere a los depósitos que debían constituir los concesionarios de servicios públicos de autotransporte, en las vías generales de comunicación tendían a garantizar sus obligaciones como concesionarios y podían ser en numerario o en bonos del estado, de la manera que autorizaba la Sria. de Comunicaciones y Transportes y de Hacienda y Crédito Público.

Los artículos 17 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y 16 de su Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, eran los ordenamientos legales que señalaban con precisión los porcentajes dentro de los cuales fluctuaban esas garantías y que debían aplicarse, tomando en cuenta, no solamente el valor de los equipos, sino también la clase de servicio de que se tratasen, la longitud de la ruta, su importancia económico social, la demanda existen entre otros factores que podían influir en su determinación.

Las Concesiones, Permisos y Contratos a la fecha se encuentran regulados por la Ley de Vías Generales de Comunicación en su capítulo III y V. Mientras que el capítulo VIII regula específicamente las concesiones.

Los permisos otorgados por servicios particulares, estaban encaminados a cubrir necesidades privadas de transportación y se concedían a personas físicas y morales con la condición de que transportaran bienes registrados en sus giro comercial y de su propiedad, o bien por las características jurídicas y económicas de la organización que solicitaba permiso particular de pasajeros, lo que ocasionó que se efectuaran labores de servicio público federal sin autorización, esto aunado a la falta de reglamentación adecuada en las autorizaciones de diversos servicios particulares y a la falta de control en los permisos otorgados a particulares con respecto a su capacidad de carga y mercancías, de acuerdo al giro y capital de la empresa.

Así pues, en virtud de lo anterior para explotar vías generales de comunicación, o cualquier clase de servicios conexos a éstas, es necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal y con sujeción a los preceptos de dicha Ley y sus reglamentos.

---

Hoy en día, las empresas dedicadas al transporte privado federal que requieren transportar carga en las vías generales de comunicación están obligadas a gestionar u obtener el permiso correspondiente para las unidades con capacidad superior a 8 toneladas en el caso de personas morales. Tratándose de carga especial o peligrosa (5), el permiso deberá obtenerse invariablemente. Las autoridades competentes deben expedir el permiso en un término de 30 días: en caso contrario tácitamente se entenderá concedido. (Regulación Jurídica: Arts.2,8,9,11,40 y 50 de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 6,7,10 y 15 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares). En cambio, los permisos para el transporte público federal de carga necesitan contar con el permiso correspondiente y estar inscritas en el registro oficial que mantienen abierto las dependencias competentes. Una vez satisfechos los requisitos del permiso las autoridades cuentan con un término de 30 días para expedirlo, entendiéndose otorgado el mismo si no proceden a su negativa.

#### 1.4. CONVENIOS DE ENLACE Y COORDINACIÓN DE SERVICIOS.

El régimen legal que regula la explotación de caminos federales, contempló los convenios de enlace de servicios, con una figura que permitía a las empresas usufructuar, de mutuo acuerdo las rutas que le son concesionadas. Esto se estableció con la finalidad de dar flexibilidad al servicio para el beneficio de los usuarios.

Aprovechando esta facilidad, varias empresas establecieron convenios, aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que especificaban los tramos de ruta y frecuencia de servicios combinados.

Sin embargo no fueron reglamentados dichos convenios, por lo que se prestaron a interpretaciones diversas ocasionando problemas.

(5) De conformidad con el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares de 1997 se establece que las unidades que transportan residuos y desechos peligrosos deben satisfacer diversos requisitos y especificaciones técnicas para dar seguridad al manejo de éstos productos (infraestructura y eq necesario para la carga, descarga y limpieza).

---

## **1.5. SERVICIO ESPECIALIZADO DE GRÚAS Y DEPÓSITOS DE VEHÍCULOS.**

A partir de 1974, como apoyo a la regularización del servicio, se otorgaron tres diferentes tipos de permisos:

1) Servicio Público de Arrastre. - Ampara el arrastre de vehículos con fallas mecánicas en la red federal, siempre y cuando no hayan ocasionado desperfectos al camino o daños a terceros.

2) Servicio Público de Arrastre y Salvamento.- Además de arrastre de vehículos en los caminos federales, autoriza, en rutas fijas, y a petición de la policía federal de caminos, operaciones de salvamento de unidades accidentadas, para trasladarlas al encierro correspondiente.

3) Servicio Público Especializado de Grúas. - Autoriza a efectuar maniobras de carga y descarga de maquinaria y estructuras pesadas, bien sea, a vehículos especiales o en el lugar de origen y destino. Las grúas de éste servicio pueden circular por todos los caminos federales, siempre y cuando no transporten personas u otros bienes.

Los permisos para locales de depósito, generalmente se otorgaron a los prestados del servicio de salvamento. Los vehículos llevados a éstos recintos, quedaban en calidad de garantía para los delitos o faltas cometidas, sólo pudiendo ser recuperados mediante el consentimiento, expresado por escrito, del delegado del autotransporte federal.

## **1.6. SISTEMAS DE COBRO Y POLÍTICA TARIFARIA.**

Como un antecedente de los sistemas de cobros para la transportación, se puede mencionar que se regían por la tarifa correspondiente; asimismo la legislación vigente indicaba que el porte de flete, podía pagarse, tanto en el origen como en el destino y que la estipulación relativa se haría constar en la carta de porte; sin embargo, las empresas podían negarse a conducir la carga con flete por pagar cuando ésta fuera de fácil deterioro o cuando su valor en destino no alcanzara a cubrir los gastos de su importe.

---

Quando el transporte se concertaba "por pagar", la entrega de la mercancía se hacía contra el pago del flete y el porteador tenía derecho a retenerla, mientras éste no estuviera satisfecho. Lo establecido en el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, de retener las mercancías mientras no se cubriera el valor del flete, sólo se practicaba en caso extremos, puesto que de efectuarse en forma constante crearía otros problemas, como gastos de almacenamiento y costos jurídicos con solución a largo plazo.

A consecuencia de lo anterior, las empresas de autotransporte mantuvieron cuantiosos renglones de cuentas por cobrar

Las tarifas aplicables a los servicios públicos de autotransporte de carga y pasajes, debían ser suficientes para permitir, a las empresas dedicadas a esta actividad, recuperar los costos de operación y obtener un beneficio razonable sobre las inversiones, de tal manera que la explotación del servicio generara los incentivos suficientes para mejorar su calidad, reponer en su oportunidad el equipo automotor y desarrollar los elementos de infraestructura que optimizaran su operación y le dieran permanencia a la inversión.

En otros casos, la aplicación de tarifas al establecerse con base a los costos de las empresas, sin analizar el origen y naturaleza de éstos, ni las posibilidades de disminución ocasionaban y ocasionan que las economías de los usuarios, los gastos por capacidades ociosas y otros errores de administración, repercutieran en la tarifa. Es necesario mencionar que este tipo de anomalía originó, que en la práctica las tarifas se aplicaran en forma diferente a la aprobada por la autoridad.

Como regla general aplicable a 1997 las tarifas del autotransporte de carga y pasajeros se fijan libremente o en forma convencional, por lo que no es necesaria la aprobación oficial de los órganos competentes. Sólo en algunos casos las tarifas deben quedar a la vista del público (Regularización Jurídica: Art. 61a 69 de RAFSA)

Es importante mencionar que todo embarque y transporte de mercancías hasta la fecha debe de estar respaldado con una carta de porte, la cual debe de contener, a parte de los requisitos fiscales necesarios, los datos que permitan precisar fecha, origen y destino de la carga, participantes en la operación y otras circunstancias. El expedidor es responsable de la información proporcionada al transportista. Todo lo anterior estipulado es de conformidad a lo comprendido en los Arts.74 y 75 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA) para 1997.

---

## **1.7. LICENCIAS PARA OPERADORES DEL SERVICIO PUBLICO FEDERAL.**

Las licencias son el documento que autoriza la operación de los vehículos automotores en las carreteras de jurisdicción federal, siendo establecidas con la modificación del Art.126 de la Ley de Vías Generales de Comunicación durante el periodo comprendido en los años 1976-1977 (6). Esta licencia se fijó con cinco modalidades que cubrían los servicios de pasaje y carga, de acuerdo con el grado de dificultad que cada vehículo tenía para su conducción.

Uno de los requisitos indispensables para su obtención era la culminación certificada de la educación primaria, lo que provocó que sólo se expidieran a un 30% de los operadores, ya que el resto eran analfabetas o no contaban con la educación básica. Lo que ocasionó mayores riesgos de accidentes y falta de control en los conductores.

Es importante mencionar, que las empresas que tenía su domicilio social en el D.F., cumplían con la disposición, de hacer que sus operadores obtuvieran la licencia de conducir, mientras que en el interior de la República para el año de 1977 se reportaba un número aproximado de 200,000 operadores sin obtener la licencia federal.

Por otra parte la diversidad de las leyes y reglamentos de tránsito que existían en las diferentes entidades, municipios y en el ámbito federal impedían que los conductores en caminos y calles estuvieran sujetos a criterios homogéneos para el control del tránsito.

(6) A la fecha el Art.126 sigue contemplando los aspectos referentes a las licencias. Otros artículos que regulan dichos aspectos son el 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y los comprendidos del 88 a el 90 del Reglamento de Autotransporte Federal y servicios auxiliares

**ANTECEDENTES Y TRANSICIONES FISCALES.**

**2.1. ANTECEDENTES FISCALES.**

Desde 1956, el Autotransporte Federal comenzó a pagar el Impuesto sobre la Renta a través de Bases Especiales de Tributación, mejor conocidas como Convenios.

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, las que se agrupaban en Sindicatos de Permisionarios, con base en la ley laboral, no teniendo patrimonio propio, pues sólo eran agrupaciones con personalidad para defender los intereses frente a los sindicatos de obreros.

Así pues, la Ley de Impuesto sobre la Renta durante mucho tiempo, concede facultades a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para celebrar convenios, fijando las bases especiales de tributación, cuando el grado de dificultad para tributar conforme lo establecía la propia ley, no estando en proporción con la veracidad y exactitud de las base sobre las que se debía liquidar el impuesto.

**2.2. TRANSICIONES FISCALES.**

Sin embargo tiempo después esto iría cambiando en el transcurso del tiempo de la manera que a continuación se menciona:

De enero a septiembre de 1990, el gremio de Autotransporte tuvo un periodo de transición, con pago de cuotas bajo régimen de bases especiales de tributación vigentes para el año de 1989.

---

En el Diario Oficial de la Federación del 15 de junio de 1989, se da a conocer el acuerdo a través del cual se establecen por el ejercicio fiscal de 1989 mediante reglas generales, bases especiales de tributación en materia de impuesto sobre la renta por actividades empresariales para los contribuyentes que se dediquen al transporte de carga y de pasajeros. Considerando que con fecha 27 de diciembre de 1988 fue expedida la Ley que Establece, Reforma, Adiciona y Deroga Diversas Disposiciones Fiscales publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre del mismo año, estableciéndose en su artículo Noveno fracción X que los contribuyentes que se dedicaran al transporte de carga o de pasajeros podrían optar en el ejercicio de 1989 por pagar el impuesto sobre la renta mediante bases especiales de tributación fijadas por unidad por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Lo anterior se fundamenta en los artículos 31 fracción XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 137 del Reglamento Interior de la S.H.C.P., en relación con el sexto fracción XXV del mismo; en el cual se resolvió lo siguiente:

#### **Sujeto.**

Los contribuyentes que se dediquen al transporte de carga o de pasajeros; sin quedar comprendidos aquellos a la prestación del servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler denominados taxis, podrán optar por pagar el impuesto sobre la renta conforme a las bases especiales de tributación al que se refiere el presente acuerdo.

#### **Objeto.**

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

#### **Base del impuesto.**

La base para la determinación del impuesto correspondiente al ejercicio de 1989, será el número de unidades que posee cada transportista, a la cual se le aplicará las cuotas del impuesto que correspondan de acuerdo a la clasificación de los servicios que se prestan

#### **Pago del impuesto.**

El impuesto del ejercicio se cubrirá en tres parcialidades iguales, de acuerdo al párrafo anterior.

### **Requisitos para la Opción.**

1) Estar inscritos en el Registro Federal de Contribuyente.

2) Presentar aviso de aumento o disminución de obligaciones ante la Oficina Federal de Hacienda correspondiente a su domicilio, tratándose de propietarios de camiones que se encuentren agremiados en organismos presentarán dicho aviso a través de la agrupación a la que pertenezcan.

### **Obligaciones.**

1) Los transportistas dedicados al transporte de carga, llevarán recibos o en su caso talones o cartas de poder foliados en forma progresiva, sellados o perforados por la Sria. de Comunicaciones y Transporte que contengan datos específicos.

2) Libros y registros de contabilidad de conformidad con las disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta y su Reglamento.

### **Obligaciones Relevadas.**

Los contribuyentes que opten por las bases especiales de tributación quedan relevados de la obligación de efectuar pagos provisionales y el definitivo en los términos de los artículos 10°, 12°, 12A° y 111° de la LISR, así como de presentar las declaraciones a que se refieren los artículos 58 fracción VIII° y 139° de la mencionada Ley.

### **Otras limitantes.**

No podrán tributar conforme a las siguientes bases los contribuyentes que se encuentren en los siguientes casos:

1) Que se dediquen al transporte de carga que realicen otras actividades empresariales y que presten a sí mismo el servicio de transporte de carga.

2) 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.

3) Cuando trasladen el impuesto al Valor Agregado a las personas a las que presten el servicio de transporte.

El pago de obligaciones fiscales por el periodo de nueve meses (enero a septiembre de 1990), se toma como finiquito del impuesto sobre la renta del ejercicio, el cual de acuerdo con ésta negociación entraría en vigor el mes de octubre de 1990; sin embargo, como es de conocimiento general en el Diario Oficial de la Federación del 26 de diciembre de 1990, el Congreso de la Unión condonó a los contribuyentes que venían pagado conforme al régimen de menores o bases especiales de tributación, el Impuesto Sobre la Renta y el Impuesto al Activo, durante los meses de octubre a diciembre de ese mismo año.

Con las Reformas Fiscales para el año de 1990, las autoridades hacendarias decidieron eliminar los tratamientos preferenciales de tributación, contenidos esencialmente en:

- a) Bases especiales de Tributación.
- b) Limitantes aplicables a contribuyentes menores.

Estas Reformas Fiscales se originaron a consecuencia de la problemática presentada en el país por la presencia de tasas impositivas que estuvieron vigentes en años anteriores y que ocasionaron una competencia desfavorable en relación a la atracción y la retención de recursos financieros y humanos. En consecuencia, para corregir la situación anterior sin que se viera afectada la recaudación, se hizo necesario reducir en forma gradual la tasa del impuesto sobre la renta, aplicable tanto a personas morales como a físicas y consecuentemente ampliar la base gravable y hacer un esquema tributario más equitativo, suprimiendo regímenes especiales.

Con motivo de lo anteriormente expuesto, se estableció en el año ya citado el:

- \* Régimen opcional a las Actividades Empresariales.

Mismo que a partir de 1991 se convirtió en el:

- \* Régimen Simplificado a las Actividades Empresariales.

Tal y como se dió a conocer en el Diario Oficial de la Federación publicado el 26 de Diciembre de 1990, en el que se adiciona a la Ley del Impuesto Sobre la Renta el Título II-A y se reforma el artículo 67, para quedar en forma general como sigue:

**TITULO II-A  
DEL REGIMEN SIMPLIFICADO DE LAS PERSONAS MORALES.**

<u>Artículo</u>	<u>Descripción.</u>
67	Las personas morales que se dediquen al autotransporte terrestre, de carga o pasajeros, en lugar de aplicar lo dispuesto en el título II, pagarán el impuesto en los términos de éste título, aplicando al Resultado Fiscal del Ejercicio la tasa del 35%. Pagándolo dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que termine el ejercicio fiscal.
67-A	Los sujetos determinarán el Resultado Fiscal del ejercicio disminuyendo del total de entradas obtenidas, las salidas autorizadas en el 67-C.
67-B	No aplicable a la actividad de autotransporte.
67-C	Considerarán las entradas en efectivo, bienes o servicios. Entre otras las señaladas en el artículo 119-D.
67-D	Consideraciones de entradas, salidas y saldos, en base al estado de posición financiera.
67-E	Relativo al cálculo anual del impuesto sobre la renta en base a la comparación del capital actualizado (CUCA),(Aumento de capital).

- |      |  |
|------|--|
| 67-F | De las obligaciones adicionales, de acuerdo al artículo 119-I.   |
| 67-G | De las obligaciones a cumplir por los contribuyentes que dejen de tributar conforme al título, en casos de liquidación o de fusión.  |
| 67-H | Cálculo y fecha de cumplimiento de los pagos provisionales mensuales a cuenta del impto. anual (a más tardar el día 11 del mes inmediato posterior).   |
| 67-I | Se dispone el cumplimiento individual de las obligaciones por parte de personas físicas integrantes de personas morales dedicadas al autotransporte de carga o de pasajeros. Siempre que administren directamente vehículos que corresponda o hubieran aportado a la persona moral de la que se trate. |

Las modificaciones comentadas provocaron que ciertos sectores de contribuyentes no pudieran cumplir de manera inmediata con todas las obligaciones formales que imponían las leyes fiscales en ese periodo, en virtud de que sus operaciones requerían de ciertas facilidades administrativas por lo que el propio Congreso de la Unión permitió a las autoridades fiscales otorgar a los contribuyentes que lo necesitaban, ciertas facilidades administrativas para el cumplimiento de las disposiciones tributarias.

En el Diario Oficial de la Federación publicado el 4 de febrero de 1991 se dió a conocer mediante Resolución el tratamiento fiscal completo aplicable a cada uno de los distintos sectores, incluyendo tratamientos contenidos en las leyes y reglamentos fiscales vigentes, así como las facilidades administrativas que para cada uno de los involucrados autorizaba la S.H.C.P. durante el año de 1991, con base en las facultades conferidas por el Congreso de la Unión.

---

### **2.3. RESUMEN.**

En resumen se puede decir que el Régimen Simplificado se ha desarrollado genéricamente en los plazos siguientes, para la mayoría de los contribuyentes involucrados:

Hasta la década anterior cumplían a través del pago de cuotas determinadas sobre los convenios de bases especiales de tributación, una cantidad por número y tipo de unidades, pero dichas bases desaparecen a partir de 1990, año en el cual nace el régimen opcional, que como su nombre lo indica era optativo y los transportistas que tenían bases especiales de tributación podían o no acogerse a él, después de un periodo de transición de nueve meses.

#### **Régimen de Transición.**

Del 1o. de enero al 30 de septiembre de 1990.  
( Mediante acuerdo dado a conocer el 15 de junio de 1989 en el Diario Oficial de la Federación).

#### **Inicio del Régimen.**

Del 1o. de octubre al 31 de diciembre de 1990,  
fecha en la cual se condonó a numerosos contribuyentes de sus obligaciones de pago tanto de ISR como del I.A.  
(De conformidad a lo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 1990).

---

A partir de 1991 el régimen opcional, cambia incluso de nombre pasando a ser lo que hoy conocemos como Régimen Simplificado; normando de manera obligatoria a los transportistas dentro de este régimen:

**Primer Ejercicio de aplicación.**

Del 1o. de enero al 31 de diciembre de 1991, con la salvedad de la condonación de sanciones por el incumplimiento de obligaciones del 1o. de enero al 30 de septiembre.  
(Obligaciones de pago dadas a conocer mediante las reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federal del 26 de Diciembre de 1990).

