

26
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL

**SEMINARIO DE INVESTIGACION CONTABLE
QUE EN OPCION AL GRADO DE :
LICENCIADO EN CONTADURIA
P R E S E N T A :
OLIMPIA HERNANDEZ CRUZ**

Profesor del Seminario: C.P. Benito Yamazaki Endo

**TESIS CON ORIGEN MEXICO, D. F.
FALLA DE ORIGEN**

1993



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.

INDICE

Introducción	1
I. Antecedentes Generales Autotransporte en México	4
II. Disposiciones Legales y Fiscales que afectan al Sector Transporte.	7
Constitución y Fundamento de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR).	10
Condiciones del Contrato de Transporte que Ampara la Carta de Porte.	32
Verificación Semestral de Emisiones contaminantes de los vehículos de Autotransporte de Carga que circulan por Caminos de Jurisdicción Federal.	34
III. Obligaciones de inscripción, contabilidad y comprobación.	37
Facilidades de comprobación.	38
Fundamento esencial para estructurar un catálogo de cuentas.	39
Inscripción a la Cámara Nacional de Autotransporte.	40
Tipos de Tractocamiones.	41
IV. Determinación de la base para el cálculo del Impuesto Sobre la Renta.	43
Entradas.	
Salidas.	
Cálculo del Impuesto del Ejercicio.	46
Obligaciones.	47

V.	Determinación de la base para el cálculo del Impuesto al Valor Agregado.	49
	Antecedentes Generales.	
	Características.	
	Obligaciones.	50
VI.	Determinación de la base para el cálculo del Impuesto al Activo de las empresas.	51
	Obligaciones.	52
VII.	Obligaciones para cumplir con el movimiento de mercancías.	53
	Documentación comprobatoria de la mercancía.	55
	Despacho de la Mercancía.	56
	Los Servicios de la Carga.	57
	Documento que ampara al transporte.	58
	Clasificación de las Mercancías.	59
VIII.	Influencia del Tratado de Libre Comercio en el Sector Transporte.	67
	Objetivos.	69
	Medidas relativas y normalización.	70
	Normas Internacionales, Compatibilidad y Equivalencia.	
	Procedimientos de evaluación de la Conformidad de cada una de las partes.	71
IX.	Caso Práctico.	74
	Conclusiones.	79
	Bibliografía.	80

INTRODUCCION.

El objetivo de la investigación es plasmar en forma sencilla la aplicación del Régimen Simplificado en el Sector del Autotransporte de Carga Federal específicamente, dado las reformas que se han dado en los últimos dos años con respecto a este sector.

Se pretende que este trabajo sirva para los lectores interesados y que puedan hacer uso de los beneficios que ofrece esta alternativa fiscal. La actividad de autotransporte de carga ha tenido cambios estructurales respecto de las obligaciones fiscales, hasta 1989, quienes se dedicaban a estas actividades, cumplían con un sencillo régimen de bases especiales de tributación, que consistía en un pago único y definitivo al año, en 1990 "desaparecen" dichas bases y las autoridades dan a conocer una novedadosa y poco convencional mecánica para pago de impuesto, el "Régimen Opcional" que finalmente no tuvo aplicación, pues en dicho año se cumplió, en transición de enero a septiembre, conforme a las Reglas Misceláneas vigentes en dicho año, sobre las bases de 1989; y de octubre a diciembre a la mayoría de estos contribuyentes se les condonó los impuestos. En el año de 1991 se da a conocer el Régimen Simplificado que se encuentra en el título IIA y en la sección II del capítulo VI del Título IV.

Los autotransportistas de carga están ahora obligados al pago del Impuesto al Activo (IMPAC), a partir del 1ero. de enero de 1990. También, desde principios de ese año, tienen que pagar el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.), lo que los coloca en igualdad con otros modos de transporte que ya lo venían sufragando, en especial los ferrocarriles. Además deberán presentar pagos provisionales trimestrales de dichos impuestos.

En enero de 1990, con base en el convenio de concertación para la modernización y reestructuración del Autotransporte de Carga Federal, suscrito el año anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó la libre negociación de las tarifas de los servicios de carga, entre permisionarios o concesionarios y usuarios.

Esta negociación se basa en el tipo y características de los embarques, el volumen, la regularidad, la clase de mercancía y el sistema de pago.

Para México el TLC significa el libre acceso al mercado más potente del mundo y una estable fuente de empleo para los trabajadores mexicanos que ingresan a la fuerza laboral cada año. Asimismo implica el fortalecimiento gradual del salario real: mayores niveles de crecimiento, de productividad y de disponibilidad de bienes y servicios, son factores que

necesariamente aumentarán el poder adquisitivo de los mexicanos.

El ingreso de nueva tecnología avanzada y de capital privado disminuirá en forma significativa el egreso de inmigrantes y de capital fugado. Con ello se cumplirá nuestro objetivo estratégico de "exportar bienes, no personas".

En cuanto a las ventajas que obtendrá el transporte de carga, ICA aseguró que con las nuevas carreteras se reducirá en un porcentaje importante el número de accidentes. Asimismo indicó que las tarifas se encuentran directamente relacionadas con el tiempo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concesiona la carretera, lo que permite a las empresas participantes realizar una planeación adecuada de los tiempos en los que recuperará la inversión. Sin embargo, un aspecto que amenazaría al alza de las cuotas es el hecho de que las constructoras que participan en la concesión para el desarrollo de tramos carreteros se enfrentan a dificultades en el terreno que no pueden contemplarse desde un principio en las especificaciones de la obra y en su diseño.

La falta de tecnología adecuada para un mejor traslado, carga, almacenamiento y envasado en el autotransporte de carga nacional (vehículos y equipo), tanto público como privado, provoca altos costos e ineficiencias para nuestra economía.

Nuestras exportaciones a Canadá y los Estados Unidos crecerán, ya que se eliminarán cuotas y aranceles, unos en forma inmediata y otros en forma paulatina. México también abrirá su mercado, lo hará de manera más lenta, comenzando por aquellos productos que no producimos o en los que nos encontramos mejor preparados para competir. En los sectores en que somos menos eficientes, se lograron plazos de apertura más largos, que oscilan entre cinco y quince años, a fin de que dispongan del tiempo necesario para modernizarse, producir y distribuir en forma más eficiente y así competir con éxito. De este modo, se reconoce diferencias en los grados de desarrollo entre las tres naciones. Por ello, el 84% de nuestras exportaciones quedará, de inmediato, libre de aranceles para ingresar a su mercado, mientras que nosotros liberamos, en la primera etapa, sólo 42% de los productos que ellos nos envían y que está constituido, básicamente, por bienes de capital y otros insumos que no se fabrican en el país.

Otro de los propósitos es el control de contaminantes, publicándose el 3 de mayo de 1990, el acuerdo intersecretarial, suscrito por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, actualmente SEDESOL, que establece la verificación semestral obligatoria de emisiones contaminantes por humo, gases y ruido de los vehículos de

Autotransporte de Carga que circulan por Caminos de Jurisdicción Federal. Esta medida contribuye al fortalecimiento de las políticas en materia de preservación del medio ambiente.

Toda entidad necesita conocer cuáles son los bienes que posee, cuáles son sus deudas y obligaciones, cuál es su patrimonio, cuáles son sus ingresos, cuáles son sus cargos, cuál es el cambio o transformación de su patrimonio en el tiempo, para así poder tomar decisiones que afectan esos conceptos.

La contabilidad busca satisfacer la necesidad de información en las entidades, sin embargo, la contabilidad les debe proporcionar una información útil, veraz, confiable, oportuna e imparcial. La necesidad de información se presenta por medio de los estados financieros.

Desde que se inició la carrera de contador público el énfasis de su preparación ha sido, la de formar un especialista en elaborar información financiera de acuerdo a los "Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados"; así como validar esa información preparada por otros colegas. Siendo ésta la formación profesional del contador público, su campo de trabajo principal es la elaboración de la información que se presenta en los estados financieros y lleva a cabo auditorías sobre los mismos.

I ANTECEDENTES GENERALES

Al crearse en 1925 la Comisión Nacional de Caminos se implantó una política coherente de construcción de carreteras.

En abril de 1926 se expidió la Ley de Caminos y Puentes, que estableció que sería la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas la encargada de señalar las rutas y los puentes nacionales y de sentar las bases para la construcción de caminos por régimen cooperativo entre la federación y los gobiernos de los estados.

En 1946 se acordó el libre tránsito de camiones de carga en las carreteras federales; al abolirse ese ordenamiento en 1947, más de dos mil vehículos quedarón fuera de la ley, lo que propició la anarquía en esta actividad.

Para enfrentar la situación de este régimen de libre tránsito de las carreteras se aplicó una política, cuyas principales funciones fueron:

Regularizar jurídicamente el autotransporte de carga federal.

Promover su organización.

Dotarlo de servicios conexos.

Coordinar su operación con los otros modos de tránsito.

En consecuencia con los lineamientos señalados se procedió a la regularización del servicio de carga, que se inició con el inventario nacional en 1971 y mediante el cual se conoció la situación legal, datos técnicos, tráfico de carga y la operación vehicular de 72 mil unidades.

Por otra parte para fortalecer su personalidad jurídica y su situación económica, se organizó a los prestadores en sociedades, considerando cinco distintas clases de servicios complementarios entre sí:

El de 1era. clase.

El de 2da. clase.

El de 3era. clase.

El de 4ta. clase.

El de 5ta. clase.

A partir de diciembre de 1971, se publicaron avisos para dar a conocer las especificaciones de estos servicios, misma que contaron con la aceptación de las organizaciones de autotransportistas y de otros organismos interesados.

La infraestructura tecnológica del autotransporte terrestre nacional es sumamente obsoleto y sólo 15% de las 3700

empresas del ramo tienen vocación de competir con las de Estados Unidos y Canadá.

Los industriales del transporte del país no deben conformarse únicamente con invertir en el territorio nacional o esperar a que empresas extranjeras "les ganen la carga", sino asociarse y exportar servicios como se venden al exterior bienes de capital.

Respecto al tráfico de mercancías, podrá haber transportación en los estados fronterizos entre México y Estados Unidos y después de 7 años se permitirá que operen las empresas transportistas en todo el territorio de ambas naciones.

El proceso de desregularización de la industria del transporte en el vecino país del norte comenzó hace muchos años y México, al contrario, a penas empieza a experimentar el cambio al respecto y se requiere de fortalecer mucho a las empresas.

La apertura debe ser gradual porque únicamente 15% de las empresas que transportan 85% de la carga terrestre está lo suficientemente preparada para competir con sus homólogos de los países con los que se suscribirá el convenio comercial.

La Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) aseguró que los concesionarios del autotransporte de carga, invirtieron en los últimos dos años más de 16 billones de pesos en la adquisición de más de 86,000 vehículos nuevos.

Agregó que como resultado del programa de desregularización que lleva a cabo la SCT en el subsector, por medio de la Dirección General de Autotransporte Terrestre, desde julio de 1989 se han dado de alta 84,163 unidades de servicio de carga. Asimismo, de 1989 a la fecha, la SCT otorgó más de 100,000 permisos para circular por cualquier punto del país. El autotransporte público federal se ha incrementado notablemente a raíz de la expedición del nuevo marco regulatorio de carga, mecanismo que eliminó trámites y obstáculos en esta actividad.

Dentro de tres años quedará renovada la flota de camiones de carga en el Distrito Federal mediante la aplicación de la nueva normatividad ambiental que establece el cambio de transportes de carga y el financiamiento para que los concesionarios renueven sus unidades, informó la Comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación en el valle de México.

La Comisión Metropolitana explicó que los vehículos de carga podrán cumplir con la nueva normatividad ambiental que estará pues ta en vigor a partir de enero de 1993, gracias a las facilidades del Convenio para Sustitución o Renovación

de Unidades de Carga, entre el Fondo de Desarrollo Económico y Social de D.F., y la Unión de Organizaciones de Transportes de Carga. Las condiciones de acuerdo estipulan que Nacional Financiera otorgará créditos correspondientes al 90% del importe de la unidad, por medio del Fondo de Desarrollo Económico con plazo hasta de 42 meses. Asimismo destacan que con la renovación de la flota vehicular de carga se da un paso importante en la lucha contra la contaminación atmosférica, ya que el transporte de personas y mercancía emiten 77% del total de inficionantes generadas en el valle de México.

II. DISPOSICIONES LEGALES Y FISCALES QUE AFECTAN AL SECTOR TRANSPORTE

Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.

Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos.

Para la existencia del contrato se requiere:

- I. Consentimiento.
- II. Objeto que pueda ser materia del contrato.

El contrato puede ser invalidado:

- I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas.
- II. Por vicios del consentimiento.
- III. Porque su objeto, o su motivo o fin, sea ilícito.
- IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.

Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan, obligan a los contratantes no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.

La validez y el cumplimiento de los contratos no pueden dejarse al arbitrio de uno de los contratantes.

Los contratos celebrados a nombre de otro por quien no sea su legítimo representante, serán nulos, a no ser que la persona a cuyo nombre fueron celebrados los ratifique antes de que se retracten por la otra parte. La ratificación debe ser hecha con las mismas formalidades que para el contrario exige la ley.

Si no se obtiene la ratificación, el otro contratante tendrá derecho de exigir daños y perjuicios a quien indebidamente contrató.

Toda persona que propone a otra la celebración de un contrato fijándole un plazo para aceptar, queda ligada por su oferta la expiración del plazo.

Se entiende por dolo en los contratos cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes; y por mala fe la disimulación del error de uno de los contratantes, una vez conocido.

El dolo o mala fe de una de las partes y el dolo que proviene de un tercero, sabiéndose aquella, anulan el contrato si ha sido la causa determinante de este acto jurídico.

Si ambas partes proceden con dolo, ninguna de ellas puede alegar la nulidad del acto o reclamarse indemnizaciones.

Es nulo el contrato celebrado por violencia, ya provenga ésta de alguno de los contratantes, ya de un tercero, interesado o no en el contrato.

Los contratantes pueden poner las cláusulas que crean convenientes.

Si los términos de un contrato son claros y no dejan duda sobre la intención de los contratantes, se estará al sentido literal de sus cláusulas.

Si alguna cláusula de los contratos admitiere diversos sentidos, deberá entenderse en el más adecuado para que produzca efecto.

Las cláusulas de los contratos deben interpretarse las unas por las otras, atribuyendo a las dudosas el sentido que resulte del conjunto de todas.

La actividad del Transporte de Carga Federal merece especial atención, ya que ha tenido cambios estructurales respecto de las obligaciones fiscales, prácticamente todas las empresas dedicadas a la prestación de esos servicios, tributaron bajo el Régimen de Bases Especiales por varios años; que consistía en un pago único y definitivo al año.

Sin embargo este Régimen con el tiempo se interpretó como de privilegio en vez de considerarlo como una facilidad administrativa.

Fueron también cobija de la economía informal, entre ellos singularmente el gran incentivo para las empresas a no crecer, a no sacar la cabeza para no evidenciarse como contribuyentes potenciales.

Fue necesario diseñar un procedimiento alternativo y transitorio para algunos, los ex-menores, y obligatorio y permanente para otros, los ex-bases, cuyos requisitos contables no tuviesen la complejidad de Régimen General de la Ley.

