

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**SISTEMA CONTABLE PARA LAS EMPRESAS DE
AUTOTRANSPORTE FORANEO DE
PASAJEROS DE SEGUNDA CLASE**

SEMINARIO DE INVESTIGACION CONTABLE
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN CONTADURIA

P R E S E N T A :

RUBEN REYES MUÑOZ

DIRECTOR DEL SEMINARIO:

C.P. NICOLAS BARRON Y PAZ



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

SISTEMA CONTABLE PARA LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE
FORANEO DE PASAJEROS DE SEGUNDA CLASE

I N D I C E

	PAGINA
PROLOGO	
1.- <u>CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE</u>	
<u>FORANEO DE PASAJEROS</u>	1
1.1 Breve historia del autotransporte en México	1
1.2 Clasificación de los autotransportes	4
1.3 Diferencias básicas entre una empresa de -- primera y otra de segunda clase	4
1.4 Formas legales de constitución de estas so- ciedades	5
1.5 Tarifas	9
1.6 Servicio Público	10
2.- <u>DISPOSICIONES LEGALES Y FISCALES QUE AFECTAN A LAS</u>	
<u>EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE</u>	12
2.1 Disposiciones legales	12
2.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	12
2.1.2 Ley de Vías Generales de Comunicación	13
2.2 Disposiciones fiscales	17
2.2.1 Ley del Impuesto sobre la Renta	17
2.2.2 Ley del Impuesto al Valor Agregado	27
2.3 Otros Impuestos y Contribuciones	27
2.3.1 1% sobre remuneraciones	27
2.3.2 Ley del Infonavit	27
2.3.3 Ley del Seguro Social	28
3.- <u>ORGANIZACION ADMINISTRATIVA</u>	29
3.1 Organigrama	29
3.2 Funciones	32

4.- <u>SISTEMA CONTABLE PROPUESTO</u>	39
4.1 Generalidades sobre el Sistema	39
4.2 Los Ingresos	46
4.3 Los Egresos	52
4.4 Liquidación mensual	54
4.5 Catálogo de cuentas	57
5.- <u>ESTADOS FINANCIEROS</u>	66
5.1 Concepto	66
5.2 Características	67
5.3 Clasificación	68
5.3.1 Básicos	68
5.3.2 Secundarios	69
5.4 Ejemplificación	72
5.4.1 Balance General	73
5.4.2 Estado de Resultados	75
5.5 Reexpresión de Estados Financieros	76
BIBLIOGRAFIA	83

P R O L O G O

El desarrollo económico y social de los pueblos ha estado ligado, en buena parte, al progreso en el campo de los transportes.

Agua, tierra y aire son los espacios que tradicionalmente han limitado la actividad humana, pero hoy son los que reciben cotidianamente la huella de la dominación del hombre. No es la huella esporádica o episódica de las migraciones, los descubrimientos o las aventuras guerreras o comerciales; es la sangre de la economía circulando por las vías del mar, de la tierra o del aire, y quizá también en breve plazo, por los espacios exteriores, actualmente escenarios de la aventura científica de nuestro tiempo.

A cualquier nivel que se analice la economía del mundo de hoy, los transportes suponen el factor mas importante desde el punto de vista funcional. Donde el transporte no existe, o es mínimo, la actividad económica queda reducida a niveles de subsistencia y autoconsumo, sin que puedan aprovecharse plenamente las ventajas de la división del trabajo y la especialización. Por el contrario, el desarrollo de los transportes ha permitido valorizar los recursos naturales distantes y establecer una eficiente intercomunicación de los distintos grupos sociales.

El transporte terrestre ha tenido un papel fundamental en el desarrollo de nuestro país, en principio el transporte ferroviario que alcanzó su auge a partir del año 1880 al establecerse líneas que comunicaran la ciudad de México con la frontera norte. Al término de la Revolución, otros medios de transporte desbancaron al ferrocarril. La franja pavimentada resultó más barata y accesible que la vía férrea. El autobús y el camión de carga comenzaron a proliferar. En la actualidad el 97% del-

servicio público de transporte (carga y pasajeros), se lleva a cabo por carretera. Sin exagerar pues, puede decirse que la vida económica del país va sobre las ruedas del autotransporte y depende de él.

El autotransporte foráneo de pasajeros en nuestro país esta requiriendo de grandes cambios; las comunicaciones, el desplazamiento de personas por motivos de trabajo o placer, y en general el desarrollo de la vida y las relaciones humanas, sociales y comerciales exigen un sistema de transporte ágil, eficiente y accesible.

Para llevar a cabo esto, es necesaria la inversión de recursos-económicos, materiales y humanos, recursos que hay que administrar de una manera adecuada, especialmente en estos momentos de grandes cambios económicos, por lo que se hace indispensable el concurso y la participación de profesionistas capacitados que mediante la utilización de las nuevas técnicas contables y administrativas se planeen adecuadamente los recursos y se evite la administración empírica que por muchos años ha caracterizado a estas empresas y se administre ya de una manera mas profesional.

El autotransporte de pasajeros de segunda clase, tiene un gran número de variantes en relación con el de primera clase en cuanto a las características, mantenimiento y depreciación del equipo; tipos de servicio, rutas, ingresos, etc., estas diferencias hacen necesaria la implantación de un sistema contable adecuado a las características de estas empresas, a través del cual se obtenga información veráz, que sirva de base a la Dirección para la toma de decisiones.

Existe falta de uniformidad en cuanto a los sistemas contables-utilizados por este tipo de empresas, ya que cada una de ellas lleva a cabo el registro de sus operaciones bajo normas muy particulares, de tal suerte que la información financiera en --

muchos casos carece de precisión y confiabilidad.

Por lo anteriormente expuesto, me pareció interesante desarrollar mi trabajo de investigación sobre este tema y presentar un sistema contable que se adapte de una mejor manera a las necesidades actuales de información de las empresas de autotransporte foráneo de pasajeros y en especial las de segunda clase.

Si de alguna forma, esta investigación contribuye a resolver -- problemas que se presenten en las actividades relacionadas con el autotransporte, en esa medida este trabajo habrá cumplido -- con su propósito.

CAPITULO No. 1

CARACTERISTICAS DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

FORANEO DE PASAJEROS

- 1.1 Breve historia del autotransporte en México
- 1.2 Clasificación de los autotransportes
- 1.3 Diferencias básicas entre una empresa de primera y otra de segunda clase
- 1.4 Formas legales de constitución de estas sociedades
- 1.5 Tarifas
- 1.6 Servicio Público

1.1 BREVE HISTORIA DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO

En el México prehispánico no se conoció ningún sistema de --- transporte terrestre. Todo iba a "lomo de indio"; huacales -- con fruta, comida, aves etc. Es la fase primaria de la trans- portación. Por veredas y brechas avanzaban dejando sus huellas en el polvo del camino los cargadores indígenas llamados "ta- memes" que se desplazaban con enormes volúmenes de carga a --- cuestas recorriendo grandes distancias.

Estas veredas constituían las rutas que se utilizaban en ese- tiempo y fueron los mayas quienes construyeron cómodas calza- das embaldosadas para así tener intercambio entre sus ciuda-- des.

Por su parte, los aztecas nos muestran un testimonio del avan- ce de su cultura ya que las carreteras actuales que van a --- Cuernavaca y Veracruz fueron construídas en base a viejos ca- minos estructurados por ellos mismos. Podríamos recordar ---- aquel pasaje histórico en el que se nos muestra al emperador- Moctezuma comiendo pescado pocas horas antes extraído del mar, llevado a él por los rápidos corredores aztecas.

Estas veredas y calzadas vienen a constituir los primeros an- tecedentes de las modernas carreteras con que cuenta nuestro país en la época actual.

Durante la época colonial el caballo fué para el hombre el -- más noble y útil de los medios de transporte.

En esta época se popularizó la arriería. Este es el primer -- sistema de transporte comercial organizado a lomo de bestia y su duración se prolonga hasta algunos años despues de la in-- vención del ferrocarril y de su introducción en México.

En el siglo XVII, México ya contaba con una extensa red de --- caminos de tierra, de herradura y los anchos caminos reales em pedrados, por los cuales transitaban coches, gente a caballo, literas en las que el viajero iba suavemente balanceado por -- el paso ágil y uniforme de los cargadores, y filas intermina-- bles de recuas de mulas que al latigazo y silbido del arriero-- acarreaban toda clase de mercaderías.

Una vez consumada la independencia, nuestro país necesitaba de un sistema de comunicación de acuerdo con el progreso y las ne cesidades de la época. Fué así como en 1837, el entonces Presi dente de la República, Don Anastasio Bustamante otorgó una con cesión para construir el ferrocarril de México a Veracruz. Sin embargo, no fué sino hasta 1872 ya restaurada la República, cuan do se terminó el primer ferrocarril "El Mexicano" que une a -- las poblaciones antes mencionadas, inaugurándolo Don Sebastián Lerdo de Tejada el 1° de Enero de 1873.

Nuestros ferrocarriles fueron construídos a instancias y con - el apoyo en gran parte de empresas inversionistas extranjeras, a quienes interesaba poder disponer de un medio eficaz de ex-- portación a los Estados Unidos, de ahí el trazo paralelo de la mayoría de nuestras vías férreas que se dirigen al norte a to do lo largo de nuestro país.

Sin embargo, en lo que se refiere al transporte por caminos,-- sufrió un estancamiento que se prolongó durante años incluyen do la etapa revolucionaria, no fué sino hasta 1925 que el auge del automóvil impulsó la construcción de carreteras apropiadas para su circulación, al grado de que se dió a este nuevo tipo de camino mas atención que al de los ferrocarriles.

La introducción del vehículo de motor a principios de siglo re presentó un hecho relevante en la historia del transporte de - nuestro país, pero no fué sino hasta 15 años despues que di--- chos vehículos se utilizaron en el transporte de pasajeros; y-

fué desde los coches de alquiler hasta los camioncitos que daban cabida a cinco pasajeros. A la postre tuvieron una enconada competencia con los tranvías pero a raíz de la huelga de éstos, perdieron toda su clientela y trajo como consecuencia en ocasiones actos violentos.

En 1918 se dan a conocer las primeras disposiciones reglamentarias respecto al autotransporte y la principal era la obtención de un permiso especial para circular, cumpliendo una serie de requisitos.

A estas alturas era necesaria la concepción de la "Línea" y de la "Ruta", entendiéndose la primera como el agrupamiento espontáneo de permisionarios que realiza un servicio de autotransporte en determinada ruta, y por la segunda se entiende el itinerario que sigue una unidad móvil en su servicio habitual.

Después de una serie de obstáculos y discrepancias se constituye la "Alianza de Camioneros de México" que en un principio agrupaba a las líneas del Distrito Federal, pero en un tiempo relativamente corto se anexaron a ella las líneas foráneas de las ciudades mas importantes de la República.

El autotransporte foráneo se desarrolló en condiciones poco propicias operando en forma anacrónica, sin reglamentaciones ni restricciones de ninguna especie por parte de las autoridades gubernamentales.

Pero a pesar de todas las vicisitudes estos pioneros y primeros camioneros obtuvieron permisos y crearon la necesidad del servicio y no es hasta que la Ley de Vías Generales de Comunicación logra la conjunción de estos camioneros incorporándolos a la jurisdicción federal.

1.2 CLASIFICACION DE LOS AUTOTRANSPORTES

El servicio de autotransporte se puede clasificar en dos categorías :

- a) de pasajeros
- b) de carga

y cada uno de éstos a su vez en urbano y foráneo.

Para efectos de este estudio me referiré únicamente al auto--- transporte de pasajeros enunciando las siguientes definiciones:

Autotransporte urbano de pasajeros.- Es el servicio de traslado de personas que se lleva a cabo dentro de una misma ciudad.

Autransporte foráneo de pasajeros.- Es el servicio de traslado de personas, que se lleva a cabo uniendo poblaciones de diferentes estados de la República.

1.3 DIFERENCIAS BASICAS ENTRE UNA EMPRESA DE SEGUNDA Y OTRA DE PRIMERA CLASE

Los servicios de segunda clase se diferencian de los de primera por :

- Mayor número de paradas durante el viaje
- Obviamente menor comodidad que el servicio de primera clase.
- Precio de pasaje mas económico
- En este servicio se permite que viajen pasajeros de pie, siempre y cuando no exceda del 20% del número de asientos del autobús
- Menor celeridad
- Se requiere además del conductor del autobús, de otra persona que le auxilie en el cobro de pasajes, a la que se le denomina "cobrador"

1.4 FORMAS LEGALES DE CONSTITUCION DE ESTAS SOCIEDADES

La organización y funcionamiento del servicio público de auto-transporte en nuestro país, está reglamentado por la Ley de --- Vías Generales de Comunicación, que en su artículo 12 señala: "Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación solo se otorgarán a - ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a - las leyes del país ".

Al permitir la Ley respectiva que las personas o empresas se agrupan en cualquiera de los tipos de sociedades existentes, - corresponde directamente a los concesionarios el determinar -- cual es el tipo de sociedad en la que operarán, tomando en con sideración aquella que mas ventajas les reporte, por lo que es interesante conocer suficientemente cuales son las disposicio nes que rigen a cada sociedad en particular.

En nuestro país fundamentalmente existen dos tipos de socieda des en las que se agrupan las empresas de autotransporte :

- Sociedades Cooperativas
- Sociedades Anónimas de Capital Variable

Mencionaré a continuación las características de cada una de - estas sociedades:

SOCIEDADES COOPERATIVAS

El funcionamiento de estas sociedades está reglamentado por la Ley General de Sociedades Cooperativas del 11 de enero de 1938, publicada en el Diario Oficial el 15 de febrero del mismo año - y por el Reglamento de dicha Ley del 16 de junio de 1938, publi cado en el Diario Oficial con fecha 1° de julio del mismo año.

Estas sociedades no se consideran sociedades mercantiles ya -- que su finalidad no es la de lucro, sino de beneficio común pa ra sus miembros, y entre los cuales se reparte el rendimiento-

que se obtiene, en proporción a los servicios, utilidades, --- frutos y ventajas que cada uno personalmente hubiere traído a la sociedad y no al capital aportado.