## **EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO.**

### **3.1. INTRODUCCIÓN.**

México suscribió el 17 de diciembre de 1992 un Tratado de Libre Comercio con Canadá y Estados Unidos que entró en vigor el primero de enero de 1994.

Gracias a este Tratado se incrementan los flujos económicos entre los tres países, dando la pauta para el desarrollo sectorial que constituyen a los mismos. Así pues, el autotransporte como parte integral de uno de los sectores del país recibe al igual que otros el impacto de dicho tratado.

Antes de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio al país existían serias ineficiencias; las cuales, podían encontrarse en todo el sistema de comunicaciones y transportes, y una de las causas entre otras era el deterioro que mostraban las vías terrestres. Pues, de poco sirve contar con transporte moderno de carga, si no se dispone al tiempo de vías de comunicación apropiadas. Atento a esta situación, las autoridades del país a 1992 se dieron a la tarea de modernizar, ampliar y restaurar la infraestructura del transporte.

Los transportistas, al amparo de la regulación, imponían severas condiciones para el traslado de carga y sus tarifas resultaban muy onerosas. Afortunadamente esta situación comenzó a cambiar; el punto de partida fue la desregulación que experimentó la industria en 1989, luego la competencia obligó a las compañías a ser más eficientes.

### **3.2. INFRAESTRUCTURA.**

Es importante que los empresarios para adaptarse a los cambios tomaran en cuenta los aspectos relacionados con la industria, las necesidades del

---

mercado nacional y del internacional. Además de estar informados sobre la infraestructura del transporte como parte elemental.

La infraestructura del transporte de carga del país no es la más adecuada para servir a una economía reorientada hacia el comercio exterior, que busca aprovechar su ventajosa situación geográfica para aumentar sus flujos de comercio hacia el resto de América del Norte. Sin embargo, sería incorrecto afirmar que en las décadas pasadas no se atendieron los enlaces terrestres con Estados Unidos: la explotación de productos primarios como petróleo, minerales, hortalizas y la importación de granos, bienes de capital e insumos industriales forzaron a mantener la infraestructura ferroviaria orientada hacia el comercio exterior heredada, del porfiriato, y a complementarla con una red carretera que, aunque modesta, aportó un importante impulso a las entidades del norte del país.

Por lo tanto, era de esperar que el Tratado de Libre Comercio beneficiara en mayor medida a las entidades del norte del país, generando beneficios al disminuir el peso relativo del centro y del centro occidente y acentuando el desbalance regional en perjuicio de las entidades del sur; sin dejar de considerar la necesidad de incrementar las inversiones en infraestructura de transporte en beneficio de dichas entidades.

Independientemente de la estructura regional del sistema de transporte de carga, debe recordarse que México afrontó la entrada del Tratado de Libre Comercio después de la peor crisis económica, durante la cual se contrajeron severamente las inversiones públicas y privadas, lo que tuvo repercusiones especialmente serias en esta rama, por el prolongado periodo de maduración de las inversiones de infraestructura.

Pese a lo anterior, el sector recibió especial atención en cuanto a las adecuaciones de su marco regulatorio, las cuales tendieron a remover los obstáculos e incertidumbres que inhibían la inversión privada, lo cual, aunado a las mejores perspectivas económicas generales pudo contrarrestar en cierta medida los efectos nocivos del bache en la inversión que se produjeron durante la crisis económica. Sin embargo, aún persisten problemas e incógnitas.

Idealmente, las prioridades de inversión en infraestructura deben de reflejar los cambios esperados en los flujos de carga.

Por otra parte, las limitantes en la capacidad de infraestructura carretera imponen restricciones a la internación de unidades de gran peso bruto vehicular.

---

---

Por último, el financiamiento de la conservación de las carreteras libres puede ser homologado al menos entre México y Estados Unidos y contemplar incluso cobros compensatorios por este concepto.

### **3.3. CONTENIDO DEL TLC EN TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.**

La mayor parte del transporte de mercancías en México se lleva a cabo por carretera y más de la mitad de la mercancías vendidas por México a Estados Unidos igualmente se transportan por carretera. Con el Tratado crece el tránsito de mercancías y aumenta la necesidad de más camiones para mover dichas mercancías.

Los sistemas de transporte de carga mexicano y estadounidense presentan profundas diferencias, derivadas de factores geográficos, económicos e institucionales, asimismo las diferencias de dotaciones de capital de México y Estados Unidos son también evidentes y determinan diferencias de densidad y calidad de la infraestructura y en el grado de mecanización de las operaciones.

El Tratado de Libre Comercio produce una redistribución geográfica de las actividades económicas del país, pues al reducirse las barreras arancelarias y no arancelarias se aprovechan complementariedades productivas entre plantas, instalaciones y recursos naturales, que anteriormente estaban bloqueadas.

Se tiende en mayor medida a importar y a exportar, incluso tratándose del mismo producto, para reducir costos de transporte, lo cual privilegia los flujos de fronteras en detrimento de los largo recorridos terrestres que se realizaban persiguiendo la ilusión de la autarquía.

Los efectos del Tratado de Libre Comercio no son como se sabía de antemano todos positivos y agradables, ya que se acentúa el desequilibrio interregional en los niveles de desarrollo económico y se agudizan los flujos migratorios forzados por la falta de oportunidad de empleo remunerativo en determinadas regiones, especialmente en el sur del país.

---

Las negociaciones sobre la apertura del servicio de autotransporte son complejas, pues las reglamentaciones en materia de contaminación y seguridad funcionan como una barrera no arancelaria para evitar que los transportistas mexicanos ofrezcan servicios internacionales puerta a puerta.

Dentro del contenido del tratado se contempló la entrada de camiones de carga entre México, Canadá y Estados Unidos, considerando que en un periodo de tres años posteriores a la entrada en vigor del mismo, las compañías mexicanas podrían entrar y recoger carga internacional en los estados americanos ubicados en la frontera como California, Nuevo México y Texas, al igual que las compañías de Estados Unidos en los estados fronterizos como Baja California, Sonora y Chihuahua.

Asimismo, pasados seis años posteriores Estados Unidos y Canadá, permitirán a las compañías mexicanas transportar carga internacional y dar servicio en todo su territorio al igual que México.

Sin perder de vista el continuo mejoramiento de los servicios de carga y la disminución de los precios en las tarifas.

Por tanto, es necesario que la desregulación llegue al nivel de modificaciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para otorgar seguridad jurídica sobre la permanencia de un nuevo entorno económico.

### 3.4. SITUACIÓN ACTUAL.

Pese a lo establecido en el TLC con E.E.U.U., a fines de 1995, aduciendo inquietudes sobre la seguridad de los camiones mexicanos, el gobierno de Clinton impidió que se pusiera en vigor una disposición del Tratado de Libre Comercio para América del Norte, que permite a los autotransportes de carga transitar por el interior de E.U..

---

Para abril de 1997, los legisladores de ese país aún continúan manifestando su descontento de que la Casa Blanca quiera poner fin a la disputa que ha sostenido con México por los últimos 16 meses. Dicho cuerpo legislativo ha divulgado una carta, la cual ha sido firmada por 226 miembros republicanos y demócratas de la Cámara de Representantes significando esto que más de la mitad de sus miembros están de acuerdo con propuesta; en dicha carta se insta al presidente Clinton a mantener la veda contra los camioneros mexicanos; interponiendo que las actuales restricciones deben seguir vigentes hasta que México mejore la supervisión de sus transportes de carga antes de cruzar la frontera y hasta que estos cumplan con las especificaciones de seguridad; la propuesta fue dada a conocer mediante el representante del estado de Minnesota, James Oberstar, principal demócrata en el Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara. De igual forma participan dirigentes sindicales, y funcionarios del sector camionero de dicho país.

Los críticos mantienen que la seguridad de las autopistas podría verse comprometida si las carreteras estadounidenses son abiertas a los autotransportes de carga mexicanos, que a menudo son más viejos y más pesados que los de este país.

Un motivo adicional para la restricción de su libre acceso es el riesgo que representan los transportistas mexicanos de una competencia desleal y de contaminación ambiental.

Los desafíos que afronta el sistema de transporte de carga mexicano ante el Tratado requieren de un esfuerzo de modernización, el cual puede basarse en la canalización de recursos fiscales hacia inversiones en infraestructura y equipamiento.

**COMPROBANTES PARA MERCANCIAS  
TRANSPORTADAS EN TERRITORIO NACIONAL.**

**4.1. INTRODUCCIÓN.**

De conformidad a lo establecido en el Art.29-B, del Código Fiscal de la Federación los propietarios o poseedores de mercancías transportadas por el territorio nacional deben acompañar dicha mercancía según sea el caso con la siguiente documentación :

- a) Pedimento de Importación
  - b) Nota de remisión
  - c) Nota de envío
  - d) Nota de embarque o despacho
- Además de la carta de porte.

Esta documentación deberá contener los requisitos comprendidos en el Art.29-A del CFF (los cuales se irán dando a conocer de acuerdo a la aplicación de cada regla) y ser proporcionada a los transportistas por el propietario. Lo anterior no es aplicable a mercancías o bienes de uso personal o menaje de casa.

La facultad de verificación del cumplimiento de lo antes establecido queda a cargo exclusivamente por autoridad competente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En caso del incumplimiento a las obligaciones referidas (expedición de comprobantes y documentación reglamentaria), el infractor se hará acreedor a una sanción en los términos de los Art.83 fracción XII y 84 fracción XI. \*

**\*Nota:** La regla 14-B de la Resolución Miscelánea publicada el 30 de diciembre de 1992 permite que el cumplimiento de estas obligaciones se haga a partir del 1o. de abril de 1992.

---

Mediante Resolución Miscelánea (7) se dan a conocer los requisitos para el transporte de las mercancías y de los comprobantes para las mismas en territorio nacional; siendo éstos los que a continuación se enumeran por regla:

**4.2. Transporte de mercancías de importación dentro de la región fronteriza ( Regla 2.6.1 ).**

Para los efectos de los arts.29-B y 146 de la Ley Aduanera las mercancías de importación que sean transportadas dentro de la región fronteriza deberán acompañarse por la copia del pedimento.

El art.146 de la Ley Aduanera hace referencia a los documentos que amparan la tenencia, transporte o manejo de mercancías de procedencia extranjera, a excepción de las de uso personal que deberán ampararse en todo tiempo con cualquiera de los siguientes documentos: documentación aduanera que acredite su legal importación, nota de venta expedida por autoridad fiscal federal o documentación que acredite la entrega de las mercancías por parte de la Secretaría, factura expedida por empresario establecido e inscrito en el RFC (la cual deberá contener los requisitos que señala el CFF). Las empresas portadoras legalmente autorizadas, cuando transporten las mercancías de procedencia extranjera fuera de la franja o región fronteriza, podrán comprobar la legal tenencia de las mismas con la carta de porte y los documentos que establezca mediante reglas la Secretaría.

Las mercancías que sean transportadas en vehículos con placas de servicio público federal deberán ir acompañadas de la carta de porte correspondiente.

Si la mercancía se divide para su transporte, el transportista deberá acompañarlas con copias fotostáticas del pedimento destinado para estos efectos en cada uno de los envíos, deberá numerarlas respecto al total de ejemplares de éstas y debiendo en todo caso hacer constar en dichas copias el motivo por el cual la mercancía no se acompaña por el documento original.

---

#### **4.3. Transporte de mercancías de un local a otro del mismo propietario ( Regla 2.6.2 ).**

Tratándose del transporte de mercancías de un local a otro del mismo propietario o poseedor, se considera que se cumple con lo establecido en el art.29-B, cuando el transportista cuente con un comprobante expedido por dicho propietario, siempre que el comprobante cumpla con los siguientes aspectos:

I. Contener impreso el nombre, denominación o razón social, domicilio fiscal y clave del Registro Federal de Contribuyentes de quien lo expida. En el caso de contribuyentes propietarios de más de un local o establecimiento tendrán que señalar en los mismos el domicilio del local o establecimiento en el que se expidan los comprobantes.

II. Contener impreso el número de folio.

III. Lugar y fecha de expedición.

V. Cantidad y clase de mercancías o descripción del servicio que ampare.

Tratándose de mercancías de importación que hayan sido adquiridas por el propietario o poseedor directamente del importador, el comprobante deberá contener además los datos referentes al número y fecha del documento aduanero, así como la aduana por la cual se realizó la importación, tratándose en ventas de primera mano en mercancías de importación.

También se debe hacer mención expresa de que el comprobante se expide para tales efectos.

#### **4.4. Transporte de instrumentos y herramientas (Regla 2.6.3).**

Los propietarios de bienes que consistan en instrumentos y herramientas de trabajo y sean transportados para el desempeño de su actividad, acompañarán a éstos bienes un comprobante expedido por los mismo conforme a los requisitos siguientes:

---

**A. Fracciones I, II, y III del art. 29-A del Código (los cuales ya fueron mencionados en el párrafo que antecede).**

**B. Indicación de la clase de bienes sin hacer mención de la cantidad.**

**C. Mención expresa de que el comprobante se expide para amparar instrumentos o herramientas para el desempeño de la actividad del contribuyente y que la transportación de los mismos es para prestar los servicios propios de la actividad.**

No se requerirá expedir un nuevo comprobante en tanto no varíe la clase de bienes transportados y se mantenga la finalidad de su transportación.

#### **4.5. Transporte de bienes sujetos a reparación ( Regla 2.6.4).**

Para el transporte de bienes sujetos a reparación en establecimientos que no pertenezcan al propietario o poseedor de los mismos, se considerará que se cumple con el art.29-B del CFF, cuando dichos bienes se acompañen con un comprobante expedido por su propietario o poseedor conforme a lo siguiente:

**A. Los previstos en las fracciones I a IV del art.29-A del CFF. Los datos a que se refieren las fracciones I y II podrán no estar impresos.**

**B. Mención expresa de que dicho comprobante se expide para amparar bienes transportados con el objeto de repararlos en establecimientos o locales que no pertenecen al propietario o poseedor de los mismos.**

#### **4.6. Mercancías contaminantes, radioactivas o las que requieran de tratamiento especializado ( Regla 2.6.5 ).**

Para el transporte de éste tipo de mercancías se deberá hacer mención de dicha circunstancia en la documentación correspondiente, en cuyo caso la revisión respectiva deberá llevarse a cabo bajo la supervisión del personal capacitado del propietario, poseedor, destinatario o transportista.

En caso de que al momento de practicarse la revisión no se encuentre disponible dicho personal o se trate de mercancías que por su naturaleza no deban abrirse hasta después de cierto plazo, la autoridad competente podrá proceder en los términos del código (arts. 42 y 44) y su reglamento, a fin de asegurar las mercancías para su posterior apertura ante la propia autoridad.

---

#### **4.7. Bienes distintos a los anteriores ( Regla 2.6.6 ).**

Cuando se transporten mercancías en casos distintos a los señalados en las reglas anteriores, se considera que se cumple con el art.29-B del CFF si el transportista cuenta con un comprobante expedido por dicho propietario o poseedor, conforme a los requisitos siguientes:

##### **A. Fracciones I, II, III y V del art. 29-A del Código**

En caso de ventas de primera mano en mercancías de importación, además número y fecha del documento aduanero, así como la aduana por la cual se realizó la importación.

**B. Mención del motivo por el cual se expide la documentación correspondiente.**

#### **4.8. Excepciones ( Regla 2.6.7 ).**

Se consideran relevadas de cumplir con el art.29-B del Código las personas que transporten las mercancías siguientes: productos perecederos, dinero o títulos valor y los bienes del gobierno; para éste último caso, siempre que el vehículo de que se trate ostente el logotipo que lo identifique como tal.

No será necesario que las mercancías en transporte se acompañen con la documentación a que se refiere el art.29-B del Código, cuando dichas se transporten para su entrega al adquirente y se acompañen con la documentación comprobatoria de la enajenación, la cual no deberá haber sido expedida con anterioridad mayor de 15 días naturales a la fecha de su transportación.

Para el caso de mercancías que requieran la salida del territorio nacional para someterse a un proceso de transformación, elaboración o reparación fuera del territorio nacional, éstas podrán solicitar de conformidad a lo establecido en el Art.117 de la Ley Aduanera, una autorización por un plazo de hasta dos años, pudiéndose ampliar por un lapso igual mediante rectificación del pedimento que presente el exportador a través de un agente o apoderado aduanal, o bien previa autorización cuando se requiera de un plazo mayor de conformidad con los requisitos establecidos en el reglamento de la misma

---

Al retorno de las mercancías se pagará el impuesto general de importación que corresponda al valor de las materias primas o mercancías extranjeras incorporadas, así como el precio de los servicios prestados en el extranjero para su transformación, elaboración o reparación, de conformidad con la clasificación arancelaria de la mercancía retornada.

---

**5**

**GENERALIDADES DEL RÉGIMEN.**

De acuerdo con la estructura de la ley del Impuesto Sobre la Renta, el régimen simplificado para las personas morales lo ubicamos en el Título II-A comprende el artículo 67 al 67-I.

Deberán aplicar el régimen simplificado en lugar del régimen general de ley las personas morales dedicadas al autotransporte. Estos contribuyentes cumplirán con las disposiciones de ley, pero para una mejor aplicación de las mismas, atenderán las reglas de simplificación administrativa.

**5.1. SUJETOS.**

El artículo 67 de la Ley del Impuesto sobre la Renta establece los sujetos obligados a determinar el impuesto sobre la renta de conformidad con el "Régimen Simplificado". Dichos sujetos son:

Las personas morales que se dediquen exclusivamente a actividades agrícolas, ganaderas, pesqueras o silvícolas, y de **autotransporte de carga o pasajeros**. A excepción de aquellas que tengan el carácter de controladas o controladoras (conforme al capítulo IV del título II de LISR).

**5.2. IMPUESTOS Y CUOTAS.**

Los sujetos que se encuentren bajo el régimen simplificado deberán cumplir con los siguientes gravámenes fijados por el Estado:

**Impuestos :**

- Impuesto Sobre la Renta
- Impuesto al Valor Agregado
- Impuesto al Activo
- Diversos: Nómina, Tenencia, predial, entre otros

---

Por lo que refiere al pago de cuotas están contempladas dentro del régimen las que a continuación se mencionan:

<b>Cuotas:</b>	-Aportaciones al IMSS -Aportaciones para el S.A.R. -Aportaciones al INFONAVIT
----------------	---

### **5.3. PRINCIPIOS BÁSICOS.**

El régimen denominado simplificado consiste básicamente en determinar el ingreso acumulable restando de las entradas de recursos afectos a la actividad empresarial, las salidas relacionadas con la misma. Lo anterior implica que en la medida en que se disponga de los recursos originados por esta actividad no habrá impuesto que pagar.

Los principios básicos aplicables al Régimen Simplificado son los siguientes:

- a) Contabilidad en base a efectivo, a través de "Entradas" y "Salidas".
- b) Los ingresos y gastos en crédito, se consideran entradas o salidas hasta que se cobra en efectivo, en bienes o servicios.
- c) Sólo se generan utilidades gravables para ISR por retiros efectuados.

De acuerdo con el artículo 59 fracción VII del Código Fiscal de la Federación, existe ingreso acumulable en el régimen simplificado, cuando los contribuyentes obtengan salidas superiores al las entradas.

Considerando que el régimen simplificado es un sistema a base de efectivo, la disposición anterior es imposible que se de en la práctica. Un error en la contabilización de las entradas y las salidas originaría que las salidas fueran mayores que las entradas.