El nuevo sistema consiste en una contabilidad de flujo de efectivo, mientras los recursos se mantengan dentro de la unidad productiva no se causa Impuesto Sobre la Renta. El impuesto sólo se paga por el dinero que se extraiga o que se

destine a partidas no deducibles. Se logran así varias finalidades:

- 1) Un sistema al alcance de cualquier contribuyente, porque sólo tiene que asentar sus entradas y salidas sin preocuparse de calcular depreciaciones, o ajustes por inflación, o costos de ventas.
- 2) Un tránsito gradual hacia la economía formal porque se obliga a los contribuyentes a pagar de acuerdo con su tamaño, a llevar ciertos registros y a guardar y expedir algunos comprobantes.
- 3) Se fortalece la recaudación conforme salen del régimen de menores, contribuyentes agazapados que nunca debieron estar ahí.
- 4) Se limitan drásticamente las posibilidades de reubicar utilidades entre los diversos regímenes.

La transmisión en renta se alargó tres meses para abarcar todo 1990 y se dieron nueve meses de 1991 en los que todos los contribuyentes ex-bases y ex-menores no podrán ser objeto de requerimientos, multas, ni sanciones.

La simplicidad que existía para la determinación de los impuestos contrasta ahora con la existencia de un esquema fiscal más elaborado y complejo que sin duda requerirá de una atención especializada en cada empresa, con la finalidad de elegir el camino más adecuado para determinar las contribuciones más importantes a su cargo; el Impuesto Sobre la Renta (ISR), el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto al Activo (IMPAC).

Para 1991 se marca un régimen simplificado obligatorio hacia quienes se dediquen al transporte de carga.

Durante muchos años, en México existió un sistema para determinar la forma en que debían tributar las empresas muy pequeñas generalmente establecidas a nombre de personas físicas, con el que las autoridades hacendarias reconocían las dificultades para que esos contribuyentes se sujetaran a un tratamiento más complejo. Además, se tenían establecidos otros sistemas de cuotas fijas para los transportistas.

La experiencia demostró que dichos sistemas provocaban desviaciones de actuación de contribuyentes grandes, que mediante la fragmentación de sus operaciones a nombre de varias personas, o por otros medios, obtenían ventaja del tratamiento establecido para personas de escasa capacidad administrativa y de pocos recursos, con la consecuente inequidad, además de la merma indebida en los recursos que debería de captar el fisco.

En vista de la inequidad que normalmente deriva de los tratamientos de cuota fija, es plenamente razonable la decisión de eliminar dichos sistemas y establecer otros que permitan, por una parte, un tratamiento proporcional y equitativo y por la otra, eviten la posibilidad de abusos.

Bajo esas perspectivas, se introdujo el denominado "régimen simplificado" de la Ley de ISR, dentro de cuyas características principales cabe destacar las siguientes, que se consideran muy favorables para estimular el desarrollo de las actividades.

- Los ingresos se acumulan con base en lo efectivamente cobrado.
- Se deducen las compras y los gastos que reúnan los requisitos del caso, incluyendo las inversiones en mobiliario, equipo, maquinaria y otros activos permitidos. Incluso, durante cierto período existe la posibilidad de deducir algunas partidas sin comprobantes.
- El Impuesto Sobre la Renta sólo se causa cuando se retiran fondos del negocio, así como cuando se tienen partidas no deducibles.
- Los depósitos en cuentas bancarias se consideran como "salidas deducibles".
- El sistema incluye un tratamiento especial para evitar que se graven los retiros de capital, a valor actualizado.

No obstante la importancia de dichas ventajas, el sistema resulta no ser tan sencillo de manejar en la práctica, provocándose una duplicidad en el registro de las operaciones, al establecerse que todas deben pasar por una cuenta de "caja", independientemente de que puedan pasar también por una cuenta de "bancos".

El régimen simplificado se encuentra contenido en el título II-A y en la sección II del capítulo VI del título IV, adicionado con las reglas especiales dadas a conocer por la SHCP en los D.O del 4 de febrero de 1991 (cap VIII) y del lro. de julio de 1992 (cap IX), la resolución miscelánea y sus modificaciones.

CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, es una institución pública, autónoma, con personalidad jurídica distinta a la de cada uno de los miembros que la integran.

Conforman la Cámara, las personas físicas y morales, concesionarios y/o permisionarios del servicio público federal y/o estatal del autotransporte de carga en la República Mexicana.

El domicilio de la Cámara es la Ciudad de México, Distrito Federal, y su duración indefinida.

La Cámara ejercerá jurisdicción en toda la República Mexicana y podrá establecer Delegaciones, en los lugares que estime pertinente.

La Cámara tiene por objeto:

- I. Representar los intereses generales de la industria del autotransporte de carga en la República Mexicana.
- II. Ser órgano de consulta del Estado para el planteamiento y la solución de los problemas y necesidades de la industria del autotransporte de carga.
- III. Fomentar y coadyuvar en la modernización y desarrollo de la industria en general, en particular la del autotransporte de carga.
- IV. Participar en la defensa de los intereses generales y particulares de los industriales que la constituyen y prestar a los mismos los servicios que en estos estatutos se establecen.
- V. Ejercitar el derecho de petición, haciendo representaciones necesarias ante las autoridades federales, estatales, municipales y delegacionales del Distrito Federal para solicitar de ellas, según el caso, la expedición, modificación o derogación de leyes, reglamentos y disposiciones administrativas que afecten o impidan la modernización, fomento, realización y desarrollo de la industria que representa.
- VI. Estudiar todas las cuestiones que afecten la actividad industrial que la conforman, proponiendo a las autoridades competentes, las acciones que tiendan a la modernización, concertación, fomento, realización y desarrollo del autotransporte de carga.
- VII. Actuar por medio de la comisión destinada a ese fin, como árbitro o arbitrador en los conflictos entre socios activos, si éstos se someten a la Cámara en compromiso que ante ella se deposite, el que podrá formularse en escrito privado con dos testigos que den fé, quienes también deberán ser socios activos.
- VIII. Desempeñar, de conformidad con las disposiciones aplicables, la sindicatura en las quiebras de los socios activos inscritos en ella.

IX. Representar, en general, a todos sus miembros ante las autoridades federales y locales ejercitando las funciones necesarias para llevar a cabo los objetivos antes enumerados.

X. Coadyuvar con las autoridades y organismos correspondientes para la realización, el fomento y desarrollo del autotransporte de carga, procurando mediante la concertación las condiciones y sistemas generales más adecuados para la modernización de los medios de transporte y su infraestructura.

XI. La celebración de todos los actos civiles, mercantiles y administrativos que fueren necesarios para el cumplimiento de los anteriores objetivos, así como la adquisición de bienes muebles estrictamente necesarios para la realización de los fines antes señalados.

XII. Participar como integrante de las Comisiones Consultivas o cualquier cuerpo colegiado, federal o estatal, que se relacione directa o indirectamente con la legislación, operación, desarrollo y fomento del autotransporte de carga.

XIII. Integrar la información estadística básica relacionada con el autotransporte público de carga para la elaboración de estudios periódicos, retrospectivos y prospectivos de la industria.

XIV. Realizar las demás funciones que le señale la Ley de Cámara de Comercio y de las de industria y los presentes Estatutos, así como los que se deriven de la naturaleza propia de la institución.

Son socios los industriales, personas físicas o morales que sean concesionarios y/o permisionarios del servicio público de autotransporte de carga, está obligados a inscribirse en el registro industrial de esta Cámara, en los términos que establece el artículo 5o. de la Ley de Cámaras de Comercio y de las Industrias.

Habrán dos clases de socios: activos y cooperadores.

Los socios activos son las personas físicas o morales que al amparo de concesiones o permisos legalmente expedidos, explotan el servicio público de autotransporte de carga.

Los socios cooperadores son las personas físicas o morales que, sin ser industriales del autotransporte de carga deseen participar en la Cámara, utilizando los servicios que proporciona, o ayudar al desarrollo de las labores de ésta.

La circunstancia de que uno o más socios activos, por causas contingentes, pierdan parcialmente sus concesiones o permisos, o exista controversia acerca de su expedición o legalidad, o que se encuentren en situación jurídica dudosa, no será motivo para que dejen de considerarse como socios, sino que gozarán de todos los derechos que otorguen estos estatutos, con la limitaciones que en todo caso acuerde el Consejo Nacional Directivo.

LAS CUOTAS A CARGO DE LOS SOCIOS SERAN:

- I. De registro, que pagarán anualmente en el mes de enero los socios activos y afiliados, al momento de inscribirse en el Registro Industrial de la Cámara.
- II. Mensuales, que pagarán los socios activos por bimestres adelantados.
- III. Especiales que cubrirán los socios cooperadores durante el tiempo que conserven ese carácter, las cuales serán de 50% de las que correspondan a los socios activos.

El registro de industriales, concesionarios y/o permisionarios del servicio público de autotransporte de carga, se llevará a cabo por esta Cámara y por las Delegaciones que en todo caso establezca.

Las solicitudes de registro deberán presentarse ante esta Cámara o sus Delegaciones. En el primer caso deberá formularse por cuadruplicado y en el segundo por quintuplicado.

Las Delegaciones enviarán mensualmente a la Cámara por cuadruplicado, los registros que realicen dentro de su jurisdicción quedándose con copia para sus archivos.

Toda solicitud de registro será conforme al formato que para el caso aprueba el Consejo Nacional Directivo al cual deberán anexar los documentos que el propio Consejo establezca y deberá contener los datos siguientes:

- a) Razón social de la empresa o nombre de la persona física.
- b) Clave del Registro Federal de Contribuyentes.
- c) Domicilio.
- d) Teléfono.
- e) Nombre del presidente y del gerente en su caso.
- f) Capital manifestado en el Secretaría de Hacienda.
- g) Modalidad del servicio.
- h) Permisos y concesiones de que dispone.

No se dará trámite a ninguna solicitud de registro que no esté acompañada del importe de las cuotas de inscripción. A

las personas físicas o morales inscritas en el Registro de Industriales de esta Cámara, se le expedirá título renovable cada año teniendo la obligación de colocarlo en lugar visible en sus oficinas.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SOCIOS.

Los socios activos gozarán de los siguientes derechos:

- I. Concurrir a las asambleas generales y votar en ellas.
- II. Asistir a las reuniones de las Delegaciones y opinar en las mismas.
- III. Ser designados para los cargos directivos y de representación con la amplitud y limitaciones que señalen estos Estatutos o el Consejo Nacional Directivo.
- IV. Utilizar los servicios que establezca la Cámara.
- V. Presentar por escrito sugerencias, quejas o comunicaciones sobre problemas o asuntos que se refieren a los intereses generales de la industria, objeto de la Cámara, o a los que en particular les afecten, dichas peticiones serán representadas al Consejo Nacional Directivo para su trámite y resolución, en su caso.
- VI. Solicitar la ayuda e intervención de la Cámara en defensa de sus intereses, ante cualquier autoridad o particular.
- VII. Presentar iniciativas ante las Delegaciones o directamente al Consejo Nacional Directivo.
- VIII. Solicitar del Consejo Nacional Directivo ejercer las funciones de árbitro o arbitrador en los términos del punto VII de los objetivos de la Cámara.
- IX. Solicitar la celebración de asambleas generales en los términos descritos en estos Estatutos.
- X. Las demás prerrogativas que en todo caso concedan a los socios las asambleas generales.

Son obligaciones de los socios:

- I. Pagar puntualmente las cuotas.
- II. Desempeñar con diligencia y honradez las comisiones que se les confiere.

III. Procurar por todos los medios que estén a su alcance, la unidad, el progreso y mantener el buen nombre de esta Cámara.

IV. Cumplir con las obligaciones que determine la Asamblea General y el Consejo Nacional Directivo.

Los socios que cesen parcial o totalmente en sus actividades, cambien de nombre, de razón social o de domicilio, deberán manifestarlo a la Cámara dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que estos hechos se realicen.

Los socios que dejen de pagar sus cuotas, serán requeridos para que se pongan al corriente y, si no lo hicieren dentro del término de 15 días, el Consejo Nacional Directivo determinará si se le suspende en el ejercicio de sus derechos como socio activo de la Cámara.

En caso de que los socios cooperadores dejen de cubrir sus cuotas, el Consejo Nacional Directivo acordará lo conducente.

Los socios que empleen en los negocios prácticas incompatibles con la ética mercantil e industrial, o realice actos contrarios o subversivos que afecten los intereses generales de la industria del autotransporte de carga o que atenten contra el buen nombre y reputación de esta Cámara, serán privados de la totalidad de sus derechos, o suspendidos en algunos de ellos, previa determinación del Consejo Nacional Directivo, la que será comunicada a los demás socios mediante circular, dando aviso de ello a las autoridades competentes.

LAS DELEGACIONES:

Cuando a juicio del Consejo Directivo y/o a solicitud de los industriales radicados en un región determinada, se considere conveniente establecer una Delegación, se tomará previamente el parecer de los socios de la Cámara, domiciliados en dicha localidad, y si, por mayoría de votos se aprueba el establecimiento de esa Delegación, ésta se fundará previa aprobación de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Cada Delegación se administrará por un Presidente, un Secretario y un Tesorero, designados por la Asamblea General de Socios. Estos cargos son honoríficos y tendrán una duración de dos años.

Las Delegaciones regirán sus actividades conforme a las disposiciones de los presentes Estatutos, pero podrán elaborar un Reglamento Interior de funcionamiento administrativo, el cual podrá ser aprobado por el Consejo Directivo de la Cámara siempre y cuando no contravenga los presentes Estatutos.

Las delegaciones de la Cámara Nacional le enviarán a ésta las cuotas de cualquier clase que perciban retención de la cantidad que fije por acuerdo del Consejo Directivo para los gastos de administración de esa Delegación si es el caso. Siempre que en una Delegación se tenga que tomar votaciones, los votos se computarán en la forma que los establezcan los Reglamentos Interiores de cada Delegación.

CORRESPONDE A LAS DELEGACIONES:

- I. Efectuar el registro de socios de su jurisdicción, enviando a la Cámara original y tres copias del mismo, conservando una copia para sus archivos y control.
- II. Velar por los intereses locales de la industria.
- III. Asumir las funciones que corresponden a la Cámara en los asuntos locales correspondientes dentro de su jurisdicción.
- IV. Reunir a los socios domiciliarios en su jurisdicción para discutir los problemas locales y enviar al Consejo Directivo de la Cámara las iniciativas que respecto de ellos y de los generales de la industria crean convenientes.
- V. Elegir en Asamblea General a las personas que deban desempeñar los cargos de Presidente, Secretario y Tesorero, haciendo la comunicación correspondiente a la Cámara.
- VI. Remitir a la Cámara en el mes de febrero de cada año, la relación de los industriales radicados en su jurisdicción, que no haya efectuado su registro hasta esa fecha, a efecto de que la Cámara promueva las acciones respectivas para el convenimiento de afiliación de esos socios.
- VII. Participar en la Comisión Consultiva de Transporte o cualquier otro grupo colegiado que se establezca en la entidad federativa que corresponde a esa Delegación.
- VIII. Promover la eficiente prestación de los servicios por parte de los autotransportistas de la jurisdicción de cada Delegación.
- IX. Formar, coadyuvar, participar y fortalecer las estructuras del autotransporte organizado de carga de la región en que esté establecida, cuando éstas promuevan la consolidación de la oferta de servicios

que hagan más eficiente y oportuna la prestación de los mismos.

X. Desarrollar las acciones necesarias en coordinación con entidades federales y estatales, usuarios y autotransportistas, para la atención de demandas regulares y extraor dinarias que se pudiesen presentar en las regiones de su zona de influencia.

XI. Distribuir la información de carácter general o particular relacionada con la industria, que le sea enviada por la Cámara Nacional.

XII. Participar en coordinación con la Dirección General de la Policía Federal de Caminos en los dispositivos preventivos y correctivos que se lleven a cabo para evitar y perseguir la comisión de delitos en contra de los autotransportistas de su jurisdicción.