Atendiendo a la finalidad que se persiga, las sociedades cooperativas pueden ser de consumo o de producción. Para objeto del presente trabajo me referiré únicamente a las de producción, - entendiéndose como de este tipo aquellas cuyos miembros se asocian con el objeto de trabajar en común en la producción de -- mercancías o en la prestación de servicios al público.

Las sociedades cooperativas no han logrado desempeñar un papel de importancia en la vida económica del país y son verdaderamente escasas las organizaciones de este tipo que por su magnitud y prosperidad sean comparables a otros tipos de empresas.

En el ramo del transporte, este tipo de sociedades tiende a desaparecer, principalmente por disposición que existe de que todo trabajador no socio puede llegar a ingresar a la sociedad y aún aquellas personas que no siendo trabajadores, hayan dependido económicamente de un socio fallecido.

Otra circunstancia que origina que este tipo de sociedades haya caído en desuso, es derivado de la falta de confianza que manifiestan los terceros que tienen necesidad de contratar con - ellas, ya que siendo éstas constituidas en su totalidad por elementos de la clase trabajadora que aportan primordialmente - su trabajo personal; su capital social es generalmente de escasa cuantía y su responsabilidad comúnmente limitada, o en algunos casos suplementada cuando los socios respondan a prorrata por las operaciones sociales, hasta por una cantidad fija, - determinada en el acta constitutiva o por acuerdo de la asam-blea.

SOCIEDADES ANONIMAS DE CAPITAL VARIABLE

Es interesante conocer en principio las características legales, económicas y sociales que rigen a las sociedades anónimas ya que esto permitirá determinar el porqué de la aceptación de esta forma de agrupación mercantil, que se manifiesta no solamente en las empresas que prestan un servicio público de transporte sino también aquellas de carácter comercial, industrial o de servicio en otras áreas económicas.

Analizando el funcionamiento legal, encontramos que el reconocimiento de la sociedad anónima está determinado por el Art. 1° de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Es una sociedad típica de capital, es decir, que no atiende a las características de las personas que la constituyen (accionistas), sino mas bien al capital que las mismas han aportado para su constitución, como consecuencia, la responsabilidad -- que éstas asumen ante terceros afectados por las actividades de la sociedad es únicamente hasta por el límite del capital que suscribieron.

Las disposiciones o requisitos legales necesarios para la constitución, denominación, registro, modificaciones al capital social y demás relativos a la sociedad anónima las señalan las disposiciones contenidas en el capítulo V de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

La función económica de la sociedad anónima está basada fundamentalmente, en que por su estructura jurídica la hace adecuada para la realización de empresas de gran magnitud. En esta sociedad se permite la libre concurrencia de un gran número de individuos que, ante la posibilidad de obtener un beneficio -- razonable sobre su inversión, acuden en grupo a formar una -- empresa capaz de acometer actividades que precisen un fuerte patrimonio.

Dentro de la función social de la sociedad anónima, podemos distinguir dos aspectos :

- Permite que todo individuo que así lo desee, concorra a la formación de nuevas empresas y a las cuales llegará principalmente a través de el ahorro y el deseo de superación.
- Como consecuencia de la libre concurrencia a la formación de una sociedad anónima, precisa una especial vigilancia por parte del Estado, dictando normas que aseguren que la inversión de las personas que la formen serán canalizadas en forma adecuada; lo que se traducirá posteriormente en un beneficio para la economía en general.

Por sociedad de capital variable, debe entenderse aquella cuyo capital es susceptible de aumentos por aportaciones posteriores de los socios o por admisión de nuevos socios y de disminución de dicho capital por retiro parcial o total de las aportaciones, sin necesidad de reformar los estatutos sociales.

La adopción de capital variable en una sociedad anónima, presenta determinados efectos :

- Representa ahorro en tiempo y dinero a la empresa que desee modificar su capital social, ya que no tiene obligación de informar al público de las modificaciones que sobre el mismo haga, mientras éste se conserve dentro del máximo y mínimo autorizado. Tampoco tiene necesidad de hacer modificaciones a su escritura, como se mencionó anteriormente, ya que los acuerdos para aumentos ó disminuciones de capital se toman por la Asamblea de Socios reunida en carácter de Extraordinaria.
- Desde el punto de vista del control de socios se presenta otra ventaja, la transmisión de las acciones requiere autorización expresa del Consejo de Administración ó de la Asamblea de Socios, ya que la Ley de Sociedades Mercantiles, dispone que las acciones deben ser nominativas (Artículo 218).

- Presenta una desventaja, que no se le conceda crédito - con la misma facilidad con que se otorga a una sociedad de capital fijo, ya que los acreedores toman como base el capital mínimo para conocer la garantía que su inversión pueda tener.

1.5 TARIFAS

Tarifa, es el precio que se cobra por la prestación de un servicio público, siendo estructurados los elementos de su aplicación como horarios, terminales, tablas de distancias, etc, por las empresas, y sometidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien las aprobará, siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos que señala la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento y de las concesiones respectivas.

Las tarifas deberán formularse bajo un estudio minucioso y no en forma arbitraria y discrecional, que solo haya de guiarse - por el propósito de hacer mas barato el uso del servicio, sino que tiene que considerarse controlado o limitado por la necesidad de mantener el equilibrio financiero de la concesión y consecuentemente por la necesidad de que el servicio subsista y - de que subsista en las mejores condiciones para beneficio del público usuario.

La Ley de Vías Generales de Comunicación establece que las tarifas deberán ser en todo caso aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de la misma manera que los itinerarios, horarios y reglamentos del servicio (Art. 50 y 55), - y que todas las tarifas, ya sea que señalen o no el término de su vigencia, estarán sujetas a ser revisadas y canceladas en los términos que ordena la misma Secretaría (Art. 55 fracc. - V).

Las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y --

Transportes, serán de observancia obligatoria y las cuotas que señale, se cubrirán en efectivo y de contado. En todo tiempo - habrá una lista con las tarifas aprobadas a disposición del público usuario para que pueda consultarlas.

1.6 SERVICIO PUBLICO

Siendo el transporte de pasajeros un servicio público de primer orden, resultará interesante conocer que se entiende por dicho concepto y cuales son sus características.

Este concepto ha sido profundamente discutido y aún entre los brillantes tratadistas de la materia, no existe un mismo concepto de servicio público.

Consideraré la definición que en nuestro derecho mexicano nos dá el Lic. Gabino Fraga: "El Servicio Público es una actividad para satisfacer concretamente una necesidad colectiva de carácter económico o cultural, mediante prestaciones que por virtud de regulación especial del poder público, deben ser regulares, continuas y uniformes".

El objeto fundamental de la función administrativa del Estado es la satisfacción de las necesidades de la colectividad.

La Administración Pública tiene a su cargo la ejecución de las leyes, la satisfacción de los intereses generales, y la organización de los servicios públicos.

En consecuencia, vemos que el Estado en el ejercicio de sus atribuciones, tiene la obligación de satisfacer la necesidad colectiva de servicios públicos.

El transporte como servicio público, es una necesidad social y que sin embargo el Estado, en ocasiones se ve imposibilitado para cumplir con esta función en virtud de la insuficiencia de medios materiales, económicos etc., viéndose precisado

a concesionar a particulares, la prestación del servicio. El Estado interviene regulando y organizando la actividad mediante una reglamentación adecuada que garantice la regularidad y uniformidad de las prestaciones, en este caso la Ley de Vías Generales de Comunicación, en cuyas disposiciones tiende a hacer coincidentes, el interés de lucro del concesionario y el interés de la colectividad.

CARACTERISTICAS DE LOS SERVICIOS PUBLICOS

Según Villegas Basalvivaso, son cuatro las características de los servicios públicos :

GENERALIDAD.- Significa que el servicio público debe prestarse a todas las personas que quieran hacer uso de él, atendiendo desde luego a las disposiciones estipuladas por la Ley, ya que el servicio público no puede crearse para satisfacer intereses o necesidades particulares.

IGUALDAD.- Significa que el servicio público debe prestarse atendiendo a que las necesidades sociales deben de ser satisfechas con un criterio de armonía, procurándose que en la debida proporción participen todos o la mayoría de los núcleos de un país de sus ventajas, evitando así la concentración de los servicios en determinados núcleos de población.

REGULARIDAD.- Significa que el servicio público debe prestarse atendiendo al cumplimiento de una serie de disposiciones de carácter técnico, previamente establecidas, que vayan de acuerdo con las necesidades que el servicio se propone satisfacer, es decir, regularidad implica la necesidad de establecimiento de horarios e itinerarios y de periodicidades fijas y preestablecidas.

CONTINUIDAD.- Significa que el servicio debe prestarse mientras subsista la necesidad del mismo, es decir, que las necesidades determinan la existencia del servicio.

CAPITULO No. 2

DISPOSICIONES LEGALES Y FISCALES QUE AFECTAN A LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

2.1 Disposiciones legales

2.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

2.1.2 Ley de Vías Generales de Comunicación

2.2 Disposiciones fiscales

2.2.1 Ley del Impuesto sobre la Renta

2.2.2 Ley del Impuesto al Valor Agregado

2.3 Otros Impuestos y Contribuciones

2.3.1 1% sobre remuneraciones

2.3.2 Ley del Infonavit

2.3.3 Ley del Seguro Social

2.1 DISPOSICIONES LEGALES

2.1.1 CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

Por lo que se refiere a la concesión que el Estado otorga a los particulares para la prestación de un servicio público (en este caso del autotransporte), la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala en su Artículo 27 :

"La explotación (en este caso explotación de caminos), el uso o el aprovechamiento de los recursos, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las Leyes".

En la fracción I del Artículo 27 señala que :

"Solo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones, o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse nacionales -- respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquellos; bajo pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo".

En el Artículo 32 señala lo siguiente :

" Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano".

2.1.2 LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

La organización y funcionamiento del servicio público de auto-transporte en nuestro país, está reglamentado por la Ley de -- Vías Generales de Comunicación, expedida el 30 de Diciembre de 1939 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 - de Febrero de 1940.

En su Artículo 3° esta Ley señala: "Las vías generales de comunicación: mares territoriales, corrientes flotables y navega--bles, lagunas, canales, ferrocarriles, caminos, puentes, espa--cio nacional en que transiten las aeronaves, líneas telefóni--cas instaladas, líneas conductoras eléctricas y el medio en -- que se propagan las ondas electromagnéticas, rutas de servi--cio postal, etc., así como los medios de transporte que operen en ellas, quedan sujetas exclusivamente a los Poderes Federa--les. El Ejecutivo ejercerá sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes".

Por lo que se refiere a las concesiones que el Estado otorga - a particulares para la explotación del servicio público de au--totransporte, menciona lo siguientes :

" Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstas, será--necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, - por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-- y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos ".
(Art. 8°).

" En ningún caso se podrá, directa o indirectamente ceder, hi--potecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, - los derechos en ella conferidos, la vía, edificios, estaciones, servicios auxiliares, dependencias o accesorios, a ningún go--bierno o Estado extranjero, ni admitirlos como socios de la em

presa concesionaria.

Cualquier operación que se hiciere contra lo preceptuado en este artículo será nula de pleno derecho ". (Art. 18)

" Para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ". (Art. 152)

Dicha concesión solo se otorgará a ciudadanos mexicanos por -- nacimiento o a sociedades constituidas por éstos conforme a -- las leyes del país y que en ningún caso podrán conferirse a so -- ciedades cuyo capital está total o parcialmente representado -- por acciones al portador ". (Art. 152 fracc. I)

" La explotación que se proponga efectuar el solicitante queda -- rá condicionada a la constitución de una sociedad, por todos -- los concesionarios que presten idéntico servicio para realizar -- la explotación conjunta de la misma ruta o tramo, y para los -- demás fines de toda sociedad ". (Art. 152 fracc. III)

" Una persona física podrá gozar de una o más concesiones, pe -- ro el número de vehículos, cuya explotación se le conceda, no -- podrá exceder de cinco, ya sea que operen o no, en la misma -- ruta ". (Art 152, fracc. IV)

" Los derechos derivados de las concesiones serán transmisi -- bles en los términos siguientes, previa autorización de la Se -- cretaría de Comunicaciones y Transportes, si el interesado en -- adquirirlos satisface los requisitos establecidos por esta ley -- para obtener una concesión :

- Si transcurridos tres años desde que se inició la explo -- tación del servicio el concesionario hubiere cumplido -- sus obligaciones;
- En cualquier tiempo en caso de fallecimiento o de inca -- pacidad física o mental del concesionario;

- En todo tiempo si para dar cumplimiento a lo prevenido en la fracc. III del Art. 152 mencionado anteriormente, los concesionarios convinieren en transmitir el goce o la titularidad de esos derechos a la sociedad que para tal efecto constituyan ". (Art. 156)

" Las concesiones se otorgarán por un término de diez años, que podrán prorrogarse si los concesionarios hubieren cumplido con las disposiciones de esta Ley y su reglamento y con las obligaciones que específicamente se determinen en el título de la concesión ". (Art. 154)

El artículo 29 señala que las concesiones caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

- Por que no se presenten los planos de reconocimiento y localización de las vías, puertos aéreos, campos de emergencia, estaciones, talleres y demás obras e instalaciones, dentro del término señalado en las concesiones;
- Por no construir o no establecer, dentro de los plazos señalados en las concesiones, la parte o la totalidad de las obras convenidas;
- Porque se interrumpa el servicio público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a juicio de la Secretaría de Comunicaciones, o sin previa autorización de la misma;
- Porque se enajenen la concesión o alguno de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectados al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;
- Porque se ceda, hipoteque, enajene, o de cualquier manera se grave la concesión, o algunos de los derechos en ella establecidos, o los bienes afectados al servicio público de que se trate, a algún gobierno o Estado extranjeros, o porque se les admita como socios en la empresa concesionaria;

- Porque se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que se disponga al concesionario con motivo de su concesión;
- Porque el concesionario cambie su nacionalidad mexicana;
- Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que opere el servicio, el trazo o ruta de la vía, o los circuitos de las instalaciones o su ubicación, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- Porque los concesionarios no paguen la participación -- que corresponde al Gobierno Federal, en los casos en -- que así se haya estipulado en las concesiones, o por -- que se defraude dolosamente al Erario, en la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que -- haya lugar;
- Porque los concesionarios no cumplan con la obligación de conducir las diversas clases de correspondencia;
- Por no otorgar la fianza o constituir el depósito a que se refiere el artículo 17;
- Por los motivos de caducidad estipulada en las concesiones respectivas;

Con relación a estas sociedades el artículo 159 en su fracción VI, establece que el proyecto de escritura constitutiva deberá ser previamente autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y una vez extendida la escritura, será inscrita en el registro especial que llevará la misma Secretaría y en los demás que prevengan las leyes.