---

#### **5.4. DEDUCIBLES.**

Con la finalidad de cumplir con la documentación fiscalmente deducible que soporte las salidas en efectivo, bienes o servicios se debe de atender a los requisitos establecidos en la Ley del Impuesto sobre la Renta, específicamente en los Arts.24 (Requisitos de las deducciones), 25 (Partidas no deducibles), del 28 (Fondos de pensiones, primas de antigüedad y jubilaciones) al 31 y correlativos del reglamento. Así como también, a los Arts.29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación (relacionados a los comprobantes y requisitos que deben reunir) y los Arts.32 y 32-A del Reglamento del Código Fiscal, los cuales hacen referencia a los requisitos adicionales (Contabilidad simplificada). Dentro de dichos requisitos adicionales para la deducibilidad de las salidas encontramos la limitante de que sean efectivamente erogadas en el ejercicio, hasta por las cantidades que se indiquen, pudiendo ser consideradas en forma global trimestralmente.

El primer párrafo del artículo 67-A señala que del total de las entradas de recursos, se disminuirán las salidas autorizadas por el artículo 67-C de la ley ***correspondientes al mismo ejercicio***, lo anterior se contrapone un poco con la práctica , ya que el antepenúltimo párrafo del art. 119-E señala que solo se consideran salidas hasta que hayan sido pagadas en efectivo y en la práctica las salidas correspondientes a los últimos mese del año en ocasiones son pagadas en los primeros meses del siguiente ejercicio. Por lo tanto de acuerdo con el primer artículo mencionado en este párrafo, no se consideran salidas las erogaciones efectuadas durante los primeros meses del ejercicio, correspondientes a las erogaciones efectuadas en los últimos meses del ejercicio inmediato anterior.

Es importante mencionar que el segundo párrafo del artículo 119-B señala que únicamente se consideran las salidas y entradas que estén relacionadas con la actividad empresarial o con los recursos afectos a esta actividad, esto es, que si el contribuyente tiene otras entradas y salidas por otras actividades no sujetas al régimen simplificado, éstas deberán acumularse y deducirse de acuerdo con los capítulos correspondientes de la ley del impuesto sobre la renta.

---

## **5.5. CONCEPTO DE ENTRADAS.**

De acuerdo al artículo 67-C de la Ley del Impuesto sobre la Renta, no se considerarán entradas los ingresos en crédito sino hasta el momento en que se cobren en efectivo, bienes o servicios y de conformidad al Art.119-D de dicha Ley son entre otras las siguientes:

- a) Ingresos propios de la Actividad (ingresos por servicios propios y sus anticipos).
- b) Recursos por préstamos obtenidos (sean estos de instituciones de crédito, de particulares o bien del mismo contribuyente.)
- c) Intereses cobrados, sin ajuste alguno ( intereses cobrados a clientes por los servicios prestados, intereses por inversiones en instituciones bancarias o por préstamos a terceros). Las entradas provenientes de intereses se cobran a valor nominal, es decir no se les restará el componente inflacionario.

Cuando los contribuyentes del régimen simplificado mantengan inversiones en instituciones bancarias, estas restaran el ISR, el cual se considera pago provisional, sin embargo de acuerdo con la facción IX del artículo 119-E la retención de ISR no se considera salida y se vuelve ingreso acumulable, los préstamos a terceros no son considerados salidas por lo que no son recomendados.

d) Recursos provenientes de enajenación de títulos de crédito, distintos de las acciones, salvo sociedades de inversión comunes y de renta fija (tales como pagarés, venta de facturas etc.)

e) Retiros de cuentas bancarias. El manejo de la cuenta bancaria es la esencia del régimen simplificado ya que al considerarse como entradas los retiros de las cuentas bancarias y como salidas los depósitos, no existirá ingreso acumulable mientras el contribuyente no retire las utilidades de la cuenta y estas se conserven en depósitos o en inversiones en cuentas bancarias.

f) Ingresos por enajenación de bienes que no se hayan considerado como entradas (cuando se enajenen bienes inmuebles que formen parte del activo fijo de la actividad empresarial del contribuyente, el notario público que formalice la operación no retendrá el ISR correspondiente al pago provisional de dicha operación esto de acuerdo con el artículo 125 de Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

g) Contribuciones que le sean devueltas al contribuyente (devoluciones de IVA, crédito al salario, ISR, etc.)

h) Aportaciones de capital (también se consideran aportaciones al capital las señaladas en el artículo 142-A del Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, el cual señala que se podrá dar el tratamiento de aportaciones de capital los ingresos que provengan de la recuperación de erogaciones que causaron impuesto o fueron consideradas como disminución de capital, siempre que dichas erogaciones hayan dado origen al pago del impuesto en los términos del artículo 119-B

i) Impuestos trasladados por el contribuyente (como el IVA y el IESPS).

### **5.6. CONCEPTO DE SALIDAS.**

Los conceptos que la Ley del ISR señalan como salidas, serán considerados como tales hasta el momento en que sean efectivamente erogadas. Se consideran efectivamente erogadas cuando hayan sido pagados en efectivo, en cheque girado contra la cuenta del contribuyente, mediante traspasos de cuenta bancaria o en otros bienes que no sean títulos de crédito.

Únicamente podrán ser considerados como "Salidas", las que reúnan los requisitos que la Ley señala para considerar las erogaciones como deducibles.

<b>Concepto</b>	<b>Personas Morales</b>
<b>Requisitos de las Deduciones</b>	<b>Art.24</b>
<b>No deducible</b>	<b>Art.25</b>

De acuerdo a lo anterior, las salidas por concepto de inversiones se consideran hasta el monto autorizado por la Ley del Impuesto sobre la Renta en el ejercicio en que sean erogadas. Además en ningún caso se considerarán "Salidas" los conceptos considerados como "No deducible" en los términos de la Ley del ISR.

---

Los conceptos considerados como salidas de conformidad con el Art.119-E, de dicha Ley son los que a continuación se mencionan:

- a) Las devoluciones que se reciban, los descuentos y bonificaciones que se hagan.
- b) Las adquisiciones netas de mercancías, materias primas, productos semiterminados o terminados.
- c) Los gastos.
- d) Adquisiciones de bienes (terrenos sólo aquellos destinados a la actividad del contribuyente).
- e) Adquisición de títulos de crédito distintos de acciones salvo sociedades de inversión, comunes y de renta fija.
- f) Depósitos e inversiones en cuentas bancarias.
- g) Pagos de préstamos concedidos al contribuyente
- h) Intereses pagados (sin ajuste alguno).
- i) Pagos de contribuciones a cargo del contribuyente excepto ISR.
- j) Los impuestos que se trasladen al contribuyente.
- k) Entero de contribuciones a cargo de terceros que retenga el contribuyente
- l) A partir del 1ero. de octubre de 1993, también se considera salida, "El crédito efectivo" entregado a los trabajadores.
- m) Y a partir del 1ero. de enero de 1995, la PTU en la parte que sería deducible en los términos del Art.119-E.

También se considerará que forma parte de las Salidas:

- Los pagos de utilidades provenientes de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (CUFIN), que el contribuyente hubiere llevado con anterioridad a tributar de conformidad con las reglas del "Régimen simplificado" (Transitorio 28-12-89).

---

El impuesto sobre la renta pagado para aquellos contribuyentes que hayan optado por multiplicar el resultado por el factor 1.515 a que se refiere el Art.67-A de la LISR (8).

## **5.7 SALDO INICIAL DE ENTRADAS Y SALIDAS**

Cuando los contribuyentes comiencen a pagar el impuesto conforme al régimen simplificado (Título II-A de LISR) considerarán a la fecha en que inicien el ejercicio con base en el estado de posición financiera a que se refiere la fracción I del artículo 119-I fracción I de la LISR como saldo inicial de entradas la suma de pasivos y de capital expresados en dicho estado financiero y como saldo inicial la suma de sus activos. (artículo 67-D).

Por lo que se refiere a los activos que integran el saldo de las salidas estos no darán lugar a una salida con posterioridad a la fecha citada en el párrafo anterior, se consideran salidas los pagos de intereses, préstamos y demás pasivos que se consideran entradas en los términos del párrafo anterior.

Serán entradas los recursos que provengan de la enajenación de activos , así como cualquier ingreso que generen los mismos.

Los contribuyentes consideraran como capital inicial a la fecha señalada en el primer párrafo, la diferencia que resulte de restar al monto total de los activos los pasivos que tenga a la fecha.

(8) El Art 67-A, hace referencia a la determinación del resultado fiscal y la renta gravable para P.T.U.

## ESTADO DE POSICIÓN FINANCIERA

### SALIDAS

**SALDO INICIAL =  
SUMA DE ACTIVOS  
ENTRE OTROS:**

Consideradas Entradas -Pago de intereses  
-Prestamos  
-Demás pasivos

↑  
No darán lugar a una salida con posterioridad a la fecha.

### ENTRADAS

**SALDO INICIAL =  
LA SUMA DE PASIVOS  
ENTRE OTROS:**

-Recursos provenientes de enajenación de activos  
-cualquier ingreso que los activos generen.

**CAPITAL INICIAL DETERMINADO COMO:**

**MONTO TOTAL DE ACTIVOS - PASIVOS A ESA FECHA**

También hay que considerar lo que señala el artículo 119-I en su facción I que dice:

- Presentar aviso dentro de los 15 días siguientes al inicio del ejercicio.
- Acompañar estado de posición financiera referida a esa fecha. (forma HRS-1)
- En el caso que dejen de cubrir el impuesto en este régimen, dar aviso a las autoridades correspondientes.

---

**6**

**IMPUESTO SOBRE LA RENTA**

**6.1. DETERMINACIÓN DE LA BASE DEL IMPUESTO.**

Se determinará la base del impuesto, considerando la diferencia existente entre las entradas y salidas del contribuyente en el ejercicio fiscal de que se trate.

**ENTRADAS - SALIDAS**

Base del impuesto

Para el caso de las Personas Morales se denomina "Resultado Fiscal" y a éste se le aplica la tasa del 34% para el cálculo del impuesto del ejercicio.

Las personas morales del título II-A de la Ley, podrán optar por calcular el impuesto sobre la renta causado aplicando la tasa del 34% al resultado de multiplicar por 1.515 el resultado fiscal

**Ejemplo:**

	<b>/ Con Opción</b>	<b>/ Sin opción</b>
Entradas del Ejercicio	1,345.00	1,345.00
Salidas del Ejercicio	(1,120.00)	(1,120.00)
Resultado Fiscal	225.00	225.00
Factor Opcional	* 1.515	N/A
Resultado Fiscal/Base	340.87	225.00
ISR del Ejercicio (34%)	115.90	76.50

En éste último caso, el contribuyente el contribuyente generaría un pago en exceso de 39.39, con lo cual puede considerar como salidas el importe de ISR pagado y así evitar un encadenamiento de impuestos y PTU como consecuencia del pago de Impuesto Sobre la Renta.

## **§.2. DISMINUCIÓN DEL RESULTADO FISCAL POR PÉRDIDA O REDUCCIÓN DEL CAPITAL CONTABLE.**

1.- A partir de 1995 se modifica la mecánica opcional para la determinación del resultado fiscal ( personas morales ).

2.- Dicha modificación consiste en comparar el capital contable actualizado al término del ejercicio con el capital de aportación actualizado al inicio del ejercicio.

3.- Ahora no se adicionará al capital contable actualizado el resultado fiscal o ingreso acumulable del ejercicio.

4.- Lo anterior significa un beneficio, ya que no se considerará dentro del capital contable la base fiscal del ejercicio en curso, pudiendo llegar a ser menor la base del impuesto. Ejemplo:

Suponiendo que son datos de 1996 :

	Antes	
	De 1995	Para 1997
Capital de aportación actualizado al inicio del ejercicio.	(A) 17	17
Capital contable actualizado al término del ejercicio.	(B) 18	18
Resultado fiscal y/o ingreso acumulable que se adiciona.	(C) 6	
Pérdida en capital ( B+C ) - A	5*	(1)
	Al ser positivo, no se disminuye la base del pago del ISR del ejercicio fiscal.	Al ser negativo, se presume la pérdida de capital y dicho monto se disminuye la base ejercicio de fiscal.
* Cuando el resultado es positivo no hay pérdida de capital.		

---

**FÓRMULA PARA DETERMINAR EL FACTOR DE ACTUALIZACIÓN CUANDO SE REALICEN APORTACIONES O REEMBOLSOS.**

$$\text{FAC} = \frac{\text{INPC del mes de aportación o reembolso}}{\text{INPC del mes de la última actualización}}$$

**FORMULA PARA DETERMINAR EL FACTOR DE ACTUALIZACIÓN AL FINAL DEL EJERCICIO.**

$$\text{FAC} = \frac{\text{INPC del mes de cierre del ejercicio}}{\text{INPC de la última actualización}}$$

**CÁLCULO DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACIÓN.**

Se Actualiza:

- 1.- " Siempre " al cierre de cada ejercicio fiscal.
- 2.- Antes de aportar o retirar capital, el saldo se actualiza hasta el mes en que se efectuará el retiro o la aportación.

Se actualiza siempre desde la última vez en que se actualizó.

**DETERMINACIÓN DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACIÓN AL CIERRE  
DEL EJERCICIO FISCAL**

<b>CAPITAL INICIAL DE APORTACIÓN SEGÚN RELACIÓN DE BIENES Y DEUDAS. AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1992</b>		<b>504,000.00</b>
<b>(Por) Factor de Actualización al mes de diciembre de 1992.</b>		
I.N.P.C. DICIEMBRE 1992	25,112.7000	1.074
I.N.C.P. SEPTIEMBRE 1992	23,379.6000	
<b>SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1992</b>		<b>643,0065.39</b>
<b>(Por) Factor de Actualización al mes de diciembre de 1993.</b>		
I.N.P.C. DICIEMBRE 1993	29,832.5000	1.187
I.N.P.C. DICIEMBRE 1992	25,112.7000	
<b>SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993</b>		<b>643,065.39</b>
<b>(Por) Factor de Actualización al mes de diciembre de 1994.</b>		
I.N.P.C. DICIEMBRE 1994	33,393.9000	1.187
I.N.P.C. DICIEMBRE 1993	29,832.5000	
<b>SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1994</b>		<b>719,783.09</b>
<b>(Por) Factor de Actualización al mes de diciembre de 1995.</b>		
I.N.P.C. JUNIO 1995	34,877.1000	1.044
I.N.P.C. DICIEMBRE 1994	33,393.9000	
<b>SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE JUNIO DE 1995 ( Previo a Aportación de capital )</b>		<b>751,741.46</b>
<b>APORTACIÓN AL CAPITAL DE LA ACTIVIDAD</b>		<b>10,000.00</b>
<b>SALDO AL 30 DE JUNIO DE 1995:</b>		<b>761,741.46</b>

(Por) Factor de Actualización al mes de  
septiembre de 1995.

I.N.P.C. SEPTIEMBRE 1995  
I.N.P.C. JUNIO 1995

35,493.2000  
34,877.1000

1.017

**SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE SEPTIEMBRE  
DE 1995 ( Previo a Aportación de capital )**

775,148.11

**APORTACIÓN AL CAPITAL DE LA ACTIVIDAD  
SALDO AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1995:**

132,000.00

907,148.11

(Por) Factor de Actualización al mes de  
octubre de 1995.

I.N.P.C. OCTUBRE 1995  
I.N.P.C. SEPTIEMBRE 1995

35,638.4000  
34,493.2000

1.004

**SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE OCTUBRE  
DE 1995 ( Previo a Aportación de capital )**

910,776.70

**APORTACIÓN AL CAPITAL DE LA ACTIVIDAD**

(20,000.00)

**SALDO AL 30 DE OCTUBRE DE 1995:  
890,776.70**

(Por) Factor de Actualización al mes de  
diciembre de 1995.

I.N.P.C. DICIEMBRE 1995  
I.N.P.C. OCTUBRE 1995

36,068.5000  
35,638.4000

1.012

**SALDO ACTUALIZADO AL 31 DE OCTUBRE  
DE 1995 ( Previo a Aportación de capital )**

901,466.02

(Por) Factor de Actualización al mes de  
diciembre de 1995.

I.N.P.C. DICIEMBRE 1996  
I.N.P.C. DICIEMBRE 1996

38,611.9000  
36,068.5000

1.070

**SALDO DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACIÓN**

965,019.38

### **6.3. P.T.U.**

Para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Art.123 fracción IX inciso e), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el Art.120 de la Ley Federal del Trabajo, los contribuyentes determinarán la Participación de los Trabajadores en las Utilidades, considerando como base del cálculo el Resultado Fiscal que se obtenga de la disminución de las salidas del ejercicio a las entradas del mismo; tal y como se ejemplifica:

Entradas del Ejercicio:		1,345,000
Salidas del Ejercicio:		(1,120,000)
Resultado Fiscal :		\$ 225,000
Porcentaje aplicable :	10%	
P.T.U. del Ejercicio :		\$ 22,500
		=====

El porcentaje aplicable del 10%, es el que establece la Comisión Nacional para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades; publicada el 4 de marzo de 1985 y de manera específica será el 10% sobre la renta gravable de conformidad con las normas de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

Tratándose de operadores, macheteros y maniobristas la retención será del 7%; dicho porcentaje únicamente es aplicable al Sector de Autotransporte de Carga Federal. Esto de acuerdo a lo establecido en la Resolución Miscelánea donde se dan a conocer las Facilidades Administrativas para 1997.

En el Régimen Simplificado no se pretende gravar una utilidad en el sentido de una contabilidad tradicional, ( o sea ingresos superiores a gastos ) sino pretende gravar las entradas no correspondidas de las salidas.

### **6.4 Obligaciones Fiscales para personas Morales.**

Las personas morales deberán cumplir con las obligaciones a que se refiere el artículo 119 - I de la ley del Impuesto Sobre la Renta y se estaría a lo siguiente:

---

1.- Presentar aviso dentro de los 15 días siguientes al inicio del ejercicio en el que se comience a pagar el impuesto conforme al régimen simplificado, así como el estado de posición financiera a la fecha en que se inicie dicho ejercicio, por lo que respecta a los contribuyentes que dejen de tributar conforme al régimen también presentaran un aviso el cual surtirá efectos al mes siguiente de su presentación.

2.- Formular un estado de posición financiera y levantar un inventario de existencias al 31 de diciembre de cada año, debiendo presentarlos conjuntamente con la declaración anual (forma HISR2), correspondientes al año de que se trate, en el caso de las personas morales dedicadas al autotrasporte de carga en lugar del estado de posición financiera podrán presentar una relación de bienes y deudas al 31 de diciembre de cada año ( forma HRS-1), de conformidad con la resolución de simplificación administrativa publicada el 14 de marzo de 1997 en el DOF.

Es importante mencionar por lo que respecta a la formulación de estados financieros, que cuando el contribuyente entre en liquidación o se fusione dichos estados deberán ser formulados a la fecha en que ocurra la liquidación o la fusión (fracción II art 67-F).

3.- Llevar contabilidad según CFF ( artículo 28 ) y su reglamento y cuentas de orden para entradas y salidas

4.- Expedir y conservar comprobantes que acrediten los ingresos que perciban, los cuales deben los requisitos que establece el art 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación y 37 de su reglamento

5.- Conservar la contabilidad y la documentación comprobatoria de los asientos respectivos, así como la documentación necesaria para acreditar que se ha cumplido con las obligaciones fiscales de conformidad con el artículo 30 del Código Fiscal de la Federación el cual señala que la contabilidad y la documentación comprobatoria deberá conservarse en el domicilio del contribuyente durante un plazo de diez años.