LA DIRECCION Y ADMINISTRACION DE LA CAMARA.

Son órganos de dirección y administración de la Cámara:

- I. La Asamblea General.
- II. El Consejo Nacional Directivo.

LAS ASAMBLEAS GENERALES.

La Asamblea General es la autoridad suprema de la Cámara, estará constituida únicamente por socios activos y quedará integrada por los representantes debidamente acreditados y por las empresas que tengan tal carácter.

Las Asambleas Generales serán ordinarias o extraordinarias; las primeras se celebrarán dentro de los tres primeros meses de cada año y las segundas cuando el Secretario lo pida al Consejo Directivo o cuando así lo soliciten al propio Secretario, la tercera parte de los industriales que tuvieren el carácter de socios activos. En este último caso, el Secretario hará la convocatoria o bien cuando la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial lo solicite al Consejo Nacional Directivo. Uno y otras se efectuarán en el domicilio de la Cámara.

Corresponde a la Asamblea General Ordinaria:

- I. Elegir a los miembros del Consejo Nacional Directivo, nombrando de entre ellos al presidente, vicepresidente, secretario y tesorero.

II. Facultar al Consejo Nacional Directivo para fijar bases de las cuotas de registro y las mensualidades que deban regir en el ejercicio anual correspondiente, mismas que no deberán de rebasar los límites de Ley. Para su entrada en vigor, deberán ser previamente aprobadas por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

III. Designar anualmente un auditor con las facultades y obligaciones que señalen estos Estatutos.

IV. Revisar y aprobar en su caso:

- a) El informe de actividades desarrolladas por el Consejo Nacional Directivo durante su ejercicio.
- b) La situación financiera correspondiente al mismo periodo.
- c) El programa de labores y el presupuesto de ingresos y egresos para el siguiente ejercicio social.

V. Designar a las personas que deban ser propuestas por el Consejo Nacional Directivo, a las autoridades correspondientes, para ejercer las funciones de peritos, síndicos o interventores.

VI. Nombrar a las personas que, como representantes de la Cámara o de sus agremiados, deban integrar las comisiones administrativas mixtas, de acuerdo con las leyes y reglamentos que estuvieren en vigor, cuando aquéllas hayan de representar a todas las empresas de autotransporte.

VII. Designar a la Comisión de Arbitraje para los conflictos entre industriales registrados, si éstos se someten a la Cámara en compromiso que ante ella se depositará y que podrá formularse por escrito privado.

VIII. Verificar por medio de dos escrutadores la asistencia para efectos del quórum legal los cuales serán designados por el Presidente de Asamblea previa aprobación de la misma. Los escrutadores constatarán el resultado de las votaciones que se efectúen.

IX. Designar a las personas que integren las Comisiones Internas de la Cámara, mismas que se dedicarán al estudio y resolución de problemas y conflictos relativos a Aspectos Fiscales, de Obligaciones Obrero-Patronales, Centrales y Terminales de Carga, Factores Tarifarios; Equipamiento e Importaciones, y cualquier otro aspecto que por su importancia deba someterse a estudio.

X. La demás atribuciones que señale la Ley de Cámaras de Comercio y de las de Industria, y los presentes Estatutos.

Las Asambleas Extraordinarias conocerán y resolverán los asuntos especiales para los que sean convocadas, según, la correspondiente Orden del Día.

Las convocatorias para las Asambleas Generales contendrán la Orden del Día y se harán mediante tres publicaciones consecutivas en uno de los diarios de mayor circulación en la capital de la República, pero en todo caso, se comunicará también por escrito a las Delegaciones de la Cámara para que lo hagan del conocimiento de los socios de esa región.

La última publicación se hará cuando menos con diez días de anticipación a la fecha en que deba celebrarse la Asamblea.

Sino se pudiera celebrar ésta por falta de quórum, se repetirá la convocatoria mediante una sola publicación, advirtiéndose que la Asamblea se celebrará, en la fecha que nuevamente se indique, con las personas que concurren y los acuerdos serán válidos y de observancia obligatoria aún para los que no asistan.

La fecha que esta convocatoria señale para la Asamblea, será posterior en cinco días, por lo menos, a la de su publicación.

Para que haya quórum en una Asamblea, se requiere la presencia de la mitad más uno de los socios activos de la Cámara.

Presidirá las Asambleas el Presidente de la Cámara y en su ausencia cualquiera de los Vicepresidentes. A falta de éstos presidirá la persona del Consejo Nacional Directivo que la Asamblea asigne.

Todos los acuerdos que se tomen en una Asamblea General serán asentados en actas levantadas en libros autorizados, que firmará el Presidente, los Vicepresidentes y los representantes de los socios que asistan.

LAS VOTACIONES EN LAS ASAMBLEAS Y JUNTAS.

Las votaciones se computarán de la siguiente forma:

- I. En las Asambleas Generales a razón de un voto por cada \$10 que tengan manifestado en su registro anual.
- II. El voto en las Juntas del Consejo Nacional Directivo se computará por persona. El presidente del

Industria, así como a las personas que deban integrar las Comisiones Administrativas Mixtas de acuerdo con las Leyes y Reglamentos que estuvieren en vigor.

XVII. En general coadyuvar a la realización de los objetivos a que se refiere el artículo 4o. de la Ley de Cámaras de Comercio y de las de Industria.

XVIII. Representar y administrar a la Cámara, contando para ello con poder generar para pleitos y cobranzas, actos de administración y de riguroso dominio en términos de los tres primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil del Distrito Federal y artículos 2574 y 2587 de ese mismo Cuerpo de Ley y sus correlativos en los demás Códigos de la República Mexicana, con las facultades generales y especiales que requieran poder o cláusula especial. Asimismo, podrá realizar los actos a que se refiere el artículo 9o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y emitir los documentos o títulos mercantiles o civiles que fueren necesarios para el cumplimiento de sus objetos

XIX. Otorgar poderes generales o especiales y revocarlos.

XX. Elegir, en todo tiempo, las Comisiones Permanentes o Transitorias que las necesidades de la Cámara reclame para el mejor funcionamiento y cumplimiento de sus objetivos.

XXI. Designar al Apoderado General de la Cámara.

XXII. Las que se deriven y sean consecuentes por su propia naturaleza con las anteriores y con las finalidades de la Cámara.

XXIII. Elaborar y aprobar la estructura orgánica administrativa de la Cámara.

XXIV. Designar para el apoyo correspondiente al Consejo Nacional Directivo, al Oficial Mayor, al Director de Relaciones Públicas y al Gerente General de la Cámara.

XXV. Nombrar a los Delegados de la Cámara en cada una de las regiones en que se establezcan esas representaciones, así como las funciones que deban realizar en los términos de los presentes Estatutos.

LOS DERECHOS Y FACULTADES DE LOS INTEGRANTES DEL CONSEJO NACIONAL DIRECTIVO DEL PRESIDENTE.

Corresponde al Presidente:

- I. Designar dos escrutadores que verifiquen la asistencia, para los efectos del quórum y resultado de las votaciones en las Asambleas Generales.
- II. Presidir las Asambleas Generales y las juntas del Consejo Nacional Directivo.
- III. Llevar la representación de la Cámara ante las autoridades y particulares, en todos los actos oficiales en que ésta intervenga.
- IV. Cuidar que se cumplan los acuerdos de la Asamblea General y del Consejo que preside.
- V. Acordar con el Director General los asuntos que por su importancia lo ameriten, despachando los de trámite y reservándose para dar cuenta en la próxima sesión de Consejo, aquéllos que requieran la resolución de éste.
- VI. Tomar todos los acuerdos que estime pertinentes en los periodos de las juntas del Consejo Nacional Directivo, al que dará cuenta la sesión inmediata siguiente para efectos de su homologación, rectificación, revocación y modificación, sin perjuicio de terceros.
- VII. Convocar a Asamblea Extraordinaria al Consejo Nacional Directivo o citar a juntas de consejo cada vez que lo estime conveniente o necesario o cuando se imponga por disposición de la Ley o de los presentes Estatutos.
- VIII. Firmar con el Director General la correspondencia oficial que así lo amerite y otorgar los poderes y sustituciones que el Consejo, en el ejercicio de sus facultades, resuelva otorgar en favor de determinadas personas.
- IX. Firmar las actas de las asambleas generales y de las sesiones del Consejo.
- X. Vigilar la marcha general de la Cámara y visitar periódicamente sus Delegaciones, indicando las medidas que juzgue conveniente para el buen funcionamiento de las mismas.
- XI. Decidir en caso de empate las votaciones en las Asambleas Generales y en las juntas de Consejo.
- XII. Gestionar activamente los intereses para el buen nombre y funcionamiento de la Cámara y a los fines de ésta.

XIII. Dictar las medidas necesarias para que con toda oportunidad estén formulados y aprobados por el Consejo el proyecto de presupuesto, el programa de actividades y trabajos para el año siguiente, para dar cuenta a la Asamblea.

XIV. Autorizar todo tipo de pagos relacionados con el funcionamiento de la Cámara.

XV. Contará con poder general para pleitos y cobranzas y acto de administración, con toda la amplitud a que se refieren los dos primeros párrafos del artículo 2554, 2574 y 2587 del Código Civil para el Distrito Federal y correlativos en los demás Códigos de la República Mexicana, contando con facultad expresa para sustituir total o parcialmente poderes y otorgar éstos en forma especial o general.

XVI. Las demás atribuciones que le conceda la Ley de Cámaras de Comercio y de las de Industria y los presentes Estatutos.

El Presidente de la Cámara será miembro de todas las comisiones y cuando asista a ellas las presidirá de oficio.

LOS VICEPRESIDENTES.

Los Vicepresidente fungirán como auxiliares del Presidente en todos los asuntos y Comisiones que éste le encomiende.

Asimismo, coordinará todas las acciones que se relacionen con las funciones inherentes a la Vicepresidencia de que se trate, manteniendo informado al Presidente de las propuestas, programas y todo tipo de actividades que al respecto se desarrollen.

El Vicepresidente General sustituirá al Presidente en sus ausencias temporales como encargado del despacho y en las definitivas como Presidente Interino gozando de todas las facultades a que se refiere el capítulo anterior, hasta en tanto no se efectúe la elección de un sucesor en la Asamblea que se celebre para tal efecto, y a falta de Vicepresidente General cualquiera de los otros Vicepresidentes suplirá las ausencias del Presidente.

EL SECRETARIO GENERAL.

El Secretario General de la Cámara suplirá a los Vicepresidentes tanto en sus faltas temporales como definitivas, por lo que, en ausencia del Presidente estará encargado del despacho de los asuntos, específicamente en los aspectos administrativos de la Cámara.

Tendrá las siguientes funciones:

I. Previo acuerdo del Consejo, lanzará la convocatoria para las Asambleas Generales ordinarias y extraordinarias.

II. Dará a conocer a autoridades y particulares, el nombramiento de los miembros del Consejo Nacional Directivo, Auditor y demás funcionarios.

III. Elaborará el informe de actividades llevadas a cabo por el Consejo Nacional Directivo, durante su ejercicio.

IV. Participará en la elaboración del programa de labores para el siguiente año.

V. Notificará a las autoridades correspondientes el nombramiento de las personas y a estas mismas, que representan a la Cámara en las Comisiones Mixtas Administrativas de acuerdo con las Leyes y Reglamentos en vigor.

VI. Elaborará la lista de asistencia o tarjeta de admisión que se utilicen en las Asambleas Generales, para determinar el quórum y el resultado de las votaciones.

VII. Elaborará el Orden del Día para las Asambleas Generales, para someterlo a la aprobación del Consejo Nacional Directivo.

VIII. Citará oportunamente a las juntas del Consejo Nacional Directivo Ordinarias y Extraordinarias, elaborará el Orden del Día y levantará acta pormenorizada de los asuntos y resoluciones que se adopten.

IX. Elaborará para su presentación ante las asambleas generales, el informe detallado de las gestiones llevadas a cabo por el Consejo Nacional Directivo durante el periodo de administración.

X. Participará en la elaboración del presupuesto que se presentará a la Asamblea General Ordinaria.

XI. Tendrá a su cargo el despacho de los asuntos de la Cámara, dando cuenta al Presidente de aquéllos que lo ameriten, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su recepción, acordando con él los ordinarios que no necesiten resolución expresa del Consejo.

XII. Firmará la documentación que deba suscribir la Cámara salvo aquella correspondencia que por su

importancia el Presidente considere necesario firmar conjuntamente con él o con el Director General.

XIII. Llevará los libros de las actas de las sesiones del Consejo y de las Asambleas Generales, bajo su responsabilidad.

XIV. Dará curso a los acuerdos tomados en las juntas del Consejo, procurando el seguimiento de los mismos, para dar cuenta al Presidente o al propio Consejo.

XV. Autorizará las constancias o certificaciones que se acordare expedir.

EL TESORERO.

El Tesorero tendrá los siguientes derechos y obligaciones:

I. Tener bajo su custodia los fondos y valores de la Cámara, y por tanto:

a) Será el responsable de la custodia de los ingresos que en efectivo o en valores, perciba la Cámara por cualquier concepto y vigilará que se lleve un registro pormenorizado de los mismos.

b) Abrirá las cuentas bancarias que acuerde con el Presidente o Director General.

c) Expedirá los cheques que se requieran para los pagos autorizados, con firma mancomunada del Gerente o cual quier otro miembro del Consejo.

d) Llevará un registro de cheques expedidos y mantendrá al día los saldos de las cuentas bancarias.

e) Efectuará depósitos y llevará registro de los mismos.

f) Constituirá con la persona que él designe bajo su responsabilidad, los fondos de la caja chica para gastos menores y hará las reposiciones cada vez que proceda.

g) Conservará en cajas de seguridad bancaria bajo su responsabilidad los valores, escrituras, facturas, recibos de depósitos, recibos de fianzas y todos aquellos documentos que representan un valor para la Cámara.

h) Efectuará oportunamente los pagos por concepto de sueldos, honorarios, aguinaldos,

gratificaciones y todo aquello que requiera el funcionamiento de la Cámara.

1) Efectuará el pago de las participaciones a la Confederación de Cámaras Industriales.

II. Impuestos y prestaciones fiscales:

Será responsable que los impuestos que debe enterar esta Institución, se cubran a tiempo y se presenten las declaraciones oportunamente.

III. Contabilidad y registros:

a) Será responsable de que la contabilidad de la Cámara se encuentre al corriente para lo cual proporcionará al encargado de llevarla, la documentación correspondiente con toda oportunidad.

b) Verificará las conciliaciones de las cuentas bancarias.

c) Será el responsable de que se formulen oportunamente los estados financieros, tanto los mensuales como los anuales.

IV. Control de ingresos:

a) Tendrá la custodia de los recibos por cuotas de inscripción y extraordinarias, así como los títulos de registro de esta institución.

b) Vigilará la cobranza de las cuotas o participaciones que deban pagarse a la Cámara.

c) Dará cuenta al Presidente o al Consejo Nacional Directivo, de los asociados que dejen de cubrir oportunamente sus cuotas.

d) Convenir con industriales del transporte el pago a plazos de sus cuotas cuando la capacidad económica de esos transportistas así lo requiera.

V. Formulación de presupuestos:

a) Elaborará la estimación de ingresos y el presupuesto de egresos y será responsable de que éstos se presenten a la aprobación del Consejo Nacional Directivo dentro de los primeros treinta días de la iniciación de cada ejercicio social.

b) Presentará las cuentas correspondientes al mismo período.

VI. Propondrá al Consejo la causación que deben otorgar a los empleados de la Tesorería que manejen fondos pertenecientes a la misma.