El artículo 39 señala que la quiebra de las empresas que exploten vías generales de comunicación se sujetará a las prescripciones del Código de Comercio y a las reglas siguientes:

- La administración y explotación del servicio público -- concesionado estarán a cargo de un Consejo de Incauta--ción constituido por un representante de los acreedores,

un delegado de los obreros que presten servicios en la empresa, un representante de la concesionaria y dos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, uno de los cuales será el Presidente de dicho consejo, cuyo funcionamiento determinará el reglamento respectivo.

- Por ninguna acción judicial podrá interrumpirse la explotación de los servicios públicos;
- El Consejo de Incautación desempeñará las funciones que correspondan al síndico o interventor.

El artículo 97 al referirse al aspecto contable señala :

" Los concesionarios de vías generales de comunicación y las empresas que exploten medios de transporte, están obligados a llevar la contabilidad de los negocios relacionados con la concesión o medios de transporte, inclusive las operaciones que hagan en el extranjero, sin excepción, ni restricción alguna, en el lugar de la República Mexicana en donde tengan su domicilio legal o su administración principal. Las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Hacienda, de común acuerdo determinarán el sistema uniforme de cuentas y la forma en que éstas se llevarán, pudiendo en todo caso modificarlo o adicionarlo oyendo a las empresas. Estas no podrán variar dicho sistema de cuentas de ingresos, egresos, etc., sin la previa aprobación de las mismas Secretarías ".

2.2 DISPOSICIONES FISCALES

2.2.1 LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Los concesionarios de autotransportes de carga y de pasajeros pueden optar por acogerse a bases especiales de tributación para el pago del Impuesto sobre la Renta, o bien seguir las disposiciones generales para todos los causantes.

Las bases especiales de tributación han sido fijadas anualmente desde 1967, y para poder optar por ellas los causantes, ya sean personas físicas o morales, tienen que estar al corriente en el pago del Impuesto sobre la Renta.

El último Acuerdo que establece reglas generales de tributación en materia del Impuesto sobre la Renta para contribuyentes que se dediquen al transporte de carga y de pasajeros, fué publicado en el Diario Oficial el día 15 de Mayo de 1984, cuyo texto es el siguiente :

CONSIDERANDO

Que con fecha 29 de diciembre de 1983 fué expedida la Ley que Reforma, Adiciona y Deroga diversas Disposiciones Fiscales y que modifica Decreto de Carácter Mercantil para el ejercicio de 1984, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre del mismo año, estableciéndose en su artículo Trigésimo Transitorio que los contribuyentes que se dediquen al transporte de carga o de pasajeros podrán optar por el ejercicio de 1984 por pagar el impuesto sobre la renta conforme a las bases especiales de tributación que en dicho precepto se establecen.

Que en virtud de que es necesario establecer las limitaciones, requisitos y condiciones para la debida aplicación de las bases especiales de tributación a que antes se hizo referencia y con

FUNDAMENTO

En los artículos 31 fracción XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 143 del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en relación con el 6° fracción XXII del mismo; esta Secretaría resuelve :

SUJETO

PRIMERO.- Por el ejercicio de 1984, los contribuyentes que-

se dediquen al transporte de carga o de pasajeros, podrán optar por pagar el impuesto sobre la renta conforme a bases especiales de tributación a que en esta resolución se hace referencia.

OBJETO

SEGUNDO.- Son objeto del impuesto sobre la renta por actividades empresariales, los ingresos totales percibidos durante el ejercicio provenientes de la prestación del servicio de transporte de carga y/o pasaje.

BASE DEL IMPUESTO

TERCERO.- La base para la determinación del impuesto será el número de unidades que posea cada transportista, a la cual se aplicarán las cuotas del impuesto que correspondan de acuerdo con la clasificación de los servicios que presten.

REQUISITOS PARA LA OPCION

CUARTO.- Los transportistas que opten por las bases especiales de tributación, deberán observar lo siguiente :

- I.- Si no se encuentran inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes, manifestarán su opción mediante la presentación de la solicitud de inscripción en el formato-HRFC-1 en la Oficina Federal de Hacienda correspondiente a su domicilio, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de publicación de esta resolución en el Diario Oficial de la Federación.
- II.- Quienes ya se encuentran inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes, y por el ejercicio de 1983 cumplieron con sus obligaciones fiscales en términos de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de 1984 opten por

acogerse a las presentes bases, deberán presentar el -
aviso de aumento o disminución de obligaciones fiscales
en el formato HRFC-4, ante la Oficina Federal de Hacien
da correspondiente a su domicilio en el plazo antes se-
ñalado.

Quienes hayan presentado dicho aviso en 1983, por haber tribu-
tado conforme al régimen especial expedido para ese año, y en-
1984 tributen conforme a lo dispuesto en esta resolución, que-
dan relevados de la obligación de presentar el aviso de aumen-
to o disminución de obligaciones fiscales en el formato HRFC-4.

Asimismo, los transportistas que por el ejercicio de 1983 op--
taron por las bases especiales y en 1984 deseen tributar en los
términos generales de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de--
berán presentar el aviso de aumento o disminución de obligacion
es fiscales en el formato HRFC-4, ante la Oficina Federal de-
Hacienda correspondiente a su domicilio en el plazo señalado -
en la fracción I de este punto.

Los propietarios de camiones que se encuentren agrupados en or-
ganismos, podrán manifestar su opción presentando la solicitud
de inscripción o aviso de aumento o disminución de obligacio--
nes fiscales a través de la agrupación a que pertenezcan, la -
cual presentará una relación con los nombres de los transpor--
tistas, a la que anexarán las solicitudes y avisos respectivos
y deberán presentarla en la Oficina Federal de Hacienda corres-
pondiente al domicilio de la agrupación, dentro del plazo seña-
lado en este punto resolutivo; asimismo enviará copia de dicha
relación a la Administración Fiscal Regional correspondiente.

La citada relación deberá contener los siguientes datos:

A.- Título: "Relación de solicitudes de inscripción y aviso
de aumento o disminución de obligaciones fiscales en el giro -
de transporte para el pago del impuesto sobre la renta por ac-
tividades empresariales correspondiente al ejercicio de 1984"

B.- Datos de la agrupación:

1.- Clave de registro federal de contribuyentes.

2.- Nombre, denominación o razón social.

3.- Domicilio

C.- Datos de los transportistas relacionados en forma tabular.

1.- Clave de registro federal de contribuyentes.

2.- Nombre completo: apellidos paterno, materno y nombre (s)

3.- Domicilio

D.- Al calce de la relación se asentará la leyenda: "En mi carácter de representante legal y a nombre de los propietarios que integran la agrupación, comunico que las personas citadas, aceptan sujetarse a las bases especiales de tributación establecidas en el artículo Trigésimo Transitorio de la Ley que Reforma, Adiciona y Deroga diversas Disposiciones Fiscales y que modifica Decreto de Carácter Mercantil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1983; asimismo me obligo a retener y enterar el impuesto correspondiente, manifestando ser solidariamente responsable del pago del mismo".

E.- Lugar y fecha

F.- Nombre y firma del representante legal.

La opción que ejercite el transportista para tributar conforme a las presentes bases, no surtirá efectos cuando el transportista incumpla o incurra en la violación de las disposiciones establecidas en la misma, quedando obligado a cumplir con el régimen general de la Ley del Impuesto sobre la Renta y su Reglamento.

PAGOS PROVISIONALES

QUINTO.- A cuenta del impuesto anual, los transportistas -- efectuarán dos pagos provisionales que se calcularán como sigue:

A.- Determinarán el impuesto a su cargo, para lo cual multiplicarán el número de unidades por la cuota del impuesto que les corresponda según la siguiente:

TARIFA

<u>Clasificación del Servicio</u>	<u>Cuota de Impuesto por Unidad</u>
SERVICIO FORANE0	
1.- Autobuses de primera clase:	
a) Hasta 37 asientos	\$ 38,787.00
b) Más de 37 asientos	47,540.00
2.- Autobuses de segunda clase:	
a) Hasta 37 asientos	32,595.00
b) Más de 37 asientos	39,203.00
SERVICIO DE PAQUETERIA	6,037.00

B.- El impuesto resultante se dividirá entre tres y el cociente obtenido servirá para determinar:

1.- El importe del primer pago provisional a efectuar.

2.- El segundo pago provisional que será de igual cantidad que el primero, salvo el caso que durante los meses de mayo, junio, julio y agosto del presente año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorice aumentos en las tarifas de los servicios públicos de carga o pasaje en camiones o autobuses; en cuyo caso las cuotas de impuesto correspondientes al segundo pago provisional serán dadas a conocer en su oportunidad por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a este sector de contribuyentes, a través de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Los pagos provisionales serán enterados en las oficinas autorizadas que correspondan al domicilio de los contribuyentes, durante los meses de mayo y septiembre del año en curso, mediante la presentación del formato de declaración aprobado por esta Secretaría.

IMPUESTO ANUAL

SEXTO.- La base para la determinación del impuesto anual - será la suma obtenida del primero y segundo pago provisional, - más el importe correspondiente al cociente obtenido conforme a - lo establecido en el inciso B del punto anterior y los incremen - tos que tengan las tarifas de los servicios públicos que autori - ce en forma general durante los meses de septiembre, octubre, - noviembre y diciembre de 1984 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuotas de impuesto que tendrán efectos de pago de - finitivo y que serán dadas a conocer por esta Secretaría median - te su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

El pago del impuesto anual será enterado por los transportistas en las oficinas autorizadas que correspondan a su domicilio, du - rante el mes de enero de 1985, mediante la presentación del for - mato de declaración aprobado por esta Secretaría, debiendo dedu - cir del impuesto anual determinado los pagos provisionales efec - tuados durante el ejercicio.

SEPTIMO.- Los transportistas que inicien operaciones con an - terioridad a la publicación de esta resolución en el Diario --- Oficial de la Federación y que deseen optar por los beneficios - de la misma, calcularán el impuesto de la siguiente manera:

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

2.- Se multiplicará el impuesto diario determinado pbr el -- número de días transcurridos entre la fecha de iniciación del - ejercicio y el 31 de diciembre de 1984.

Los que inicien operaciones con posterioridad a la publicación - de esta resolución, deberán cubrir el impuesto en una sola exhi - bición durante el mes de enero del año de 1985.

OCTAVO.- Para la determinación de las cuotas del impuesto se - ñaladas, se considerará lo siguiente:

- En los casos de cambio de vehículo amparado con el mismo - permiso de ruta o concesión, el impuesto pagado que corres

ponda al ejercicio de 1984 por el primer vehículo, cubrirá el del que lo sustituya, lo que podrá comprobarse con una copia por duplicado del aviso de baja que se presentara sea ante la Dirección General del Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal o la que corresponda en los Estados y otras autoridades locales. Para efectos de la alta del vehículo se considera la fecha que contenga el permiso provisional otorgado por la Autoridad de Tránsito correspondiente.

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

SERVICIO DE PAQUETERIA

La cuota del impuesto por servicio de paquetería, debe pagarse independientemente del impuesto por unidad correspondiente al servicio foráneo de pasaje de que se trate.

LIBROS Y REGISTROS DE CONTABILIDAD

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

OBLIGACIONES RELEVADAS

DECIMOPRIMERO.- Los contribuyentes que opten por las bases especiales de tributación, quedan relevados de la obligación de efectuar los pagos provisionales y el definitivo en los términos

de los artículos 10, 12 y 111 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, así como de presentar las declaraciones a que se refieren los artículos 58 fracción VIII y 139 de la mencionada Ley.

RECARGOS POR EXTEMPORANEIDAD

DECIMOSEGUNDO.- Los pagos de impuestos que se realicen fuera de los plazos señalados en los puntos QUINTO y SEXTO de esta resolución, independientemente de las sanciones a que haya lugar, se deberán cubrir recargos en los términos del Código Fiscal de la Federación.

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

DECIMOTERCERO.- Los transportistas que se sujeten a esta resolución que tengan trabajadores a su servicio, deberán retener y enterar el impuesto sobre la renta de las personas físicas por salarios y en general por la prestación de un servicio personal-subordinado que les corresponda conforme al Capítulo I del Título IV de la Ley del Impuesto sobre la Renta vigente, así como de efectuar el pago relativo al impuesto sobre las erogaciones por remuneración al trabajo personal prestado bajo la dirección y dependencia de un patrón.

PARTICIPACION DE UTILIDADES

DECIMOCUARTO.- Los transportistas que tengan trabajadores a su servicio, deberán participarles de las utilidades obtenidas en el ejercicio, de conformidad con el artículo 123, fracción IX inciso e) del apartado "A" de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 117, 120 y demás relativos de la Ley Federal del Trabajo; la participación de utilidades a los trabajadores nunca deberá ser menor a lo establecido en la Resolución de la Segunda Comisión Nacional para la Partici

pación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1974.

ACUMULACION DE INGRESOS

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

CONSTANCIA SOBRE LOS DATOS DECLARADOS

DECIMOSEXTO.- Los transportistas que se encuentren organiza-- dos en asociaciones, uniones, alianzas o cámaras, están obliga-- dos a obtener de las agrupaciones a que pertenezcan, constancia-- en su declaración anual sobre los datos en ella consignados.

FACULTADES DE LAS AUTORIDADES FISCALES

DECIMOSEPTIMO.- La Secretaría de Hacienda Y Crédito Público,-- se reserva las facultades de vigilancia, fiscalización y liquida-- ción que le confieren la Ley del Impuesto sobre la Renta y el -- Código Fiscal de la Federación. En consecuencia, los transportis-- tas deberán conservar invariablemente a disposición de esta Se-- cretaría, los libros, registros y documentos relacionados con -- sus operaciones durante cinco años contados a partir de la fecha de presentación de sus declaraciones del impuesto sobre la renta.

2.2.2 LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

La Ley del IVA que entró en vigor el 1° de enero de 1980, en su Art. 14 fracción II gravó el transporte de personas o bienes, sin embargo, en el Artículo 15, fracción V, exenta al transporte público de personas, excepto cuando requiera de concesión o permiso federal para operar; es decir, gravó solo el autotransporte federal.