6.-L a fracción VI del artículo 119-I señala la obligación de llevar un registro de las aportaciones de capital que se efectúen así como los retiros , dicho registro debe efectuarse en el libro de entradas y salidas en virtud de que una aportación de capital se considera entrada y el retiro una salida .

---

7.- Presentar declaraciones provisionales mensuales o trimestrales a cuenta del impuesto anual según el artículo 67 - H.(este punto lo trataremos más adelante debido a su importancia).

8.- Presentar declaraciones de retenciones sobre honorarios, rentas y dividendos pagados.( forma 27)

9.- En caso de fusión, la persona que subsista presentará declaración el ejercicio de la persona o personas que desaparezcan.

10.- Presentar en el mes de febrero ante las oficinas autorizadas declaración con la información de las operaciones efectuadas el año de calendario anterior a través de fideicomisos con los que se realicen actividades empresariales y de asociaciones en participación en las que intervengan.

#### **9.5. Contribuyentes que dejen de Tributar en el Régimen Simplificado.**

Las personas morales que tributen en el Régimen Simplificado considerarán como ejercicio irregular, aquél en el que dejen de tributar en este régimen, ateniéndose a lo siguiente:

- \* Deberán presentar declaración del ejercicio irregular dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que dejen de tributar en el Régimen Simplificado.
- \* En dicha declaración se pagará el ISR del ejercicio pudiendo acreditar los pagos provisionales efectuados con anterioridad.

El tratamiento fiscal que habrán de seguir los contribuyentes que tributando en el Régimen Simplificado se ubiquen en el siguiente supuesto:

#### **PERSONAS MORALES.**

- a) Dejen de tributar conforme al Título II - A de la LISR
- b) Entren en liquidación, y
- c) Se fusionen

En estos casos deberá constituirse la " Cuenta de Utilidad pendiente de gravamen ", misma que se determinará de la siguiente forma:

**Capital contable actualizado**  
**(-) Capital de Aportación Actualizado**  
-----  
**CUENTA DE UTILIDAD PENDIENTE DE**  
**GRAVAMEN**

Describiendo los elementos que integran la determinación del citado cálculo sería:

**1.- CAPITAL CONTABLE ACTUALIZADO.**

De conformidad con la fracción I del reformado artículo 67-G será el que exprese el estado de posición financiera formulado a la fecha de los supuestos señalados y adicionándole a éste cualquier provisión no deducible conforme a la LISR pendiente de pago a dicha fecha y cuyo desembolso no corresponda al ejercicio en curso a excepción de las provisiones creadas para pagar el impuesto del ejercicio.

El capital contable actualizado será el que resulte de la aplicación de principios de contabilidad generalmente aceptados, y en caso de no aplicar los mismos, deberá actualizarse conforme a las Reglas que publicará la SHCP. ( No publicadas desde 1990 ).

**2.- EL CAPITAL DE APORTACIÓN ACTUALIZADO**

Se configura adicionando las aportaciones al capital del contribuyente desde su fecha de adopción del Régimen Simplificado y disminuyendo las reducciones que se efectúen.

En todos los casos se actualizara el saldo de dicha cuenta a las siguientes fechas

- 2a) Al mes de cierre de cada ejercicio fiscal,
- 2b) Al mes en que se haya efectuado aportaciones o retiros antes de efectuar las mismas, y

---

2c) Al mes en que se deje de tributar conforme al Régimen Simplificado.

Todas éstas desde el mes en que en que se actualizó por última vez.

Al saldo de la cuenta de capital de aportación actualizado, se adicionará:

\* El saldo contable pendiente de depreciar y de amortizar de las inversiones, caso en el cual no serán deducibles en los términos del Régimen General a las Actividades Empresariales.

\* El incremento en inventarios que se tenga entre la fecha de adopción del régimen simplificado y la fecha de abandono de éste.

La " Cuenta de Utilidad pendiente de gravamen " representará aquellas utilidades generadas en el Régimen Simplificado y que acorde a su mecánica tributaria no generan pago del ISR, por lo que al efectuarse retiros de utilidades que afecten en primera instancia a dicha cuenta se pagará ISR a la tasa del 34 %.

El saldo de la referida cuenta se actualizará al cierre de cada ejercicio así como a la fecha en que su caso se efectúen retiros de la misma.

\* De resultar negativo el saldo de la cuenta " Cuenta pendiente de gravamen ", dicho monto será disminuíble como pérdida fiscal de las utilidades que generan en la realización de actividades empresariales en el Régimen General de Ley.

En caso de continuar realizando actividades empresariales, no se efectuarán pagos provisionales en el ejercicio en que se abandone el Régimen Simplificado, sin embargo si se hace antes de julio, se tendrá que calcular el ajuste a los Pagos Provisionales en los términos del artículo 111 de la LISR.

**Nota: Los contribuyentes que cambien de Régimen Simplificado a General no podrán regresar a optar por pagar el Impuesto en Régimen Simplificado.**

**PAGOS PROVISIONALES DE CONTRIBUYENTES DEL RÉGIMEN SIMPLIFICADO.**

A diferencia de otros regímenes tributarios, los contribuyentes del Régimen Simplificado no tienen ningún ejercicio de exención temporal en pagos provisionales.

Se tiene la obligación de efectuar Pagos Provisionales desde el inicio de Operaciones ( 1er. Ejercicio Fiscal )

1.- Artículo de Ley.

Personas Morales    67 H

2.- Periodicidad de los Pagos Provisionales.

**INGRESO EJERCICIO ANTERIOR**

Menores a: \$ 7,586,783.00

Mayores a: \$ 7,586,783.00

**PERSONAS MORALES**

Trimestral Día 17 mes siguiente al trimestre( Abril, Julio, Octubre, Enero forma oficial 1 )

Mensualmente Día 17 del mes inmediato posterior ( forma oficial 1s)

3.- Base de los Pagos provisionales para personas morales

**PERSONAS MORALES**

Entradas Del Periodo  
ISR causado del periodo  
Salidas Del Periodo

-----  
Base del Periodo

Se aplica la tasa del 34 % y contra el se podrán acreditar los pagos provisionales efectuado con anterioridad.

---

#### 4.- Período de Pago Provisional.

Desde el primer día del ejercicio hasta el último día del mes al cual corresponde el pago provisional.

<b>TRIMESTRAL</b>	
Enero a Marzo	(1o.)
Enero a Junio	(2o.)
Enero a Septiembre	(3o.)
Enero a Diciembre	(4o.)

#### **INICIO DE ACTIVIDADES EN EL RÉGIMEN SIMPLIFICADO**

Aquellos contribuyentes que inciden actividades o bien opten por incorporarse al Régimen Simplificado deben cumplir con la obligación de presentar aviso al cual adjunten su:

<b>ESTADO DE POSICIÓN FINANCIERA O RELACIÓN DE BIENES Y DEUDAS</b>
--

Con base en el cuál se determinará el Capital inicial de la Actividad, mismo que es muy importante para debida determinación de la base del impuesto en el Régimen Simplificado; Monto total de los activos; Monto total de los Pasivos; Capital Inicial de la Actividad.

Los contribuyentes que inicien actividades considerarán :

<b><u>COMO SALDO INICIAL ENTRADAS</u></b>	<b><u>COMO SALDO INICIAL DE DE SALIDAS</u></b>
La suma de sus pasivos y de su capital expresados en el estado de posición financiera.	La suma de Activos.

En caso de no presentar estado de posición financiera y optar por la relación de Bienes y Deudas con base a esta se conformará el saldo inicial de entradas y salidas a que se refiere la LISR.

---

### **OBSERVACIONES:**

1) Se establece que aquellos activos que integran el saldo inicial de salidas, no darán lugar a una salida nuevamente durante el desarrollo de la actividad.

**Ejemplo:**

Si un contribuyente tiene celebrado un contrato de Arrendamiento Financiero que inicio con anterioridad a su inclusión en el Régimen Simplificado, el activo de que se trate forma parte ya de sus salidas.

Al momento de iniciar en el Régimen Simplificado, y tener que efectuar el pago de las rentas pactadas no pagadas, estas no darían nuevamente lugar a una salida como consecuencia de la adquisición de bienes. En este caso los pagos que se efectuarán se consideran " Salidas " al ser pago de un pasivo.

2) Se considerarán como " Salidas ", los pagos de intereses, préstamos y demás pasivos que con anterioridad ya fueron considerados como entradas al momento de su incorporación al Régimen Simplificado.

**Ejemplo:**

Pasivos con proveedores por la adquisición de mercancías que ya fueron consideradas como salidas, al momento de inicio en este sistema tributario.

Cuando el contribuyente pague dichos adeudos, podrá considerarse como parte de las salidas el importe pagado, caso en el cual se evita el generar ingreso acumulable o resultado fiscal.

	<u>ENTRADAS</u>	<u>SALIDAS</u>
Retiro de Cuenta Bancaria:	\$ 10,000.00	
Pago de Pasivos:		\$ 10,000.00
Ingreso Acumulable ó Resultado Fiscal ( Diferencia de Entradas y Salidas ) No se genera.		

3) El contribuyente debe considerar como "**ENTRADAS**" el importe de los recursos obtenidos de la enajenación de los activos, así como cualquier otro ingreso que los mismos genere.

**Ejemplo:**

Si el estado de posición financiera inicial refleja un equipo de cómputo que el contribuyente aporta a la actividad, en el caso de que éste sea enajenado, debe ser considerado como parte de las entradas.

	<u>ENTRADAS</u>	<u>SALIDAS</u>
* Enajenación de bienes afectos a la actividad I.V.A. trasladado por el contribuyente:	\$ 20,000.00	
* Depósito en cuenta bancaria:	\$ 2,000.00	
		\$ 22,000.00
Ingreso Acumulable ó Resultado Fiscal ( Diferencia de Entradas y Salidas ): No se genera.		

---

## **IMPUESTO ANUAL**

Las personas morales que tributen bajo el régimen simplificado calcularán el impuesto anual aplicando la tasa del 34% al resultado fiscal del ejercicio, dicho resultado se obtendrá restando del total de las entradas del ejercicio el total de las salidas correspondientes al mismo ejercicio.

El impuesto del ejercicio se pagará mediante declaración que presentaran ante las oficinas autorizadas dentro de los tres meses siguientes a la terminación del ejercicio fiscal.

**IMPUESTO AL ACTIVO****7.1. INTRODUCCIÓN**

Este impuesto nace como una carga mínima de impuestos para todo aquel contribuyente que no es capaz de generar una rentabilidad fiscal adecuada. El artículo 2 de la ley del Impuesto al Activo establece que el impuesto del ejercicio se determinará aplicando al valor del activo la tasa del **1.8%**.

A finales del año de 1994 el peso mexicano sufre un fuerte devaluación, lo que provocó que las condiciones económicas de nuestro país se vieran afectadas en todos los sectores de la economía, tanto en el año de 1995 como en el año de 1996 y esto dio origen a que las empresas no pudieran cumplir con sus obligaciones fiscales.

Debido a lo anterior el gobierno trató de impulsar a los diferentes sectores de la economía, mediante acuerdos y estímulos fiscales, que ayudaran a las empresas a seguir operando y reactivar con esto la economía, por ello se da a conocer el Decreto por el cual se exime el pago de diversas contribuciones federales y se otorga estímulos fiscales, publicado el 1º de noviembre de 1995 en el Diario Oficial de la Federación, el cual establece en materia de I.A. que:

***Se exime del pago del impuestos al activo durante el ejercicio de 1996 a los contribuyentes de dicho impuesto cuyos ingresos para efectos de la Ley del Impuesto Sobre la Renta en el ejercicio de 1995 no hallan excedido de siete millones de pesos.***

Por otro lado el Artículo 6º de la Ley del I.A. establece la exención del pago del impuesto en el periodo preoperativo el de inicio de actividades, los dos siguientes y el de liquidación.

Para entender lo que se considera como ejercicio de inicio de actividades es necesario remitirnos al Artículo 16 del Reglamento del I.A. el cual señala que se considera ejercicio de inicio de actividades aquel en el que se comience o deba comenzar a presentar pagos provisionales de I.S.R., incluso cuando se presenten sin el pago de dicho impuesto por tanto:

	<b>Obligación de efectuar pagos provisionales</b>	<b>IMPAC en ejercicio</b>	<b>Sujeto a pago de IMPAC</b>
Ter. Ejercicio	SI	Inicio de actividades	Exento
2o. Ejercicio	SI	1º siguiente al inicio de actividades	Exento
3er. Ejercicio	SI	2º siguiente al inicio de actividades	Exento
4o. Ejercicio	SI	3º siguiente al inicio de actividades	Gravado

El Impuesto al Activo para los contribuyentes del régimen simplificado se determina en base a el Artículo 12 de la Ley del Impuesto al Activo, el cual contempla el tratamiento "simplificado" para el cálculo de la base:

**Positivos**

- Activos financieros
- Activo fijo, gastos y
- Cargos diferidos
- Terrenos

**Negativos**

- Deudas
- Reales con requisitos

Los contribuyentes determinaran el valor del activo en el ejercicio sumando los promedios de los activos conforme a lo siguiente:

---

## **7.2. DETERMINACIÓN DE PROMEDIOS DE ACTIVOS**

### *Activos Financieros*

El valor promedio anual de los activos financieros se obtiene mediante la sumatoria de todos los saldos finales mensuales de los diferentes rubros a considerar y dividiendo el resultado entre 12.

$$\frac{\sum \text{Saldos finales mensuales}}{12} = \text{Promedio}$$

Se consideran todos los activos financieros salvo:

- a) Pagos provisionales y saldos a favor del contribuciones
- b) Inversiones en acciones a sociedades de inversión de renta fija.

### *Activos Fijos, Gastos Diferidos, Cargos Diferidos y Terrenos*

Se tiene que conocer:

- a) Tipo de activo y/o bien
- b) Fecha de adquisición (año)
- c) Importe del valor de adquisición

Se localiza el factor de actualización en la tabla contenida en la Resolución Miscelánea.

$$X \quad \frac{\text{Valor de adquisición}}{\text{Factor de actualización}} = \text{Valor promedio}$$

### *Promedio De Inventario*

$$\frac{\text{Saldo inicial del ejercicio (+) saldo final del ejercicio}}{2}$$

---

Es importante considerar los aspectos siguientes :

1.- El saldo final del ejercicio anterior será el que corresponde al saldo inicial del ejercicio actual, por lo que el saldo final de 1996 será el saldo inicial de 1997.

2.- El saldo final del ejercicio actual se tiene que actualizar con "boletín B-10", si no se tiene boletín B-10 y sólo si ni se tiene, se actualizará opcionalmente con:

- a) Precio última compra en el ejercicio ó
- b) Valor de reposición

*Promedio De Deudas*

Suma de promedios mensuales de deudas  
correspondientes a los meses del ejercicio = Deducción  $\times$  Deudas  
Número de meses del ejercicio

### 7.3. PAGOS PROVISIONALES E IMPUESTO ANUAL

#### **PAGOS PROVISIONALES**

Los contribuyentes deberán efectuar pagos provisionales mensuales a cuenta del impuesto anual a más tardar el día 17 del mes inmediato posterior a aquél al que corresponda el pago, sin embargo los contribuyentes que de conformidad con Ley del Impuesto Sobre la Renta efectúen los pagos de dicho impuesto en forma trimestral, podrán efectuar los pagos provisionales del impuesto al activo en las mismas fechas de pago que las establecidas por el impuesto sobre la renta ( artículo 7 LIA).

Los pagos provisionales se determinarán de la siguiente manera:

Impuesto de ejercicio inmediato anterior

$$\frac{\text{Factor de actualización}}{\text{Impuesto actualizado}}$$

Factor de Actualización: Último mes del ejercicio anterior a  
aquel por el cual se calcula el impuesto  
último mes del penúltimo ejercicio  
inmediato anterior

---

Impuesto actualizado x No. de meses de pago, menos pagos provisionales, lo que dará el importe de los *Pagos Provisionales*

Por los meses comprendidos entre la fecha de terminación del ejercicio y el mes en que se presente la declaración del mismo ejercicio, los contribuyentes deberán efectuar sus pagos provisionales en la misma cantidad que se hubiera determinado para los pagos provisionales del ejercicio inmediato anterior.

Por lo que respecta a el primer ejercicio de pagos provisionales los contribuyentes los calcularan considerando el impuesto que les correspondería, si hubieran estado obligados al pago.

#### DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO ANUAL :

Las personas morales contribuyentes del impuesto al activo, deberán presentar ante las instituciones de crédito autorizadas conjuntamente con la declaración del impuesto sobre la renta declaración del impuesto del ejercicio durante los meses de enero, febrero y marzo del año siguiente a aquel por el que se presente la declaración.

Valor promedio de los Activos Financieros	800.00
Valor promedio de los Activos Fijos, Gtos. y Cargos Diferidos	200.00
Valor promedio de los Terrenos	3,000.00
Valor promedio de los Inventarios	<u>450.00</u>
Total de Activos	6,250.00
Valor promedio de las Deudas	<u>2,200.00</u>
Base de I.M.P.A.C.	4,050.00
Tasa de Impuesto	1.8%
<i>Impuesto al Activo del Ejercicio</i>	72.90

#### 7.4. OPCIÓN PARA DETERMINAR EL I.A.

Hasta 1994 se podía pagar el I.A. con datos del ejercicio por el cual se determinaba el impuesto o considerando el que resultaba de actualizar el que le hubiera correspondido en el *penúltimo* ejercicio inmediato anterior, con forma a lo siguiente.

Datos del Ejercicio	
Sin opción	- Con datos de 1994
Con opción	- El impuesto que le hubiera correspondido en 1992 actualizado desde junio de 1992 hasta junio de 1994.

A partir de 1995 si se ejerce la opción por primera vez, se podrá optar por pagarlo, considerando el que resulta de actualizar el que le hubiera correspondido en el cuarto ejercicio inmediato anterior como se señala en el siguiente cuadro:

Datos del Ejercicio	
Sin opción	- Con datos de 1995
Con opción	- El impuesto que le hubiera correspondido en 1991 actualizado desde junio de 1991 hasta junio de 1995.

Así pues si para el año de 1997 se va a pagar el I.A. y se toma esta opción consideraríamos lo siguiente.

Datos del Ejercicio	
Sin opción	- Con datos de 1996
Con opción	- El impuesto que le hubiera correspondido en 1992 actualizado desde junio de 1992 hasta junio de 1996

---

Es importante mencionar que una vez ejercida esta opción se deberá ejercer siempre, incluso en el periodo de liquidación.

#### **Contribuyentes que ejercieron la opción antes de 1995**

Se establece que quienes hasta 1994 optaron por calcular el impuesto conforme a este procedimiento, calcularán el I.A. del ejercicio de 1995 con datos del ejercicio de 1992 en lugar de hacerlo con datos del penúltimo ejercicio inmediato anterior.

Consideramos que esta disposición no debió existir ya que se podrá presentar el caso en el que alguien por primera vez elija la opción en 1995 el I.A. de 1995, lo calculará con datos de 1991 y el que venía utilizando la opción, el I.A. de 1995 lo calculará con datos de 1992.