VII. Realizará las demás funciones que le señale la Asamblea, la Ley y los presentes Estatutos, así como las que se deriven de la naturaleza propia de la Institución.

LOS CONSEJEROS.

Los Consejeros fungirán como auxiliares del Consejo Nacional Directivo supliendo al Secretario y Tesorero en sus faltas tempo rales o definitivas confome al acuerdo previo del citado Consejo.

EL AUDITOR.

La Asamblea General Ordinaria nombrará un Auditor y propietario y su suplente, éste último sustituirá al primero en sus faltas temporales o definitivas. El auditor durará en su cargo dos años y tendrá las siguientes atribuciones:

I. Exigir a los administradores el balance de composición mensual así como el informe financiero con sus correspondientes estados de resultados anuales.

II. Solicitar o inspeccionar, según sea el caso, cuando lo estime conveniente, los libros y documentos contables de la Cámara como la existencia en caja.

III. Intervenir en la revisión del balance anual o informe financiero que deba ser presentado a la Asamblea General, formulando su dictamen.

IV. Solicitar se inserte en el Orden del Día para las Asambleas Generales y Juntas de Consejo, los puntos que dentro de sus atribuciones estime pertinente y se traten.

V. Asistirá con voz pero sin voto a las Asambleas Generales y Juntas del Consejo Nacional Directivo.

VI. Las demás facultades y obligaciones que se deriven de la Ley de la Materia y de los presentes Estatutos.

VII. Vigilar que la operación contable y financiera se realice conforme a las disposiciones técnicas y fiscales que establecen las Leyes de la Materia.

EL DIRECTOR GENERAL.

El Consejo Nacional Directivo nombrará un Director General, sus faltas temporales y definitivas serán suplidas por la persona que designe el Presidente de dicho Consejo.

Tendrá las atribuciones siguientes:

I. Acordar con el Presidente y con cada uno de los funcionarios respecto al despacho de los asuntos.

II. Coadyuvar con el Presidente del Consejo para que se ejecuten los acuerdos de las Asambleas Generales y del propio Consejo.

III. Atender y recibir, en ausencia del Secretario o de cualquier otro funcionario, a los socios activos que acudan a la Cámara y los orientará en problemas, gestiones y trámites que tengan pendientes. Tratándose de datos de información reservada o confidencial, deberá recabar la autorización del Presidente.

IV. Tendrá bajo su cuidado y responsabilidad la integración de la información y documentos de todo tipo que se relacionen directa o indirectamente con la industria y comunicará de inmediato al Presidente y Secretario de las publicaciones sobre las Leyes, Reglamentos, Acuerdos y Estudios entre otros que se relacionan con el autotransporte de carga o en particular de alguno de sus socios.

V. Recibir y turnar el área o Comisión correspondiente las comunicaciones de las dependencias oficiales, de los organismos empresariales, y de todas aquellas personas que sean dirigidas a la Cámara, para la atención procedente, previo acuerdo con el Presidente del Consejo Nacional Directivo.

VI. Coordinar la elaboración y actualización de Directorios de funcionarios públicos y de los ejecutivos de las organizaciones empresariales con los que tenga relación la Cámara.

VII. Informar al Consejo del funcionamiento que se observe en la administración de los recursos humanos y materiales de la Cámara y propone la aplicación de las medidas necesarias para el buen funcionamiento de la misma.

VIII. Tener la representación que el Presidente del Consejo Nacional Directivo le confiera en ausencia o en aquellos actos que específicamente le señale.

IX. Asistir con voz pero sin voto a las Juntas del Consejo Nacional Directivo y a las juntas de la Delegaciones o Comisiones en las que también podrá opinar pero no podrá votar. En estas sesiones llevará la información que le pidan los funcionarios y fungirá, en ausencia del Secretario, con tal carácter en las reuniones.

X. Concurrir a las juntas extraordinarias del Consejo Nacional Directivo cuando expresamente sea convocado para ello.

XI. Desempeñar las funciones específicas que el Presidente del Consejo le encomiende.

EL APODERADO GENERAL.

El Apoderado General será nombrado por el Consejo Nacional Directivo y tendrá las facultades y obligaciones siguientes:

I. Representar a la Cámara ante toda clase de autoridades y organismos empresariales, con poder general para pleitos y cobranzas y actos de administración, en términos de los dos primeros párrafos del artículo 2554 y artículos 2574 y 2587 del Código Civil para el Distrito Federal y correlativos de los demás códigos de la República Mexicana, gozando de todas las facultades generales y aún las especiales que requieran poder o cláusulas especiales.

II. Asistir a las juntas ordinarias del Consejo Nacional Directivo en las que se requiera su presencia e informar de los asuntos que se le hayan encomendado, tanto de carácter general como específico.

III. Tendrá la representación expresa que el Presidente le confiera, a quién representará en los actos concretos y específicos que le encomiende.

LA CONFEDERACION DE CAMARAS INDUSTRIALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, formará parte de la Confederación de Cámaras Industriales, de acuerdo con las disposiciones relativas de la Ley de Cámaras de Comercio y de las de Industria en vigor.

La Cámara se hará representar ante la Confederación por medio del Presidente, los Vicepresidentes del Consejo Nacional Directivo o por las personas que el propio Consejo designe.

La Cámara contribuirá al sostenimiento de la Confederación en los términos señalados por la Ley de Cámaras de Comercio y de las de Industria.

LAS COMISIONES.

Los asuntos que no requieran de pronta o expedita resolución, ni puedan someterse desde luego al conocimiento y decisión del Consejo Nacional Directivo, serán turnados a una Comisión previamente nombrados por el Consejo, para su estudio y elaboración de dictamen.

El Consejo Nacional Directivo propondrá a cinco personas para que funjan como árbitros para que la Asamblea General, en cumplimiento de la atribución contenida en la Fracción VI del artículo 33 de estos Estatutos, designe la Comisión de Arbitraje.

Cuando el Presidente o el Consejo Nacional Directivo estime prudente hacerlo, nombrará Comisiones especiales para el estudio de determinados asuntos, las que elaborarán dentro del término que se les fije, el dictamen correspondiente.

Las Comisiones rendirán su dictamen por escrito al Presidente de la Cámara, con las conclusiones a que lleguen y las sugerencias que propongan.

Fungirá como Presidente de la Comisión de que se trate, la persona designada en primer lugar y a falta de ella, la que los demás miembros de la Comisión elijan por mayoría.

El Secretario de la Cámara podrá asistir a las reuniones de las Comisiones y fungirá como Secretario de ellas. En su defecto, ocupará la Secretaría de la Comisión la persona que los miembros de ésta designe.

DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA CAMARA.

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga se disolverá:

I. Cuando se reduzca a menos de 20 el número de socios registrados.

II. Cuando no cuente con los recursos necesarios para su sostenimiento.

III. Cuando no cumpla con los objetivos que señala la Ley de la Materia y los presentes Estatutos.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, basándose en las causas señaladas en el párrafo anterior, acordará la

disolución de la Cámara, nombrando al efecto un representante que intervendrá en la liquidación.

El Consejo Nacional Directivo nombrará de entre sus miembros a tres liquidadores, quienes en unión del representante de la Secretaría y el Auditor de la Cámara, procederán a la liquidación.

El balance de la liquidación de la Cámara se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República.

El remanente de la liquidación de la Cámara, si lo hubiere, se dedicará de acuerdo con la Ley, al sostenimiento de la Confederación de Cámaras Industriales.

CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE QUE AMPARA ESTA CARTA DE PORTE.

PRIMERA: Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "Porteador" al transportista y "Remitente" al usuario que contrata el servicio.

SEGUNDA: El "Remitente" es responsable de que la información proporcionada al "Porteador" sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.

TERCERA: El "Remitente" debe declarar al "Porteador" el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas, y/o número de la carga que entregue para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel será pesada por el "Porteador" en el primer punto donde haya báscula apropiada o, en su defecto, aforada en metros cúbicos con la conformidad del "Remitente".

CUARTA: Para efectos del transporte, el "Remitente" deberá entregar al "Porteador" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el "Porteador" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.

QUINTA: Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el "Porteador" desee proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Remitente" o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará el acto correspondiente. El "Porteador" tendrá en todo caso la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.

SEXTA: El "Porteador" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Remitente", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Porteador" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el "Porteador".

SEPTIMA: Si la carga no fuere retirada dentro de los treinta días siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Porteador" podrá solicitar la venta en pública subasta con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.

OCTAVA: El "Porteador" y el "Remitente" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, características de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

NOVENA: Si el "Remitente" desea que el "Porteador" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en la carta de porte.

DECIMA: Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Porteador" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 días del salario mínimo vigente en el Distrito Federal por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 Kg. pero menor de 1000 Kg., y a 4 días de salario mínimo por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 Kg.

DECIMA PRIMERA: El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Porteador" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.

DECIMA SEGUNDA: Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario deberá hacerla constar en ese acto en la carta de porte y formular su reclamación por escrito al "Porteador", dentro de las 24 horas siguientes.

DECIMA TERCERA: El "Porteador" queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:

- a) Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volúmen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.
- b) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohiban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Remitente" estará obligado a entregar al "Porteador" los documentos correspondientes.

DECIMA CUARTA: Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ver cuadro No. 1.

VERIFICACION SEMESTRAL DE EMISIONES CONTAMINANTES DE LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA QUE CIRCULEN POR CAMINOS DE JURISDICCION FEDERAL.

El 3 de mayo de 1990 se publicó, el acuerdo intersecretarial suscrito por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) ahora Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL); que establece la verificación semestral obligatoria de emisiones contaminantes por humo, gases y ruido de los vehículos de autotransporte de carga que circulan por caminos de jurisdicción federal. Esta medida contribuye al fortalecimiento de las políticas en materia de preservación del medio ambiente.

Uno de los problemas que confronta el país es la contaminación del ambiente, derivada principalmente de los vehículos automotores que circulan por ciudades y carreteras y que han impedido al Gobierno Federal, como a los gobiernos estatales y municipales a tomar medidas para prevenir y controlar dicha contaminación.

Es facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, regular y controlar que las unidades del servicio de Autotransporte de Carga que circulan por caminos de jurisdicción federal, se encuentren en condiciones satisfactorias de funcionamiento, así como establecer y supervisar los programas para la verificación de emisiones contaminantes de este tipo de vehículos que garanticen la seguridad y bienestar de la ciudadanía.

Es facultad de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), antes SEDUE, coordinar a las dependencias de la

Administración Pública Federal en la aplicación de las medidas que determine el Ejecutivo Federal para la prevención y control de la contaminación ambiental.

Es necesario que las unidades del servicio de autotransporte de carga que circulan por caminos de jurisdicción federal se sometan a una verificación semestral para mantener a la flota vehicular dentro de los límites de emisiones permisibles.

Se establece la verificación semestral obligatoria de emisiones contaminantes de humo, gases y ruido a los vehículos de autotransporte de carga.

No se permitirá la circulación por caminos de jurisdicción federal a todas aquellas unidades que no cuenten con la constancia y calcomanía de baja emisión de contaminantes vigentes, expedidas por un centro de verificación autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes únicamente efectuará el trámite de revalidación de placas y resello de autorización de las unidades del servicio de autotransporte federal, cuando exista constancia vigente, expedida por un centro de verificación autorizado por la propia Secretaría, donde se determine que el vehículo no rebasa los niveles máximos establecidos.

En el caso de resultar que la unidad verificada no cumpla con los límites establecidos, se fijará un plazo máximo de 15 días para realizar las reparaciones necesarias, una vez efectuada la reparación, los vehículos deberán someterse a una nueva verificación.

LOS PERIODOS DE VERIFICACION SON:

1er. período del 22 de marzo al 30 de junio.

2do. período del 1 de agosto al 30 de noviembre.

**CANACAR**

CLAVÉ F.C. CNA 890929 402

REGISTRO

CAMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

Paduca 158 Bis Col. Condesa México, D.F. C.P. 06140 Tel. 212 1775 con 9 líneas Fax: 211 5668

2200
SERIE A

SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE CARGA

LUGAR Y FECHA DE EMISIÓN:

A DE DE

ORIGEN:

DESTINO:

REMITENTE:

DESTINATARIO:

RUF:

RUF:

DOMICILIO:

DOMICILIO:

SE HE COPIADO EN:

SE EMITE CON FE:

VALOR UNITARIO, CUOTA
CONVENIDA POR TONELAJA
Y CATEGORÍA COMODORA

VALOR DE CLASADO

CONDICIONES DE PAGO

BLETOS		QUE EL REMITENTE DICE CONTIENEN	PESO	VOLUMEN		CONCEPTO	MOTIVO
NÚMERO	EMPAJALE			M ³	M ³ (ESTIMADO)		
						LEETE	
						CARGO POR SEQUEJO	
						MANUELES	
						AUTORIDADES, ESTANDEARISTOS Y TRANSPORTADORES	
						OTROS	
T O T A L E S							

REEMBARGO:

REEMBARGAR CON:

MONTOTAL \$

CONCELLO

CONCELCORA

I.V.A. \$

DE:

A

DE:

A

TOTAL \$

MONTORIO TOTAL EN LETRA

DOCUMENTO:

HECHOS DE DOMICILIO

OBSERVACIONES

FIRMA DEL DESTINATARIO

BOYERON CASTRO BOYERON SI TAJOS, S.A. DE C.V. TEL. C. 419 07 08 184 AGUASCALIENTES NO. 210 LOCALS SAT B TERCER VALLE CAYAMA TAJAMANTLA, LEO. TEL. Y FAX 301 02 30
 AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA DE LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA

III. OBLIGACION DE INSCRIPCION, CONTABILIDAD Y COMPROBACION.

Los contribuyentes del régimen simplificado tendrán las siguientes obligaciones:

- Estar inscritos en el Registro Federal de Contribuyentes. Quienes iniciaron operaciones, deberán presentar aviso dentro de los 15 días siguientes a la fecha de inicio, debiendo acompañar su relación de bienes y deudas, referida a dicha fecha.
- Elaborar relación de bienes y deudas al 31 de diciembre de cada año, debiendo presentarla en el mismo formato de su declaración anual.

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

- Registrar sus operaciones de entradas y salidas, sin necesidad de llevar libros de contabilidad, en un cuaderno empastado y numerado. Este cuaderno no necesitará presentarse para su sellado. Trantándose de retiros y depósitos en cuentas bancarias sólo tendrán la obligación de registrar la variación del saldo que aparece en el estado de cuenta.

Cuando los contribuyentes cuenten con ayudas de cómputo para llevar su cuaderno, las hojas computarizadas que se impriman para estos efectos, podrán hacer las veces de cuaderno de entradas y salidas, debiendo empastar dichas hojas durante los meses de enero, febrero y marzo de 1994.

Llevar un registro de las aportaciones de capital, el cual podrá anotarse en un cuaderno de entradas y salidas, debiendo registrar esta información por separado.

El registro mencionado, se constituirá con el capital inicial del ejercicio, adicionado con las aportaciones de capital realizadas y se disminuirá con las reducciones de capital que se efectúen.

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

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

Dichos comprobantes deberán estar impresos por establecimientos autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, además de lo establecido en el Código Fiscal de la Federación, no podrán ser deducibles o considerarse como salidas, por parte de los usuarios del servicio.

- Solicitar y conservar los comprobantes con los requisitos formales que señala el Código Fiscal de la Federación y su reglamentos respecto de las salidas.
- Presentar pagos trimestrales de este impuesto, incluyendo retenciones, conjuntamente con el 1% sobre erogaciones y las contribuciones de INFONAVIT.

