



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES**

CENTRO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

DEPARTAMENTO DE CONTADURÍA

TRABAJO PRÁCTICO

**IMPLEMENTACIÓN DE ESTÍMULOS FISCALES Y FACILIDADES
ADMINISTRATIVAS EN EL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE
CARGA.**

PRESENTA:

Diana Salinas Luis

PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN IMPUESTOS

TUTOR

Dr. Héctor Abraham Cortes Palacios

INTEGRANTES DEL COMITÉ TUTORAL

Dr. Roussell Li-erth Toraya Pedroza

Dra. Sandra Marcela Espitia González

Aguascalientes, Ags, 21 de octubre de 2025

CARTA DE VOTO APROBATORIO

M. F. VIRGINIA GUZMÁN DÍAZ DE LEÓN
DECANA DEL CENTRO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
C.C.P.- COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE POSGRADO
P R E S E N T E

Por medio del presente como **DIRECTOR** designado de la estudiante **DIANA SALINAS LUIS** con ID 189807 quien realizó el trabajo práctico titulado: **IMPLEMENTACION DE ESTIMULOS FISCALES Y FACILIDADES ADMINISTRATIVAS EN EL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.**, un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en la facción IX del Artículo 43 del Reglamento General de Posgrados, doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que *ella* pueda continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

"Se Lumen Proferre"

Aguascalientes, Ags., a 23 de septiembre de 2025.

DR. HECTOR ABRAHAM CORTES PALACIOS

Director del trabajo práctico

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Coordinación del Programa de Posgrado

CARTA DE VOTO APROBATORIO

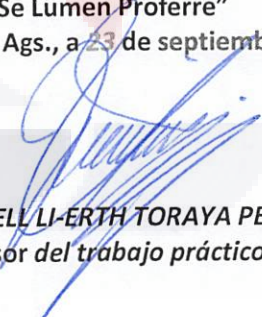
M. F. VIRGINIA GUZMÁN DÍAZ DE LEÓN
DECANA DEL CENTRO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
C.C.P.- COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE POSGRADO
P R E S E N T E

Por medio del presente como **ASESOR** designado de la estudiante **DIANA SALINAS LUIS** con ID 189807 quien realizó *el trabajo práctico* titulado: **IMPLEMENTACION DE ESTIMULOS FISCALES Y FACILIDADES ADMINISTRATIVAS EN EL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.**, un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en la facción IX del Artículo 43 del Reglamento General de Posgrados, doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que *ella* pueda continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"Se Lumen Proferre"

Aguascalientes, Ags., a 23 de septiembre de 2025.


DR. ROUSSELL I-ERTH TORAYA PEDROZA
Asesor del trabajo práctico

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Coordinación del Programa de Posgrado

CARTA DE VOTO APROBATORIO

M. F. VIRGINIA GUZMÁN DÍAZ DE LEÓN
DECANA DEL CENTRO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
C.C.P.- COORDINACIÓN DEL PROGRAMA DE POSGRADO
P R E S E N T E

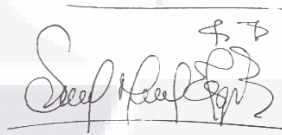
Por medio del presente como **ASESORA** designada de la estudiante **DIANA SALINAS LUIS** con ID 189807 quien realizó el *trabajo práctico* titulado: **IMPLEMENTACION DE ESTIMULOS FISCALES Y FACILIDADES ADMINISTRATIVAS EN EL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.**, un trabajo propio, innovador, relevante e inédito y con fundamento en la facción IX del Artículo 43 del Reglamento General de Posgrados, doy mi consentimiento de que la versión final del documento ha sido revisada y las correcciones se han incorporado apropiadamente, por lo que me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que *ella* pueda continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

"Se Lumen Proferre"

Aguascalientes, Ags., a 23 de septiembre de 2025.



DRA. SANDRA MARCELA ESPITIA GONZALEZ
Asesora del trabajo práctico

c.c.p.- Interesado
c.c.p.- Coordinación del Programa de Posgrado

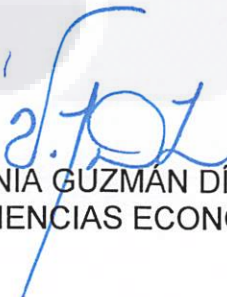
M. EN C.E.A. IMELDA JIMÉNEZ GARCÍA
DEPARTAMENTO DE CONTROL ESCOLAR
SECRETARÍA GENERAL
P R E S E N T E

Por medio de la presente me permito comunicarle a usted que el trabajo de grado titulado **IMPLEMENTACION DE ESTIMULOS FISCALES Y FACILIDADES ADMINISTRATIVAS EN EL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.** del estudiante **DIANA SALINAS LUIS** con ID **189807** egresado de la **Maestría en Impuestos**, respeta las normas y lineamientos establecidos institucionalmente para su elaboración y su autor cuenta con sus votos aprobatorios correspondientes.