#### **Contribuyentes que ejercieron la opción del Artículo 5-A desde antes de 1995**

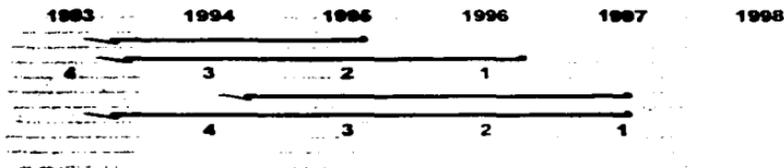
Los contribuyentes que ejercieron la opción del artículo 5-A hasta 1994, podrán determinar el impuesto en 1995 y 1996 por única vez cumpliendo las reglas que dicte la S.H.C.P., considerando en 1995 y 1996 el impuesto de 1993, conforma a lo siguiente:

- a) Para el ejercicio de 1995  
Actualizarán el I.A. de 1993, desde junio de 1993, hasta junio de 1995.
- b) Para el ejercicio de 1996  
Actualizarán el I.A. de 1993, desde junio de 1993, hasta junio de 1996.

En ambos casos el resultado podrán disminuirlo en un 10% siempre que se haya calculado aplicando la tasa del 2% al valor del activo.

---

Sin embargo consideramos que independientemente de que se hubiera o no ejercido la opción en ambos casos debió permitirse considerar el impuesto de 1995 y 1996 así como para 1997 como sigue:



- 1.- Para 1995 el que hubiera correspondido a 1991
- 2.- Para 1996 el que hubiera correspondido a 1992
- 3.- Para 1997 el que hubiera correspondido a 1993

Por lo tanto los que ejercieron la opción antes de 1995 y 1996 en 1997 volverán a tomar datos de 1993 que ya es el cuarto ejercicio inmediato anterior, quedando ya en la regla general.

Se establece la posibilidad del acreditamiento de I.S.R. contra los pagos provisionales y el impuesto del ejercicio del I.A. (**Art. 9 de la Ley del Impuesto al Activo**).

El mencionado artículo establece que los contribuyentes podrán acreditar contra el impuesto del ejercicio una cantidad equivalente al impuesto sobre la renta que les halla correspondido en el mismo, en los términos del título II-A de la ley del Impuesto sobre la renta.

Adicionalmente podrán acreditar contra el impuesto del ejercicio, la diferencia que resulte en cada uno de los tres ejercicios inmediatos anteriores conforme a lo siguiente, y hasta por el monto que no se hubiere acreditado con anterioridad. La diferencia será la que resulte de disminuir al impuesto sobre la renta causado en los términos del Título II-A de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, el impuesto al activo causado, siempre que este último sea menor y ambos sean del mismo ejercicio, para ello el impuesto sobre la renta causado en cada

uno de los tres ejercicios debe disminuirse con las cantidades que hallan dado lugar a la devolución del impuesto al activo, conforme a lo que se establece más adelante. El impuesto que resulte después del acreditamiento será el impuesto a pagar. (observemos el siguiente cuadro).

	A	B	C
I.M.P.A.C. del ejercicio	10,000.00	10,000.00	10,000.00
Menos			
I.S.R. del ejercicio	-7,000.00	-7,000.00	-12,000.00
I.M.P.A.C. previo del ejercicio	3,000.00	3,000.00	2,000.00
Menos			
Excesos de I.S.R. sobre I.M.P.A.C. de los tres ejercicios inmediatos anteriores actualizados por lo que no dio lugar a la devolución del I.M.P.A.C. pagado conforma a el artículo 9º de la ley del I.M.P.A.C.	-2,000.00	-4,000.00	-5,000.00
<b>I.M.P.A.C. de ejercicio</b>	<b>1,000.00</b>	<b>-1,000.00</b>	<b>-7,000.00</b>

Cuando en el ejercicio del impuesto sobre la renta por acreditar con forme al párrafo anterior, exceda al impuesto al activo del ejercicio los contribuyentes podrán solicitar la devolución de las cantidades actualizadas que hubieran pagado en el impuesto al activo, en los **diez ejercicios inmediatos anteriores**, siempre que dichas cantidades no se hubieran devuelto con anterioridad, la devolución a que se hace referencia en ningún caso podrá ser mayor a la diferencia entre ambos impuestos.

El impuesto sobre la renta por acreditar será el efectivamente pagado. Las diferencias del impuesto sobre la renta que resulten y el impuesto al activo efectivamente pagado en los diez ejercicios inmediatos anteriores, se actualizarán por el período comprendido desde el sexto mes del ejercicio al que corresponda el pago del impuesto sobre la renta o el impuesto al activo, respectivamente hasta el sexto mes del ejercicio por el cual se efectúe el acreditamiento, o del ejercicio en el cual el impuesto sobre la renta exceda al impuesto al activo según se trate.

I.S.R. causado del ejercicio	700.00	800.00	1,000.00	400.00
IMPAC causado	500.00	600.00	700.00	800.00
Exceso de ISR/IMPAC o IMPAC a pagar	200.00	200.00	300.00	-400.00
Importe de ejercicio que dio lugar a la devolución de IMPAC de ejercicio anterior	50.00	0.00	0.00	0.00
Diferencia Acreditada histórica	150.00	200.00	300.00	0.00
Factor de actualización	1.62	1.47	1.38	
Diferencia acreditable actualizada	242.51	294.30	413.16	0.00
IMPAC DEL EJERCICIO si no se modifica art. 9º				400.00
ISR acreditable de ejercicios anteriores al art. 9º				949.87
IMPAC a pagar ejercicio 1996 art.9º				0.00
Remanente				-549.97

No se podrá solicitar la devolución del impuesto sobre la renta pagado en exceso en los siguientes casos:

1.- Cuando el mismo ejercicio el impuesto al activo sea igual o superior a dicho impuesto, en este caso el impuesto sobre la renta, pagado por el que se podría solicitar la devolución, por resultar en exceso se considerará como pago del impuesto al activo del mismo ejercicio hasta por el monto que resulte a su cargo en los términos de la Ley del I.A., después de haber efectuado el acreditamiento del impuesto sobre la renta, los contribuyentes podrán solicitar la devolución de la diferencia que no se considere como pago del impuesto al activo del mismo ejercicio en los términos de este párrafo.

2.- Cuando el acreditamiento de lugar a la devolución del I.A., en cuyo caso el impuesto sobre la renta pagado en exceso cuya devolución no proceda, se considerará como impuesto al activo.

Cuando el contribuyente no efectúe el acreditamiento o solicite la devolución en un ejercicio pudiéndolo haber hecho conforme al artículo 9 de la Ley del I.A., procederá el derecho de hacerlo en ejercicios posteriores.

Los contribuyentes podrán acreditar contra los pagos provisionales que tengan que efectuar en el impuesto al activo los pagos provisionales del impuesto sobre la renta. Y cuando en la declaración del pago provisional no se pueda efectuar el acreditamiento en su totalidad del impuesto sobre la renta efectivamente pagado el contribuyente podrá hacerlo en los pagos posteriores.

---

Los derechos al acreditamiento a la devolución son exclusivos del contribuyente y no podrán ser transmitidos a otra persona ni como consecuencia de fusión.

**ejemplos:**

**1.- Cuando el ISR es mayor que el IA**

ISR anual	\$ 50,000.00	
IA anual	25,000.00	
IA anual causado	\$ 25,000.00	
(-) ISR acreditable	<u>50,000.00</u>	(pagado)
IA a pagar	\$ 0.00	

**2.- Cuando el ISR es menor que el IA**

ISR anual	\$ 25,000.00	
IA anual	50,000.00	
IA anual causado	\$ 50,000.00	
(-) ISR acreditable	<u>25,000.00</u>	(pagado)
IA a pagar	\$ 25,000.00	

**TOTAL PAGADO**

ISR	25,000.00
IA	<u>25,000.00</u>
SUMA	50,000.00

## **IMPUESTO AL VALOR AGREGADO**

### **8.1. Momento de Causación y Acreditamiento.**

Las personas morales sujetas al régimen simplificado apegándose al artículo 1 de la LIVA están obligadas al pago del impuesto al valor agregado aplicando a su cálculo la tasa del 15%. Debiendo trasladar dicho impuesto, en forma expresa y por separado, a las personas que reciban los servicios.

Otros artículos de la LIVA que son aplicables pero no exclusivos del régimen simplificado se enuncia a continuación :

- Artículo 5.- Ejercicios fiscales y pago de impuestos.
  - Artículo 6.- Acreditamiento o devolución de los saldos a favor.
  - Artículo 7.- Descuentos, bonificaciones y devoluciones.
  - Artículo 8.- Concepto de enajenación.
  - Artículo 9.- Enajenaciones exentas.
  - Artículo 11.- Momento en que se considera efectuada la enajenación. Artículo
  - Artículo 12.- Base del impuesto en las enajenaciones.
-

1991	0 % AUTOTRANSPORTE INTERNACIONAL
01-ENE-91 A 10-NOV-91	15 % AUTOTRANSPORTE NACIONAL Y ZONAS
22-NOV-91 A 31-DIC-91	10 % LIBRES Y FRONTERAS
1992	10 %
A 1992	10 %
ENERO-MARZO 1993	15 %
ABRIL - DICIEMBRE 1993	
ENERO - DICIEMBRE 1994	
ENERO - JULIO 1997	

De acuerdo a lo establecido como reglas para la determinación del Impuesto Acreditable del periodo que se efectúe el pago provisional o del ejercicio; en el Artículo 13 del Reglamento de la Ley del I.V.A., se sumará el impuesto que de conformidad con la Ley hubiera sido trasladado al contribuyente y el que haya pagado con motivo de la importación de bienes o servicios; siempre que se reúnan los requisitos que estableció el artículo cuarto de la Ley.

En el caso de que el contribuyente esté obligado al pago del impuesto sólo por una parte de sus actividades, deberá identificar los gastos e inversiones que se efectuaron en el periodo de pago para realizar dicha parte, y considerará como impuesto acreditable de ese periodo el que le hubiera sido trasladado y el que haya pagado en sus importaciones con motivo de sus gastos e inversiones, cuando no pueda identificar el destino además del impuesto identificable acreditará el impuesto no identificable en la proporción que represente el valor de las actividades por el que esté obligado al pago del impuesto en el valor total de sus actividades.

---

Como lo menciona el art. 6° de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, cuando en la declaración de pago provisional resulte saldo a favor, el contribuyente podrá acreditarlo contra el impuesto a su cargo que le corresponda en los meses anteriores o pedir su devolución.

Para efectos del artículo antes mencionado, la regla 5.2.3. publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de marzo de 1997 de la resolución miscelánea, señala que los contribuyentes que exporten bienes o servicios ( en nuestro caso la exportación del servicio de transporte de carga ) para determinar el saldo a favor de su declaración de pago provisional estarán en lo siguiente:

Identificarán los gastos e inversiones que se efectuaron en el periodo para realizar la exportación del servicio, consideraran como impuesto acreditable el que les hubiese sido trasladado y el que hayan pagado en sus importaciones con motivo de dichos gastos e inversiones, cuando no puedan identificar el destino de parte de los gastos e inversiones, acreditaran el I.V.A. que les hubiese sido trasladado o que hayan pagado en sus importaciones en la proporción que represente el valor de sus exportaciones en el valor del total de sus actividades en el periodo al que corresponda la declaración.

En el caso de importaciones el artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado señala, que no se causara el impuesto al valor agregado en las importaciones de

Las que en los términos de la legislación aduanera, no lleguen a consumarse, sean temporales, tengan el carácter de retorno de bienes exportados temporalmente o sean objeto de tránsito o transbordo.

Por otra parte en la facción III del mencionado artículo, señala que los servicios por cuya prestación en el territorio nacional no den lugar al pago del impuesto al valor agregado o cuando sean de los señalados en el art. 2-A de la L.I.V.A..

El artículo 2-A señala que se aplicara la tasa del 0% a la exportación de bienes o servicios entre otros actos o actividades, dicha exportación de bienes y servicios debe ser conforme a lo señalado en el art. 29 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado el cual trataremos mas adelante.

---

Tenemos que señalar un punto muy importante que es el del momento de causación del impuesto, para ello recurriremos al art. 26 de la L.I.V.A. el cual nos señala el momento en que se considera efectuada la importación del servicio en este caso:

1.- Cuando el importador presente el pedimento para su trámite en los términos de la legislación aduanera.

2.- Cuando la importación temporal se convierta en definitiva.

3.- En caso de aprovechamiento en territorio nacional de servicios prestados en el extranjero se causara el impuesto cuando sean exigibles las contraprestaciones.

La Resolución miscelánea publicada el 21 de marzo de 1997 da a conocer la regla 5.5.1 para efectos del art. 25 fracción III de la L.I.V.A..

Dicha regla establece que los contribuyentes que importen bienes o servicios cuya prestación en el país de lugar a la causación de dicha contribución a la tasa del 0% , para el calculo de la proporción de I.V.A. acreditable que contempla dicho ordenamiento, podrán no considerar el valor de tales importaciones.

El valor que les haya sido trasladado por los actos o actividades directamente relacionados e identificados con la importación de los servicios se podrá acreditar, siempre que se cuente con la documentación comprobatoria que reúna los requisitos que establece la ley de la materia.

Para el caso de las Exportaciones, el art. 29 de la L.I.V.A. señala que se aplicara la tasa del 0% al valor de los servicios prestados por empresas residentes en el país cuando estos se exporten, en la fracción V del mismo artículo se señala que la transportación internacional de bienes prestada por residentes en el país, y los servicios portuarios de carga y descarga, alijo, almacenaje , custodia, estiba y acarreo dentro de los puertos e instalaciones portuarias, se considera exportación de servicios, siempre que se presten en maniobras para la exportación de mercancías.(9)

(9) En el caso de transporte internacional se considera, se considera que el servicio se presta en el territorio nacional, independientemente de la residencia del porteador cuando en el mismo se inicie el viaje, incluso si este es de ida y o de vuelta (ART. 16 L.I.V.A.).

---

---

La regla 5.6.1 de la Resolución miscelánea establece que los contribuyentes en la prestación del servicio de transporte internacional público terrestre de bienes por carretera, prestado por residentes en el país a residentes en el extranjero, cuando se inicie en un punto de territorio nacional y concluya en el extranjero, podrán optar por aplicar la tasa del 0%.

En la regla 5.6.2 se considera que los servicios personales independientes prestados por residentes en el país, son aprovechados en el extranjero por un residente en el extranjero sin establecimiento o base fija en el país, cuando dichos servicios sean contratados y pagados por la persona residente en el extranjero y los mismos no beneficien o sean aprovechados por cualquiera de los siguientes:

- Una subsidiaria ubicada en México del residente en el extranjero.
- Una persona física o moral residente en el país, que tenga relación en los términos del art. 64-A de la Ley del I.S.R., la persona residente en el extranjero.
- Un cliente o proveedor residente en el país, del residente en el extranjero por el que este último haya cobrado o recibido cantidad alguna como pago de los servicios personales independientes, prestados por la persona residente en el extranjero.

#### **OPCIONES DE PAGO:**

Periodicidad:

- 1.- TRIMESTRALES
- 2.- MENSUALES

Los contribuyentes sujetos al " Régimen Simplificado," determinará el Impuesto al Valor Agregado a su cargo considerando como impuesto acreditable y trasladado el que corresponda a los actos o actividades que hayan considerado como entradas o salidas ( Artículo 4-A LIVA ).

El artículo 4-A de la LIVA, es el más específico para los contribuyentes del régimen simplificado y señala que el impuesto al valor agregado trasladado y acreditable de estos contribuyentes será el que corresponda a los actos que haya considerado como entradas o como salidas para efectos del régimen simplificado. Esto quiere decir, que siendo el régimen simplificado un sistema en base a flujo de efectivo, sólo se considerará como IVA trasladado el de las ventas al contado e IVA acreditable el de las adquisiciones al contado.

---

Señala también éste artículo, que los contribuyentes del régimen simplificado deberán de expedir facturas hasta que se cobren los bienes enajenados, en caso de expedir las facturas antes de su cobro, deberán pagar el IVA sin cobrarlo, en nuestra opinión el IVA de contribuyentes de régimen simplificado deberá ser pagado cuando se cobre por tratarse de un sistema en basa a efectivo.

De acuerdo al Art. 4o. segundo párrafo LIVA los contribuyentes que abandonen el régimen simplificado procederán para la causación y acreditamiento del IVA que corresponda a los actos que tuvieron su origen cuando se tributaba en el citado régimen, como se indica:

1.- Considerarán como **IVA acreditable** hasta el momento en que sea pagado, el monto relativo a las operaciones a crédito efectuadas con anterioridad a la fecha en que dejaron de tributar en el régimen simplificado por la parte que **no hubieren pagado** y que cubrirían fuera del citado régimen.

2.- Considerarán como **IVA trasladado** hasta el momento en que sea cobrado el monto relativo a las operaciones a crédito efectuadas con anterioridad a la fecha en que dejaron de tributar en el régimen simplificado, por la parte que **no hubieran cobrado** y que cobrarán fuera del citado régimen.

### **8.2. Pagos Provisionales e Impuesto Anual.**

En relación a pagos provisionales se contemplan dos casos especiales:

#### **1.- Ejercicio de inicio de operaciones.**

Los pagos provisionales del ejercicio de inicio de operaciones serán siempre trimestrales.

#### **2.- Ejercicio de liquidación**

Dado que el ejercicio de liquidación para el ISR se tiene que efectuar pagos **semestrales**, de conformidad con el artículo 11 de la LISR, en el **IVA** también eran hasta 1994 **semestrales**.

A partir de 1995, se establece que el ejercicio de liquidación se efectuarán **mensualmente** o **trimestralmente** según se venían efectuando antes de entrar en liquidación.

---

### **Pagos Provisionales:**

Los contribuyentes efectuarán pagos provisionales mediante declaración que presentarán ante las oficinas autorizadas por los mismos periodos y en las mismas fechas de pago que las establecidas para el impuesto sobre la renta.

El pago provisional será la diferencia entre el impuesto que corresponda al total de las actividades realizadas en el periodo por el que se efectuará el pago, a excepción de las importaciones de bienes tangibles, y las cantidades por las que proceda el acreditamiento.

### **Impuesto Anual:**

El impuesto se calculará por ejercicios fiscales, salvo los casos señalados en el artículo 33 de la LISR.

### **Declaración Anual:**

El impuesto del ejercicio, deducidos los pagos provisionales, se pagarán mediante declaración que presentará ante las oficinas autorizadas, dentro de los tres meses siguientes al cierre del ejercicio.

Para determinar el impuesto del ejercicio se aplicará las tasas que correspondan, según sea el caso, al valor neto de los actos o actividades realizadas en el ejercicio por enajenación de bienes, prestación de servicios, otorgamiento de uso o goce temporal de bienes, importación y exportación de bienes o servicios.

Del resultado se disminuirá el monto del impuesto acreditable del ejercicio.

## **FACILIDADES ADMINISTRATIVAS**

Como anteriormente se mencionó, debido a la diversidad de sectores de contribuyentes del Régimen Simplificado y en base a la problemática, expuesta por cada uno de ellos, el Congreso de la Unión permitió a las autoridades fiscales otorgar a los contribuyentes que lo necesitaron diversas facilidades administrativas, a fin de cumplir con las disposiciones tributarias.

Es importante señalar que las Facilidades Administrativas aplicables a cada uno de los sectores que en ella se señalan parten de las leyes o reglamentos vigentes. Si bien es cierto que los distintos tratamientos son similares, existen algunas diferencias que se justifican por las particularidades que cada uno de los sectores comprendidos presentan, esto no implica modificaciones a las leyes, sino un cambio de terminología para facilitar el entendimiento de cada uno de los sectores en los que se aplica.