Las personas físicas deberán presentar declaración el día cuyo número sea igual al del día de su nacimiento y en el mes que corresponda de acuerdo a la primera letra del Registro Federal de Contribuyentes, conforme a lo siguiente:

- Letras A a la G, durante los meses de mayo, agosto, noviembre y febrero.
- Letras H a la O, durante los meses de junio, agosto, septiembre, diciembre y marzo.
- Letras P a la Z, durante los meses de julio, octubre, enero y abril.

Cuando el día de su nacimiento haya sido e 29, 30 o 31 y el mes en que tenga que efectuar el pago no contenga dicho día, deberá pagar el último día hábil del mes.

- Entregar el 7% por concepto de retenciones del impuesto sobre productos del trabajo, así como el 1% sobre erogaciones correspondientes a operadores, macheteros y maniobristas. Dichos porcentajes se determinarán sobre las cantidades pagadas en base a los convenios con el IMSS e INFONAVIT.
- Presentar declaración anual ante las oficinas autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, durante el período comprendido de febrero a abril del siguiente ejercicio si es persona física. Si no existen oficinas autorizadas en la localidad del domicilio del contribuyente, dicha obligación podrá ser cumplida por correo.

FACILIDADES DE COMPROBACION.

Los contribuyentes podrán deducir los gastos por los conceptos que se señalan en las siguientes fracciones, hasta las cantidades que se indican, con el único requisito de registrarlas en su cuaderno de entradas y salidas y de que hayan sido efectivamente erogadas en el ejercicio de que se trata.

- Maniobras, N\$ 30.00 por tonelada de carga.
- Paquetería, N\$ 50.00 por tonedada.
- En objetos voluminosos y/o de gran peso, N\$ 120.00
- En carga ligera, N\$ 30.00 por cada 400 kilogramos por metro cúbico.
- En transporte de muebles y mudanzas, N\$ 30.00 por cada 600 kilogramos por metro cúbico.
- Viáticos de la tripulación, N\$ 75.00 por día.
- Trantándose del transporta de objetos voluminosos y/o de gran peso, N\$ 150.00 por día, por cada uno de los miembros de la tripulación.
- Refacciones y reparaciones menores, N\$ 0.40 por kilómetro recorrido.

EROGACIONES DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES.

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

- Número económico del vehículo.
- El consumo de combustible y lubricantes en litros, así como su importe.
- Los kilómetros recorridos.

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

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

FUNDAMENTO ESENCIAL PARA ESTRUCTURAR UN CATALOGO DE CUENTAS.

Catálogo es la lista o enumeración ordenada.

Los conceptos que integran cada uno de los grupos en que se clasifica el activo y pasivo deben ser ordenados con el

objeto de que su lectura e interpretación permita el uso de la información.

El orden en que comúnmente se presentan los conceptos que forman el activo circulante, se determina en función del mayor o menor grado de disponibilidad.

Los conceptos que forman el activo fijo, deben ordenarse de acuerdo con el mayor o menor grado de permanencia como inversión al servicio de la empresa.

Respecto al activo diferido, no existe un orden más o menos generalizado para presentar los conceptos que lo integran, debido a que éstos varían notablemente de una empresa a otra. Sin embargo, es común ordenar que se presenten de acuerdo con la mayor o menor cuantía de la erogación.

El orden en que comúnmente se presentan los conceptos que forman el pasivo circulante, se determinan atendiendo al mayor o menor grado de exigibilidad de cada uno de esos conceptos.

Los conceptos que forman el pasivo fijo, deben ordenarse teniendo en cuenta el menor o mayor plazo que se haya convenido para cubrirlo.

Los conceptos que forman el grupo de créditos diferidos varían notablemente de una empresa a otra y en muchos casos no se requieren, por lo que no existe un orden más o menos generalizado para representarlos.

En los conceptos de capital contable, se pueden distinguir, como básicos, las aportaciones directas de los propietarios y el aumento o disminución que les corresponde como consecuencia de los resultados de operación de la empresa, es decir, la utilidad o la pérdida.

REQUISITOS PARA LA INSCRIPCION EN LA CAMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL

PERSONAS FISICAS

NS 100 de 1 a 4 unidades
NS 200 de 5 a 10 unidades

CUOTAS POR UNIDAD

Tractocamión	T-3	NS 150
Torthon	C-3	NS 75
Rabon	C-2	NS 50

CONVENIO CON DINA, KENWORTH Y MERCEDES BENZ CAMIONES

DINA

MODELO

PRECIO CON I.V.A.

TORTON Y RABON

Dina mod. 451 de 26,000 LBS P.B.V.	N\$ 110,480.34
Motor Navistar de 150 H.P.	
Dina mod. 551-170 de 31,000 LBS P.B.V.	N\$ 125,872.73
Motor Navistar de 170 H.P.	
Dina mod. 551-195 de 34,000 LBS P.B.V.	N\$ 137,960.78
Motor Navistar de 195 H.P.	
Dina mod. 651-250 de 46,000 LBS P.B.V.	N\$ 169,985.66
Motor Navistar de 250 H.P.	
Dina mod. 651-210 de 46,000 LBS P.B.V.	N\$ 164,308.88

Tractor 9,400 típico (DINA)	\$ 78,000 U.S.DLLS.
Tractor típico Dina (NTC-400)	\$ 82,240 U.S.DLLS.
Tractor típico Dina (FULLER)	\$ 82,190 U.S.DLLS.
Tractor típico Dina N-14/SPICER	\$ 82,810 U.S.DLLS.
Tractor típico Dina N-14/FULLER	\$ 83,760 U.S.DLLS.
Tractor típico Dina Motor DDC	\$ 88,210 U.S.DLLS.

* Todas las marcas incluyen llantas radiales y equipo aerodinámico.

KENWORTH

Tracto Kenworth T-800	\$ 82,143 U.S.DLLS.
Tracto Kenworth T-600	\$ 85,023 U.S.DLLS.

MERCEDES BENZ

Modelo FLD 120 64 ST.S.S	\$ 84,823 U.S.DLLS.
Motor Cummins N14 410 H.P.	
Transmisión Spicer 16 Velocidades	
Suspensión Trasera 46 LBS. Hendrickson	
Cabina Dormitorio	
Modelo FDL 120 64 ST. T.S.	\$ 86,955 U.S.DLLS.
Motor Cummins N14 410 H.P.	
Transmisión Fullar 18 Velocidades	
Suspensión Trasera 46,000 LBS. Hendrickson	
Cabina Dormitorio Integral	
Modelo FLD 120 64 ST.	\$ 79,550 U.S.DLLS.
Motor Caterpillar 350 H.P.	

Transmisión FULLER 13 Velocidades
Suspensión Trasera 40,000 LBS. Hendrickson
Cabina Dormitorio Integral
Modelo FLD ST. \$ 75,264 U.S.DLLS.
Motor Cartepillar 350 H.P.
Transmisión FULLER 13 Velocidades
Suspensión Trasera 40,000 LBS. Freightliner
Sin Cabina Dormitorio
Modelo FLD 120 ST. \$ 73,828 U.S.DLLS.
Modelo Cummins L10-310 H.P. Transmisión FULLER 10 Velocidades
Suspensión Trasera 40,000 LBS. Freightliner
Cabina Dormitorio Integral
Modelo FLD 112 ST. \$ 69,677 U.S.DLLS.
Motor Cummins L10-310 H.P.
Transmisión FULLER 10 Velocidades
Suspensión Trasera 40,000 LBS. Freightliner
Sin Cabina Dormitorio

IV. DETERMINACION DE LA BASE PARA EL CALCULO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA.

Los contribuyentes podrán calcular el ISR tomando, la diferencia que se obtenga de restarle el total de las entradas a el total de las salidas, este será la base del impuesto.

Se entiende por entradas cualquier cantidad obtenida en efectivo, en bienes o en servicios. Se consideran entradas las siguientes:

- Los ingresos propios de la actividad.
- Los préstamos obtenidos.
- Los intereses cobrados sin reducción alguna.
- Los recursos provenientes de la venta de títulos de crédito distintos de las acciones.
- Los retiros de cuentas bancarias.
- Los recursos que obtengan por la venta de los bienes que utilicen en el desarrollo de su actividad.
- Las cantidades devueltas por otros impuestos.
- Las aportaciones de capital que efectúe el contribuyente (para los efectos se consideran aportaciones de capital los recursos que el contribuyente afecte a la actividad empresarial y que no provengan de la misma).
- Los impuestos trasladados por el contribuyente.
- La recuperación por concepto de préstamos otorgados a trabajadores.
- Los ingresos derivados de servicios conexos y complementarios del autotransporte de carga hasta por el 10% del total de ingresos propios del contribuyente.

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

Se entiende por salidas las cantidades en efectivo en bienes o en servicios. Se considerarán salidas las siguientes:

- Las devoluciones que se reciban, así como los descuentos y las bonificaciones que se hagan con posterioridad a la fecha de cobro.
- Los préstamos a trabajadores, siempre que se otorguen conforme al contrato colectivo o condiciones generales de trabajo correspondientes, y cuando se trate de empleados de confianza, siempre que sean bajo las mismas condiciones y siguiendo los mismos criterios referentes a años de servicio, características del trabajo, montos de salario y otros, que hayan sido establecidos de manera general para otorgar dichos préstamos a los demás trabajadores.

- Los anticipos a proveedores, y al personal de la empresa.
- Las adquisiciones de mercancías que se utilicen en la actividad, disminuidas con las devoluciones que se hagan, así como los descuentos o bonificaciones que se obtengan.
- Los gastos.
- Los depósitos e inversiones en cuentas bancarias del contribuyente.
- El pago de préstamos concedidos al contribuyente.
- Los intereses pagados, sin reducción alguna.
- Los impuestos que le trasladen al contribuyente.
- El entero de contribuciones a cargo de terceros que retenga el contribuyente.
- El reembolso de las aportaciones de capital, en el siguiente caso:

- a) Cuando se trate de una cantidad igual o inferior al capital aportado en el mismo ejercicio.

En el caso de personas físicas que hayan obtenido ingresos en 1992 hasta NS 400,000.00, podrán considerar como salida los gastos por salarios y en general por la prestación de servicio personal subordinado, hasta por tres trabajadores o familiares, que efectivamente les presten sus servicios, siempre que cada uno de éstos no excedan del salario mínimo general del Área geográfica del contribuyente alevado al año. Esta salida procederá sin requisito alguno por 1993. Ver cuadro No. 2.

CALCULO DEL IMPUESTO DEL EJERCICIO.

Los contribuyentes personas físicas calcularán el impuesto sobre la renta del ejercicio, aplicando a la base del impuesto la tarifa del artículo 141 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; sobre este resultado se tendrá derecho a la aplicación del subsidio previsto en el artículo 141-A y el acreditamiento del 10% del salario mínimo anual.

PARTICIPACION DE UTILIDADES.

La participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas se calcularán aplicando a la base del impuesto, el 10%. El resultado será la cantidad a repartir, debiéndose efectuar la retención correspondiente, aplicando las disposiciones vigentes.

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

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

Los contribuyentes no tendrán que cumplir las siguientes obligaciones:

- I. Presentar las declaraciones HISR-90 Y 91, respecto de trabajadores eventuales.
- II. Emitir cheques nominativos para abono en cuenta respecto de las compras y gastos que realicen. En cuanto a sus servicios, quienes los contraten podrán pagar dichos servicios en efectivo al operador del vehículo hasta por el 50% de la contraprestación, debiendo pagar el resto con cheque nominativo por abono en cuenta.
- III. Elaborar estados financieros, y dictaminarlos por contador público autorizado.
- IV. Elaborar nómina respecto del personal de tripulación, macheteros y maniobristas.
- V. Presentar declaración con la información de sus 50 principales clientes y proveedores.
- VI. Llevar un registro de control a base de tarjetas por cada vehículo a fin de efectuar la deducción para los efectos del impuesto sobre la renta y el

acreditamiento para el impuesto al valor agregado, respecto de los gastos incurridos por concepto de combustibles y lubricantes.

OBLIGACIONES.

- Presentar pagos provisionales trimestrales de este impuesto, incluyendo retenciones, conjuntamente con el 1% sobre erogaciones.
- Las personas físicas deberán presentar esta declaración el día cuyo número sea igual al del día de su nacimiento y en el mes que corresponda de acuerdo a la primera letra del registro federal de contribuyentes, conforme a lo siguiente:
 - a) Letra A a la G, durante los meses de mayo, agosto, noviembre y febrero.
 - b) Letras H a la O, durante los meses de junio, septiembre, diciembre y marzo.
- Enterar el 7% por concepto de retenciones del impuesto sobre productos del trabajo, así como el 1% sobre erogaciones, correspondientes a operadores, macheteros y maniobristas. Dichos porcentajes se determinarán sobre las cantidades pagadas en base a los convenios con el IMSS. Respecto a los trabajadores distintos a los mencionados, la retención se hará conforme a las disposiciones vigentes. Dichas retenciones deberán ser enteradas en los plazos señalados en el párrafo anterior.
- Presentar declaración anual ante la Instituciones Bancarias autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, durante el periodo comprendido de febrero a abril del siguiente ejercicio. En caso de no existir instituciones bancarias autorizadas en la localidad, las declaraciones podrán enviarse por correo en pieza certificada a la Administración Local de Recaudación que corresponda al domicilio fiscal del contribuyente.
- Para que proceda como salida la inversión de los automóviles que se destinen a la actividad, deberán tener todas las unidades el mismo color distintivo y ostentar en ambas puertas delanteras el emblema o logotipo del contribuyente, o en su caso la leyenda automóvil utilitario, en un espacio mínimo de 40 por 40 cm., y abajo deberá ir la leyenda propiedad de; se guido del nombre, denominación o razón social del contribuyente, con letra de 10 cm. de altura. El emblema, logotipo o leyenda así como los demás datos

señalados, deberán ser del color del automóvil. El contribuyente podrá optar por utilizar el automóvil para su uso personal y en ese caso no será obligatorio que se guarde en un lugar específico fuera del horario de labores del negocio, así mismo, lo podrá asignar para que lo use determinada persona. Los contribuyentes que adopten esta opción solo podrán considerar como salida el 50% del valor del vehículo.

V. DETERMINACION DE LA BASE PARA EL CALCULO DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Antecedentes Generales

El impuesto al valor agregado surgió en el año de 1919 y fue creado como una premisa de pago, por Frederick Von Siemens, el cual podía estar fraccionado en tantas partes y en función a las etapas por las que tenía que pasar el bien, hasta que llegaba al onsumidor final.

En México surge el Impuesto sobre Ingresos Mercantiles, el cual produjo un efecto acumulativo y ocasionó un desequilibrio.

Desde entonces se fueron superando circunstancias adversivas que no permitían la implantación de un sistema con las características del Impuesto al Valor Agregado, y posteriormente se dieron a conocer diferentes proyectos de la Ley del I.V.A., donde podemos hacer resaltar que eran un tanto imprecisos y confusos ya que desde su clasificación éste se hacía en una forma muy somera y que contenían errores tales como algunas actividades por las que no se podía acreditar el impuesto causado y que rompía con la ideología de dicha ley, produciendo un efecto igual al que venía operando.

Por fin con el propósito de hacer una verdadera reforma impositiva y mejorar cada vez más su estructura tributaria, México decidió adoptar el Impuesto al Valor Agregado, mediante la promulgación que fué publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978, que vendría a substituir al Impuesto Federal Sobre Ingresos Mercantiles.

Características.

El Impuesto al Valor Agregado es un impuesto a las ventas, o sea, que grava el ingreso total que se genera por la enajenación, arrendamiento o importación de bienes o por la prestación de servicios.

Es indirecto porque se traslada en forma expresa al consumidor o usuario de servicios el monto equivalente del impuesto.