Para efecto de los tramites que al interesado convenga se extiende la presente, reiterándole las consideraciones que el caso amerite.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"SE LUMEN PROFERRE"
Aguascalientes, Ags., a 7 de octubre de 2025.


M. F. VIRGINIA GUZMÁN DÍAZ DE LEÓN
DECANA DEL CENTRO DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

Fecha de dictaminación (dd/mm/aaaa): 07/10/2025

NOMBRE: Diana Salinas Luis ID 189807

PROGRAMA: Maestría en Impuestos LGAC (del posgrado): Estudio de la situación fiscal e impositiva de las organizaciones

MODALIDAD DEL PROYECTO DE GRADO: Tesis () Tradicional *Tesis por artículos científicos () **Tesis por Patente () Trabajo Práctico (X)

TÍTULO: Implementación de estímulos fiscales y facilidades administrativas en el autotransporte terrestre de carga

IMPACTO SOCIAL (señalar el impacto logrado): El impacto social del presente proyecto de intervención se podría centrar en la mejora del cumplimiento de las obligaciones fiscales del sector de transporte y que derivado de ello pueda existir una recaudación más eficiente y por ende esto se traduzca en mayor presupuesto para

INDICAR SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NA (No Aplica)

Elementos para la revisión académica del trabajo de tesis o trabajo práctico:	
SI	El trabajo es congruente con las LGAC del programa de posgrado
SI	La problemática fue abordada desde un enfoque multidisciplinario
SI	Existe coherencia, continuidad y orden lógico del tema central con cada apartado
SI	Los resultados del trabajo dan respuesta a las preguntas de investigación o a la problemática que aborda
SI	Los resultados presentados en el trabajo son de gran relevancia científica, tecnológica o profesional según el área
SI	El trabajo demuestra más de una aportación original al conocimiento de su área
SI	Las aportaciones responden a los problemas prioritarios del país
SI	Generó transferencia del conocimiento o tecnológica
SI	Cumple con la ética para la investigación (reporte de la herramienta antiplagio)
El egresado cumple con lo siguiente:	
SI	Cumple con lo señalado por el Reglamento General de Posgrados
SI	Cumple con los requisitos señalados en el plan de estudios (créditos curriculares, optativos, actividades complementarias, estancia, predoctoral, etc.)
SI	Cuenta con los votos aprobatorios del comité tutorial
SI	Cuenta con la carta de satisfacción del Usuario (En caso de que corresponda)
SI	Coincide con el título y objetivo registrado
SI	Tiene congruencia con cuerpos académicos
SI	Tiene el CVU de la SECIHTI actualizado
N.A.	Tiene el o los artículos aceptados o publicados y cumple con los requisitos institucionales (en caso de que proceda)
*En caso de Tesis por artículos científicos publicados (completar solo si la tesis fue por artículos)	
N.A.	Aceptación o Publicación de los artículos en revistas indexadas de alto impacto según el nivel del programa
N.A.	El (la) estudiante es el primer autor(a)
N.A.	El (la) autor(a) de correspondencia es el Director (a) del Núcleo Académico
N.A.	En los artículos se ven reflejados los objetivos de la tesis, ya que son producto de este trabajo de investigación.
N.A.	Los artículos integran los capítulos de la tesis y se presentan en el idioma en que fueron publicados
**En caso de Tesis por Patente	
N.A.	Cuenta con la evidencia de solicitud de patente en el Departamento de Investigación (anexarla al presente formato)

Con base en estos criterios, se autoriza continuar con los trámites de titulación y programación del examen de grado:

Si x
No

FIRMAS

Elaboró:

*NOMBRE Y FIRMA DEL(LA) CONSEJERO(A) SEGÚN LA LGAC DE ADSCRIPCION:

DRA. MARÍA DEL CARMEN BAUTISTA SÁNCHEZ

* En caso de conflicto de intereses, firmará un revisor miembro del NA de la LGAC correspondiente distinto al director o miembro del comité tutorial, asignado por el Decano.

NOMBRE Y FIRMA DEL COORDINADOR DE POSGRADO:

DRA. MARÍA DEL CARMEN BAUTISTA SÁNCHEZ

Revisó:

NOMBRE Y FIRMA DEL SECRETARIO DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO:

DR. MIGUEL ÁNGEL OROPEZA TAGLE

Autorizó:

NOMBRE Y FIRMA DEL DECANO:

M.F. VIRGINIA GUZMÁN DÍAZ DE LEÓN

Nota: procede el trámite para el Depto. de Apoyo al Posgrado

En cumplimiento con el Art. 24 fracción V del Reglamento General de Posgrado, que a la letra señala entre las funciones del Consejo Académico: Proponer criterios y mecanismos de selección, permanencia, egreso y titulación de estudiantes para asegurar la eficiencia terminal y la titulación y el Art. 28 fracción IX, atender, asesorar y dar el seguimiento del estudiantado desde su ingreso hasta su titulación.