Con respecto a las Facilidades Administrativas el contribuyente que las adopte debe cumplir con ciertos requisitos para tener derecho a las mismas dependiendo del tipo de actividad que desarrolle, dichos requisitos los da a conocer la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través del Diario Oficial de la Federación mediante resolución.

Para las actividades que conciernen a nuestro tema no existen tales requisitos, tal y como a continuación se observa

<b>Capítulo</b>	<b>Actividad</b>	<b>Requisitos</b>
10	Autotransporte de carga de mats. para construcción, productos de campo carga general, urbana y grúas.	Ninguno
11	Autotransporte de carga federal.	Ninguno. (10)

(10) Excepto los que presten servicios locales o públicos de grúas, podrán optar por cumplir con sus obligaciones fiscales conforme a lo establecido en el Capítulo Décimo primero de la Resolución que otorga facilidades administrativas, cuando cuenten con permisos y placas de servicio pública federal.

---

El 14 de marzo de 1997, se publicaron las resoluciones que otorgan Facilidades a los sectores que en ella se señalan vigentes para marzo de 1997 y hasta marzo de 1998.

El capítulo 10 de la mencionada resolución comprende el sector de carga de materiales para construcción, productos de campo, carga general, carga urbana y grúas, por otro lado el capítulo 11 comprende al autotransporte de cara federal, mismos que trataremos a continuación.

Debido a que los tratamientos son similares, manejaremos los capítulos en conjunto, pero haciendo énfasis en sus diferencias

### **9.1 CALCULO DEL I.S.R.**

La base del impuesto para los efectos del capítulo 10 y 11 será la diferencia entre el total de entradas y el total de salidas, la cual se denominará **base del impuesto**.

La ley de Impuesto sobre la renta establece en sus artículos 119-D y 119-E las entradas y salidas respectivamente, dentro de las Facilidades Administrativas encontramos otras entradas y salidas adicionales a las que nos menciona la ley.

### **9.2 ENTRADAS**

Para el caso de autotransporte de carga federal:

- 1) La recuperación de prestamos otorgados a los trabajadores conforme al contrato colectivo o condiciones generales de trabajo, y para los empleados de confianza los prestamos deben otorgarse bajo las mismas condiciones que los demás trabajadores.
- 2) Los ingresos derivados de servicios conexos y complementarios del transporte federal de carga hasta por el 10% del total de los ingresos propios.

---

**3) Las aportaciones de las personas morales o coordinados de autotransporte federal de carga a otra persona moral o coordinado de la misma actividad empresarial, siempre y cuando estos recursos se destinen a inversiones productivas y creación de infraestructura para la actividad empresarial.**

*Hay que señalar que los ingresos en crédito se consideraran entradas hasta que se cobren en bienes, efectivo o en servicios.*

En el inciso número tres hicimos mención de la palabra **COORDINADO**. La S.H.C.P. mediante la resolución de facilidades administrativas da a conocer su significado:

**"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:"(11)**

1.- Coordinar y convenir los servicios que se presten en forma conjunta, con intercambio de equipo mediante sistemas tales como el rol.

2.- Cumplir con sus obligaciones fiscales en materia de impuesto sobre la renta, por cuenta de sus representados, los que pueden optar por cumplir en lo individual si que dicha opción pueda ser modificada en el ejercicio fiscal.

3.- Coordinarse por parte de las personas físicas o morales integrantes, para cubrir los gastos generales de administración que origine el coordinado, en proporción al número de vehículos con los que cuente cada uno.

4.- Coordinarse para que las partes que las suscriben utilicen las mismas terminales, oficinas y cromática a efecto de prestar el servicio.

**(11) Regla 11 1 18** Publicada el 14 de marzo de 1997 en el Diario Oficial de la Federación dentro de las **Facilidades Administrativas**

---

Los integrantes del coordinado podrán utilizar un tipo factura como comprobante de los servicios prestados, mismo que se tendrá que expedir y conservar en los términos del C.F.F., los cuales deberán contener la leyenda "Contribuyente del Régimen simplificado", así como empresa cuyo nombre o razón social identifique al coordinado, correspondientes al nombre, domicilio y R.F.C. del resto de los integrantes del coordinado. Por lo que se refiere a las retenciones, los representados podrán optar por cumplir directamente en las instituciones bancarias directamente.

### **9.3 SALIDAS**

1) Por el contrario los prestamos a los trabajadores en los términos de contrato colectivo o condiciones de trabajo, se consideran salidas, para los trabajadores de confianza los prestamos deben ser en las mismas condiciones que los demás trabajadores.

2) Los anticipos a proveedores y al personal de la empresa.

3) Las adquisiciones de bienes, inclusive las de contado o mediante arrendamiento financiero, los Terrenos se consideraran salidas, únicamente cuando estos se destinan a la actividad empresarial del contribuyente.

4) Además de las acciones señaladas en el art 119-E facción V, las acciones de sociedades cuyos fondos se destinen a la construcción de paraderos de servicios para los socios autotransportistas, siempre que dicha sociedad no invierta a su vez en acciones de otra sociedad, la adquisición de acciones de personas morales que destinen u capital a terminales, talleres y oficinas, siempre que se utilicen en la misma actividad y que dichas personas no adquieran a su vez en acciones de otra sociedad, y por ultimo las acciones de Uniones de Crédito siempre que los bienes que se obtengan por dichas uniones reúnan los requisitos mencionados

5) El reembolso de las aportaciones de capital ,cuando se trate de una cantidad igual o inferior al capital aportado en el mismo ejercicio, o cuando se deje de realizar la actividad de autotransporte de carga

6) Los pagos de cuotas de administración, para los Permisarios y personas físicas o morales que tributen en lo individual.

---

7) Las entregas de remanentes por concepto de liquidación de viajes a Permisionarios.

8) Las aportaciones que realiza toda persona moral o coordinado en otra persona moral o coordinado de la misma actividad empresarial siempre y cuando se destinen a la creación de inversiones productivas y creación en general de infraestructura, para operar en la actividad empresarial, siempre y cuando quien de la aportación y quien la reciba este integrado por Permisionarios comunes.

Para el sector de autotransporte de carga de materiales para construcción, productos de carga, carga general, urbana y grúas las salidas adicionales son:

1) También se consideran salidas: los préstamos a trabajadores y el reembolso de capital en las mismas condiciones que para el autotransporte de carga federal.

*Las operaciones en crédito se consideran salidas hasta que sean efectivamente pagadas.*

Registro de inversiones en Cuentas Bancarias.

Es importante señalar que existe la opción de registrar únicamente como salida o como entrada, el aumento o la disminución que muestre el saldo del mes en relación con el mes anterior, conforme a el estado de cuenta del banco. La variación del saldo se puede registrar trimestralmente en lugar de mensual.

La disminución se considera como entrada, así como los intereses que se abonen en el periodo. El aumento se considera salida.

#### **9.4 REQUISITOS DE LAS SALIDAS (Reqla 10.1.5 y 11.1.5).**

- Para las cooperativas de transporte, los anticipos y rendimientos pagados a sus miembros siempre que tengan el carácter de salarios en los términos de la L.I.S.R. y las aportaciones para fondos sociales establecidos conforma a la Ley General de Sociedades Mercantiles.

---

- Las inversiones de automóviles, cuando ostenten en ambas puertas delanteras el logotipo o emblema del contribuyente o la leyenda de automóvil utilitario, en un espacio mínimo de 40 por 40 centímetros y en la parte de abajo la leyenda propiedad de, seguido del nombre, denominación y razón social del contribuyente con letras de 10 cm. Cuando se opte por utilizar el automóvil para su uso personal o el de otra persona, sin guardarlo en un lugar específico, solo podrán considerarse como salida el 50% del valor del automóvil.

El límite de las inversiones en automóviles es de 191 mil 646 pesos.

Para los vehículos de más de 10 pasajeros y para los que tengan una capacidad de carga superior a los 3,100 kilogramos no están sujetos al cumplimiento de lo mencionado en los párrafos anteriores.

Por lo que toca a las salidas por salarios se debe cumplir con lo siguiente:

a) Efectuar el entero y retención de I.S.R. a sus trabajadores y entregar en efectivo las cantidades que en su caso correspondan al crédito al salario, en los términos de la L.I.S.R. y su reglamento.

b) Llevar y conservar nomina individualizada por cada trabajador en donde se establezca el sueldo, retención de impuestos y las cantidades a favor del mismo por concepto de crédito al salario.

c) Calcular el impuesto anual por los que prestaron un servicio personal subordinado.

d) Presentar en el formato 26 la declaración del crédito al salario, en el mes de febrero a través del buzón fiscal.

e) Inscribir a sus trabajadores para efectos del S.A.R. Solo se procederán las cantidades del crédito al salario cuando se cumpla con lo antes mencionado.

Adicionalmente y solo para el transporte de carga:

Los pagos de prestamos otorgados por residentes en el extranjero que el contribuyente presente en los meses de enero y julio dentro del formato 29 contendrán los siguientes datos:

1.- Saldo insoluto al 31 de diciembre del año anterior o al 30 de junio del año de que se trate de los préstamos otorgados garantizados por dichos residentes.

2.- El tipo de financiamiento, nombre del beneficiario efectivo de los intereses, tasa de interés, tipo de moneda, fecha de exigibilidad del principal y sus accesorios, de cada una de las operaciones de financiamiento.

Para las personas que hayan optado por tributar en lo individual, podrán considerar como salidas las erogaciones en el ejercicio fiscal de el o lo(s) vehiculo(s) que administren incluso cuando la documentación comprobatoria de las mismas se encuentre a nombre de la persona moral o del coordinado, debiéndose extender a quien haya decidido tributar en lo individual, una liquidación señalando la proporción de gastos e ingresos comunes que les corresponden.

## **9.5 REDUCCIÓN POR DISMINUCIÓN DE CAPITAL**

Los contribuyentes del régimen simplificado podrán efectuar una reducción adicional a la base del impuesto, por disminuciones o pérdidas de capital, la cual se calculará de acuerdo a lo siguiente:

	CAPITAL A	CAPITAL B	CAPITAL C
ENTRADAS			
SALIDAS			
BASE OPTATIVA			
BIENES	20,000.00	20,000.00	20,000.00
(-) DEUDAS	<u>5,000.00</u>	<u>5,000.00</u>	<u>5,000.00</u>
(*) CAPITAL FINAL (A)	15,000.00	15,000.00	15,000.00
(*) APORTACIONES POSTERIORES AL CAPITAL INICIAL	0.00	500.00	0.00
(-) RETIROS DE CAPITAL	<u>2,000.00</u>	0.00	<u>1,000.00</u>
(*) SALDO DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACIÓN (B)	13,000.00	15,500.00	14,000.00
CAPITAL FINAL (A)	15,000.00	15,000.00	15,000.00
SALDO DE LA CUENTA DE CAPITAL DE APORTACIÓN (B)	13,000.00	15,500.00	14,000.00

(A) Se resta el monto de las deudas del valor de los bienes señalados en la relación de bienes y deudas al final del ejercicio. El resultado es el capital final.

(B) Se sumarán las aportaciones posteriores al capital inicial en la fecha en que se inicie el ejercicio fiscal en que el contribuyente comience a pagar el impuesto conforme al Régimen Simplificado, restándose los retiros del capital.

Después se comparará el capital final con el saldo de la cuenta de capital de aportación al inicio del ejercicio fiscal de que se trate, dicho saldo podrá actualizarse a la fecha en que se efectúe la comparación.

Cuando el capital final sea mayor que el saldo de la cuenta de capital de aportación al inicio del ejercicio fiscal, *no se tiene derecho a la disminución*.

Por el contrario si la cuenta de capital final es menor que el saldo de la cuenta de capital de aportación al inicio del ejercicio fiscal, *se entenderá que existe una disminución de capital* y se procederá a lo siguiente:

---

1. Cuando la disminución del capital sea mayor que la base del impuesto **no habrá impuesto a pagar.**

2. En el caso en que sea menor, se pagará el impuesto solo por la diferencia entre ambos conceptos. En cuyo caso se deberá disminuir de la cuenta de capital de aportación, el monto correspondiente por el que no se haya pagado el impuesto.

Los contribuyentes podrán actualizar por la inflación, tanto el capital al final del ejercicio fiscal, como el de aportación.

Este procedimiento podrá efectuarse considerando el periodo que comprenda la declaración provisional del impuesto.

### **9.6 OBLIGACIONES.**

La regla 10.1.13 y 10.1.14 del sector de carga de autotransporte de carga de materiales, productos de campo, carga general, urbana y grúas, así como del sector de autotransporte de carga federal respectivamente nos especifica el cumplimiento de obligaciones para ambos sectores:

I. Inscripción.

Estos contribuyentes deben estar inscritos en el R.F.C. Cuando inicien operaciones conforme al régimen simplificado deben anexar a la forma R-1 de inscripción la relación de bienes y deudas a la fecha de inicio de operaciones.

II. Relación de bienes y deudas.

Deben de elaborar la relación de bienes y deudas al 31 de diciembre de cada año debiendo presentarla en el mismo formato de la declaración anual.

III. Registro de aportaciones al capital.

Dicho registro podrá llevarse en un cuaderno de entradas y salidas en forma separada, este registro se constituirá con el capital inicial del ejercicio, adicionado con las aportaciones realizadas y se disminuirá con las reducciones de capital que se efectúen

El saldo de la cuenta que se tenga al cierre del ejercicio se actualizará por el periodo comprendido desde el último mes que se efectuó la última actualización hasta el mes de cierre del ejercicio de que se trate.

Si se realizaran aportaciones posteriores a la fecha de actualización, 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 de la reducción según corresponda.

Ejemplo:

	FECHA	importe	saldo
ene. - 96 registro de aportación inicial (bienes -deudas)		300,000	300,000
Aportación de capital	10 mayo - 96	80,000	
Actualización de saldo.			
I.N.P.C. mayo 96/ I.N.P.C. enero 96.			
$117.4526/112.3651 = 1.0453$			
$3000 * 1.04530 =$		313,590	
Saldo		<u>393,590</u>	
Actualización a diciembre 96			
I.N.P.C. dic. 96/ INPC mayo 96.			
$118.8213/112.3651 = 1.0575$			
$393,590 * 1.0575$		<b>416,205</b>	

#### IV. Contabilidad.

Registrar sus entradas y salidas en un cuaderno empastado y numerado, en caso de que cuenten con ayuda de computo, las hojas de computo harán las veces de dicho cuaderno y deben empastarse entre enero y marzo del siguiente año al que correspondan.

El saldo inicial de la contabilidad para las entradas la suma de deudas y capital y para las salidas el total de bienes.

---

Dicha contabilidad debe ser de tal forma que se identifique cada operación y sus características con la documentación comprobatoria, de tal forma que puedan identificarse las distintas tasas y contribución, es importante incluir datos de la fecha, el monto de la entrada o la salida y registro del I.V.A. por separado.

**V. Comprobantes de ingresos.**

Expedir y conservar comprobantes de sus servicios y deben contener además de las requisitos que marca el código (art. 29 - A y 29-B) y su reglamento (art. 38) la leyenda de "contribuyente de Régimen Simplificado".

**VI. Comprobantes de salidas.**

Solicitar y conservar los comprobantes con los requisitos que marca el código y se reglamento, respecto de las salidas

**VII. Pagos provisionales.**

Los transportistas deben presentar declaración trimestral a cuenta del impuesto anual a mas tardar el día 17 del mes siguiente al trimestre que corresponda el pago.

En dicha declaración presentaran las retenciones del impuesto sobre producto del trabajo.

**VIII. Declaración anual.**

Presentar declaración anual durante el periodo de enero a marzo del siguiente año a aquel al que corresponda la declaración ante las instituciones bancarias autorizadas por la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, en caso de que no existan instituciones bancarias autorizadas se podrá mandar por correo en pieza certificada a la administración local de recaudación que corresponda a el domicilio del contribuyente.

**IX. Declaración informativa.**

Presentar en el mes de febrero de cada año, declaración informativa de las operaciones efectuadas a través de fideicomisos por los que se realicen actividades empresariales y de asociación en participación en los que intervengan.

---

**X. Cumplimiento con:**

Cumplir con las disposiciones de la Ley del I.S.R. en relación a las operaciones que realicen en jurisdicciones de baja imposición fiscal.

**9.7 DISMINUCIÓN DE OBLIGACIONES**

Para ambos sectores (capítulo X y XI de la resolución miscelánea), se establece que no cumplirán con las siguientes obligaciones:

- Emitir cheque nominativos para abono en cuenta respecto de las compras y gastos que realicen.
- Elaborar estados financieros, y por consecuencia dictaminarlos por un contador público.
- Presentar declaración informativa de sus 50 principales clientes y proveedores.

Además para el sector *autotransporte de carga federal* ( capítulo x de las Facilidades Administrativas) se establece lo siguiente:

- Por lo que respecta a sus servicios, quienes los contraten podrán pagar dichos servicios en efectivo al operador del vehículo hasta por el 50 por ciento de la contraprestación, debiendo pagar el resto con cheque nominativo para abono en cuenta.
- No llevaran un registro de control a base de tarjetas por cada vehículo a fin de efectuar la deducción para los efectos del I.S.R. y el acreditamiento para el I.V.A., respecto de los gastos incurridos siempre que cumplan con lo establecido en las disposiciones del Impuesto al Valor Agregado, en relación a la procedencia del acreditamiento de este impuesto en el consumo de lubricantes y combustibles, el cual trataremos con mas detalle en el tema de impuesto al Valor Agregado.

---

## **9.8 DISMINUCIÓN DE IMPUESTOS**

Al igual que las personas morales que tributan bajo el régimen general los contribuyentes de este régimen podrán disminuir de los impuestos federales a su cargo o de los retenidos a terceros, las cantidades que entreguen a sus trabajadores por concepto de crédito al salario siempre que cumplan con lo que se mencionó en los requisitos de las salidas referentes al pago de salarios.

## **9.9 GASTOS COMUNES**

Este punto representa una carga menos para el contribuyente y le permite coordinarse y obtener mejores precios en sus gastos, ya que establece que cuando varios transportistas se agrupen con el propósito de realizar gastos necesarios para el desarrollo de la actividad del autotransporte en forma conjunta, podrán hacer deducible la parte proporcional del gasto en forma individual aun cuando los comprobantes correspondientes estén a nombre de alguno de ellos. (regla 10.1.8 y 11.1.9\*)

## **9.10 FACILIDADES DE COMPROBACIÓN**

Como se menciona en el art 119 - de L.I.S.R. y dentro de las Facilidades Administrativas, los gastos representan una salida, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público establece el monto y los rubros de dichos gastos, siempre y cuando estos se registren en un cuaderno de entradas y salidas y que se hayan erogado efectivamente en el ejercicio.

Regla 11.1.7 :

Maniobras: Por tonelada en carga \$56.86  
                  Por tonelada en paquetería \$94.80  
                  Por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso \$227.55  
                  Por cada 400 kilogramos de metro cubico en carga ligera \$56.85  
                  Por cada 600 kilogramos de metro cubico en transporte de muebles  
                  y mudanzas \$56.85

\* De la resolución de Facilidades Administrativas publicada el 21 de marzo de 1997 en el Diario Oficial de la Federación.

---

Viáticos de la tripulación: \$ 142.20 por día.

Tratándose de transporte de objetos voluminosos y/o de gran peso \$284.27 por día, por cada uno de los miembros de la tripulación.