Es dificultad la evasión, ya que los contribuyentes se autocontrolan por el interés que cada uno tiene en función

de exigir la documentación comprobatoria de cada operación realizada, ya que es un requisito que exigen las autoridades hacendarias para acreditar el I.V.A. que se pagó.

Además es un impuesto neutral, porque iguala la carga fiscal de bienes o productos similares, independientemente del número de etapas por las que haya pasado en su proceso de producción, con lo cual el fisco federal obtiene un beneficio y un adelanto del impuesto en las distintas fases con las que se infiere un financiamiento del estado.

Los contribuyentes deberán trasladar este impuesto aplicando la tasa del 10%.

Obligaciones

En materia del impuesto del valor agregado los contribuyentes deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- Presentar pagos provisionales trimestrales, conjuntamente con los del impuesto sobre la renta e impuesto al activo, en los mismos plazos y formatos.
- Así mismo, podrán optar por presentar pagos mensuales, al segundo mes siguiente a aquel en que se prestó el servicio, siempre que también paguen mensualmente. En este caso la opción no podrá variarse en el ejercicio.
- Presentar declaración anual conjuntamente con la del impuesto sobre la renta y del impuesto al activo, en los mismos plazos y formatos.

En los casos en que se efectúen descuentos unilaterales por parte de los usuarios sobre el importe documentado en la carta de porte, el impuesto al valor agregado se pagará sobre el valor neto para lo cual deberá expedirse una nota de crédito en la que conste la cancelación del citado impuesto trasladado y registrarse la operación en el cuaderno de entradas y salidas.

VI. DETERMINACION DE LA BASE PARA EL CALCULO DEL IMPUESTO AL ACTIVO DE LAS EMPRESAS.

El impuesto más controvertido que ha surgido en los últimos años, es sin duda el Impuesto al Activo de las empresas. Cuando nació, el día 31 de diciembre de 1988. Y entró en vigor el 1ero. de enero de 1989.

El artículo 1o. de la citada ley, determina que las Sociedades Mercantiles y las personas físicas que realicen actividades empresariales residentes en México, están obligadas al pago del Impuesto al Activo de las Empresas, por su activo, cualquiera que sea su ubicación. El artículo 6o., por su parte establece, que no pagarán el IMPAC, las empresas que componen el sistema financiero; las sociedades de inversión y las sociedades cooperativas, los contribuyentes menores, y los contribuyentes de bases especiales de tributación.

Hasta el 31 de septiembre de 1989, las empresas transportistas estuvieron exentas del IMPAC, por ser sociedades cooperativas, figura bastante usada en el medio del transporte, o por ser contribuyentes de bases especiales de tributación.

A partir de 1990, al desaparecer el esquema de bases especiales y al incorporarse las cooperativas de producción a la causación del ISR, los transportistas quedan sujetos al pago del impuesto al activo.

Los transportistas que hubieren tributado en el ejercicio anterior conforme a bases especiales de tributación no efectuarán pagos provisionales durante los primeros nueve meses de 1990 (enero-septiembre).

Los pagos provisionales que correspondan a los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1990 se determinarán calculando el IMPAC por 1989, actualizando el impuesto y dividiéndolo entre doce. Al valor del activo en el ejercicio se aplicará la tasa del 2%.

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

Contra dicho impuesto se podrá acreditar el impuesto sobre la renta a su cargo.

OBLIGACIONES

Presentar pagos provisionales trimestrales conjuntamente con los del impuesto sobre la renta, en los mismos plazos y formatos.

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

- a) Compararán el pago provisional del impuesto al activo con el pago provisional del impuesto sobre la renta, sin considerar para efectos de esta comparación el acreditamiento de los pagos provisionales.
- b) El pago provisional se hará por la cantidad que resulte mayor de acuerdo con el punto anterior, pudiendo acreditar contra el impuesto a pagar, los pagos provisionales efectuados con anterioridad.

- Presentar declaración anual conjuntamente con la del impuesto sobre la renta, en los mismos plazos y formatos.

VII. OBLIGACIONES ADUANALES PARA CUMPLIR CON EL MOVIMIENTO DE MERCANCIAS

La administración del Presidente Salinas ha emprendido una profunda reforma aduanera. El cambio se ha realizado a partir de una restructuración de la Secretaría de Hacienda, reubicando la Dirección General de Aduanas en la Subsecretaría de Ingresos. Dentro de la Subsecretaría la función Aduanera se ha asimilado por funciones, como en su momento lo fueron las de recaudación, la técnica y la de fiscalización. Este cambio ha fortalecido enormemente el control de las operaciones de comercio exterior y le ha dado a la Dirección General de Aduanas el papel normativo y supervisivo que tienen las otras Direcciones Generales y que fortalece su vocación.

Además de la reorganización por funciones, el cambio en la operación aduanera ha incluido la selección automatizada y aleatoria de las mercancías a revisar, la creación de un sistema de inforción de comercio exterior a partir de los registros magnéticos de los agentes aduanales y en general la sistematización de procedimientos de un manual que los uniformará en todo el país.

Los cambios aprobados por el Congreso de la Unión en materia aduanera en esta ocasión aportan nuevos elementos de control.

El manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior prestado por particulares se podrá autorizar hasta por 20 años, período que se podrá prorrogar a petición de los interesados a partir del décimo octavo año de iniciación de actividades. Las cuotas aplicables por la prestación de este servicio, se fijarán por acuerdo entre las partes contratantes del mismo.

Dentro de las obligaciones que se imponen a los particulares prestadores del servicio de almacenaje destacan las siguientes:

I. Deberán garantizar anualmente el interés fiscal en una cantidad equivalente al valor promedio de las mercancías almacenadas durante el año de calendario anterior, o bien celebrarán contrato de seguro que cubra dicho valor, nombrando como beneficiario principal a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

II. Deberán permitir el almacenaje gratuito de mercancías tanto de importación como de exportación, por un plazo de 5 días las primeras y 15 días las otras, excepto minerales cuyo plazo lo fijará la S.H.C.P. mediante disposiciones de carácter general.

III. Deberá pagar un aprovechamiento del 3 por ciento de los ingresos brutos obtenidos por el establecimiento en el mes inmediato anterior.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar a los particulares la prestación de diversos servicios relacionados con el trámite aduanero, dentro de los que se encuentran:

I. El procesamiento electrónico de datos y servicios relacionados, necesarios para llevar a cabo el despacho aduanero.

II. Servicios que faciliten el reconocimiento aduanero de las mercancías.

III. Las demás operaciones que la autoridad hacendaria decida autorizar, inclusive las relaciones con otras contribuciones, ya sea que se causen con motivo de los trámites aduaneros o por cualquier otra causa.

La reexpedición de mercancías de zona libre y franja fronteriza al interior del país, se deberá realizar a través de pedimento, cumpliendo con todas las formalidades que demande el despacho aduanero.

A los agentes y apoderados aduanales se les asigna representantes legales de los importadores y exportadores para todas las actualizaciones y notificaciones que deriven del despacho aduanero de mercancías en el que actúen, siempre que se celebren en el recinto fiscal o se trate de la resolución provisional o del acta de embargo.

Se permite la importación libre del pago de los impuestos al comercio exterior, de las mercancías destinadas tanto a las instituciones de salud pública como a las de asistencia privada, autorizadas para recibir donativos deducibles en el impuesto sobre la renta, con excepción de los vehículos siempre que únicamente puedan destinarse para uso exclusivo de las instituciones señaladas y fomen parte del patrimonio de las mismas. Con posterioridad la S.H.C.P. indicará las mercancías que podrán importarse para este fin.

En relación con el tránsito de mercancías, se establecen nuevos requisitos para que las empresas puedan importar mercancías, debiendo previamente obtener su inscripción en el patrón correspondiente. Asimismo se delimitan responsabilidades tanto a los Agentes y Apoderados Aduanales que intervienen en el despacho, como a las empresas transportistas que realizan el traslado de las mercancías.

Se establece como obligación que toda mercancía de importación al ingresar a territorio nacional, deberá contar con la autorización y certificación de que cumple con las

normas oficiales mexicanas, de carácter obligatorio o que las mercancías que se importen, lleven consigo las etiquetas, marcas o leyendas de información comercial que establezcan en su caso las autoridades competentes.

Para los efectos de la fracción V del artículo 8-A de la Ley Aduanera, se estará a lo siguiente:

I. Los transportistas, almacenistas o sus agentes, deberán notificar al consignatario o destinatario de la mercancía, el ingreso de la misma al almacén autorizado.

Cuando el consignatario sea un agente aduanal, la notificación se hará mediante publicación por estrados en la aduana de que se trate, de las listas que contengan el número de guías aéreas y el nombre de los consignatarios o destinatarios.

II. Las empresas consolidadoras o desconsolidadoras de carga se darán por notificadas del arribo de la mercancía, mediante el recibo de la copia de guía maestra que firman al transportista o a sus agentes. En este caso, la notificación surtirá efectos al día siguiente al de la fecha en la que consta la recepción del mencionado documento.

Durante el plazo en que se permita el almacenamiento gratuito de las mercancías solamente se estará obligado al pago de los servicios de manejo de custodia de las mismas y siempre que dichos servicios no sean de los que se encuentren incluidos en el contrato de transporte.

DOCUMENTACION COMPROBATORIA DE LA MERCANCIA.

Sobre la documentación de la mercancía en transporte, sea de importación o nacional, se plantean diversas situaciones:

I. En el caso del transporte de mercancías de importación en las franjas fronterizas del país se requiere copia del pedimento aduanal, con firma electrónica, carta de porte y un documento con los datos del importador.

II. Cuando se transporte mercancía de importación fuera de las franjas fronterizas, no se necesitará el documento con los datos del importador.

III. Cuando se transporta mercancía de un local a otro del mismo dueño se necesita un comprobante expedido por

el propietario de las mercancías, con los siguientes datos:

- a) Contener impresos:
 - 1) Nombre, denominación o razón social de quien lo expide
 - 2) Domicilio fiscal.
 - 3) Clave del RFC.
- b) Número de folio.
- c) Lugar y fecha de expedición.
- d) Cantidades y clase de mercancías o descripción del servicio que amparen.
- e) Que se mencione expresamente que el comprobante se expide para transportar mercancías de un establecimiento a otro del mismo dueño.

USO OBLIGATORIO DE UNIFORMES Y GAFETES.

Las personas que presten sus servicios o que realicen actividades dentro de los recintos fiscales y fiscalizados deberán portar los gafetes, uniformes u otros distintivos que los identifiquen. Los gafetes de identificación a que se refiere el artículo 139-C de la Ley Aduanera podrán imprimirse por las asociaciones de agentes aduanales agrupadas por la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM), o bien por las personas que para tales efectos autorice la Administración General Jurídica de Ingresos de esta Secretaría.

DESPACHO DE MERCANCIA.

El agente aduanal será responsable de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, de la determinación del régimen aduanero de las mercancías y de las contribuciones que en materia de restricciones o regulaciones no arancelarias rijan para dicha mercancías. El importador presentará por escrito y bajo protesta de decir verdad una manifestación para la autoridad aduanera con los elementos que permitan determinar el valor en aduana de las mercancías.

En caso de que se lleve a cabo el reconocimiento, quien haya presentado las mercancías deberá activar nuevamente un mecanismo de selección aleatoria que determinará si dichas mercancías estarán sujetas a un segundo reconocimiento, si no debe practicarse el segundo reconocimiento y se le entregarán las mercancías de inmediato.

El reconocimiento aduanero y segundo reconocimiento, consiste en el examen de las mercancías de importación o de exportación. En los casos en que con motivo del reconocimiento aduanero se descubran irregularidades, las

mismas se harán constar en el acta respectiva. El acta mencionada deberá contener los hechos u omisiones observados, además de asentar las irregularidades que se observen del dictamen aduanero que será obligatorio en todos los casos en que se efectúe el segundo reconocimiento.

El dictamen aduanero tendrán el valor probatorio y alcance que establece el artículo 52 del Código Fiscal de la Federación; dichos dictaminadores serán responsables de las irregularidades que cometan en el dictamen.

En el caso de que se aplique una sanción como consecuencia de una irregularidad cuya responsabilidad sea exclusiva del dictamen aduanero, no se fincará ninguna responsabilidad adicional ni se impondrá sanción alguna a la empresa para la cual preste sus servicios dicho dictaminador.

LOS SERVICIOS DE CARGA

Los concesionarios y permisionarios, estarán obligados a cumplir el contrato de transporte que hubiere celebrado con los usuarios. Los concesionarios están obligados a recibir toda la carga que estén autorizados y a transportarla hasta su destino.

Si por causas debidamente justificadas, el porteador de los servicios concesionados o permisionados, no pudiese dar cumplimiento a la obligación, la Secretaría tomará las medidas necesarias o dictará las disposiciones adecuadas para transportar la carga ofrecida; pero si la negativa del porteador no fuese justificada, la infracción a esta disposición se castigará con multa hasta por el equivalente de 30 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a la fecha en que se hubiere dado la negativa. En este caso de reincidencia, se aplicará, una multa hasta por el equivalente a 100 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal y si hubiere una segunda reincidencia, con la caducidad de la concesión o la revocación de los permisos otorgados.

Cuando las disposiciones aplicables obliguen a la presentación de documentos para el transporte de ciertas mercancías, el porteador exigirá del embarcador los documentos de que se trate y estará obligado a reusar el transporte si no le son entregados.

El porteador registrará la mercancía, que envuelta o a granel se le entregue para su despacho, en un libro que llevará para ese objeto y extenderá al cargador de porte con

arreglo al modelo que con carácter general apruebe la Secretaría.

DOCUMENTO QUE AMPARA EL TRANSPORTE

La carta de porte es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas. Contendrá las menciones que exige el Código de la materia, surtirá los efectos que en el se determinen.

El endosatario de la carta de porte se subrogará en todos los derechos y asumirá todas las obligaciones del remitente o del consignatario en su caso, quedando el transportista obligado a pagar de conformidad con lo establecido en el contrato o bien, a lo que marca la ley para mercancías sin valor declarado consignado en el artículo de la Ley.

En caso de extravío de la carta de porte, los efectos designados en ella, deberán entregarse en su destino previa identificación del consignatario a satisfacción de la empresa.

La persona que reciba las mercancías deberá otorgar la garantía que cubra las responsabilidades del porteador, frente a quien pudiere presentarse posteriormente como tenedor de la carta de porte.

El porte o flete por el transporte deberá pagarse en procedencia, salvo convenio en las partes de pago en destino.

Cuando el importe se hubiere concertado en la carta de porte por pagar, la entrega de la mercancía se hará contra el pago del flete y el porteador tendrá derecho a retenerla mientras no se satisfaga el flete estipulado.

En la carta de porte se especificará cada tipo de mercancías y el costo total del transporte.

Cuando la entrega de la carga deba hacerse en depósito del porteador, éste comunicará al consignatario su llegada, mediante aviso personal, telegráfico, telefónico o por cualquier otra vía rápida, obteniendo en todo caso constancia de dicho aviso. Además, anotará los datos de la carta de porte, fecha y hora de llegada de la mercancía y medio utilizado para dar el aviso con los pormenores necesarios, en un libro de registro que para tal efecto llevará. Este libro deberá ser autorizado por la Secretaría.

En las cargas admitidas "fletes por cobrar", el porteador entregará al consignatario copia de la carta de porte en la cual se expresará el lugar de procedencia y destino, la designación de los efectos, su peso o medida y clasificación, las tarifas aplicadas y, en su caso, la parte del flete cubierta, el número y fecha de la carta de porte.