En oficio No. 361-A10338 del 15 de marzo de 1982, la Dirección General Técnica de la Secretaría de Hacienda, establece que las empresas que cuenten con concesión o permiso federal para operar en la transportación de personas o personas y bienes no pagarán IVA.

2.3 OTROS IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES

2.3.1 IMPUESTO SOBRE LAS EROGACIONES POR REMUNERACION AL TRABAJO PERSONAL

Este impuesto se cubrirá en la forma que es común para todas las personas físicas o morales que tengan la calidad de patrones, o sea el 1% sobre el total de remuneraciones pagadas en el mes, incluyendo dentro de dicho total los salarios mínimos.

2.3.2 LEY DEL INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE LA VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES

Esta Ley publicada en el Diario Oficial el 24 de abril de 1972, establece la obligación que tienen las empresas de inscribirse e inscribir a sus trabajadores en el Instituto, cubrir las aportaciones que le corresponden en los términos de esta Ley -- sus reglamentos y de la Ley Federal del Trabajo.

El impuesto se determina aplicando el 5% sobre el total de los salarios pagados, y deberá cubrirse en forma bimestral a más tardar el día quince o el siguiente hábil si aquel no lo fuera, del mes subsecuente al bimestre que comprendan.

2.3.3. LEY DEL SEGURO SOCIAL

El Seguro Social constituye un servicio público nacional, que se establece con carácter obligatorio en los términos de esta Ley y sus reglamentos.

El régimen del Seguro Obligatorio comprende a todas las personas que se encuentren vinculadas a otras por una relación de trabajo, o bien en virtud de un contrato de aprendizaje.

Las cuotas a que la empresa está sujeta a cubrir está determinada por el grupo de salario que corresponda según la tabla -- contenida en el artículo 33.

La empresa, además de pagar la cuota anterior debe cubrir un porcentaje de prima por concepto del Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, el cual es variable en atención a las medidas preventivas, condiciones de trabajo y demás elementos que influyen sobre el riesgo.

CAPITULO No. 3

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

3.1 Organigrama

3.2 Funciones

3.1 ORGANIGRAMA

Dentro de las organizaciones, las funciones son el agrupamiento de las principales unidades de trabajo, o sea la reunión lógica y armoniosa de actividades afines.

La organización es un agrupamiento de actividades necesarias para llevar a cabo los planes a través de unidades administrativas, definiendo las relaciones jerárquicas entre los jefes y sus subordinados. Puede pensarse en ella como una estructura dentro de la cual se desarrolla el trabajo de los negocios, la dirección y las demás actividades.

Esta estructura da una idea de orden, articulaciones, comunicaciones jerárquicas, sistemas y acciones armoniosas.

En las empresas, la autoridad máxima recae en la Asamblea de Accionistas o en los propietarios de un negocio. La delegación de autoridad que hacen al nombrar un Consejo de Administración y éste a su vez de nombrar funcionarios y empleados, hace que se establezca una línea jerárquica o columna vertebral de autoridad y mando.

Para ejercerla se requiere de una estructura adecuada para el fin de la empresa.

Los principales tipos de organización administrativa son tres:

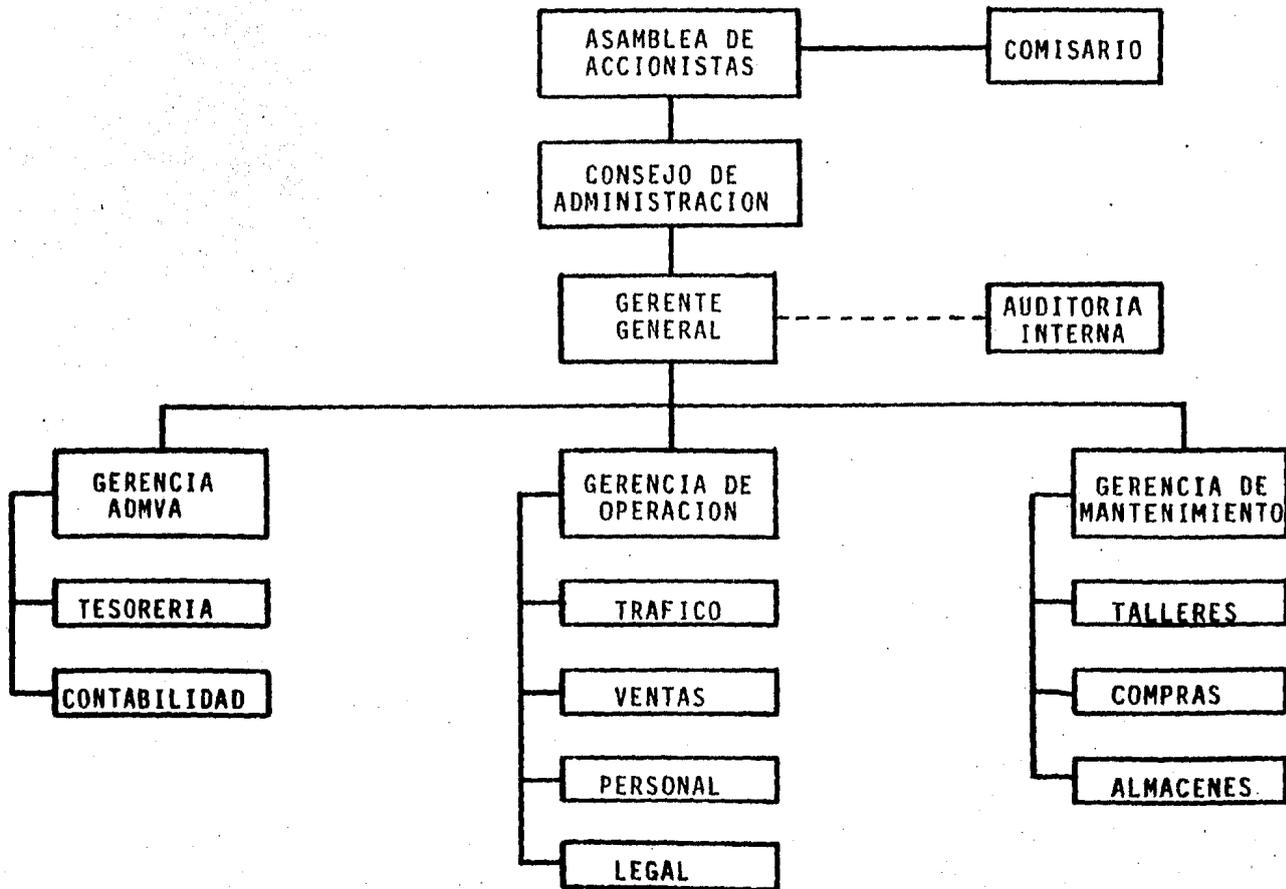
LINEAL.- Se caracteriza porque la facultad de dirigir se concentra en una sola persona, siendo susceptible de ser aplicado en los negocios pequeños por las mismas limitaciones que su naturaleza provoca.

LINEAL MIXTO.- Se diferencia del anterior en cuanto a que el Director, Gerente o dueño cuenta con un grupo de especialistas que lo asesoran, proponen planes a seguir, pero sin autoridad para llevarlos a cabo. Aún cuando en este tipo de organización administrativa ya se cuenta con la ventaja de aprovechar los beneficios de la especialización, no se obtiene el provecho deseado, debido a que se continúa conservando la autoridad centralizada.

FUNCIONAL.- En esta modalidad, se superan los inconvenientes señalados en los anteriores tipos, pues los especialistas que tienen a su cargo la preparación de planes de acción, se les hace responsables de los resultados que de ellos se deriven, al permitir a éstos el ejercicio de su propia iniciativa, obteniendo el máximo rendimiento de la especialización.

Tomando en consideración lo anterior, en mi trabajo de investigación me referiré a este último tipo de organización, ya que considero es el adecuado para una empresa de autotransporte foráneo de pasajeros, presentando a continuación el siguiente organigrama :

O R G A N I G R A M A



3.2 FUNCIONES

ASAMBLEA DE ACCIONISTAS.- La Asamblea General de Accionistas es el órgano supremo de la sociedad; podrá acordar y ratificar todos los actos y operaciones de ésta y sus resoluciones serán cumplidas por la persona que ella misma designe, o a falta de designación, por el administrador o por el Consejo de Administración.

Las asambleas generales de accionistas son ordinarias y extraordinarias.

Unas y otras se reunirán en el domicilio social, y sin este requisito serán nulas salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.- Es el grupo de personas encargado de encauzar el desarrollo de la sociedad.

Los integrantes del Consejo, son nombrados por la Asamblea de Accionistas, sus funciones principales son: el poder nombrar - uno o varios gerentes o directores, de convocar a asambleas - ordinarias y extraordinarias de los accionistas; son asimismo responsables del exacto cumplimiento de los acuerdos a que hayan llegado los accionistas; de la existencia, regularidad y exactitud de la contabilidad de la empresa, así como el exacto reparto de utilidades.

El Consejo de Administración necesita de la autorización especial de la Asamblea para los actos que ejecute, y gozará dentro del círculo de atribuciones que se le hayan designado, de las mas amplias facultades de representación y administración.

COMISARIO.- El comisario es el órgano de vigilancia de la marcha regular de las sociedades anónimas y las funciones de quien lo desempeña son temporales y revocables.

Como funciones del comisario se pueden citar las siguientes:

- Cerciorarse de la constitución y subsistencia de la garantía exigida a los administradores y gerentes para asegurar la-

responsabilidad que pudieran contraer en el desempeño de sus - cargos y dar cuenta sin demora de cualquier irregularidad a la Asamblea de Accionistas.

- Exigir a los administradores una balanza mensual de comprobación de todas las operaciones efectuadas.

- Inspeccionar una vez al mes por lo menos, los libros y papeles de la sociedad, así como la existencia en caja.

- Intervenir en la formación y revisión del balance anual.

- Convocar a asambleas ordinarias y extraordinarias de accionistas en caso de omisión de los administradores y en cualquier otro caso en que lo juzgue conveniente.

- Asistir con voz pero sin voto, a todas las sesiones del -- Consejo de Administración a las cuales deberán ser citados.

- Asistir con voz pero sin voto, a las asambleas de accio---nistas.

GERENTE GENERAL.- Previendo la necesidad de atender de una - manera continua la administración de la sociedad, se encuentra el Gerente General, dependiendo directamente del Consejo de Administración actuando por dicho Consejo como auxiliar y ejecu--tando los acuerdos tomados por éste y con las facultades que le sean delegadas.

Funciones :

- Usar la firma social con las limitaciones fijadas.

- Administrar los bienes de la sociedad.

- Planear y ejecutar una vez aprobadas, las políticas financieras de la empresa.

- Investigar acerca de las posibilidades de expansión en la prestación del servicio.

- Estudiar los informes contables y estadísticos, con objeto de obtener el máximo rendimiento de los costos de opera---ción.

- Presentar anualmente el informe de su gestión basado en -- los estados financieros, al Consejo de Administración.

- Proporcionar la información que le sea solicitada por los-órganos de jerarquía superior.

AUDITORIA INTERNA.- La auditoría interna es un control gerencial, cuyas funciones son la medición y evaluación de la efectividad de los controles. Es una actividad independiente de evaluación de una organización, mediante la revisión de su contabilidad, finanzas y otras operaciones que sirven de base a la administración de la empresa.

Sus principales funciones son :

- Efectuar exámen de funciones de cada departamento, evaluando el control interno existente.
- Revisar las operaciones administrativas y financieras
- Efectuar una evaluación de las decisiones, políticas, planes y procedimientos.
- Mantener eficaz vigilancia de que las políticas, planes y procedimientos son seguidos eficientemente por el personal de la empresa.

GERENCIA ADMINISTRATIVA.- Las funciones de la Gerencia Administrativa son:

- Establecer, coordinar y mantener un plan integrado para el control de las operaciones.
- Medir las realizaciones con los planes de operación aprobados, e informar de los resultados obtenidos. Esta función incluye, el diseño e implementación del sistema contable y demás registros, determinación de la política contable y la compilación de los registros estadísticos.
- Determinación de la política financiera general de la organización.
- Informes a las oficinas gubernamentales según se requiera y supervisar todas las cuestiones relativas a los impuestos.

TESORERIA.- El tesorero es fundamentalmente, el guardían de los fondos de caja, ejerce vigilancia sobre los procedimientos de recepción y de pago. Además a causa de estas funciones, el -

tesorero ejerce gran influencia en la política financiera de -- la organización.

Además de tener a su cargo los cobros y pagos, se encarga de -- los créditos y cobranzas, estadísticas financieras, inversiones, transacciones sobre bienes raíces, etc.

Además :

- Planea el trámite y el manejo de cobros de cuentas y otras entradas.
- Manejo de seguros
- Protección de documentos y papeles de valor
- Selección de bancos en los que se harán los depósitos.
- Firma y libramiento de cheques
- Liquidación de las cuentas por pagar de la empresa, verificando que cumplan con los requisitos fiscales y que estén debidamente autorizados.
- Control de existencia de boletos, tanto en el almacén, como en las taquillas de la oficina matriz y terminales; y - de los boletos de abordo en poder de operadores de autobuses.
- Pago de nóminas y entero de I.S.P.T., 1%, Cuotas IMSS.

CONTABILIDAD.- Su principal objeto, es el de registrar en -- forma correcta, oportuna y detallada todas las operaciones y movimientos que afecten la situación financiera de la empresa, de tal suerte que la contabilidad refleje en forma fiel los resultados de operación, la verdadera situación de la empresa en el aspecto financiero y consecuentemente la seguridad de los dirigentes para basarse con confianza en los informes para tomar de cisiones.

Efectuar liquidaciones mensuales de permisionarios.

Elaboración de informes para el Consejo de Administración.

GERENCIA DE OPERACION.- La gerencia de operación tendrá bajo su responsabilidad la coordinación y supervisión de las siguientes funciones, como responsable de la operación :

- Elaboración de el roll mediante el cual se programarán --- las corridas a los diferentes destinos.
- Plan de promoción publicitaria con el objeto de incremen-- tar los ingresos por venta de boletos.
- Atender y solucionar todas aquellas situaciones de carác-- ter legal que se presenten.
- Reclutamiento y selección de personal.
- Hacer investigaciones en cuanto a la posibilidad de expan-- sión en la prestación del servicio.