Agradecimientos

Agradezco a la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación por el soporte brindado a través del apoyo otorgado, el cual fue de gran relevancia para la realización de mis estudios de posgrado. Asimismo, expreso mi reconocimiento a todas aquellas personas que contribuyen al erario y que hacen posible el financiamiento de estos apoyos.

Agradezco también a la Benemérita Universidad Autónoma de Aguascalientes y al cuerpo académico de la Maestría en Impuestos por la formación brindada durante este proceso.

Gracias también a mi asesor el Dr. Héctor Abraham Cortés Palacios por su guía constante, compromiso y dedicación a lo largo del desarrollo de este trabajo. Su acompañamiento fue fundamental para la consolidación de esta investigación.

De igual manera, agradezco especialmente al Dr. Roussell Li-erth Toraya Pedroza, integrante de mi comité tutorial, por su generosa disposición para compartir su conocimiento, su retroalimentación oportuna y valiosas aportaciones que enriquecieron significativamente este trabajo. Su participación fue clave para fortalecer la estructura de esta investigación.

Finalmente, agradezco a todas las personas que, de manera directa o indirecta, aportaron a este proceso académico. Cada palabra de aliento, cada consejo y cada gesto de apoyo contribuyeron a la realización de este logro que ahora comparto con profundo agradecimiento.

Dedicatorias

A mi padre, que partió antes de ver culminada esta etapa, pero cuya presencia, amor y enseñanzas me han acompañado en cada paso. Este logro también es tuyo. Sé que, donde estés, te sientes orgulloso de mí, como lo estuviste siempre. Gracias por ser mi fuerza silenciosa y mi inspiración constante. Aunque ya no estés en este plano, te llevo siempre en mis pensamientos y en mi corazón.

A mi hija, motor de mis días y razón de mi esfuerzo; mi presente más luminoso y mi futuro más esperanzador. Que este trabajo sea un ejemplo de que, todo lo que vale la pena requiere paciencia, templanza y convicción. Todo lo que hago, lo hago también por ti.

A mi madre por su presencia constante, incluso en los días más difíciles. Gracias por ser uno de los pilares que me ha sostenido con mucho amor, gracias por tu apoyo incondicional y honesto.

A mis amigas, compañeras de lucha y que me acompañaron con palabras de aliento, risas, abrazos y momentos sinceros. Gracias por estar, por creer en mí y por recordarme, una y otra vez, que no estoy sola.

A todas aquellas personas que, de alguna forma, estuvieron presentes en este camino, gracias. Cada aporte, por pequeño que parezca, formó parte de este logro.

Y a la vida misma, por sus lecciones, sus pausas, sus pruebas, sus regalos y su propio curso. *Memento mori*: recuerda que morirás. *Memento vivere*: pero mientras estés aquí, no olvides vivir con plenitud, con gratitud y también con razón, virtud y en armonía con la naturaleza.

Índice general

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
1.1 Introducción	7
1.2 Antecedentes al estudio.....	11
1.3 Planteamiento del problema	17
1.4 Justificación	20
1.5 Objetivo General y Específicos	23
1.5.1 Objetivo General	23
1.5.2 Objetivos Específicos.....	23
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	25
2.1 El derecho tributario y su ubicación en el derecho	25
2.2 Marco constitucional de las contribuciones.....	28
2.3 El papel de la política fiscal	30
2.4 Renuncias recaudatorias	32
2.5 Estímulos fiscales.....	33
2.5.1 Clasificación de los estímulos fiscales en la doctrina	35
2.5.2 Clasificación de los estímulos fiscales de acuerdo con sus objetivos.....	36
2.5.3 Mecanismos a través de los cuales se otorgan los estímulos fiscales en México	38
2.6 Sobre los estímulos fiscales contemplados en la Ley de Ingresos de la Federación para el autotransporte terrestre de carga.....	43
2.7 Resolución de facilidades administrativas para el sector del autotransporte terrestre de carga federal.....	47
2.7.1 Retención del ISR a operadores, macheteros y maniobristas	48
2.7.2 Facilidades de comprobación	49
2.7.3 Adquisición de combustibles	51
2.7.4 Acreditamiento de estímulos fiscales	52
2.7.5 Aviso de aplicación del estímulo fiscal.....	54
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE LA INTERVENCIÓN	55
3.1 Descripción de la intervención	56
3.2 Preguntas del estudio de caso.....	57