En el mismo documento se anotará el tiempo del almacenaje en poder del porteador y cualesquiera otros cargos que legalmente hubiere hecho el mismo porteador de los que el consignatario deba reembolsarlo.

CLASIFICACION DE MERCANCIAS

CLASE	ARTICULOS
1a.	Animales vivos, no destinados a la alimentación.
1a.	Anuncios eléctricos de gas neón.
1a.	Acidos: clorhídrico, fluorídrico, fosfórico, nítrico.
1a.	Alfombras, tapetes, tapices de lana, seda y pelos finos.
1a.	Aves de corral vivas.
1a.	Bulbos para radio, tocadiscos, televisores y cinescopios.
1a.	Cajas mortuorias.
1a.	Cristalería fina.
1a.	Especios y lunas (aplicables exclusivamente a vehículos tipo caballete).
1a.	Explosivos: dinamita, pólvora, detonadores, fulminantes.
1a.	Poleas.
1a.	Instrumentos musicales y sus partes.
1a.	Llantas para aviones, tractores agrícolas y equipo de construcción.
1a.	Maniqués.
1a.	Películas cinematográficas.
1a.	Oro.
1a.	Piedras preciosas y semipreciosas.
1a.	Pirrotécnia.
1a.	Polvos limpiadores.
1a.	Vidrio de seguridad y cristal flotado en láminas y hojas (aplicables exclusivamente a vehículos de tipo caballete).
2a.	Algodón para uso medicinal.
2a.	Amoniaco.
2a.	Arboles vivos.
2a.	Acido sulfúrico.

- 2a. Acidos orgánicos e inorgánicos.
- 2a. Aguardientes y roncs.
- 2a. Alambres.
- 2a. Arboles de navidad, naturales o artificiales.
- 2a. Avicultura.
- 2a. Aviones desarmados, sus partes y accesorios.
- 2a. Equipo de billares.
- 2a. Equipo de boliche.
- 2a. Borrás sin prensar.
- 2a. Café tostado, preparado o sustitutos.
- 2a. Cafeteras eléctricas o de gas para restaurantes.
- 2a. Cámaras, lentes, proyectores, aparatos fotográficos y cinematográficos.
- 2a. Canastas, cestos y otros artículos de cestería de mimbra de bajo y carrizo.
- 2a. Combustibles inflamables.
- 2a. Materiales para dentistería.
- 2a. Equipajes.
- 2a. Flores naturales y artificiales.
- 2a. Fonógrafos, sinfonolas.
- 2a. Instrumentos y aparatos científicos, quirúrgicos, médicos y dentales.
- 2a. Instrumentos y aparatos ópticos.
- 2a. Joyería fina.
- 2a. Lana, telas y prendas de vestir.
- 2a. Lino, telas y prendas de vestir.
- 2a. Llantas neumáticas para vehículos en general.
- 2a. Mercería.
- 2a. Mezcal.
- 2a. Mostradores, exhibidores y vitrinas.
- 2a. Muebles forrados de piel o sus imitaciones.
- 2a. Obras de arte y objetos de colección.
- 2a. Perfumería fina.
- 2a. Persianas y sus partes.
- 2a. Pielcs finas: armífo, astracan, chinchilla, curtidas o sin curtir.
- 2a. Plata.
- 2a. Platino.
- 2a. Porcelana.
- 2a. Radios, televisores, transmisores y sus partes.
- 2a. Reactores para lámparas fluorescentes.
- 2a. Reflectores eléctricos.
- 2a. Relojes y sus partes.
- 2a. Ropa para cama, mantelería de tocador, baños, cocinas, sedas, telas y vestuarios.
- 2a. Sombreros, boinas, cachuchas y gorras de fieltro.
- 2a. Sombreros de palma.
- 2a. Sulfato de zinc.
- 2a. Tabaco manufacturado.
- 2a. Tableros para aparatos eléctricos.
- 2a. Tequila.

- 2a. Termos.
- 2a. Tocadiscos.
- 2a. Tostadores de café.
- 2a. Utensilios domésticos de metales comunes.
- 2a. Vinagre.
- 2a. Vino de mesa.
- 3a. Algodón, hilazas e hilos.
- 3a. Algodón, telas y vestidos.
- 3a. Alimentos preparados: salsas, ensaladas, mostaza, sales, condimentos.
- 3a. Almendras.
- 3a. Alumbrado, artículos y accesorios.
- 3a. Aluminio, manufacturas.
- 3a. Ampolletas de vidrio
- 3a. Aplanadoras mecánicas.
- 3a. Aceites esenciales.
- 3a. Aceitunas.
- 3a. Acumuladores.
- 3a. Agujas.
- 3a. Alambrón.
- 3a. Cañamo, lino, rayón u otras fibras textiles.
- 3a. Armas de fuego y sus partes.
- 3a. Asbesto, manufacturas.
- 3a. Automóviles, autobuses y camiones, sus partes y accesorios.
- 3a. Balanzas, básculas, sus partes y accesorios.
- 3a. Balas, proyectiles y cartuchos cargados o sin cargar.
- 3a. Barriles, barricas o tambores vacíos de madera.
- 3a. Bastidores de madera y metálicos.
- 3a. Bicicletas y partes.
- 3a. Bolsas de mano: cuero, telas y de material sintético.
- 3a. Bolsas de hule.
- 3a. Bronce.
- 3a. Cajas fuertes para valores.
- 3a. Calcomanías.
- 3a. Calentadores para baño.
- 3a. Cámaras de hule para llantas.
- 3a. Canela.
- 3a. Carne y víceras frescas, refrigeradas o congeladas de ganado vacuno, ovino, porcino, caprino, de aves de corral y animales de caza para la alimentación.
- 3a. Cascos para trabajadores.
- 3a. Casimires.
- 3a. Cepillos, pinceles, brochas de pelos ordinarios.
- 3a. Cerámica.
- 3a. Cereales preparados.
- 3a. Cerillos o fósforos.
- 3a. Cobertores, cobijas, sarapes y colchas.
- 3a. Cobre y sus aleaciones.

- 3a. Colorantes, tintes, pigmentos, anilinas en bruto.
- 3a. Compresoras de aire.
- 3a. Contactos eléctricos.
- 3a. Cortadores de césped.
- 3a. Cosméticos y preparados de tocador.
- 3a. Chaquira.
- 3a. Chiclé preparado.
- 3a. Chocolates preparados: bombones, pastas, rellenos de chocolata.
- 3a. Discos o cintas fonográficas, grabados o sin grabar.
- 3a. Esponjas naturales.
- 3a. Estaño.
- 3a. Estatuas y esculturas.
- 3a. Etiquetas.
- 3a. Frutas secas.
- 3a. Galletas.
- 3a. Gas.
- 3a. Gatos mecánicos o hidráulicos.
- 3a. Gis.
- 3a. Gliserina.
- 3a. Grasa lubricante.
- 3a. Hachas.
- 3a. Henequén.
- 3a. Huevos.
- 3a. Jabón para tocador.
- 3a. Jarabes no medicinales.
- 3a. Jaulas para aves.
- 3a. Juguetes y juegos.
- 3a. Lactosa.
- 3a. Lámparas eléctricas, pantallas y globos.
- 3a. Latón.
- 3a. Legumbres frescas.
- 3a. Macetas de barro.
- 3a. Madera laqueada.
- 3a. Mantequilla de vaca.
- 3a. Manzanas.
- 3a. Maquinaria para la agricultura.
- 3a. Melón.
- 3a. Mercurio.
- 3a. Naftalina.
- 3a. Ortopedia y sus partes.
- 3a. Palas mecánicas.
- 3a. Papaya.
- 3a. Papel.
- 3a. Perfumería.
- 3a. Piña.
- 3a. Plátano.
- 3a. Sídra.
- 3a. Toallas.
- 3a. Vacunas.
- 4a. Alimentos para animales.

- 4a. Anis.
- 4a. Aguarras.
- 4a. Ajonjolí.
- 4a. Alfombras, tapetes.
- 4a. Azulejos de arcilla o barro ordinario, para la construcción.
- 4a. Balatas para el sistema de frenos.
- 4a. Baterías eléctricas y pilas.
- 4a. Bombas para líquidos.
- 4a. Botes y latas de lámina.
- 4a. Cacao.
- 4a. Café crudo cereza.
- 4a. Camarón seco.
- 4a. Cáñamo, hilazas o hilos.
- 4a. Carburo de calcio.
- 4a. Cepillos de fibras vegetales.
- 4a. Ceras y pastas preparadas para preservar y pulir.
- 4a. Conservas alimenticias.
- 4a. Coral en bruto.
- 4a. Cuadernos y libretas.
- 4a. Cuero o vaqueta para suelas.
- 4a. Chiles: frescos, secos o preparados.
- 4a. Detergente.
- 4a. Dulces corrientes.
- 4a. Envases de madera.
- 4a. Envases de papel o cartón.
- 4a. Escaleras de mano, de madera o metal.
- 4a. Estopa.
- 4a. Frituras y botanas y otros productos similares a base de papa, maíz, harina y cerdo.
- 4a. Frutas: cubiertas, secas, confitadas, evaporadas y en conserva, mermelada.
- 4a. Glucosa.
- 4a. Gráfico.
- 4a. Hamacas.
- 4a. Hielo seco.
- 4a. Hígado de animales.
- 4a. Jabón corriente.
- 4a. Jugos de frutas y legumbres.
- 4a. Legumbres en conserva y preparados.
- 4a. Levadura, fermentos.
- 4a. Libros.
- 4a. Mariscos y pescado preparados, secos, ahumados, salados, en conserva.
- 4a. Mostaza.
- 4a. Nueces peladas.
- 4a. Pelotas.
- 4a. Piñon.
- 4a. Platas vivas para sembrar.
- 4a. Redes para pescar.

- 4a. Revistas.
- 4a. Rieles.
- 4a. Sardina y salmón frescos.
- 4a. Sebo.
- 4a. Tabaco en rama.
- 4a. Talco industrial.
- 4a. Té envasado.
- 4a. Triplay.
- 4a. Vainilla en bruto.
- 4a. Velas y veladoras.
- 4a. Vinagre.
- 5a. Algas.
- 5a. Almidones y féculas.
- 5a. Aceites o grasas comestibles.
- 5a. Ajo.
- 5a. Alfalfa.
- 5a. Arenas.
- 5a. Arroz.
- 5a. Avena.
- 5a. Azúcar.
- 5a. Azufre.
- 5a. Bicarbonato.
- 5a. Botellas y frascos.
- 5a. Cajas de cartón.
- 5a. Cal.
- 5a. Calabaza.
- 5a. Carbón vegetal o mineral.
- 5a. Cebolla.
- 5a. Cerveza.
- 5a. Coco fresco.
- 5a. Chapopote.
- 5a. Escobas y escobetas.
- 5a. Frijol.
- 5a. Garbanza.
- 5a. Gasolina, diesel y otros carburantes derivados del petróleo.
- 5a. Habas.
- 5a. Insecticidas y fumigantes para el campo.
- 5a. Leche condensada, evaporada y en polvo.
- 5a. Leche y crema fresca.
- 5a. Lenteja.
- 5a. Leña.
- 5a. Maíz.
- 5a. Mantas.
- 5a. Mastique.
- 5a. Miel.
- 5a. Naranjas.
- 5a. Palas de mano.
- 5a. Palillos: paletas, cerillos, dientes.
- 5a. Papas o patatas.

5a.	Percal.
5a.	Periódico.
5a.	Piloncillo.
5a.	Plomo.
5a.	Pulpa para papel.
5a.	Fulque.
5a.	Quesos.
5a.	Remolacha.
5a.	Sal común.
5a.	Salvado.
5a.	Soya.
5a.	Té en bruto.
5a.	Tequesquite.
5a.	Tezontle.
5a.	Trapos.
5a.	Trigo.
5a.	Tubos.
5a.	Yeso.
5a.	Yute en bruto.
5a.	Zanahoria.



VIII. INFLUENCIA DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO EN EL SECTOR TRANSPORTE.

El día 22 de agosto de 1992 el Ejecutivo Federal envió un mensaje a la nación en el que informó que se habían concluido las negociaciones para la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre México, Estados Unidos de América y Canadá en lo que habrá de ser el mercado más grande del mundo.

La apertura se llevará a cabo en forma paulatina en un plazo de 5 a 15 años lo que implica un lapso de tiempo para promover la modernización y productividad de cada sector y la ampliación y construcción de la infraestructura principalmente carretera, portuaria y de telecomunicaciones.

En el ámbito del autotransporte de carga prevalecen dos aspectos primordiales para su futuro desarrollo:

- a) Una liberación paulatina de servicios e inversión en transporte internacional que va de 4 a 10 años.
- b) Reserva del mercado nacional para los autotransportistas mexicanos.

El TLC representa un gran reto para elevar la productividad en el mercado nacional y la competitividad en el mercado internacional, lo que requiere del diseño imaginativo de estrategias que permitan al autotransportista de carga continuar cumpliendo con su papel estratégico en los procesos productivos de la economía nacional y su relación actual y futura con los mercados del exterior.

Las actividades del grupo de trabajo de transporte terrestre que realizó la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), conjuntamente con los negociadores gubernamentales de nuestro país definieron con los negociadores de Estados Unidos de América y Canadá, los términos y plazos de la inserción del autotransporte ante la apertura que generará el Tratado de Libre Comercio en América del Norte.

Se acordó la apertura del sector en forma gradual de manera que se permita la modernización cabal de las empresas de transporte mexicanas y la adecuación de su operación a las condiciones de competencia internacional. El servicio de autotransporte de carga nacional se mantiene reservado para mexicanos de nacimiento, por lo que se excluye a extranjeros tanto en la prestación de servicios como a la inversión extranjera en este segmento del mercado del transporte mexicano.

Se establece un mecanismo de salvaguardia temporal con base en la cual México podrá expresar, a través del gobierno mexicano, los perjuicios que sufran las empresas autotransportistas nacionales de carga derivados de la apertura de nuestra frontera y que repercuta negativamente en su modernización, derivados de la competencia que se les haga por parte de empresas extranjeras.

Se crea el Subcomité de Normas sobre Transporte Terrestre, integrado por representantes de cada una de las partes, para hacer compatibles las medidas relativas a la normalización de las partes (armonización de aspectos técnicos y de seguridad), que actuará conforme al programa de trabajo siguiente:

- Medidas relativas a normalización no médicas para conductores, (incluidas las relativas a la edad y al idioma que utilizan los mismos).
- Medidas relativas a normalización médica para conductores.
- Medidas relativas a normalización referente a vehículos (incluidas pesos y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, aseguramiento de la carga, mantenimiento y reparación, inspección, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental no comprendidas en el plan de trabajo de normas técnicas automotrices).
- Medidas relativas a normalización de supervisión que efectúen cada una de las partes para el cumplimiento de los requisitos de seguridad para los vehículos de autotransporte.
- Medidas relativas a normalización de señalamiento en carreteras.
- Medidas relativas a normalización de transporte de sustancias peligrosas.

Este subcomite podrá considerar otras medidas relacionadas con normas de transporte terrestre si lo considera adecuado.

Cada uno de los tres países establecerá centros de información que proporcionen materiales impresos sobre transporte terrestre, autorizaciones para operar, requisitos de seguridad, tributación, estadísticas y tecnología. Asimismo cada una de las tres partes proporcionará ayuda para establecer contacto con los organismos gubernamentales competentes.

La industria Mexicana del Autotransporte de Carga juega un papel de vital importancia ya que es la responsable de movilizar más del 60% de mercancías tanto para el mercado

interno como para el comercio internacional y desde 1989 iniciamos un proceso de modernización para alcanzar la excelencia en la prestación de nuestros servicios que nos permita ser competitivos internacionalmente. El tratado nos impone a quienes ofrecemos servicios la necesidad de esforzarnos más para competir eficazmente con calidad y buen precio, principalmente para contribuir a que los productos de exportación sean competitivos en el gran mercado que se integrará en América del Norte.