TRAFICO.- Las principales funciones de este departamento son:

- Es el responsable de la operación de los autobuses, a tra-- vés de la elaboración de roles que permiten programar los viajes de los autobuses a los diferentes destinos de la - ruta, de acuerdo a las necesidades del público usuario.
- Vigilar el cumplimiento de los itinerarios establecidos.
- Mejorar la forma de conducir de los operadores, a través-- de cursos de capacitación.
- Reportes de asistencia para formulación de nóminas de per-- sonal de abordo.
- Informes para la aplicación de sanciones e incentivos.
- Elaboración de tarifas.

VENTAS.- El departamento de ventas tiene como principal ob-- jetivo, el de coordinar todas aquellas actividades tendientes-- a crear una mejor imágen ante aquellas personas y entidades -- que tienen tratos con la empresa, así como con el público en - general, a través de promociones publicitarias y propaganda de los servicios que se prestan, así como proporcionar información turística al usuario.

PERSONAL.- El éxito de cualquier empresa depende en gran me-- dida de la eficiencia de su personal, la que se encuentra de-- terminada por la capacidad y cooperación del elemento humano-- con que cuenta, para ello es necesario establecer las relacio-- nes mas convenientes entre la empresa y todos sus trabajadores.

Siendo la empresa de autotransporte, una empresa que vende un - servicio, es todavía mas importante el elemento humano, puesto que la imagen de ese servicio, es lo que hará que nuevamente -- sea solicitado.

Dentro de su campo de responsabilidades supervisará:

- La selección de personal y su contratación.
- Movimientos y asignaciones de personal
- Relaciones con el sindicato
- Tabulación de salarios, incentivos y castigos, así como la programación de vacaciones.
- Formulación de nóminas de sueldos.

LEGAL.- Este departamento estará a cargo de un abogado que - se encargará de solventar las situaciones que se le presenten - a la empresa de tipo legal, representándola ante terceros y de- pendencias gubernamentales, en juicios, amparos; interviniendo- en la elaboración de contratos, convenios, etc.

GERENCIA DE MANTENIMIENTO.- Las funciones principales de es- ta gerencia serán:

- Que las reparaciones de los autobuses se lleven a cabo en- el menor tiempo y con la mejor calidad posible.
- Custodia y conservación de materiales, útiles y refaccio- nes.
- Adquisición de materiales, refacciones, etc., en las mejo- res condiciones de precio y calidad para la empresa.

TALLERES.- Este departamento tendrá por objeto realizar las- reparaciones de los autobuses que así lo requieran y cuidar del mantenimiento de éstos, con el objeto de que el equipo se encuen- tre en las mejores condiciones mecánicas posibles.

Control de consumos de combustibles, aceites y grasas.

Capacitación al personal mecánico y de supervisión, para mejo- rar la calidad de los trabajos de reparación y mantenimiento.

COMPRAS.- El objetivo de este departamento es, la adquisi---
ción de todos aquellos materiales, refacciones, etc., que son -
indispensables para la reparación, operación y mantenimiento --
del equipo, conservación de oficinas, etc; teniendo una comple-
ta información de los diferentes proveedores, acerca de sus pre-
cios, calidad, tiempos de entrega, a fin de seleccionar aque---
llos que ofrezcan mejores condiciones.

Realizar compras programadas a través de estadísticas de consu-
mo.

ALMACENES.- Las funciones de este departamento son:

- Responsable de la guarda y conservación de refacciones y -
materiales.
- Tener un stock de refacciones lo más completo posible, --
para que las reparaciones de los autobuses se realicen --
con mayor rapidéz; a través de la coordinación con el de-
partamento de compras y el de talleres.

CAPITULO No. 4

SISTEMA CONTABLE PROPUESTO

- 4.1 Generalidades sobre el Sistema
- 4.2 Los ingresos
- 4.3 Los egresos
- 4.4 Liquidación mensual
- 4.5 Catálogo de cuentas

4.1 GENERALIDADES SOBRE EL SISTEMA

La sociedad de nuestros días abriga diversidad de entidades, -- todas ellas con necesidades mayores o menores de contar con información financiera.

Actualmente los problemas son múltiples y las decisiones deben tomarse con rapidéz y con eficiencia, por lo tanto, se requiere de una confiable y precisa información.

Existe en muchas empresas de autotransporte, una deficiente organización administrativa y carencia de una información contable y estadística adecuada, lo que dificulta grandemente el conocimiento de los resultados, así como la situación financiera de la empresa y consecuentemente no permite que los estudios relacionados con autorización de tarifas, por ejemplo, tengan una base sólida, ya que no está de acuerdo con la realidad que confronta la explotación del servicio público de autotransporte foráneo de pasajeros en el país.

Por lo tanto, dichos estudios de modificación de tarifas que periódicamente se llevan a cabo, han tenido como base datos más o menos reales de ingresos y egresos y datos estimados en cuanto a los costos de explotación, particularmente en el renglón de gastos de mantenimiento y transportación del equipo, que es uno de los más importantes por su cuantía.

De ahí la importancia de establecer un sistema contable adecuado, que permita conocer realmente la situación financiera de -- las empresas de este tipo, e información estadística veráz que sea de utilidad práctica, para lo cual presento el siguiente -- sistema que considero apropiado para resolver esta problemática:

Las empresas de autotransporte foráneo de pasajeros han establecido una estructura tal, que les permite un mejor control y captación de sus ingresos y que es como sigue :

- OFICINA CENTRAL
- JEFATURA DE ZONA
- TERMINALES

OFICINA CENTRAL.- Es la que recibe todos los ingresos que se han generado en las terminales, a través de sus Jefaturas de Zona, así como los generados en su propia localidad. Esta oficina central está ubicada en un lugar estratégico, de acuerdo a las necesidades de la empresa.

JEFATURA DE ZONA.- Es la responsable de captar todos los ingresos que se generen en las terminales que están bajo su control, así como los que se obtengan en la misma.

TERMINALES.- Son las responsables de remitir todos sus ingresos a su jefatura de zona correspondiente.

Se ha establecido un periodo de cinco días para que las jefaturas de zona reporten a la oficina central el importe de los ingresos captados, así como los gastos efectuados en ese periodo; cabe aclarar que las terminales reportan a sus jefaturas de zona tanto ingresos como egresos en forma diaria.

A continuación presento los flujos de ingresos y egresos :

FLUJO DE INGRESOS

TERMINALES

Captan ingresos por venta de boletos, servicio de paquetería y otros, depositando diariamente a la cuenta de cheques de la -- zona a la que corresponden, el importe de éstos.

JEFATURA DE ZONA

Verifica que se depositen diariamente el importe de los ingresos de sus terminales en su cuenta de cheques, inclusive los - de la propia zona, concentrándolos por periodos de cinco días, liquidando las "quintas" a la oficina central mediante giro bancario u orden de pago.

TESORERIA OFICINA CENTRAL

Verifica que los ingresos de la oficina central sean depositados diariamente, asimismo recibe giros bancarios u órdenes de pago del importe de los ingresos de las zonas y sus terminales cada cinco días, depositándolos a la cuenta de cheques de la - oficina central.

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

Recibe de Tesorería toda la documentación correspondiente a los ingresos de las jefaturas de zona y los de la propia oficina - central para clasificarla, codificarla y elaborar las pólizas- de ingreso y su correspondiente registro.

FLUJO DE EGRESOS

TERMINALES

Efectúan gastos, mismos que son enviados a su jefatura de zona correspondiente, ésta al recibirlos, reembolsa el importe de éstos, recuperando de esta forma las terminales, su fondo fijo.

JEFATURA DE ZONA

De igual forma, ésta efectúa gastos que junto con los que recibe de sus terminales, envía a la oficina central para que le reembolse el importe de éstos.

TESORERIA OFICINA

CENTRAL

Recibe los gastos de las jefaturas de zona y sus terminales, - los revisa y envía la documentación al Departamento de Contabilidad.

DEPARTAMENTO DE

CONTABILIDAD

Recibe del Departamento de Tesorería, la documentación correspondiente a los egresos de las jefaturas de zona, sus terminales y los de la propia oficina central, la cual clasifica, codifica, elabora y registra las pólizas de egresos respectivas.

NOTA: Cabe mencionar, que referente a los egresos, las terminales y jefaturas de zona cuentan con un fondo fijo, mediante el cual cubren los gastos administrativos y de operación que se presentan, por lo que de ninguna manera deberá tomarse de los ingresos para cubrir dichos gastos.

Como se menciona anteriormente, el Departamento de Contabilidad recibe a través del Departamento de Tesorería, la documentación tanto de ingresos como de egresos, elaborando las pólizas correspondientes y registrándolas.

Para el registro de las operaciones, gran número de empresas de este tipo, cuentan con máquinas mecánicas de registro simultáneo, aquellas que ya están bien organizadas comienzan ya a utilizar sistemas electromecánicos y electrónicos.

Para efectos de mi trabajo de investigación, me referiré a las máquinas mecánicas de registro simultáneo, ya que es uno de los sistemas más económicos y de mayor uso en este tipo de empresas.

Estas máquinas funcionan a través de programas (barras metálicas intercambiables que lo contienen), cada uno de ellos para un trabajo específico, así se tienen programas para contabilidad, balanza de comprobación, nóminas, control de almacén, etc.

Con este sistema y refiriéndome particularmente a la contabilidad, los libros de diario, mayor y de operaciones diversas, vienen a ser sustituidos por hojas o tarjetas sueltas, las operaciones se registran simultáneamente en el libro diario y en los auxiliares de todas las cuentas, ya sea que se trate de cuentas, subcuentas o subsubcuentas. (Formas No. 1 y 2)

El registro de una operación se efectúa en forma simultánea -- porque al afectar el auxiliar de alguna cuenta, por copia estos datos se registran en el libro diario y la máquina va acumulando el importe de los cargos y abonos aplicados en tales auxiliares y de esta manera, obtener el total de cargos y total de abonos registrados en todos los auxiliares de determinada cuenta, convirtiéndose ello, en el movimiento deudor y movimiento acreedor de la cuenta referida, movimientos que posteriormente serán registrados por la propia máquina en el libro mayor.

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

HOJA DE MAYOR

FECHA	REFERENCIA	POLIZA	CONCEPTO	DEBE	HABER	SALDO	ACUMULACIONES	
							DEBITOS	CREDITOS

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

CUENTA DE RESULTADOS

FECHA	REF.	POLIZA	CONCEPTO	DEBE	HABER	SALDO DEL MES	SALDO DEL EJERCICIO
-------	------	--------	----------	------	-------	---------------	---------------------

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

AUXILIAR CUENTAS DE BALANCE

FECHA	REFERENCIA	POLIZA	CONCEPTO	DEBE	HABER	SALDO	CONTROL
-------	------------	--------	----------	------	-------	-------	---------

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

DIARIO GENERAL

PRUEBA	BALANZA DE MOVIMIENTOS		N O M B R E	FECHA	REF.	POLIZA	C O N C E P T O	DEBE	HABER	SALDO	ACUMULACIONES	
	DEUDOR	ACREEDOR									DEBITOS	CREDITOS

Una vez registradas todas las operaciones del mes, la máquina -- nos proporcionará una balanza de comprobación, con lo que se -- estará en posibilidad de elaborar los estados financieros.

4.2 LOS INGRESOS

CONCEPTO DE INGRESOS

Es toda percepción obtenida por la prestación de un servicio -- de traslado, y cuyos factores de cobro pasajero-kilómetro, son -- autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y -- publicados en el Diario Oficial de la Federación.

INGRESOS POR PASAJES

Son generados por la necesidad que tiene el usuario, de solicitar un servicio de traslado, el cual cubre con una cantidad determinada, recibiendo a cambio un boleto impreso como comprobante, que le dá derecho a ser transportado entre los lugares que en el mismo se especifican.

Una de las características de las empresas de autotransporte de pasajeros de segunda clase, es la prestación de dos tipos de -- servicio con modalidades propias y que son :

SERVICIO DIRECTO.- Se caracteriza, por prestarse solo entre los lugares en los cuales existen oficinas o terminales de la -- empresa; lo que significa, que el usuario solo podrá iniciar y terminar su viaje en dichos lugares, asignándosele al pasajero un número de asiento y un horario determinado, los boletos se -- obtienen solamente en ventanilla.

SERVICIO ORDINARIO.- El usuario puede ser transportado -- tanto entre terminales como entre puntos intermedios. En este -- servicio no se asigna al pasajero un asiento específico e in--

clusiva la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, autoriza un 20% adicional al cupo del autobús para que viajen pasajeros de pie. Los boletos se obtienen en ventanilla o abordo del autobús.

CAPTACION DE LOS INGRESOS POR PASAJES

La captación de los ingresos por pasajes se lleva a cabo a través de :

VENTA DE BOLETOS EN VENTANILLA (TAQUILLA).- Son aquellos ingresos por la venta de boletos que el público usuario adquiere, para tener derecho a realizar un viaje que se estipula en el boleto impreso que se le entrega como comprobante. Por dichos ingresos se elabora un Informe de Venta de Boletos diariamente. (Forma No. 3)

VENTA DE BOLETOS ABORDO DEL AUTOBUS.- Esta situación se presenta específicamente en el caso del servicio ordinario, ya que una de las características de este servicio, como se mencionó anteriormente, es de que existen paradas intermedias --- entre terminales, razón por la cual se dota al cobrador del autobús de un cierto número de talonarios de boletos (mismos que se encuentran numerados en forma progresiva, destinándose una serie de éstos para cada autobús), para que entregue como comprobante a los pasajeros, al pagar el servicio.

Una vez que el autobús llega a la terminal central, al finalizar el viaje, el cobrador se presenta en la oficina de Recaudación, dependiente del Depto. de Tesorería, donde se le hará precisamente, una liquidación del viaje terminado.

Esta liquidación se registrará en un documento que recibe el nombre de "Concentración de Cuentas del Servicio Ordinario" -- (Forma No. 4)

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

CONCENTRACION DE CUENTAS DEL SERVICIO ORDINARIO

No. Aut.	Personal	Hora Salida	Venta Talonarios		Importe	Boletos Ventanilla	Total	Volantes de Liq.	Efectivo	F i r m a s
			del num.	al num.						
TOTALES										
<hr/> Clave Nombre y Firma del Recaudador										

En él se anotan los ingresos que ha obtenido el autobús en el transcurso del viaje realizado, así como los gastos efectuados (gastos de camino), con sus comprobantes correspondientes.

VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS INGRESOS POR PASAJES, CAPTADOS ABORDO DEL AUTOBUS

Como mencioné anteriormente, la captación de los ingresos se -- lleva a cabo a través de la venta de boletos en ventanilla y -- venta de boletos abordo del autobús; en el primer caso se elab-- ora un informe de venta de boletos, liquidándose el importe -- total de la venta diaria, como vemos en este caso no se presen-- ta el problema de fugas o malos manejos, ya que los talonarios de boletos están numerados progresivamente y se liquida el im-- porte efectivo de la venta. Sin embargo, por lo que se refiere a la venta de boletos abordo del autobús, se presentan situacio-- nes que de una u otra forma representan fugas de ingresos y que conviene ejercer vigilancia sobre ellos.

Una de las situaciones que con mayor frecuencia se presenta, es el cobro de pasajes sin la entrega del boleto correspondiente, -- este es un problema característico de estas empresas, en espe-- cial las de segunda clase, ya que como mencioné anteriormente, -- una de las particularidades de éstas, es el servicio ordinario, en el que existen paradas intermedias entre terminales, siendo necesario dotar a los cobradores de los autobuses, de talona-- rios para entregar como comprobante a los usuarios que solici-- ten el servicio.

Lo anterior por lo general no se cumple, o bien, se cumple a -- medias, originando una importante fuga de recursos para la em-- presa, afectando seriamente su economía mermando sus utilidades.

Ante esta problemática, las empresas han instrumentado un siste-- ma de control que consiste en formar grupos de inspectores en --

cada una de las jefaturas de zona y que funciona de la siguiente manera :

Al inspector se le dota de una unidad móvil para llevar a cabo su trabajo, hace su recorrido a través de la ruta, haciendo la parada a los autobuses que se encuentra, una vez que ha parado el autobús, el inspector lo aborda, solicitando a cada uno de los pasajeros su boleto, aquel que no lo presenta se le cobra el pasaje correspondiente, para lo cual, el inspector lleva -- talonarios de boletos que previamente le han sido asignados -- por el Jefe de Zona, quién lleva el control de éstos.

Una vez que ha terminado su turno, el inspector regresa a la jefatura de zona a la que corresponde, donde entrega el importe de los ingresos obtenidos, elaborando además un reporte detallado de sus observaciones, siendo sancionados aquellos operadores que han actuado indebidamente, con castigo o retiro definitivo de la empresa.

El inspector recibe un porcentaje como comisión por los ingresos que ha obtenido en su labor de inspección.

Sin embargo, pese a los buenos propósitos que se persiguen con el sistema, llega a ocurrir que los propios inspectores llegan a ser sobornados por los operadores. Así pues, el problema es de difícil solución y en tanto no se instrumenten nuevas fórmulas que permitan un mejor control de estos ingresos, las empresas de este tipo seguirán viendo afectada su economía por dichas fugas.

INGRESOS POR SERVICIOS ESPECIALES

Son servicios que presta la empresa fuera de sus itinerarios programados, siendo sus precios distintos a las tarifas normales, de acuerdo a un contrato. Normalmente en el momento de la

contratación se cubre el 50% del costo y el otro 50% al finalizar el viaje.

INGRESOS POR SERVICIO DE PAQUETERIA

Son aquellos ingresos por el servicio de traslado de bultos -- que por su naturaleza, peso y volumen, pueden ser fácilmente transportados en los lugares que ordinariamente se destinan al equipaje en los autobuses, requiriéndose para la prestación de este servicio de autorización otorgada por la Dirección General de Autotransporte Federal.

INGRESOS DIVERSOS

Dentro de este grupo se pueden considerar los ingresos que percibe la empresa por conceptos tales como: Ingresos por exceso de equipaje, venta de desperdicios, chatarra, etc., y otros -- que la empresa pudiera tener de acuerdo a su tipo de operación.

4.3 LOS EGRESOS

Este renglón es de particular importancia, requiere de gran -- cuidado al momento de la autorización de los gastos, así como al revisarlos y clasificarlos por parte de las Jefaturas de -- Zona, para su envío a la Oficina Central.

Todos los comprobantes que amparen alguna salida de dinero, deberán tener la firma de autorización de la persona facultada -- para ello. Además es sumamente importante que los comprobantes reúnan los requisitos que marca la Ley como indispensables, -- para que tengan validez :

- Razón social
- Domicilio
- Registro Federal de Contribuyentes
- Fecha

Podríamos clasificar los egresos en tres grandes grupos :

- 1.- Gastos de Reparación
- 2.- Gastos de Operación
- 3.- Gastos de Administración

GASTOS DE REPARACION.- En este concepto se agrupan todos aquellos gastos por concepto de refacciones, así como todas -- las reparaciones y servicios de mantenimiento que se efectúen a los autobuses, pudiendo hacerse una subclasificación por grupos mecánicos :

- Motor
- Transmisión
- Aire Acondicionado
- Sistema Eléctrico
- Dirección
- Balanceo
- Alineación
- Suspensión
- Frenos y Ruedas
- Llantas Nuevas
- Llantas Renovadas
- Hojalatería
- Pintura
- Engrase y Mant. Preventivo

GASTOS DE OPERACION.- En este grupo se consideran todas - aquellas erogaciones relacionadas con la operación de los auto buses como son:

- Sueldos de conductores
- Hospedaje y alimentos de conductores

Uniformes de conductores
 Combustibles y aceites
 Autopistas, puentes y pangas
 Gastos de accidentes
 Seguro del viajero

GASTOS DE ADMINISTRACION. - En este rubro se consideran -- todos aquellos gastos relativos a la administración de la empresa, así como por concepto de seguridad social:

Gastos generales
 Impuesto 1% p/educación
 Cuotas al Infonavit
 Cuotas al I.M.S.S.
 Seguro de Vida

4.4 LIQUIDACION MENSUAL

Una vez que se han registrado las operaciones del mes y obtenido la Balanza de Comprobación, se procede a elaborar el Estado de Resultados con cifras globales. Las cifras que arroja dicho estado se van a distribuir en base a diferentes factores, para finalmente obtener los resultados por unidad, ya que una de -- las características de la contabilidad de estas empresas, consiste precisamente en llevar cuenta y razón de los ingresos y gastos aplicables a cada autobús.

Ejemplificaré como se determina la utilidad o la pérdida de un vehículo :

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.
 LIQUIDACION MENSUAL DE INGRESOS Y GASTOS
 CORRESPONDIENTE AL MES DE _____ DE _____

<u>INGRESOS</u>	<u>I M P O R T E S</u>	<u>BASES PARA DETERMINACION DE FACTORES DE DISTRIBUCION</u>
<u>Ingresos</u> totales	\$ _____	Importe total + Kilómetros recorridos
<u>EGRESOS</u>		
<u>Gastos</u> de Rep. y Mant.	\$ _____	Cargos Directos
<u>Gastos</u> de Operación	\$ _____	
Sueldos conductores	\$ _____	Importe total + Kilómetros recorridos
Hospedaje y alimentos cond.	\$ _____	Importe total + Kilómetros recorridos
Uniformes de conductores	\$ _____	Provisión mensual + No. de autobuses
Combustibles y aceites	\$ _____	Cargos Directos
Autopistas, puentes y pangas	\$ _____	(1)
Gastos de accidentes	\$ _____	Importe total + No. de autobuses
Seguro del viajero	\$ _____	Cargos Directos
<u>Gastos</u> de Administración	\$ _____	
Gastos generales	\$ _____	Importe total + Kilómetros recorridos
Impuesto 1% educación	\$ _____	Importe total + Kilómetros recorridos
Infonavit	\$ _____	(2)
I.M.S.S.	\$ _____	
Seguro de Vida	\$ _____	Importe pago prima mensual + No. de autobuses
<u>Depreciación</u> autobús	\$ _____	El importe se aplica según el modelo y año del aut.
TOTAL DE EGRESOS	\$ _____	
UTILIDAD ANTES DE PROVISION I.S.R. Y REP. DE UTILIDADES	\$ =====	
<u>Provisión</u> I.S.R.	\$ _____	Importe provisión mensual + No. de autobuses
<u>Provisión</u> P/ rep. utilidades	\$ _____	Importe provisión mensual + Kilómetros recorridos
UTILIDAD O (PERDIDA) DEL MES	\$ _____	

(1) AUTOPISTAS, PUENTES Y PANGAS

Del total del número de autobuses se asignan por grupos a determinado roll, así por ejemplo tenemos :

100 autobuses asignados al Servicio Directo Largo

50 autobuses asignados al Servicio México-Puebla

150 Total autobuses

Por lo que se determinará la cantidad a cargo de cada -
autobús de la siguiente manera :

Importe pagado grupo autobuses	<u> </u>	Número de autobuses
Servicio Directo Largo		del grupo

Importe pagado grupo autobuses	<u> </u>	Número de autobuses
Servicio México-Puebla		del grupo

(2) INFONAVIT E I.M.S.S.

En los meses nones se aplica una provisión

En el mes par se hace el ajuste por el importe real del bimestre.

4.5 CATALOGO DE CUENTAS

La contabilidad es el medio por el cual una empresa o cualquier agrupación de índole económica o social, satisface sus necesidades específicas de información.

La gran cantidad de operaciones que se llevan a cabo en una empresa, impone lógica y necesariamente la existencia de un instrumento que coordine con un mismo criterio dichas actividades, evitándose con ello errores de clasificación y registro: instrumento que comúnmente se le llama Catálogo de Cuentas.

La contabilidad de una empresa de autotransporte foráneo de pasajeros no difiere de la contabilidad de otras actividades y su movimiento es idéntico, únicamente cambian algunos nombres de cuentas, debido a sus características especiales.

Las empresas de autotransporte federal de pasajeros, están obligadas a utilizar el catálogo de cuentas que fué establecido por las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y la de Hacienda y Crédito Público. La circular No. 223 con la que fué publicado este catálogo en el Diario Oficial del 11 de diciembre de 1956, establece ciertas reglas para el manejo de la contabilidad y un instructivo para el uso de las cuentas.

Sin embargo, en la actualidad la mayoría de las empresas de autotransporte utilizan cuentas que no aparecen en el catálogo oficial. Estos cambios son aceptados por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por la propia circular. En los casos en que se necesite usar nuevas cuentas deberá solicitarse una autorización expresa.

Catálogo Oficial publicado en el Diario Oficial el 11 de diciembre de 1956 :

CATALOGO DE CUENTAS

BALANCE GENERAL

1.1 Activo Circulante

- 1.1.01 Caja
- 1.1.02 Caja Agencias
- 1.1.03 Bancos
- 1.1.04 Fletes por cobrar
- 1.1.05 Deudores diversos
- 1.1.06 Deudores por liquidación de carros Permisarios
- 1.1.07 Deudores cuenta choferes
- 1.1.08 Documentos por cobrar
- 1.1.09 Almacén General
- 1.1.10 Almacén combustibles y lubricantes
- 1.1.11 Refacciones y accesorios en tránsito
- 1.1.12 Remesas en camino
- 1.1.13 Accionistas

1.2 Activo Fijo

- 1.2.01 Equipo de transporte
- 1.2.02 Edificios
- 1.2.03 Obras de construcción
- 1.2.04 Terrenos
- 1.2.05 Maquinaria
- 1.2.06 Herramientas
- 1.2.07 Muebles y enseres
- 1.2.08 Automóviles y equipo de reparto
- 1.2.09 Depósito en garantía
- 1.2.10 Otras inversiones
- 1.2.11 Concesiones

1.3 Cargos Diferidos

- 1.3.01 Pagos adelantados
- 1.3.02 Gastos de organización
- 1.3.03 Gastos de instalación
- 1.3.04 Pérdida por caso fortuito
- 1.3.05 Impuestos pagados por anticipado

2.1 Pasivo Circulante

- 2.1.01 Acreedores diversos
- 2.1.02 Proveedores
- 2.1.03 Documentos por pagar
- 2.1.04 Otras líneas
- 2.1.05 Intereses por pagar
- 2.1.06 Provisión para el pago del Impuesto sobre la Renta
- 2.1.07 Dividendos por pagar
- 2.1.08 Acreedores por reclamaciones

2.2 Pasivo Fijo

- 2.2.01 Obligaciones
- 2.2.02 Hipotecas

3.1 Capital Social

- 3.1.01 Capital Social

4.1 Reservas de Capital

- 4.1.01 Reserva Legal
- 4.1.02 Reserva de reinversión
- 4.1.03 Primas de emisión de acciones
- 4.1.04 Sobrantes de ejercicios anteriores