3.3 Evaluación de la pertinencia y viabilidad de la intervención	58
CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN	60
4.1 Antecedentes de la empresa	60
4.2 Evaluación de la situación financiera y fiscal en el régimen general.....	62
4.3 Régimen idóneo acorde a la actividad	66
4.4 Identificación de los estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles para el contribuyente.....	73
4.5 Proceso de implementación.....	75
CAPÍTULO V. EVALUACIÓN DE LA INTERVENCIÓN	81
5.1 Valoración de los objetivos propuestos y alcanzados.....	81
5.2 Alcances y limitaciones de la intervención	82
5.3 Aportes a la organización.....	83
5.4 Recomendaciones para desarrollos futuros	84
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES.....	85
6.1 Principales hallazgos	85
6.2 Aportaciones académicas y prácticas	85
6.3 Limitaciones del estudio.....	86
Bibliografía	87

Índice de tablas

Tabla 1. Estímulos fiscales contemplados en la Ley de Ingresos de la Federación vigentes para 2024..... 39

Tabla 2. Estado de resultados a 12 periodos 62

Tabla 3. Posición financiera al 31/Dic/2024 65

Tabla 4. Extracto isr retenciones a terceros..... 66

Tabla 5. Aspectos fiscales del régimen general de ley 67

Tabla 6. Estructura del pago provisional de personas morales del régimen general de ley 69

Tabla 7. Obligaciones régimen de los coordinados 71

Tabla 8. Determinación del pago provisional para el régimen de los coordinados 72

Tabla 9. Estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles para el contribuyente 74

Índice de gráficas y figuras

Figura 1. Recaudación por impuestos en México; ejercicios 2014 a 2023 (en mdp)..... 9

Figura 2. Porcentaje de recaudación tributaria en América latina y el caribe 2024 12

Figura 3. Recomendaciones de la OCDE para mejorar las políticas fiscales en México y las medidas adoptadas. 16

Figura 4. PIB de la economía y PIB del autotransporte de carga..... 21

Figura 5. PIB de los transportes, correos y almacenamiento, 2020..... 22

Figura 6. PIB de la economía y de la industria del transporte 22

Figura 7. Ramas del derecho 28

Figura 8. Marco constitucional de las contribuciones 30

Figura 9. Incentivos fiscales por Musgrave..... 36

Figura 10. Mecanismos de los estímulos fiscales en la legislación mexicana 38

Figura 11. Actividad económica SAT 67

Figura 12. Ingresos acumulables en régimen general de ley, MexiCarga Logistics S.A. 77

Figura 13. Ingresos acumulables en régimen de los coordinados, MexiCarga Logistics, S.A.. 77

Figura 14. Deducciones autorizadas en régimen de los coordinados..... 78

Figura 15. Pagos provisionales en el régimen de coordinados 80

Figura 16. Retenciones de isr por pagar..... 81

Acrónimos

CANACAR	Cámara Nacional del Autotransporte de Carga
CFF	Código Fiscal de la Federación
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
I+D+i	Investigación, Desarrollo e Innovación
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ISR	Impuesto Sobre la Renta
LIEPS	Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios
LIF	Ley de Ingresos de la Federación
LISR	Ley del Impuesto Sobre la Renta
MDP	Millones de pesos
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PIB	Producto Interno Bruto
RFA	Resolución de Facilidades Administrativas
SAT	Servicio de Administración Tributaria
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
UMA	Unidad de Medida y Actualización

Resumen

El presente trabajo de intervención tuvo como finalidad analizar y optimizar el aprovechamiento de los estímulos fiscales aplicables al sector del autotransporte terrestre de carga en una empresa ubicada en Aguascalientes, México. Se partió del diagnóstico de la situación fiscal actual de la organización, identificando áreas de oportunidad relacionadas con el uso de incentivos fiscales establecidos por la legislación vigente en el ejercicio fiscal 2024. A través de un enfoque práctico, se propusieron estrategias para mejorar el cumplimiento fiscal, maximizar beneficios legales y fortalecer los procesos administrativos internos. La intervención permitió evidenciar que la compañía optaba por una nula aplicación de estímulos como el acreditamiento del estímulo al diésel, estímulo por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota y las facilidades administrativas disponibles para el régimen de los coordinados. Como resultado, se realizaron proyecciones fiscales con los beneficios mencionados además de cuantificar los estímulos aplicables y con ello se brindaron recomendaciones que pueden aplicarse a corto y mediano plazo. El proyecto contribuye al fortalecimiento de la cultura fiscal dentro de la empresa, generando un impacto positivo en su rentabilidad y cumplimiento normativo.

Palabras clave: estímulos fiscales, facilidades administrativas, autotransporte terrestre de carga, planeación fiscal, cumplimiento tributario, régimen de coordinados.