Refacciones y reparaciones menores \$0.75 por kilometro recorrido

Estos conceptos podrán ser considerados en forma global dentro de cada trimestre.

Cuando se tenga 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 del cuaderno de entradas y salidas de la persona moral o de los Permisionarios según corresponda.

Existe la posibilidad de considerar una salida del 10 por ciento de los ingresos propios sin requisito alguno (Regla 11.1.8)

Para el capítulo el sector autotransporte de carga de materiales para construcción ,productos de campo, carga general, urbana y grúas establece lo siguiente:

Las erogaciones por concepto de sueldo o salario que se asignen al operador del vehículo, reparaciones y gastos menores serán deducibles hasta por el 60 por ciento del total de los ingresos propios de la actividad, dichos gastos deben efectuarse efectivamente en el ejercicio fiscal de que se trate y deben de registrarse en el cuaderno de entradas y salidas señalándose la cantidad total.

### **9.11 IMPUESTO DEL EJERCICIO**

Como se señaló en el capítulo 6 el impuesto anual se determina conforme al art. 67 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, y quienes ejerzan la opción de multiplicar la base del impuesto por el factor de 1.1515, podrán considerar como salida el impuesto pagado.

---

### **9.12 P.T.U..**

La regla 11.1.12. y 10.1.11 señalan al igual que el art. 67-A de la L.I.S.R. que la participación de los trabajadores en las utilidades se calculara aplicando a la base del impuesto el 10 por ciento, el resultado será la cantidad a repartir a cada trabajador reteniendo en su caso los impuestos correspondientes.

Dentro de la regla 11.1.12 se menciona algo importante que las cantidades adicionales a lo que mencionamos conforma a contrato colectivo se consideran salarios y por lo tanto salidas deducciones.

Dentro de la misma regla se señala que la retención que se les haga a los operadores, macheteros y maniobristas por concepto de P.T.U. será del 7 por ciento.

### **9.13 OPCIÓN DE TRIBUTAR EN LO INDIVIDUAL**

Las personas físicas integrantes de las personas morales podrán optar por tributar en lo individual, siempre y cuando administren sus vehículos que les corresponden en forma directa o los hubieran aportado a la persona moral de que se trate, para ello tendrán que dar aviso a la S.H.C.P. y a la persona moral respectiva por escrito dentro de los tres primeros tres meses del ejercicio, cuando sea por primera vez.

Las personas morales integrantes de las sociedades denominadas coordinados, también podrán ejercer esta opción.(regla 11.1 16)

### **9.14. IMPUESTO AL ACTIVO.**

Este impuesto se determina conforme al Artículo 2 de la Ley del Impuesto al Activo, teniendo opción de determinar el impuesto considerando el que resulte de actualizar el que hubiera correspondido al cuarto ejercicio fiscal inmediato anterior, una vez que se ejerza esta opción los contribuyentes deberán pagar el impuesto con base en la misma o los ejercicios fiscales subsecuentes.

---

Las obligaciones establecidas para los contribuyentes con facilidades administrativas son las mismas que tienen los contribuyentes del régimen simplificado sin facilidades administrativas.

Cabe mencionar, que los contribuyentes de este impuesto que durante el ejercicio fiscal de 1996 hubieren obtenido ingresos para efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta hasta \$ 8,900,000.00 estarán exentos del pago del I.A. que causen en el ejercicio fiscal de 1997.

### **9.15. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO.**

Para efectos del Impuesto al Valor Agregado, el cálculo y los pagos se aplica(n), de la misma manera que en el tratamiento sin facilidades administrativas y que anteriormente ha sido mencionado en el capítulo 8. Con las siguientes excepciones:

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

- a) Número económico del vehículo.
- b) El consumo de lubricantes y combustibles en litros y en importe,
- c) Los kilómetros recorridos.

El acreditamiento correspondiente a los gastos señalados se determinará dividiendo el precio total entre 1.15, el resultado se restará al monto total de la operación y la diferencia será el impuesto.

**CASO PRACTICO**

**NOMBRE DE LA EMPRESA : TRANSPORTES DE LIVE S.A. DE C.V.**

**RFC: TLI93010139**

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS**  
**FLUJO DE EFECTIVO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

CONCEPTO	ACUMULADO	
FLETES		7798,328.87
IVA COBRADO POR FLETES		1,169,749.30
IVA COBRADO POR VENTA A.F.		
PRESTAMOS BANCARIOS		2'005,891.38
TRASPASOS BANCARIOS		630,600.00
INTERESES POR RENDIMIENTO DE CAP.		1,903.72
PAGOS CHEQUES DEVUELTOS		40,321.49
OTROS INGRESOS		118,015.33
PRESTAMOS DE PARTICULARES		1'480,000.00
IVA COBRADO POR VENTA DE ACTIVO FIJO		23,185.50
VENTA DE ACTIVOS FIJOS		154,570.00
GASTOS DE OPERACIÓN	6,290,845.69	
GASTOS FINANCIEROS	312,051.98	
IVA PAGADO POR COMPRAS Y GASTOS	652,940.36	
DEDUCCIÓN DE 10% DE INGRESOS		
COMPRA DE ACTIVOS FIJOS	38,522.76	
OTRAS SALIDAS	6,109,063.72	
SUPERAVIT EN BANCOS	17,140.88	
<b>SUMAS IGUALES</b>	<b>13,420,565.39</b>	<b>13,420,565.39</b>

CONCILIACIÓN DE FLUJO DE EFECTIVO Y SALIDAS		
MENOS superavit en bancos	(17140.88)	
MENOS traspasos	(630,600.00)	(630,600.00)
MAS depósitos	13420565.39	
MAS cheques y cargos		13403424.51
<b>SUMA</b>	<b>26193389.9</b>	<b>26193389.9</b>

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.****RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS****GASTOS DE OPERACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

<b>CONCEPTO</b>	<b>ACUMULADO</b>
Gasolina y diesel	1,147,271.87
Autopistas	299,397.31
Viáticos	205,776.12
Mant. equipo de transporte	558,883.07
Papelera y útiles de escritorio	48,290.19
Arrendamiento de inmuebles	106,390.00
Seguros y fianzas	211,589.32
Gastos de capacitación	3,200.00
Honorarios	50,730.00
Teléfonos	79,163.88
Luz y fuerza	15,602.38
Refrigerios	5,478.81
Mant. edificio y construcción	20,503.54
Mant. y equipo de oficina	6,821.50
Ensobretado de nómina	9,896.00
Servicio, protección y valores	3,995.00
Servicio de asesoría	900,336.97
Mant. maquinaria y equipo industrial	7,020.60
Llantas rearsadas	75,469.47
Pago a comisionistas	78,653.37
Mercancía perdida o averiada	115,443.91
Anuncios y publicidad	57,485.54
Diversos	370.46
Mant. y equipo de comunicación	6,520.00
Llantas	214,616.52
Uniformas y equipo de seguridad	12,097.30
Gastos de oficina	5,844.47
Gastos de profesionales y técnicos	218.81
Mantenimiento de equipo de seguridad	95.00
Aseo	1,429.09
Pasajes locales y estacionamiento	336.76
Descuentos s/letes y otros	2,404.33
Mensajería	156.39
Correos y telégrafos	105.9
Gastos sindicales	54.00
Maniobras	4,798.44
<b>SUMA</b>	<b>4256246.32</b>
<b>IVA</b>	<b>638436.95</b>
<b>TOTAL</b>	<b>4894683.27</b>

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS**

**GASTOS SIN IVA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

<b>CONCEPTO</b>	<b>ACUMULADO</b>
Sueldos	11,168,692.47
Viáticos	110,842.33
Maniobras de carga y descarga	426,884.90
Mantenimiento equipo de transporte	8,251.51
Despensa	57,750.00
Fondo de ahorro	108,615.86
Correos y telégrafos	571.79
Aseo	809.48
Mensajería	206.38
Donativos	402.5
Pasajes locales y estacionamiento	352.34
Refrigerios	895.04
Suscripciones y cuotas	4,187.80
Impuestos y derechos Est. y Federales	62,552.84
Gastos sindicales	20,500.00
Gastos legales	6,313.00
Mercancia perdida o averiada	6,189.12
Gastos de oficina	3,867.88
Luz y fuerza	727.01
Teléfonos	5,695.34
Gastos no deducibles	19,147.58
Papelaría y útiles de escritorio	13,631.33
Diversos	742.3
Mant. edificio y construcción	5,854.00
Descuentos s/fletes y otros	841.79
Gastos de capacitación	75.00
<b>TOTAL:</b>	<b>2,034,599.37</b>

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS**

**RESUMEN DE GASTOS FINANCIEROS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998**

**TASA CORRESPONDIENTE AL 18%**

<b>GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>ACUMULADO</b>	<b>IVA</b>
Intereses arrendadora Bancomer	52,603.0	7,935.5
Comisiones por remesas	1,186.7	176.0
Intereses prestamos bancarios	3,820.0	573.0
Comisión por devolución de cheques	257.0	38.6
<b>TOTAL:</b>	<b>58,166.7</b>	<b>8,725.0</b>

<b>GASTOS FINANCIEROS SIN IVA</b>	
Intereses prestamos refaccionarios	94,222.68
Intereses prestamos bancarios	159,662.59
<b>TOTAL</b>	<b>253,885.27</b>

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS**

**OTRAS SALIDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

CONCEPTO	ACUMULADO
Pago arrendadora Bancómer	216,488.41
Pago préstamo refaccionario	269,104.00
Apertura crédito Banamex	233,500.00
Pagos al IMSS	238,703.59
Pagos de créditos al INFONAVIT	19,936.23
Pago de préstamos a particulares	2,471,187.56
Traspesos bancarios	630,600.00
Gastos ejercicio 1995	53,188.76
Pago de impuestos año 1996	88,418.00
Pago de impuestos 4° trimestre 1995	55,556.00
Pagos al SAR	75,498.88
Pagos de créditos bancarios	1,262,059.79
Pagos de reclamos de seguros	32,371.40
Cheques devueltos	62,474.55
Pago de iva ejercicio 1996	370,038.00
Reparto de utilidades	9,958.57
Deducción de 10% de ingresos	
<b>TOTAL:</b>	<b>6,109,063.72</b>

TRANSPORTES DE LIVE S A DE C.V.  
RÉGIMEN SIMPLIFICADO ENTRADAS Y SALIDAS

CONTRIBUCIONES CAUSADAS CONTRA LAS QUE GENERARON SALIDAS

CONCEPTO	PAGO PROVISIONAL DE ISR	IMPAC	RETENCIÓN DE SALARIOS	OTRAS RETENCIONES DE ISR	IVA	ACTUALIZACIÓN	RECGARGOS	MENOS CREDITO AL SALARIO	CREDITO DIEBEL	TOTAL
1er trimestre/96	0.00	11,562.00	9,351.00	4,019.00						24,832.00
1er trimestre/96	0.00				226,478.00	771.00	3,566.00	-2,613.00		226,202.00
2º trimestre/96	0.00	11,562.00	10,375.00	3,391.00	5,837.00					31,165.00
2º trimestre/96	0.00				116,722.00	409.00	1,705.00	-2,519.00	-15,559.00	100,758.00
3er trimestre/96	0.00	11,562.00	11,673.00	5,559.00	112,224.00	434.00	2,479.00		-13,924.00	130,007.00
3er trimestre/96	0.00	11,862.00	12,168.00	2,743.00	152.00	345.00	434.00	-2,494.00	-12,782.00	12,428.00
4º trimestre/96	0.00				48,734.00	502.00	1,448.00			50,684.00
4º trimestre/96	0.00				30,090.00	458.00	2,106.00	-2,842.00		29,722.00
SUMA	0.00	46,548.00	43,567.00	15,712.00	540,146.00	2,919.00	11,738.00	-10,468.00	-42,265.00	607,897.00
MENOS 4º TRIM	0.00	-11,862.00	-12,168.00	-2,743.00	-78,886.00	-1,305.00	-3,988.00	5,336.00	12,782.00	-92,834.00
TOTAL		34,686.00	31,399.00	12,969.00	461,260.00	1,614.00	7,750.00	-5,132.00	-29,483.00	515,063.00

**ANALISIS DE PAGOS AL IMSS**

BIMESTRE DE 1995	PAGO PROVISIONAL ISR	RETENCIÓN	AUXILIAR DE CONTABILIDAD
IMSS 1er. BIMESTRE	42,990.27	1/01/95	3,512.22
IMSS 2° BIMESTRE	39,181.23	1/02/95	3,383.66
IMSS 3er. BIMESTRE	39,293.05	1/03/95	3,667.13
IMSS 4° BIMESTRE	40,956.70	1/04/95	3,886.85
IMSS 5° BIMESTRE	36,770.49	1/05/95	3,585.78
IMSS 6° BIMESTRE	35,920.43	1/06/95	4,277.50
<b>SUMA</b>	<u>235,112.18</u>	1/07/95	4,218.57
		1/08/95	3,918.40
Más dic/95 pago enero	20,681.15	1/09/95	3,810.63
		1/10/95	3,565.97
		1/11/95	3,510.40
Menos IMSS 6° birm. 96	-17,089.74	1/12/96	3,436.77
<b>SALDO</b>	<u>238,703.59</u>	<b>TOTAL</b>	<u>44,753.86</u>
Menos retenciones	-45,004.14	+Diciembre/95	3,687.03
		-Diciembre/96	-3,436.77
<b>SALDO (22)</b>	<u>193,699.45</u>		<u>45,004.14</u>

**TRANSPORTES DE LIVE S.A. DE C.V.**

<b>BIMESTRE DE 1996</b>	<b>RETIRO</b>	<b>VIVIENDA</b>	<b>TOTAL</b>
IMSS 1er BIMESTRE	2,844.51	7,123.15	9,967.66
IMSS 2° BIMESTRE	3,112.90	7,781.19	10,894.09
IMSS 3er BIMESTRE	3,102.15	7,754.81	10,856.96
IMSS 4° BIMESTRE	3,284.09	8,217.30	11,501.39
IMSS 5° BIMESTRE	2,980.56	6,756.14	9,736.70
IMSS 6° BIMESTRE	<del>2,880.54</del>	<del>5,853.41</del>	<del>8,733.95</del>
<b>SUMA</b>	<b>18,204.75</b>	<b>43,486.00</b>	<b>61,690.75</b>
-6° BIMESTRE/96	-2,880.54	-5,853.41	-8,733.95
+6° BIMESTRE/95	2,886.80	7,217.02	10,103.82
+5° BIMESTRE/95	5,576.81	6,861.63	12,438.24
<b>SUMA</b>	<b>23,787.82</b>	<b>51,711.24</b>	<b>75,499.06</b>

IMPAC	4,231.00
IVA	30,899.00
RETENCIÓN DE SALARIOS	10,530.00
OTRAS RETENCIONES	7,021.00
1% S/REMUNERACIONES	2,361.00
ACTUALIZACION	81.00
RECARGOS	433.00
CREDITO AL SALARIO	-1,305.00
4° TRIMESTRE/95	54,251.00

**TRANSPORTES DE LIVE S.A. DE C.V.**

**ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS DE BANCOS Y SU ESTADO DE CONCILIACIÓN CONTABLE**

**EJERCICIO 1998**

MES	SALDO INICIAL	DÉPOSITOS	CHEQUES Y CARGOS	SALDO FINAL
ENERO	-50,976.16	1,479,769.78	1,352,346.57	76,447.05
FEBRERO		781,108.17	862,687.30	-513,208.00
MARZO		3,035,814.44	2,935,937.29	94,745.07
ABRIL		853,860.49	898,864.24	51,541.32
MAYO		823,342.05	982,793.85	-17,910.46
JUNIO		988,336.64	980,410.31	10,015.85
JULIO		650,205.26	757,713.56	-97,492.45
AGOSTO		942,973.11	830,116.49	15,364.17
SEPTIEMBRE		773,584.79	815,484.33	-26,535.37
OCTUBRE		1,071,006.88	1,058,671.68	-14,200.17
NOVIEMBRE		809,520.71	800,644.62	-5,324.08
DICIEMBRE		1,211,243.07	1,239,754.27	-33,835.28
<b>TOTAL</b>		<b>13,420,565.39</b>	<b>13,403,424.51</b>	

	DEPOSITOS	CHEQUES
DEPOSITOS SEGUN EDOS. DE CUENTA	13,907,767.90	
DEPOSITOS CORRESPONDIENTES A DICIEMBRE	-60,009.95	
ERRORES POR CARGO DE COMISIONES	138,381.00	
CHUEQUES DEVUELTOS	193,138.70	
MOVIMIENTOS SOBREGIROS BANAMEX	88,257.70	
OPERACIONES CON OFICINAS FORENEAS	7,397.18	
<b>IMPORTE DE MOVIMIENTOS DE LA EMPRESA</b>	<b>13,420,565.39</b>	
<b>SALIDAS</b>		
SALIDAS SEGUN ESTADO DE CUENTA		13,841,319.11
CHEQUES DE DICIEMBRE COBRADOS EN ENERO		-184,040.84
CHEQUES DEVUELTOS		-193,138.70
ERRORES DE CARGOS DE COMISIONES		-138,381.70
MOVIMIENTOS SOBREGIROS DE BANAMEX		-88,275.70
CHEQUES EJERCICIO 1995 PENDIENTES DE COBRO		162,870.38
MOVIMIENTOS OFICINAS FORENEAS		2,571.29
<b>IMPORTE DE MOVIMIENTOS EN LA EMPRESA</b>		<b>13,403,424.51</b>

TRANSPORTES DE LIVE S.A. DE C.V.