4.1.05 Fondo de reserva (Cooperativa)

4.1.06 Fondo de previsión social (Cooperativa)

5.1 Reservas Complementarias de
Activo Fijo

5.1.01 Reserva para castigo de fletes insolutos

5.1.02 Reserva para castigo deudores diversos

5.1.03 Reserva para castigo documentos por cobrar

5.1.04 Reserva para depreciación de equipo de transporte

5.1.05 Reserva para depreciación edificio

5.1.06 Reserva para depreciación maquinaria

5.1.07 Reserva para depreciación herramientas

5.1.08 Reserva para depreciación muebles y enseres

5.1.09 Reserva para depreciación autos y equipo de reparto

5.1.10 Reserva para amortización de concesiones

5.1.11 Reserva para amortización gastos de organización

5.1.12 Reserva para amortización gastos de instalación

5.1.13 Reserva para amortización de pérdidas por casos fortuitos

6.1 Cuentas de Resultados Deudoras

6.1.01 Gastos de transportación

6.1.02 Gastos de mantenimiento y conservación

6.1.03 Castigos, depreciaciones y amortizaciones

6.1.04 Comisiones pagadas

6.1.05 Situaciones pagadas

6.1.06 Intereses pagados

6.1.07 Descuentos sobre fletes

6.1.08 Gastos de administración

6.1.09 Quebrantos diversos

6.1.10 Maniobras de carga y descarga

6.1.11 Gastos de talleres

6.1.12 Otros gastos

6.1.13 Gastos de bodega

6.1.14 Oficinas foráneas

7.1 Cuentas de Resultados Acreedoras

7.1.01 Fletes

7.1.02 Fletes Gobierno

7.1.03 Comisiones por fletes

7.1.04 Adicionales cobrados

7.1.05 Otros ingresos

8.1 Pérdidas y Ganancias

9.1 Cuentas de Orden Deudoras

9.1.01 Fondos C.O.D. en nuestro poder

9.1.02 Documentos descontados

9.1.03 Depósitos en garantía de gestión

10.1 Cuentas de Orden Acreedoras

10.1.01 Fondos C.O.D. por entregar

10.1.02 Responsabilidades por documentos descontados

10.1.03 Depositantes en garantía de gestión

6.1.01 Gastos de Transportación

6.1.01.01 Sueldos tripulación

6.1.01.02 Combustibles

6.1.01.03 Llantas y cámaras

6.1.01.04 Llantas recubiertas

6.1.01.05 Lubricantes y grasas

6.1.01.06 Estancias y hoteles

6.1.01.07 Reclamaciones

6.1.01.08 Bonificaciones sobre comisiones y sobre otros

6.1.01.09 Mercancía perdida o averiada

6.1.01.10 Comisiones sobre fletes

6.1.01.11 Diversos

6.1.02 Gastos de Mantenimiento y Conservación

6.1.02.01 Mano de obra

6.1.02.02 Refacciones y accesorios México

6.1.02.03 Refacciones y accesorios camino

6.1.02.04 Engrase y cambio de aceite México

6.1.02.05 Reparaciones talleres ajenos

6.1.02.06 Seguros equipos transportación

6.1.02.07 Cambio de motores

6.1.03 Castigos, depreciaciones y amortizaciones

6.1.03.01 Provisión para castigo de fletes insolutos

6.1.03.02 Provisión para castigo de deudores diversos

6.1.03.03 Provisión para castigo de documentos por cobrar

6.1.03.04 Provisión para depreciación de equipos de transporte

6.1.03.05 Provisión para depreciación de muebles y enseres

6.1.03.06 Provisión para depreciación de edificios

6.1.03.07 Provisión para depreciación de maquinaria

6.1.03.08 Provisión para depreciación de herramienta

6.1.03.09 Provisión para depreciación de automóviles y equipo de reparto

6.1.03.10 Provisión para depreciación de construcciones

6.1.03.11 Provisión para amortización de concesiones

6.1.03.12 Provisión para amortización de gastos de organización

6.1.03.13 Provisión para amortización de gastos de instalación

6.1.03.14 Provisión para amortización de pérdidas por casos fortuitos.

6.1.04 Comisiones Pagadas

6.1.04.01 A instituciones de crédito

6.1.04.02 A transportadores

6.1.04.03 Diversos

6.1.05 Situaciones Pagadas

6.1.05.01 A instituciones de crédito

6.1.05.02 A correos y telégrafos

6.1.05.03 Diversos

6.1.06 Intereses Pagados

6.1.06.01 A instituciones de crédito

6.1.06.02 Diversos

6.1.07 Descuentos sobre Fletes

6.1.08 Gastos de Administración

6.1.08.01 Sueldos a funcionarios y empleados

6.1.08.02 Gratificaciones a funcionarios y empleados

6.1.08.03 Horas extras a funcionarios y empleados

6.1.08.04 Honorarios diversos

6.1.08.05 Gastos de viaje

6.1.08.06 Gastos legales

6.1.08.07 Correos y telégrafos

6.1.08.08 Teléfonos

6.1.08.09 Rentas

6.1.08.10 Luz, fuerza y calefacción

6.1.08.11 Suscripciones y cuotas

6.1.08.12 Coches y pasajes

6.1.08.13 Gastos de representación

6.1.08.14 Gastos de conservación y reparación equipos oficina

6.1.08.15 Mantenimiento y conservación edificios

6.1.08.16 Contribuciones

6.1.08.17 Vacaciones empleados

- 6.1.08.18 Gastos previsión social
- 6.1.08.19 Seguro Social
- 6.1.08.20 Papelería y útiles de escritorio
- 6.1.08.21 Útiles y gastos de aseo
- 6.1.08.22 Seguro edificios y fianzas
- 6.1.08.23 Publicidad
- 6.1.08.24 Reparación y refacciones autos oficinas
- 6.1.08.25 Combustibles y lubricantes autos oficinas
- 6.1.08.26 Gastos no deducibles del impuesto sobre la renta
- 6.1.08.27 Gastos de reparto y entrega
- 6.1.08.28 Otros gastos no especificados

6.1.09 Quebrantos Diversos

- 6.1.09.01 Sobre equipo de transporte vendido o inutilizado
- 6.1.09.02 Sobre maquinaria y herramienta vendida o inutilizada
- 6.1.09.03 Sobre muebles y enseres vendidos o inutilizados
- 6.1.09.04 Sobre automóviles vendidos o inutilizados
- 6.1.09.05 Diversos

6.1.10 Maniobras de carga y descarga

- 6.1.10.01 Directa
- 6.1.10.02 Indirecta

6.1.11 Gastos Talleres

- 6.1.11.01 Sueldos y salarios
- 6.1.11.02 Refacciones y accesorios
- 6.1.11.03 Combustibles y lubricantes
- 6.1.11.04 Luz y fuerza
- 6.1.11.05 Diversos

7.1.01 Fletes

- 7.1.01.01 Oficina en México

7.1.01.02 Oficina en - - -

7.1.02 Fletes Gobierno

7.1.02.01 PODER EJECUTIVO;

7.1.02.01.01 Presidencia de la República

7.1.02.01.02 Secretarías de Estado

7.1.02.01.03 Departamentos de Estado

7.1.02.02 PODER LEGISLATIVO;

7.1.02.02.01 H. Congreso de la Unión

7.1.02.02.02 Cámara de Diputados

7.1.02.02.03 Cámara de Senadores

7.1.02.03 PODER JUDICIAL;

7.1.02.03.01 Suprema Corte de Justicia

7.1.02.03.02 Tribunales Colegiados de Circuito

7.1.02.03.03 Juzgados de Distrito

7.1.03 Comisiones por fletes

7.1.03.01 Comisiones por fletes en México

7.1.03.02 Comisiones por fletes foráneos

7.1.03.03 Situaciones cobradas

7.1.04 Adicionales cobrados

7.1.04.01 Por Oficinas en México

7.1.04.02 Por Oficinas en - - -

7.1.05 Otros Ingresos

7.1.05.01 Por diversos conceptos no especificados

CAPITULO No. 5

ESTADOS FINANCIEROS

- 5.1 Concepto
- 5.2 Características
- 5.3 Clasificación
 - 5.3.1 Básicos
 - 5.3.2 Secundarios
- 5.4 Ejemplificación
 - 5.4.1 Balance General
 - 5.4.2 Estado de Resultados

5.1 CONCEPTO

La contabilidad representa un instrumento efectivo para la gerencia, o para ayudar a la misma y a otras personas interesadas en un negocio. Constituye un servicio de excepcional importancia para la gerencia en :

- Lograr la coordinación de las actividades
- La planeación y control de las operaciones diarias
- Formulación y complementación de normas administrativas
- La formulación sobre la administración del negocio a los propietarios y la presentación de datos contables a otros grupos externos autorizados.

Las tareas anteriores se realizan por medio de informes contables internos destinados a la gerencia, debidamente registrados, interpretados y presentados como medio principal de comunicar los datos financieros.

Los estados financieros son un medio de comunicar información y no son un fin, ya que no persiguen el tratar de convencer al lector de un cierto punto de vista o de validez de una posición.

La información financiera se presenta comúnmente en documentos diseñados exprofeso, conteniendo resúmenes de los datos, o datos condensados, de los datos captados y procesados de acuerdo con la técnica contable, que se denominan Estados Financieros.

Los Estados Financieros pueden conceptuarse como a continuación se menciona :

ESTADOS FINANCIEROS

Son documentos básica y esencialmente numéricos, elaborados --

mediante la aplicación de la técnica contable en los cuales se muestra la situación en que se encuentra la empresa, los resultados de sus operaciones, el movimiento de fondos u otros aspectos también relacionados con la obtención y el uso del dinero.

5.2 CARACTERISTICAS

Las características fundamentales que debe tener la información financiera son :

UTILIDAD.- Es la cualidad de adecuarse al propósito del usuario. Estos propósitos son diferentes en detalle para cada usuario pero todos tienen la comunidad de interés económico en la entidad; entre estos interesados se encuentran la administración, inversionistas, accionistas, trabajadores, proveedores, acreedores, autoridades gubernamentales, etc.

CONFIABILIDAD.- Es la característica de la información financiera por la que el usuario la acepta y utiliza para tomar decisiones basándose en ella. Esta es una cualidad inherente a la información, es adjudicada por el usuario y refleja la relación entre él y la información.

PROVISIONALIDAD.- Significa que no representa hechos totalmente acabados ni terminados. La necesidad de tomar decisiones obliga a hacer cortes en la vida de la empresa para presentar los resultados de operación y la situación financiera y sus cambios incluyendo eventos cuyos efectos no terminan a la fecha de los estados financieros. Esta característica más que una cualidad deseable, es una limitación a la precisión de la información.

5.3 CLASIFICACION

Los Estados Financieros se clasifican en :

A. BASICOS

B. SECUNDARIOS

5.3.1 ESTADOS FINANCIEROS BASICOS

Son la parte esencial de la información financiera, la cual -- además de ser de primera necesidad para la gerencia, se presenta al usuario general por la misma, para que ésta pueda desprender sus conclusiones sobre como esta cumpliendo la empresa con sus objetivos financieros.

Los Estados Financieros Básicos comprenden:

- Balance General
- Estado de Resultados
- Estado de Cambios en la Situación Financiera

Balance General.- Muestra los activos, pasivos y el capital contable a una fecha determinada.

Estado de Resultados.- Muestra los ingresos, costos y gastos, y la utilidad ó pérdida resultante en el periodo.

Estado de Cambios en la Situación Financiera.- Indica como se modificaron los recursos y obligaciones de la empresa en el periodo.

5.3.2 ESTADOS FINANCIEROS SECUNDARIOS

Es toda aquella información adicional a los estados financieros básicos y puede consistir en análisis o comparaciones de rubros y conceptos integrantes de la información financiera básica, pero también puede requerir el diseño de modelos que contengan estudios especiales o información relativa a situaciones especiales.

A continuación presento un cuadro que muestra la clasificación de los Estados Financieros :

CLASIFICACION DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

BASICOS

- Balance General
- Estado de Resultados
- Estado de cambios en la situacion financiera

SECUNDARIOS

ANALITICOS

- Relaciones analíticas de cada uno de los conceptos que integran los estados financieros básicos

COMPARATIVOS

- Balance General Comparativo
- Estado de Resultados Comparativo

ESPECIALES

- Estados Financieros Proforma
- Estado de Realización y Liquidación

En relación con la elaboración de los estados financieros tanto básicos como secundarios, deben tenerse en cuenta los siguientes lineamientos :

Negocio en marcha.- La existencia de toda entidad es generalmente prolongada, en vista de ello, las cifras que integren a los estados financieros deben representar el "valor histórico original" de cada concepto, de manera que se disponga de una base común de valuación y se facilite la verificación de la información.

Verificabilidad.- La corrección de la información contenida en los estados financieros debe ser susceptible de comprobarse, en virtud de que es factible repetir y verificar prácticamente, todas las fases de la operación del sistema de información financiera; es decir, debe ser posible verificar su congruencia, su expresión homogénea y su presentación ordenada y sistemática.

Periodo Contable.- La vida de las entidades se divide en periodos regulares, generalmente de un año, por lo cual deben identificarse los hechos y fenómenos de los cuales se derivan los datos financieros, precisamente con los periodos en que ocurren, de manera que los ingresos que se obtengan en un determinado periodo, se identifiquen con los costos y gastos en que se haya incurrido para generarlos y se propicie su comparabilidad.

Comparabilidad.- Los Estados Financieros deben ser válidamente comparables y permitir, mediante su estudio, evaluar la marcha de la empresa y su posición en relación con otras entidades.

Oportunidad.- Los beneficios que pueden derivarse de la -

división de la vida de las entidades en periodos regulares y - de la comparabilidad de los estados financieros esta condicionada, en gran parte, por el hecho de que sean estos presentados precisamente a tiempo a los usuarios de los mismos, es --- decir, con oportunidad.

5.4 EJEMPLIFICACION

A continuación presento un ejemplo de los estados financieros básicos: balance general y estado de resultados, en una empresa de autotransporte que he denominado Autotransportes Zodiaco, S.A. de C.V. Cabe mencionar que en la práctica los estados financieros básicos deben ir acompañados de las relaciones de -- las cuentas colectivas y de otros estados analíticos como podrían ser: Estado de ingresos por pasajes, Estado de pasajeros transportados, Factor de ocupación, etc.

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

BALANCE GENERAL AL _____

A C T I V O

CIRCULANTE

Efectivo en caja y bancos \$ _____
 Cuentas por Cobrar (Nota 1) _____
 Inventarios :
 Almacén de refacciones _____
 Depósitos de Comb. y Lub. _____
 Total Activo Circulante \$ _____

INMUEBLES, MOBILIARIO Y EQUIPO (Nota 2) \$ _____

Menos: Depreciación acumulada _____
 Total Inmuebles, Mobiliario y Eq. \$ _____

CARGOS DIFERIDOS

Gastos de Organización e Instalación (nota 3) \$ _____
 Menos: Amortizac. acumulada _____ \$ _____
 Pagos anticipados _____
 Total Cargos Diferidos \$ _____

SUMA EL ACTIVO \$ _____

P A S I V O

CIRCULANTE

Proveedores \$ _____
 Documentos por pagar _____
 Intereses por pagar _____
 Acreedores diversos _____
 Porción circulante préstamo hipotecario _____
 Provisión I.S.R. _____
 Provisión p/ rep. utilidades _____
 Total Pasivo Circulante \$ _____

NO CIRCULANTE

Préstamo Hipotecario \$ _____

C A P I T A L

Capital social \$ _____
 Reserva legal _____
 Resultados ej. anteriores _____
 Resultado del ejercicio _____
 Total Capital \$ _____

SUMA EL PASIVO Y CAPITAL \$ _____

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

Notas al Balance General al _____

1. CUENTAS POR COBRAR

Al _____, este rubro se integra por:

Adeudos de funcionarios y empleados	\$		
Documentos por cobrar			
Otras cuentas por cobrar			
Menos: Estimación p/cuentas incobrables			
Total neto Cuentas por Cobrar	\$		

2. INMUEBLES, MOBILIARIO Y EQUIPO

Al _____, este rubro se integra por :

	<u>Costo de</u> <u>Adquisic.</u>	<u>Depreciac.</u> <u>Acumulada</u>	<u>Neto</u>
Edificios	\$ _____	\$ _____	\$ _____
Equipo de transp.			
Equipo de rep.			
Mobiliario y eq.			
Sub-total	\$ _____		
Terrenos			
Total	\$ _____	\$ _____	_____

3. GASTOS DE ORGANIZACION E INSTALACION

Al _____, este rubro se integra por :

Gastos de organización	\$		
Gastos de instalación			
			\$ _____
Menos: Amortización acumulada			
Total neto Gastos de Organización e Instalación	\$		

AUTOTRANSPORTES ZODIACO, S.A. DE C.V.