Abstract

This intervention-based study aimed to assess and enhance the effective utilization of tax incentives available to the freight ground transportation sector, focusing on a company based in Aguascalientes, Mexico. The research began with a comprehensive evaluation of the company's current tax position, identifying key areas for improvement related to the application of fiscal benefits as outlined in the 2024 tax legislation. Using a practical and results-oriented approach, strategic recommendations were developed to improve tax compliance, legally optimize fiscal benefits, and strengthen internal administrative processes. The analysis revealed that the company had not been leveraging critical incentives, such as the diesel tax credit, toll highway usage stimulus, and the administrative simplifications granted under the Coordinated Regime. Consequently, tax projections were generated incorporating these benefits, quantifying the potential incentives, and outlining actionable short- and medium-term recommendations. This project contributes to fostering a stronger tax compliance culture within the organization, ultimately supporting its profitability and regulatory adherence.

Keywords: tax incentives, administrative simplifications, freight ground transportation, tax planning, regulatory compliance, Coordinated Regime.

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Introducción

Los estímulos fiscales se refieren esencialmente a la exención o reducción de impuestos, siempre y cuando el contribuyente se encuentre dentro del supuesto del marco legal de las disposiciones que los contienen y que regularmente son dirigidos a contribuyentes que realicen actividades que el Estado considera como prioritarias y requiere que se desarrollen más para impulsar la economía del país, es por ello que en su esfuerzo por conseguirlo otorga diversos incentivos fiscales (Hernández De la Cruz et al., 2021).

En el caso de México, el Código Fiscal de la Federación (en adelante CFF) en su artículo 39 fracción III otorga facultades mediante resoluciones de carácter general para que el ejecutivo federal conceda subsidios o estímulos fiscales;

Artículo 39.- El Ejecutivo Federal mediante resoluciones de carácter general podrá: [...]

III. Conceder subsidios o estímulos fiscales.

Las resoluciones que conforme a este Artículo dicte el Ejecutivo Federal, deberán señalar las contribuciones a que se refieren, salvo que se trate de estímulos fiscales, así como, el monto o proporción de los beneficios, plazos que se concedan y los requisitos que deban cumplirse por los beneficiados.

Lo descrito se realiza mediante decreto o a través del paquete económico del ejercicio fiscal correspondiente, en el paquete económico mencionado se contempla la Ley de Ingresos de la Federación (en adelante LIF), este paquete es discutido y posteriormente aprobado por el Congreso de la Unión, el cual está conformado por la Cámara de Diputados y Senadores (Díaz Flores et al., 2011).

Asimismo, conviene precisar que la principal fuente de información para el presente estudio de caso es la legislación mexicana debido a que este se realiza en México con base a la normativa vigente en el año 2024,

Carrasco Iriarte (2023) describe en su obra sobre la planeación nacional del desarrollo como la regulación y promoción de la actividad económica, social, política y cultura que tiene como propósito la transformación del país de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen, lo anterior con base en el ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal.

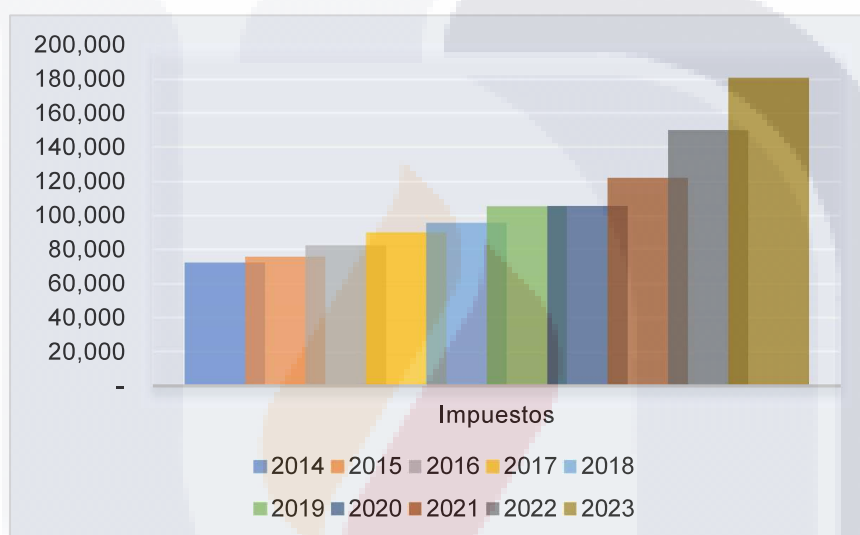
Derivado del contexto anterior se puede ahondar dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 emitido por el ahora expresidente de la república, dentro de dicho plan el exmandatario Andrés Manuel López Obrador, manifestó su compromiso para que durante su sexenio se llevaran a cabo incrementos de impuestos en términos reales, asimismo el compromiso para combatir con rigor la evasión fiscal (Presidencia de la República, 2019). Lo anterior se comprobó con los datos emitidos por el Servicio de Administración Tributaria (en adelante SAT), que es el órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (en adelante SHCP) encargado de aplicar la legislación fiscal y aduanera, en dichos datos se expone que durante el sexenio 2019-2024 se tuvo un incremento en la eficiencia recaudatoria de 190.3% y esto se logró con la implementación de tres principales programas:

- Cumplimiento de Obligaciones
- Vigilancia Profunda
- Cobranza Coactiva

A razón de dichos datos publicados por la autoridad fiscal, así como la información obtenida del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante INEGI) plasmada en la figura 1; donde se observa de manera clara el incremento real en la recaudación por concepto de impuestos durante los ejercicios de 2014 a 2023. Es notorio que los programas implementados durante la administración del ejecutivo federal por el periodo 2018 a 2023 muestran resultados satisfactorios en los últimos

años de mandato, se observa un incremento significativo en la recaudación y a razón de ello se afirma que las acciones llevadas a cabo por el gobierno federal encabezado por Andrés Manuel López Obrador resultaron muy fructíferas en cuestiones recaudatorias (Servicio de Administración Tributaria, 2024).

**FIGURA 1. RECAUDACIÓN POR IMPUESTOS EN MÉXICO; EJERCICIOS 2014 A 2023
(EN MDP)**



Fuente: Elaboración propia con base en datos publicados por el INEGI en:
https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=11288

A raíz de lo señalado y con base en los compromisos expuestos por la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo de continuar con una política de fiscalización equiparable a la del mandato previo (2019-2024), donde se busca combatir la evasión y elusión fiscal, aumentar los ingresos por contribuciones y a su vez no aumentar las tasas de impuestos ni crear nuevos (Sheinbaum Pardo, 2024). Resulta destacable que se debe de reforzar el cumplimiento de obligaciones eficiente por parte de los contribuyentes para que estos se encuentren salvaguardados ante posibles contingencias derivadas de la implementación de programas recaudatorios de los cuales se han obtenido buenos resultados, asimismo al ser partícipe de estímulos

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

fiscales resulta más significativo tener certeza del cumplimiento oportuno y eficiente (Durán-Fernández & de las Mercedes Torres-Negrete, 2024).

Por otra parte Sánchez & Castro (2022) señalan que el sector del autotransporte terrestre de carga se erige como uno de los medios con un potencial económico sobresaliente, esto debido a su capacidad de recuperación ante disrupciones económicas, su Producto Interno Bruto (PIB) sectorial llega a ser de hasta tres veces por encima del PIB nacional. Lo anterior se confirma después de la pandemia por el COVID-19, el país ha ido restableciéndose, pero resulta relevante destacar que la prolongada duración de dicha pandemia afectó en general a gran parte de los sectores económicos y evidentemente con ello a los contribuyentes.

Derivado de lo anterior se vuelve aún más sensato que se continúe elaborando y desarrollando política pública con base en estímulos fiscales y facilidades administrativas, los cuales al ser gestionados de una manera eficiente por el contribuyente abona a que se propicie un mayor crecimiento para las empresas y por ende a la economía nacional. Esto resulta benéfico para muchos sectores de la población como los trabajadores y las empresas que al contar con una exención o una tasa reducida puede reinvertir el flujo que no se destinó al pago de contribuciones e incentivar su desarrollo económico (De la Cruz et al., 2021).

Desde años atrás el sector del autotransporte terrestre de carga ha contado con diversos estímulos fiscales los cuales son establecidos a través de la LIF y en los ejercicios de 2013 a 2023 han sido otorgados y refrendados año con año de manera satisfactoria, esto reafirma que siempre ha sido un régimen preferencial, dichos incentivos fiscales han sido modificados con el transcurso del tiempo ya que se han incluido limitantes y controles más específicos que pueden dificultar tener acceso a ellos, es tema de estudio el analizar cada uno de los requisitos para que las empresas tengan un adecuado cumplimiento de obligaciones fiscales en tiempo y forma, certeza en la determinación y entero de sus contribuciones y de la acreditación de estímulos fiscales y aplicación de facilidades administrativas para

salvaguardar la seguridad jurídica de los contribuyentes que optan por utilizar los incentivos fiscales (Pérez Chávez & Fol Olguin, 2019).

A razón de los planteamientos anteriores se lleva a cabo el presente estudio de caso donde se analiza la situación fiscal de la empresa MexiCarga Logistics, S.A. con actividad de autotransporte terrestre de carga en Aguascalientes, México durante el ejercicio de 2023; se analizan los procesos establecidos por la empresa para determinar sus contribuciones y la aplicación de los incentivos fiscales y las facilidades administrativas. En esta evaluación se recopila información de la autodeterminación de impuestos, el cumplimiento de las obligaciones fiscales y se concluye con la implementación de los estímulos fiscales y las facilidades administrativas de las que la empresa sea sujeto acorde a la normativa fiscal vigente para el ejercicio 2023.