REGIMEN SIMPLICADO ENTRADAS Y SALIDAS  
EJERCICIO 1996

ESTADO DE MOVIMIENTOS DE BANCOS

CEDULA Nº 2	CHEQUES	DEPOSITOS
ENERO	1,352,346.57	
FEBRERO	862,687.30	
MARZO	2,935,937.29	
ABRIL	896,864.24	
MAYO	892,793.85	
JUNIO	960,410.31	
JULIO	757,713.58	
AGOSTO	830,116.49	
SEPTIEMBRE	815,484.33	
OCTUBRE	1,058,871.68	
NOVIEMBRE	800,844.62	
DICIEMBRE	1,239,754.27	
TOTAL	13,403,424.51	
ENERO		1,479,769.78
FEBRERO		781,108.17
MARZO		3,035,814.44
ABRIL		853,680.49
MAYO		823,342.05
JUNIO		988,336.64
JULIO		650,205.26
AGOSTO		942,973.11
SEPTIEMBRE		773,584.79
OCTUBRE		1,071,006.88
NOVIEMBRE		809,520.71
DICIEMBRE		1,211,243.07
TOTAL		13,420,565.39
	13,403,424.51	13,420,565.39
SUPERAVIT		17,140.88

---

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**REGIMEN SIMPLIFICADO DE ENTRADAS Y SALIDAS**  
**CECULA DE INVERSIONES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

ACTIVOS FIJOS	ACUMULADO
06-02-95 Computadora Pitium Monitor, Impresora Hewlett Packard 692C.	5,367.60
04-03-95 Repetidor marca Motorola 2 Radios, banda 100 watts, antena y equipo.	28,074.95
10-01-95 Fax marca Xerox modelo 739 serie gtp-02589.	3,535.42
25-02-95 Radio portatil P-110 5 watts 4 canales mod. PA4QLL-9	1,544.79
	38,522.76
	<u>5,778.41</u>
	44,301.17

**TRANSPORTES DE LIVE . S.A. DE C.V.**  
**CEDULA DE DETERMINACION DE ACTIVOS FINANCIEROS**  
**EJERCICIO 1988**

ACTIVO CIRCULANTE 1988	BANCOS	FLETES POR COBRAR	DEUDORES DIVERSOS	DEPOSITOS EN GARANTIA	TOTAL
ENERO	76447 05	237 132 21	25041 9	28275 84	474297 65
FEBRERO	5 132 08	33623 91	47350 14	28275 84	308656 29
MARZO	94745 07	325054 28	40211 98	28275 84	340275 56
ABRIL	51541 32	295781 67	33007 5	28275 84	352973 07
MAYO	17810 48	309620 31	46263 04	2500	321839 75
JUNIO	10015 85	312999 24	54990 3	2500	333372 48
JULIO	97492 45	300950 84	116540 62	2500	359501 83
AGOSTO	15364 17	308984 37	95308 62	2500	433892 91
SEPTIEMBRE	26535 37	405031 46	132212 13	2500	521984 97
OCTUBRE	14200 17	487392 19	80626 18	2500	560365 75
NOVIEMBRE	5324 06	469935 87	105388 01	2500	581346 76
DICIEMBRE	1211243 07	117566 76	14208 49	26275 84	248945 51
TOTAL	1292761 9	3900952 91	801158 91	158879 2	6153752 92
PROMEDIO	107730 16	325079 41	66763 24	13239 93	512812 743

**TRANSPORTES DE LIVE . S.A. DE C.V.**  
**CEDULA DE DETERMINACION DE PROMEDIO DE DEUDAS**  
**EJERCICIO 1986**

	PROVEEDORES	ACREEDORES DIVERSOS	TOTAL	SUMA	PROMEDIO
ENERO	0 00	446540 62			
FEBRERO	0 00	427259 46			
MARZO	0 00	395992 58			
ABRIL	0 00	196460 79			
MAYO	0 00	158007 27			
JUNIO	0 00	120757 45			
JULIO	0 00	195371 52			
AGOSTO	0 00	132248 44			
SEPTIEMBRE	0 00	124875 89			
OCTUBRE	0 00	18792 83			
NOVIEMBRE	0 00	169636 43			
DICIEMBRE	0 00	201831 38			
TOTAL		2671775 13			
PROMEDIO		222647 93			

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**PROMEDIO DE EQUIPO DE TRANSPORTE AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

VEHICULO	MODELO	FACTOR DE ACTUALIZ.	VALOR LIBROS	VALOR ACTUALIZ.
JAULA	1975	0.00	118.00	0.00
JAULA	1978	0.00	1.00	0.00
JAULA	1978	0.00	1.00	0.00
JAULA	1978	0.00	1.00	0.00
JAULA	1980	0.00	424.60	0.00
JAULA	1980	0.00	424.60	0.00
JAULA	1981	0.00	424.60	0.00
JAULA	1981	0.00	420.20	0.00
JAULA	1981	0.00	420.20	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	451.00	0.00
JAULA	1981	0.00	89.40	0.00
JAULA	1981	0.00	89.40	0.00
JAULA	1981	0.00	436.10	0.00
JAULA	1981	0.00	436.10	0.00
JAULA	1981	0.00	480.00	0.00
JAULA	1983	0.00	1589.30	0.00
JAULA	1985	0.00	2500.00	0.00
JAULA	1985	0.00	2500.00	0.00
JAULA	1985	0.00	2500.00	0.00
JAULA	1985	0.00	2500.00	0.00
JAULA	1985	0.00	2500.00	0.00
JAULA	1986	0.00	6500.00	0.00
JAULA	1988	0.00	6500.00	0.00
JAULA	1986	0.00	6500.00	0.00
JAULA	1986	0.00	6500.00	0.00
JAULA	1986	0.00	12700.00	0.00
JAULA	1987	0.00	12700.00	0.00
			69010.50	0.00

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.  
PROMEDIO DE EQUIPO DE TRANSPORTE AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996**

VEHICULO	MODELO	FACTOR DE ACTUALIZ.	MOTOR ORIGINAL DE LA INVERSION (ART. 41)	VALOR ACTUALIZ.
CAMION	1990	0.00	39130.40	0.00
CAMION	1991	0.00	30434.80	0.00
CAMION	1991	0.00	30434.80	0.00
CAMIONETA	1990	0.00	26522.00	0.00
CAMIONETA	1990	0.00	33913.00	0.00
AUTOMOVIL	1991	0.00	30869.60	0.00
AUTOMOVIL	1991	0.00	30434.80	0.00
MOTO	1992	0.2131	6000.00	1278.60
CAMIONETA	1983	0.00	1500.00	0.00
CAMIONETA	1983	0.00	1500.00	0.00
CAMIONETA	1984	0.00	8500.00	0.00
CAMIONETA	1985	0.00	2548.80	0.00
CAMIONETA	1986	0.00	8882.50	0.00
CAMIONETA	1986	0.00	8882.50	0.00
CAMIONETA	1987	0.00	6236.60	0.00
CAMIONETA	1988	0.00	27000.00	0.00
CAMIONETA	1989	0.00	30000.00	0.00
CAMIONETA	1989	0.00	30000.00	0.00
CAMIONETA	1989	0.00	28500.00	0.00
CAMIONETA	1989	0.00	28500.00	0.00
PANEL	1993	0.5820	29500.00	0.00
CAMIONETA	1993	0.5820	32173.90	18725.21
CAMIONETA	1993	0.5820	32173.90	18725.21
CAMIONETA	1993	0.5820	32173.90	18725.21
CAMIONETA	1993	0.5820	32173.90	18725.21
			567985.40	76179.44

**TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.**  
**PROMEDIO DE EQUIPO DE TRANSPORTE AL 31 DE DICIEMBRE DE 1998**

VEHICULO	MODELO	FACTOR DE ACTUALIZ.	VALOR LIBROS	VALOR ACTUALIZ.
TRAILER	1976	0.00	870.00	0.00
TRAILER	1979	0.00	1503.00	0.00
TRAILER	1979	0.00	1370.00	0.00
TRAILER	1979	0.00	1170.00	0.00
TRAILER	1980	0.00	1504.20	0.00
TRAILER	1980	0.00	1420.00	0.00
TRAILER	1980	0.00	2593.90	0.00
TRAILER	1981	0.00	1694.00	0.00
TRAILER	1981	0.00	1478.00	0.00
TRAILER	1981	0.00	1448.00	0.00
TRAILER	1981	0.00	1448.00	0.00
TRAILER	1982	0.00	1650.00	0.00
TRAILER	1982	0.00	1600.00	0.00
TRAILER	1982	0.00	1878.50	0.00
TRAILER	1985	0.00	16241.20	0.00
TRAILER	1985	0.00	13900.00	0.00
TRAILER	1986	0.00	36000.00	0.00
TRAILER	1986	0.00	36000.00	0.00
TRAILER	1986	0.00	25000.00	0.00
TRAILER	1986	0.00	25000.00	0.00
TRAILER	1988	0.00	108000.00	0.00
TRAILER	1988	0.00	108000.00	0.00
TRAILER	1990	0.17	90322.60	15120.00
TRAILER	1990	0.09	90897.40	15182.74
TRAILER	1991	0.19	200000.00	37460.00
TRAILER	1992	0.2131	225000.00	47947.50
TRAILER	1991	0.19	200000.00	37460.00
TRAILER	1991	0.19	200000.00	37460.00
TRAILER	1991	0.19	203043.50	38030.05
TRAILER	1993	0.5820	253043.50	147271.32
			1851875.80	375931.61

**ESTADO QUE MUESTRA LA DEPRECIACION DE GASTOS DE INSTALACION  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997**

FECHA	CONCEPTO	UBICACION	VALOR EQUIPO	TABA	FACTOR DE ACTUALIZ.	BIEN ACTUALIZ.
26-02-92	INFRAESTRUCTURA TELEFONICA	MANZANILLO	2946 6	5	1 6518	4887 19388
01-06-93	GASTOS INST. TELEFONICA	COLIMA	90	5	1 6004	144 036
08-06-95	CAMBIO DE LINEA TELEFONICA	COLIMA	2613 8	5	0 2193	573 20634
		TOTAL	5650.4			6584.43822

**ESTADO QUE MUESTRA LA DEPRECIACION DE EQUIPO DE COMUNICACION  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1997**

FECHA	CONCEPTO	UBICACION	VALOR EQUIPO	TABA	FACTOR DE ACTUALIZ.	BIEN ACTUALIZ.
16-01-91	CENTRAL BESTCOM	COLIMA	6841 03	10	1 1111	7801 06843
15-05-92	RADIO PORTATIL SERIE-792TSE5429	COLIMA	1648 47	10	1 1722	1929 99213
15-05-94	RADIO PORTATIL SERIE-792TSE5528	COLIMA	2648 47	10	1 3616	3603 43355
04-01-96	REPETIDOR MARCA MOTOROLA	COLIMA	28074 95	10	0 975	27373 0783
25-03-96	RADIO PORTATIL SERIE-P43PLL20E	COLIMA	4544 79	10	0 975	4431 17025
			43753.71			44938.7408

TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.

PROMEDIO DEL MOVIILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA AL  
AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996

FECHA	CONCEPTO	UBICACION	VALOR EQUIPO	TABA	FACTOR DE ACTUALIZ.	BIEN ACTUALIZ.
18-12-90	COMPUTADORA	COLIMA	11894.4	25	0	0
31-03-92	RELOJ REGISTRADOS ASIST FACT-205	COLIMA	1083.1	10	1.1722	1269.60982
31-03-92	RELOJ REGISTRADOS ASIST FACT-230	GUAD	1083.1	10	1.1722	1269.60982
25-04-93	RELOJ REGISTRADOS ASIST FACT-286	TEC	1083.1	10	1.2609	1365.68079
16-05-92	RELOJ REGISTRADOS ASIST FACT-310	MANZ	1083.1	10	1.2609	1365.68079
16-05-92	RELOJ REGISTRADOS ASIST FACT-321	MEX	1083.1	10	1.2609	1365.68079
08-02-95	COMPUTADORA LOGIX	COL	3154.4	30	0.925	2917.82
08-02-96	MONITOR LOGIX DUAL PANTALLA	GOL	508.2	30	0.925	470.085
08-02-96	IMPRESORA STAR MICRONIX N X	COL	725	30	0.925	670.625
08-02-96	TARJETA MODEM INTERNA	COL	990	30	0.925	906.5
18-08-96	FAX MARCA XEROX MOD 7240	MANZ	3535.4	10	0.975	3447.015
	TOTAL		28212.0			15048.31

TRANSPORTES DE LIVE, S.A. DE C.V.

PROMEDIO DE INVENTARIOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1990

SALDO INICIAL :	43894.13
SALDO FINAL :	33568.19
SUMA :	<u>77462.32</u>
PROMEDIO :	(ENTRE) <u>2</u> <u>38731.16</u>

VALOR SEGUN ARTICULO 12

DETERMINACION DEL IMPUESTO AL ACTIVO DE 1996

ACTIVOS FINANCIEROS:	512,812.74	
EQUIPO DE TRANSPORTE	452,111.05	
MOBILIARIO Y EQUIPO DE OFICINA	15,048.31	
EQUIPO DE COMUNICACION	44,938.75	
MAQ. Y EQUIPO INDUSTRIAL	109,186.89	
CARGOS DIFERIDOS	5,584.44	626,000.44
INVENTARIOS	<u>38,731.10</u>	
SUMA	1,178,413.34	
MENOS DEUDAS	222,847.93	
BASE	<u>955,785.41</u>	
TASA	1.08%	0.018
IMPUESTOS	<u>17,203.78</u>	

TRANSPOTES DE LIVE. S.A. DE C.V.

CALCULO DEL SALDO ACTUALIZADO DE LA CUFIN POR EL EJERCICIO DE 1996

CUFIN ACTUALIZADA AL CIERRE DEL EJERCICIO /89		811404.71
INPC MES CIERRE EJERCICIO ACTUAL DIC/96	200.39	2.5118
INPC MES CIERRE EJERCICIO ULTIMA ACT. DIC/89	79.78	
CUFIN ACTUALIZADA A DICIEMBRE/96		2038087.49

TRANSPOTES DE LIVE. S.A. DE C.V.

CUCA ACTUALIZADA AL CIERRE DEL EJERCICIO/95		1,406,443.44
X F. A.		1.28
		<u>1,872,718.78</u>

FACTOR DE ACTALIZACION

INPC DICIEMBRE DE 1996	200.388	=	1.28
INPC DICIEMBRE DE 1995	156.915		

---

TRANSPORTES DEL PACIFICO S.A. DE C.V.

DEL I.V.A. POR 1996

Con motivo de la importación de bienes y servicios

DECLARACION	ACTOS EXENTOS	ACTOS GRAVADOS	IVA TRANSFERIDO	IVA ACREDITABLE	IVA NO ACREDITABLE	PAGAR	ACTUALIZ.	RECARGOS	IVA PAGADO	FECHA
1ER TRIMES	\$478 00	\$2 251 301 00	\$225 130 00	\$89 897 00	\$21 52	\$135 254 52	\$771 00	\$3 672 00	\$139 697 52	17-JUN-96
2ER TRIMES	\$485 00	\$2 148 696 00	\$337 695 00	\$11 236 00	\$47 82	\$226 477 52	\$409 00	\$1 705 00	\$230 920 52	17-SEP-96
3ER TRIMES	\$576 00	\$1 730 634 00	\$259 591 00	\$150 966 00	\$36 13	\$108 661 13	\$303 00	\$748 00	\$109 712 13	17-DIC-96
4ER TRIMES	\$365 00	\$1 822 297 00	\$273 345 00	\$190 942 00	\$45 70	\$82 448 70	\$502 00	\$1 448 00	\$84 398 70	18-ABR-97
TOTALES	\$1 904 00	\$7 952 898 00	\$1 192 935 00	\$652 940 00	\$151 17	\$540 146 00	\$1 985 00	\$7 573 00	\$549 704 17	

Aplicación de art. 4º de la Ley de IVA y 13 de su reglamento

**FALTA PAGINA**

**No.** 111

**CONCLUSIONES**

Primera.- El sector autotransporte representa, un sector muy importante en la economía mexicana, ya que a través de él es posible la distribución de bienes y servicios dentro y fuera del país.

Segunda.- El agrupamiento de los autotransportistas es un modo de integración, ayuda e intermediación entre sus integrantes y el Estado.

Tercera.- El sistema de autotransporte de nuestro país no fue regulado desde su inicio si no hasta los años cuarentas, provocando un descuido y mal manejo en el mismo.

Cuarta.- La secretaria de Comunicaciones y Transportes es el principal organismo regulador del sector autotransporte de carga y su principal ordenamiento es la Ley de Vías Generales de Comunicación conocida en el año de 1940.

Quinta.- A tres años de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio con Norteamérica, el sector de autotransporte de carga mexicano enfrenta una difícil tarea, tanto para el desarrollo de sus actividades, que es muy desfavorable en comparación con los países integrantes del TLC como para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Sexta.- El sector de autotransporte de carga comenzó a pagar el impuesto sobre la renta a través de bases especiales de tributación, antes de esta fecha no existió un control efectivo sobre los causantes del autotransporte de carga.

Séptima.- En el año de 1990 se eliminan los tratamientos de bases especiales de tributación, por lo que surge el régimen opcional de las actividades empresariales, integrándose en 1991 a la Ley del ISR el Título II-A en el que se ubica a las personas morales dedicadas al autotransporte de carga.

Octava.- El Régimen simplificado consiste en determinar la base del impuesto restando de las entradas las salidas. Tanto las entradas como las salidas deben operarse en base a efectivo, bienes o servicios.

---

**Novena.-** El tratamiento fiscal para el año 1991 fue muy complicado y provocó que no se cumpliera con las obligaciones fiscales, para ese año en respuesta a esto las autoridades deciden emitir las Facilidades Administrativas para hacer posible el cumplimiento de las cargas fiscales por parte de la autotransportistas.

**Décima.-** En materia del cálculo del Impuesto al Activo este representa una carga para el contribuyente debido a que es laborioso y complicado.

**Décima Primera.** A pesar de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha tratado mediante la introducción del Régimen Simplificado y Las facilidades Administrativas en materia de ISR, IA, Y IVA de lograr el cumplimiento fácil de dichas obligaciones, tanto el tratamiento fiscal para los contadores como el cumplimiento de las obligaciones para los contribuyentes del este sector es complicado y excesivo ya que existen confusiones y restricciones en su tratamiento, aunado esto a las condiciones desfavorables que en los últimos años enfrenta nuestro país.

**Décima Segunda.-** A siete años de la incorporación del régimen simplificado a la ley del ISR no se ha logrado cumplir con lo inicialmente planteado ya que: el régimen simplificado ( de ley ) lo es de nombre pues en la practica los contribuyentes deben cumplir con los mismos requisitos de deducibilidad que un contribuyente de régimen general, a demás de que estos contribuyentes no pueden limitarse a llevar un cuaderno de entradas y salidas, en virtud de que limitarían su análisis financiero de la empresa.

**Décima Tercera.-** La Secretaria de Hacienda y Crédito Publico, la Secretará de Comunicaciones y Transportes y La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, deben impulsar y considerar mas a este sector tan importante de la economía mexicana, tanto en el desarrollo de sus actividades como en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, reduciendo las tasas de impuestos, la mecánica de determinación de los mismos y la revisión del cumplimiento del contenido del Tratado de Libre Comercio con Norteamérica, en materia de autotransporte.

---

Décima Cuarta.- Una gran ventaja del régimen simplificado es la deducción de intereses a su valor nominal y no la acumulación de ganancia inflacionaria, ya que en épocas de inflación como las que se han presentado en el país, la ganancia inflacionaria genera utilidades fiscales que ocasionan impuestos.

**BIBLIOGRAFÍA.****DOCTRINA.**

Economía de los sistemas de autotransporte.  
México 1964.  
Fondo de Cultura Económica.

Emilio Caballero U.  
El Tratado de Libre Comercio México, E.U.A., Canadá y  
México 1991.  
Editorial Diana.

C.I.D.A.C. (Centro de Investigación para el Desarrollo A.C.).  
El Acuerdo de Libre Comercio México- E.U.  
México 1991.  
Editorial Diana.  
291 pág.

Instituto Mexicano de Contadores Públicos de México, A.C..  
Manual del Régimen Simplificado.  
México D.F. 1992.  
Editorial, I.M.C.P.  
436 pág.

Rueda Ivan, y otros.  
Catálogo General de Obligaciones Empresariales 1996.  
México 1996.  
Ediciones fiscales I.S.E.F., S.A..  
304 pág.

Transportes Urbanos Desarrollo de la Política Sectorial.  
Banco Mundial 1975.

Programa de desarrollo del Autotransporte Federal  
1977-1982.  
Cámara de Transporte y Comercio.

Tratado de Libre Comercio de América del Norte

---

la Industria Micro, Pequeña y Mediana.  
S.E.C.O.F.I.  
31 pág.

¿QUÉ ES EL T.L.C.?  
S.E.C.O.F.I.

**LEGISLACIÓN.**

Fisco Agenda 1997.  
Ediciones fiscales I.S.E.F..  
México, 1997.

Ley Aduanera y Reglamento 1997.  
Ediciones Fiscales I.S.E.F..  
301 pág.

Legislaciones en Comunicaciones.  
México.  
Ediciones DELA.  
699 pág.