Para eficientar el servicio de transporte para comercio internacional, a través del tiempo hemos participado en las reuniones, fronteras y en puertos en las que analizamos y promovemos la solución a la problemática que se presenta para la prestación de nuestros servicios en esas zonas.

La Comisión Mixta para la Promoción de las Exportaciones (COMPEX), de transporte permitirá determinar necesidades de financiamiento, modernización de la planta móvil, transferencia de tecnología, establecimiento de cadenas de transporte, conso lidación y desconsolidación de carga, agilización de trámites administrativos y desarrollo de la infraestructura necesaria para que el autotransporte de carga participe eficientemente en la cadena del comercio internacional.

LOS OBJETIVOS DEL TLC ENTRE LOS TRES PAISES SON:

- Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios.
- Promover condiciones de competencia.
- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión.
- Proteger y hacer valer los derechos de propiedad intelectual.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del TLC, para su administración y solución de controversias.
- Establecer lineamientos para la cooperación trilateral, regional y multilateral para ampliar y mejorar los beneficios del tratado.

MEDIDAS RELATIVAS A NORMALIZACION

Los principales derechos y obligaciones de los tres países en materia de normalización establecen lo siguiente:

- Cada uno de los países podrá adoptar, mantener o aplicar cualquier medida relativa a normalización (seguridad, protección de la vida, salud humana, animal o vegetal, del medio ambiente o consumidor), al igual que cualquier medida que asegure su cumplimiento o aplicación.
- Cada uno de los países podrá fijar el nivel de protección que considere apropiado para lograr sus objetivos en materia de seguridad, protección de la vida, salud humana, animal y vegetal, así como el medio ambiente a los consumidores, conforme a la evaluación del riesgo.
- Cada una de las partes otorgará a los prestadores de servicios de otra parte trato nacional, es decir, un trato no menos favorable que el concebido en circunstancias similares a sus proveedores de servicios.
- Cada una de las partes otorgará a los proveedores de bienes o a los prestadores de servicios de la otra parte, trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a prestadores de servicios de cualquier otro país.
- Ninguno de los países podrá elaborar, adoptar, mantener o aplicar medidas relativas a normalización que tenga por finalidad o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio entre las partes.

NORMAS INTERNACIONALES Y LA COMPATIBILIDAD Y EQUIVALENCIA

- A petición de otra parte, un país procurará promover la compatibilidad de una norma o procedimiento de evaluación de conformidad específico que exista en su territorio, con las normas o procedimientos de evaluación de la conformidad que existan en territorio de la otra parte.
- Cada país importador brindará a un reglamento técnico que adopte o mantenga un país exportador, trato equivalente al que daría a uno propio cuando, la parte exportadora demuestre a satisfacción de la parte importadora que su reglamento técnico cumple de manera

adecuada con los objetivos legítimos de la parte importadora.

En la búsqueda de sus objetivos legítimos, cada uno de los países podrá llevar a cabo evaluaciones del riesgo, para lo cual, entre otros factores relacionados con un servicio, podrá tomar en cuenta la equivalencia científica y la información técnica disponible; el uso final previsto; los procesos o métodos de producción, de operación, de inspección, de muestreo o de prueba o las condiciones ambientales.

Además de la compatibilidad y equivalencia de normas técnicas y reconociendo la existencia de diferencia sustanciales en la estructura, organización y operación de los procedimientos de evaluación de la conformidad en sus respectivos territorios, las partes harán compatibles dichos procedimientos, en el mayor grado posible. La Evaluación de Conformidad que redunde en beneficio mutuo por lo que cada una de las partes, acreditará, aprobará, otorgará licencias o reconocerá de cualquier forma a los organismos de evaluación de la conformidad en territorios de otra parte, en condiciones no menos favorables que las otorgadas a esos organismos en su territorio.

PROCEDIMIENTOS DE EVALUACION DE CONFORMIDAD DE CADA UNA DE LAS PARTES

a) Llevará a cabo el trámite de solicitudes en un orden no discriminatorio de conformidad con lo establecido por el "Tratado Nacional" y "Tratado no menos favorable".

b) Se asegurará de que el órgano competente:

- Al recibir una solicitud, examine sin demora que esté toda la documentación necesaria e informe al solicitante, de manera precisa y completa, de cualquier deficiencia.
- Comunique al solicitante, tan pronto como sea posible, los resultados del procedimiento de evaluación de la conformidad de manera precisa y completa, de modo que el solicitante pueda llevar a cabo cualquier acción correctiva que se requiera.
- Cuando la solicitud sea deficiente, seguir adelante con el procedimiento hasta donde sea posible, cuando el solicitante así lo pida.
- Informe al solicitante, a petición suya, el estado que guarda solicitud y las razones de cualquier retraso.

- c) Limitará la información que el solicitante deba presentar, a la necesaria para llevar a cabo el procedimiento y para fijar los cargos pertinentes.
- d) Se asegurará de que cualquier cargo por llevar a cabo el procedimiento no sea mayor para el prestador del servicio de otra parte que lo equitativo, en relación con ese cargo, que se cobre a prestadores del servicio, o a los prestadores de servicios de cualquier otro país, tomando en consideración los costos de Comunicación y Transporte.
- e) Se asegurará de la ubicación de las instalaciones en donde se lleven a cabo los procedimientos de evaluación de la conformidad no cause molestias innecesarias al solicitante o a su representante.
- f) Limitar el procedimiento, cuando se trate de un servicio que haya sido modificado con posterioridad a la determinación de que cumple con el reglamento técnico o las normas aplicables, a lo necesario para establecer que el bien o servicio sigue cumpliendo esos reglamentos técnicos o normas.

Los autotransportistas de carga del país se encuentran en desventaja en el Tratado del Libre Comercio frente a sus similares de Estados Unidos y Canadá por su baja capacidad competitiva a causa de que no han querido invertir recursos económicos suficientes, desconoce tecnologías modernas, han sumido una actitud pasiva frente a la modernización y desregulación del sector, no se informa de los avances automotrices y sólo incorporan nuevos equipos por imitación a algunas otras compañías.

Una vez alcanzados los acuerdos respecto al transporte en las negociaciones del Tratado del Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos y Canadá sólo 15 por ciento de las más de 3 mil 700 empresas que conforman el autotransporte de carga serán competitivas internacionalmente.

Se deberá tener mucho cuidado, pues Estado Unidos cuenta con un equipo más numeroso, las empresas son fuertes y consolidadas y su proceso de desregulación es de años.

Mientras, México apenas atraviesa por un proceso de desregulación y se necesita fortalecer a las empresas. Pero no todas las compañías de autotransporte de carga tendrán que ser competitivas internacionalmente. Las empresas que sí tengan vocación para el tráfico internacional serán

fortalecidas y se les dotará de los medios para que, cuando la apertura sea total, logren ser competitivas.

Así la mayoría de las empresas del autotransporte de carga aproximadamente 3 mil 145, integradas en pequeñas y medianas y los 70 mil hombres-camión estarán dedicados a mejorar el tráfico pero dentro del territorio nacional.

El autotransporte de carga es, dentro del TLC, uno de los capítulos más importantes para el país, toda vez que 85 por ciento de la carga terrestre la maneja el autotransporte federal y el restante 15 por ciento el ferrocarril. Y desde luego, la línea fronteriza de Ciudad Juárez, Nuevo Laredo y Reynosa se constituye como una aduana muy importante para el tráfico internacional de comercio.

Se permitirá la inversión extranjera al cuarto año de haberse firmado el tratado, de tal manera que pase al séptimo año a 51 por ciento y al décimo año a 100 por ciento.

En materia de tráfico transfronterizo, al tercer año se permitirá que pasen origen-destino a los estados fronterizos mexicanos y estadounidenses; al sexto o séptimo año se permitirá ya la entrada origen-destino en todo el territorio, tanto nacional como estadounidense.

La mayoría de los empresarios que invierten en equipo, lo hacen sólo hasta que observan un aumento en la demanda de transporte, y no como mecanismo para ofrecer un mejor servicio.

Al entrar a cualquier país, los transportistas estarán obligados a cumplir con las leyes y reglamentos internos de cada país en esta materia, tanto en contaminación como en otras normas técnicas.

Desventajas del autotransporte:

Primero: La situación financiera de las empresas no parece ser lo suficientemente fuerte como para iniciar un proceso de altas inversiones en compra de equipo nuevo, reorganización, adiestramiento, al menos en el corto plazo.

Segundo: El tiempo es un factor determinante pues muchas empresas pudieran estar imposibilitadas de soportar una situación de extrema liquidez derivada de una situación competitiva, típicamente caracterizada por bajos precios por el servicio y grandes erogaciones de equipo.

IX. CASO PRACTICO**ENTRADAS**

Ingresos propios de la actividad	3'172,786
Recursos provenientes de préstamos	500,000
Intereses Cobrados	71,832
Retiro de Cuentas bancarias	4'072,215
Venta de activo fijo	75,500
Aportaciones de capital	200,000
Iva trasladado	324,829
Suma de entradas	8'417,262

SALIDAS

Compra de llantas en el país	47,815
Compra de activos fijos	214,093
Depósitos e inversiones bancarias	3'116,368
Pago de préstamos	300,000
Sueldos, salarios y M. de O.	376,516
Honorarios	124,800
Previsión social	13,316
Intereses pagados	73,121
Arrendamiento	78,000
1½ sobre erogaciones	3,765
Aportaciones de infonavit	10,143
Aportación del SAR	7,532
Cuotas patronales IMSS	21,309
Otras contribuciones (excepto ISR)	16,114
IVA acreditable	81,062

Entero de contribuciones retenidas		317,814
Salidas autorizadas en facilidades administrativas		1'705,471
Otras salidas:		441,481
Combustible	73,514	
Mantenimiento	116,326	
Gastos de admón.	127,817	
Diversos	73,824	
Rebolsos de capital aportado en el ejercicio	50,000	
Sumas de salidas		6'948,720

Salidas autorizadas en facilidades administrativas

Concepto	Importe erogado y registrado	límite de la deducción	salidas autorizadas
Gastos por maniobra en carga	117,831		-
Toneladas de carga 3,000xN\$ 30		90,000	90,000
Gastos por maniobra en paquetería	6,000		5,000
Tonelada en paquetería 120xN\$ 50		6,000	-
Gastos por viáticos	75,831		-
Días viajados por número de operadores 900xN\$ 75		67,500	67,500

Gastos por refacciones y reparaciones menores	37,538	37,538
Kms. recorridos 100,000xNS 0.40	40,000	-
Deducción ciega:		
Ingresos propios de la actividad 3'172,786x10%		317,279
Total de salidas autorizadas en facilidades administrativas		517,317

Reducción por disminución de capital

Bienes al 31 de dic, '92	1'821,416	
(-)Deudas al 31 de dic, '92	692,301	
(-)Capital final		1'129,115
(-)S.I. de capital de aportación actualizado	1'179,340	
(+)Aportaciones actualizadas	209,616	
(-)Reembolsos actualizados	52,310	
(-)S.F de capital de aportación actualizado		1'336,646
(-)Disminución de capital		207,531

IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Concepto	Importe
(Entradas	8'417,262
(-) Salidas	6'948,720
(-) Diferencia	1'468,542
(-) Reducción por disminución de capital	207,531
(-) Base del impuesto	1'261,011
(x) tasa	35%
Impuesto	441,354
(-) Pagos provisionales	513,990
(-) Neto a cargo(favor)	(72,636)

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Actividades gravadas al 10%	3'248,286
Actividades exentas	71,832
Total	3'320,118
IVA trasladado	324,829
IVA acreditable	81,062
Neto a cargo	243,767
Pagos provisionales	243,767
Neto a cargo	0

Se considera IVA trasladado el que fue entrada y acreditable el que fue salida.

IMPUESTO AL ACTIVO

CONCEPTO	ARTICULO 12	ARTICULO 12-A
Activos financieros	537,862	327,269
Activos fijos, gastos y cargos diferidos	1'171,245	1'171,245
Terrenos	315,037	315,037
Inventario	6,377	7,865
Suma	2'030,521	1'821,416
Deudas	283,775	N/A
Valor del activo en el ejercicio	1'746,746	1'821,416

Se toma el valor total de los bienes asentados en la realización (artículo 12-A LIA), o bien por la suma de promedios (calculados de acuerdo al (artículo 12 LIA) caso en el cual procede la resta del promedio de deudas (artículo 5 LIA), es conveniente realizar ambos cálculos y tomar la

mejor opción por lo que para este ejemplo las cantidades a considerar serán las del artículo 12.

DETERMINACION DEL SALDO

Valor del activo en el ejercicio\Base del impuesto	1'746,746
(x) tasa	2%
(-) Impuesto determinado del ejercicio	<u>34,936</u>
(-) ISR (sin incluir saldo a favor, ya que IMPAC es menor que ISR)	441,354
(-) Diferencia a cargo	0
(-) Pagos provisionales	0
(-) Neto a cargo	0

CONCLUSIONES

- * Los lectores deben conocer más acerca del sector autotransporte, para que puedan aplicar mejor los procedimientos del régimen simplificado.
- * Los contribuyentes deben estar al tanto de los cambios o modificaciones que surjan en este sector, para que les sea más fácil la aplicación de dichos cambios, así como de la publicación de las disposiciones señaladas por la SCT.
- * Debemos considerar que el TLC nos favorecerá en este sector, ya que tendremos que modernizar nuestras unidades y dar un mejor servicio.
- * Los catálogos de cuenta se van a estructurar de acuerdo a las necesidades de cada empresa, ya que unas son de permisionarios, de concesionarios o propios.
- * Se debe conocer que tipo de obligaciones debe cumplir el contribuyente inscrito en el régimen simplificado. Así como que tipo de impuestos está obligado a pagar.
- * Se debe conocer las sanciones que existen por el incumplimiento de la carga o por maltrato de la misma.
- * Los vehículos del transporte de carga deben tener una revisión periódica para que se preserve el medio ambiente. Ya que la tecnología representa altos costos para la economía nacional.
- * El contador público debe estar preparado para obtener la información de las entidades del sector transporte, de acuerdo a los "Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados".

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

BIBLIOGRAFIA

- * Boletín Informativo
(CANACAR) Agosto, 1992.
- * Consultorio Fiscal
FAC 1989
Varios
#36 Diciembre 1989
#35 Noviembre 1989
- * Consultorio Fiscal
FAC
Varios 1992
#74 Octubre 1992, enero 1992 #61
Febrero 1992 #62
- * Consultorio Fiscal
FAC 1993
Varios
Marzo 1993
- * Contaduría Pública
Instituto de Contadores Públicos, A.C. 1992
Número especial de agosto 1992.
- * Diario Oficial
7 julio 1989.
- * Diario Oficial
29 Septiembre 1989.
- * Diario Oficial
3 Mayo 1990.
- * Diario Oficial
4 Febrero 1991.
- * Diario Oficial
1 Julio 1992.
- * El Economista
7 Agosto 1992.
- * El Excelsior
2 Agosto 1992

- * El Financiero
18 Julio 1992
5 Agosto 1992.
- * El Universal
15 Agosto 1992.
- * El mercado de Valores
(Nacional Financiera) 1991
15 Enero 1991.
- * Prontario de Actualización Fiscal
PAF Marzo 1993.
- * Código Civil
Editorial Porrúa
1988.
- * Información Financiera y Toma de
decisiones.
C.P. Antonio Méndez.