Estado de Resultados por el periodo comprendido del ___ al ___

INGRESOS

Ingresos por pasajes	\$	
Ingresos por servicio de paquetería		
Ingresos por exceso de equipaje		
Otros		
Total Ingresos	\$	

EGRESOS

<u>Gastos de Rep. y Mant.</u>	\$	
<u>Gastos de Operación</u>	\$	
Sueldos de conductores	\$	
Hospedaje y alimentos de cond.		
Uniformes de conductores		
Combustibles y aceites		
Autopistas, puentes y pangas		
Gastos de accidentes		
Seguro del viajero		
<u>Gastos de Administración</u>	\$	
Gastos generales	\$	
Impuesto 1% Educación		
Infonavit		
I.M.S.S.		
Seguro de Vida		
Depreciación autobús	\$	
Total Egresos	\$	
Utilidad antes de provisión I.S.R. y reparto de utilidades	\$	
Provisión I.S.R.		
Provisión p/rep. utilidades		
UTILIDAD O (PERDIDA) DEL MES	\$	

5.5 REEXPRESION DE ESTADOS FINANCIEROS

Considerando que este tema de reexpresión de estados financieros es de actualidad y que es de gran importancia reconocer -- los efectos de la inflación en la información financiera, so-- bre todo en esta época tan cambiante en el aspecto económico, -- juzgué conveniente mencionarlo en mi trabajo, aún cuando lo -- hago genéricamente.

Por lo que se refiere a las empresas de autotransporte es de -- gran importancia reflejar lo más acertadamente posible el va-- llor actual de reposición de sus activos fijos, ya que su pa--- trimonio está representado fundamentalmente por el equipo de -- transporte. A continuación expongo mis motivos:

En una economía caracterizada por una alta tasa de inflación, -- es indispensable que el empresario considere sus activos tan -- exactamente como le sea posible al costo actual de reposición.

El concepto contable del costo de reposición de activos fijos -- no es nuevo, ya que aún durante el periodo de precios relativa -- mente estable hubo algo de inflación. Algunos empresarios se -- dieron cuenta de que no podían reponer sus activos solo con -- los fondos acumulados en la reserva para depreciación.

Así se llevaron a cabo estudios que demostraron que al depre-- ciar los activos fijos en base a su costo histórico, las utili-- dades originadas por la diferencia entre la reserva de depre-- ciación y el costo de reposición no eran sino utilidades ficti-- cias.

Sin embargo, estos estudios no tuvieron mucha aceptación ya -- que el incremento anual de los precios no era demasiado alto y la mayoría de las empresas progresaba satisfactoriamente. Pero ahora, con los altos niveles a que ha llegado la infla--- ción, si el empresario continúa aferrándose al concepto de va--

luación de activos fijos de acuerdo a su costo histórico, se crea problemas en verdad serios, cuya gravedad aumenta en proporción directa a la magnitud de la tasa de inflación.

Un problema obvio, es por supuesto, que en una economía altamente inflacionaria, el depreciar los activos sobre la base de su costo histórico crea una reserva que representará solo una fracción de los fondos realmente necesarios para suplir tales activos al fin de su vida útil.

A menos que el empresario valúe sus activos fijos sobre una base de costo actual de reposición, le será imposible tomar las decisiones necesarias para asegurar que se generen reales y verdaderas reservas de depreciación, adecuados para reponer activos, así como también para obtener una ganancia real sobre la propia inversión en activos. Es por esta razón que los activos deben ser constantemente reexpresados para reflejar, tanto como se pueda, su costo de reposición en términos actuales.

Para la preparación de los estados financieros, los contadores todavía se aferran a la contabilidad basada en el costo histórico, como también lo hace el fisco. Y dados los requerimientos del sector público durante los próximos años, no es probable que las autoridades permitan, para efectos fiscales, la contabilidad basada en los costos de reposición ya que ello implicará una significativa pérdida de los ingresos del Estado.

A pesar de la renuncia de los contadores y del fisco, sin embargo el empresario necesita contar con instrumentos mas efectivos en una economía inflacionaria. Y si ha de tomar decisiones sobre una base de contundente realismo, debe elaborar estos financieros para su propio uso que reflejen el proceso inflacionario. Esto significa el ajuste de sus activos a los valores actuales cuando se calculan las reservas reales de depre

ciación y la verdadera utilidad sobre la inversión en activos.

El concepto de reexpresión de los activos constantemente, para que reflejen su costo de reposición en términos actuales, no se limita a los activos fijos. La inversión en inventarios que para algunas empresas es muy importante, puede ser manejada de la misma manera.

De acuerdo con lo anteriormente comentado, el balance general, el estado de resultados y demás estados financieros que no estén acompañados de cifras que tomen en cuenta los cambios en los precios, no podrán servir de base para tomar decisiones o pueden provocar situaciones que lleven a la descapitalización del negocio.

Para llevar a cabo el ajuste a dichos estados, fundamentalmente se han señalado dos procedimientos en los boletines B-7 y B-10 de Principios de Contabilidad del Instituto Mexicano de Contadores Públicos :

- a) Método de ajuste por cambios en el nivel general de precios.
- b) Método de actualización de costos específicos.

METODO DE AJUSTE POR CAMBIOS EN EL NIVEL GENERAL DE PRECIOS.

Este método es poco costoso y relativamente sencillo. Su objetivo es el de restablecer a pesos actuales, aquellas transacciones operadas en pesos anteriores con poder adquisitivo superior.

Los pesos erogados o percibidos en fechas distintas, reflejan-

montos variables en el poder adquisitivo, esto quiere decir -- que la suposición de que existe una unidad de medición monetaria estable, ha sido quebrantada por los efectos de la inflación.

Una de las soluciones que existen para resolver este problema, es el de expresar el costo histórico en términos de unidades monetarias de poder adquisitivo homogéneo, en lugar de llevarlo a cabo en términos de unidades monetarias nominales, es decir, el costo histórico del poder general de adquisición erogado, puede convertirse a su equivalente actual de pesos, o dicho en formas sencilla, convertir los pesos antiguos a pesos presentes.

Para poder realizar esta conversión, es imprescindible que se use una unidad común de medición. Esta unidad es el Índice Nacional de Precios al Consumidor que periódicamente publica el Banco de México, S.A.

METODO DE ACTUALIZACION DE COSTOS ESPECIFICOS

Una de las alternativas de este método se basa primordialmente en la apreciación que los técnicos valuadores tienen sobre los inventarios y los bienes muebles e inmuebles que integran el activo fijo con el objeto de asignarles un nuevo valor.

Esta alternativa trata de expresar los cambios habidos en el valor individual de cada bien y por lo tanto, presenta una desviación al principio de costo histórico original.

Vemos pues que para el caso de inmuebles, maquinaria y equipo, esta alternativa requiere de un estudio técnico realizado por peritos valuadores, sobre los bienes que integran dicho activo-fijo. Este estudio debe contener, de conformidad con el boletín B-7, cuando menos los siguientes requisitos :

- a) Revaluar los valores fijados por los diferentes bienes, como consecuencia de su valor neto de reposición, excep

to que exista la intención de no reponerlos.

- b) Todas las partidas que sean de la misma clase y con --- características comunes, deben ser tratados en forma -- similar, por lo que no deben adicionarse o excluirse -- de este grupo, bienes con características parecidas, -- con objeto de lograr determinadas cifras en los esta -- dos financieros.
- c) No debe contemplar únicamente cifras globales, sino que debe señalar los valores individuales de cada bien exis tente o de los diferentes grupos de partidas homogéneas.
- d) Indicar la estimación de la vida útil remanente de los-bienes y su valor de deshecho.

La otra alternativa que nos ofrece este método para los inmue-- bles, maquinaria y equipo, es la de reexpresar las cifras de -- estos conceptos en forma similar al método de números índices, -- pero aplicando los índices específicos por ramas industriales - que también publica el Banco de México, S.A.

Con respecto a los inventarios, la actualización por este méto-- do establecerá costos de reposición, de conformidad con el Bo-- letín C-4 de Principios de Contabilidad.

En el caso de los otros renglones de los estados financieros, - la asignación de nuevos valores en este método, se llevará a -- cabo en la misma forma a la señalada en el método anterior.

Para la revelación de los efectos de este método, hay que tomar en consideración que con anterioridad a la expedición del bole-- tín B-7, muchas empresas tenían la política contable de "reva-- luar" sus bienes muebles e inmuebles, incorporando esta revalua-- ción a los estados financieros básicos, mostrando los nuevos --

valores en el activo fijo y en el capital contable, mediante un "superávit por revaluación".

Los dos métodos anteriormente detallados, pueden ser utilizados indistintamente o efectuar una combinación de los mismos, como se dá en el caso de las empresas que opten por recurrir a valuadores independientes, pues por los ejercicios siguientes a aquel en que se haya efectuado el avalúo, podrán reexpresar las cifras originadas en éste, mediante la aplicación de los índices-específicos de precios relativos a su rama industrial, o en defecto de ellos, el índice nacional de precios al consumidor, -- excepto que hayan transcurrido más de 5 años desde la fecha del avalúo o este último índice haya tenido un incremento del 50% ó más.

REGLONES DE LOS ESTADOS FINANCIEROS QUE DEBEN SER ACTUALIZADOS

Atendiendo a lo que indica el boletín B-7, la actualización comprenderá los siguientes rubros :

- a) Inventarios y costo de ventas
- b) Inmuebles, maquinaria y equipo, así como su deprecia--
ción acumulada y del ejercicio.
- c) Inversión de los accionistas (capital contable) inclu--
yendo la determinación de :
 - 1) Reserva para mantenimiento del capital
 - 2) Ganancias o pérdidas acumuladas por posición moneta--
ria
 - 3) Superávit por retención de activos no monetarios.

Significación de los tres conceptos anteriores :

RESERVA PARA MANTENIMIENTO DE CAPITAL.- Es la cantidad necesaria para mantener la inversión de los accionistas en términos de poder adquisitivo de la moneda, equivalente al de las -- fechas en que se hicieron las aportaciones y en que les fueron retenidas las utilidades.

Este concepto se asimila al que en otros trabajos técnicos sobre la materia, se identifica como "Reexpresión Monetaria del Capital Aportado por los Accionistas".

GANANCIAS O PERDIDAS ACUMULADAS POR POSICION MONETARIA.- - Es el resultado que se produce, al tener inversiones que aumentan su valor nominal al tiempo que disminuye el de la moneda, - mientras que simultáneamente se mantienen pasivos que continúan siendo obligaciones en moneda corriente.

Este concepto asimila al que en otros trabajos técnicos sobre la materia, se identifica como "Utilidad Monetaria".

SUPERAVIT POR RETENCION DE ACTIVOS NO MONETARIOS.- Es el - resultado que se obtiene por haberse operado un aumento en el -- valor de los activos que difiere del que se hubiera alcanzado - de haber aplicado factores derivados del Índice Nacional de --- Precios al Consumidor.

En otras palabras, es el resultado de la diferencia porcentual del incremento real en el valor de los activos fijos y el comportamiento del Índice Nacional de Precios al Consumidor.

Este concepto se asimila al que en otros trabajos técnicos sobre la materia, se identifica como "Utilidad o Pérdida por Inflación".

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

- CUE VEGA, Andres. "Contabilidad de Empresas de Autotransporte", 4a. Ed.; México: Editorial Banca y Comercio, S.A., 1980.
- DEL VALLE NORIEGA, Jaime y JARDON SERRANO, Jose Manuel. "Manual para la Reexpresión de Estados Financieros", 2a. Ed.; ---- México: Dofiscal Editores, 1982.
- FRAGA, Gabino. "Derecho Administrativo", 15a. Ed.; México: Editorial Porrúa, S.A., 1973.
- LARIS CASILLAS, Fco. Javier. "Administración Integral", 5a. Ed., México: Ediciones Oasis, S.A., 1975.
- MANCERA HNOS. y Colaboradores. "Terminología del Contador", 8a. Reimp.; México: Editorial Banca y Comercio, S.A., 1981.
- MENDEZ VILLANUEVA, Antonio. "Información Financiera y Toma de Decisiones I", México: Impresiones "Aries", 1978.
- MORENO PADILLA, Javier. "Prontuario de Leyes Fiscales", 9a. Ed. México: Editorial Trillas, 1984.
- TORRES TOVAR, Juan Carlos. "Contabilidad II", 1a. Ed.; México: Editorial Diana S.A., 1982.
- Principios Contables Básicos. Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 71a. Ed., México: Editorial Porrúa, S.A., 1982.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. 11a. Ed.; México: Editorial Porrúa, S.A., 1982.
- CORONA QUINTERO, Miguel. "Organización Contable de una Empresa de Autotransporte de Pasajeros de Servicio Público Federal" Seminario de Investigación Contable, UGU. 1976.
- PEREZ LOPEZ, Cristina. "Implantación del Sistema Contable en una Línea de Autobuses Foráneos de Pasajeros". Seminario de -- Investigación Contable, UNAM. 1972.

NOVELO PACHECO, Enrique Jose. "Principales aspectos de la Industria del Transporte Foráneo de Pasajeros", Seminario de -- Investigación Contable, UNAM. 1972.