1.2 Antecedentes al estudio

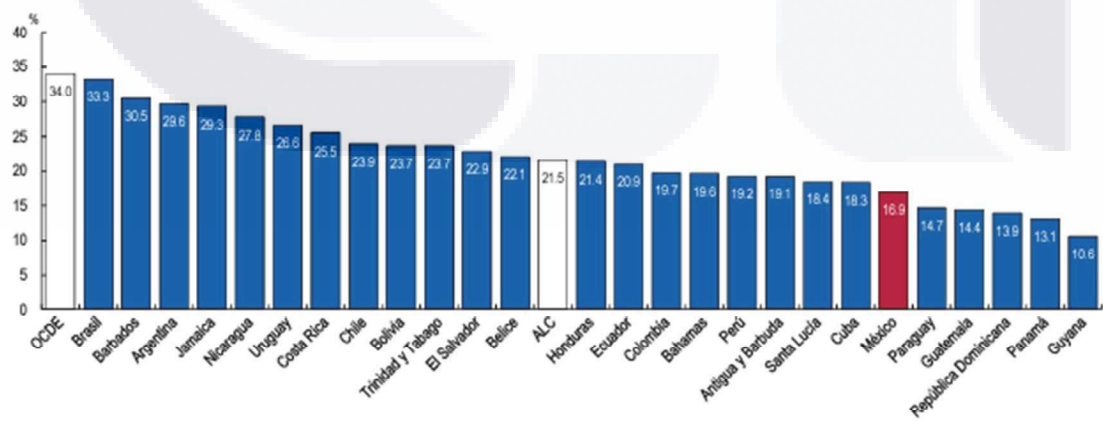
Los incentivos fiscales en conjunto de las ayudas directas representan dos de los principales instrumentos de intervención pública para fomentar la inversión en Investigación, Desarrollo e Innovación (en adelante I+D+i). Diversos países adscritos a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (en adelante OCDE) han ido implementando de manera progresiva incentivos fiscales para fomentar la inversión en I+D+i. Algunos países como Canadá y Japón priorizan los incentivos fiscales y se consideran como el mecanismo predominante mientras en Estados Unidos, Francia y España se realiza una combinación de incentivos fiscales y apoyos directos, teniendo un peso mayor los apoyos directos. Sin embargo, hay también países con una gran capacidad de innovación como lo es Suecia, Finlandia y Alemania, que no recurren a incentivos fiscales (i Piquer et al., 2011).

Resulta esencial identificar los estímulos fiscales disponibles para los contribuyentes, ya que tienen el propósito de fomentar a los sectores empresariales

para los cuales están destinados, esto con el fin de reducir su carga fiscal o administrativa y lo cual a su vez busca promover la responsabilidad social empresarial. Es necesario señalar que el Gobierno mexicano y su economía, en el ámbito fiscal, tiene como problemática principal la baja recaudación de impuestos y es precisamente a través de la recaudación de las contribuciones de donde se sostiene gran parte del gasto público, se brindan servicios y se proveen bienes a los ciudadanos. Por ello resulta importante que el aprovechamiento de estímulos fiscales y facilidades administrativas, así como la responsabilidad social de las empresas siempre se desarrollen de manera conjunta (De la Cruz et al., 2021).

En la figura 2 se observa el puesto que ocupa México dentro de las estadísticas tributarias de América Latina y el Caribe, es uno de los países con menor recaudación tributaria como porcentaje del PIB (16.9%); se encuentra por debajo del promedio de América Latina y el Caribe que es 21.5% y está alejado en gran puntaje del promedio de la OCDE (34.0%). Así es que se reitera el compromiso del gobierno federal para implementar política pública que vaya encaminado al incremento de los indicadores establecidos por los organismos internacionales.

FIGURA 2. PORCENTAJE DE RECAUDACIÓN TRIBUTARIA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE 2024



Fuente: OCDE. (2024). Estadísticas tributarias: América Latina, Caribe y México [PDF]. <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/estadisticas-tributarias-america-latina-caribe-mexico.pdf>

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

A razón de lo expuesto anteriormente se han realizado diversas investigaciones donde se expone la importancia y el enorme beneficio que representan los estímulos fiscales tal como lo concluyen Urías Rivas et al. (2023), en su estudio destacan que los estímulos fiscales son un beneficio otorgado por el gobierno para promover sectores o actividades por medio de la disminución de su carga fiscal y que tales beneficios fiscales sirven como un medio eficaz e inmediato en apoyo a los contribuyentes en tiempos de crisis como la vivida en 2020-2022 a raíz de la pandemia por COVID-19, además de resultar beneficioso también forma parte de la obligación del Estado según el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (En adelante CPEUM) que atiende a lo siguiente:

Artículo 25. Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo. [...]

[...]La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e implementando una política nacional para el desarrollo industrial sustentable que incluya vertientes sectoriales y regionales, en los términos que establece esta Constitución.

A fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos señalados en los párrafos primero, sexto y noveno de este artículo, las autoridades de todos los órdenes de gobierno, en el ámbito de su competencia, deberán implementar políticas públicas de mejora regulatoria para la simplificación de

regulaciones, trámites, servicios y demás objetivos que establezca la ley general en la materia.

Adicionalmente Verdín Bermea (2023) señala en su investigación la importancia de los estímulos fiscales como una de las herramientas más útiles para lograr una modificación en el comportamiento económico de una región o en sectores establecidos y para los cuales se esté destinado el trato preferencial por medio de los incentivos establecidos. El autor concluye que, si bien existen indicios de efectos positivos respecto a los contribuyentes con acceso a incentivos y aquellos que no tienen acceso a los incentivos, no se puede aseverar que tales efectos sean completamente atribuibles a los incentivos fiscales vigentes y por lo tanto es necesario elaborar estudios complementarios que evalúen detalladamente el impacto de los estímulos fiscales en los sectores, regiones y contribuyentes que se podrían considerar como segregados.

En este orden de ideas y partiendo de los incentivos fiscales, también se profundiza en el tema de las facilidades administrativas, Sandoval et al. (2020) analizan las facilidades administrativas y estímulos fiscales del régimen de coordinados de los artículos 72 y 73 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR). Tal como lo mencionan dentro de su investigación, el sector del autotransporte es considerado como la columna vertebral para el desarrollo del país, dado que moviliza el 70% del total de la carga transportada en territorio nacional, concluyen lo siguiente:

- I. Es importante aprovechar de la manera más efectiva los beneficios que la autoridad pone a disposición de los contribuyentes.
- II. Evitar caer en la evasión para que así el contribuyente cuente con seguridad jurídica respecto de su cumplimiento de obligaciones fiscales.
- III. Recomiendan que en futuras investigaciones se aborde el tema de control interno de los transportistas enfocado a seguridad social y la integración del salario percibido por los trabajadores.

En ese mismo sentido Ruíz Trejo (2016), concluye que a pesar de que en reformas a la LISR se han intentado eliminar algunos privilegios o beneficios fiscales para el

sector del autotransporte terrestre de carga, se han otorgado opciones para que el contribuyente perteneciente a este sector pueda tributar bajo el régimen de coordinados y esto da pauta para acceder a incentivos fiscales establecidos en la Resolución de Facilidades Administrativas (RFA), además que existe la posibilidad de optimizar la carga tributaria de los contribuyentes del sector a través de la aplicación de diversos beneficios fiscales disponibles en la normativa fiscal mexicana.

Por otra parte Sánchez & Castro (2022b) abordan el autotransporte de carga y la fiscalización desde otra perspectiva como lo es la informalidad en el sector, afirman que las disposiciones administrativas están diseñadas para facilitar las acciones a los transportistas y que no existen impedimentos para que los miembros del mencionado sector opten por la formalización y con ello la obtención de los distintos beneficios fiscales que se derivan, así mismo recomiendan que el legislador simplifique los términos técnicos en los procesos tributarios ya que esto solo genera confusión e incertidumbre al contribuyente.

Con todo lo anterior se asevera que se han realizado gran cantidad de estudios en este sector y gran parte de estos son acorde a la línea de contribuciones, sin embargo, existen líneas de investigación pendientes de actualización tales como el de Ruiz Trejo, en el cual se realiza satisfactoriamente una propuesta de optimización de la carga fiscal en el autotransporte terrestre de carga pero que debido a las diferentes reformas a la legislación fiscal; que día a día es tema de análisis por los representantes de los ciudadanos en el poder legislativo, todo ello para cumplir con las recomendaciones emitidas por la OCDE a México, a razón de que es uno de los países pertenecientes a este organismo, que cuenta con un menor índice de recaudación.

En la figura 3 se aprecian las recomendaciones que la OCDE ha emitido a México con anterioridad por medio de sus estudios económicos, todas ellas con la finalidad de que el país logre una recaudación ideal; la recaudación ideal en este contexto la consideramos como la media establecida por la OCDE (34.0%), a su vez también

muestra las medidas que ha adoptado el país a través de modificaciones en la política fiscal para con ello lograr cumplir de manera satisfactoria con las recomendaciones emitidas por dicha organización internacional y así lograr los estándares internacionales para contribuir a que México se continúe desarrollando.

FIGURA 3. RECOMENDACIONES DE LA OCDE PARA MEJORAR LAS POLÍTICAS FISCALES EN MÉXICO Y LAS MEDIDAS ADOPTADAS.

RECOMENDACIONES ANTERIORES DE LA OCDE	MEDIDAS ADOPTADAS
Mantener una política fiscal prudente para conservar una relación deuda-PIB estable y considerar reducirla en el medio plazo.	El presupuesto anunciado para 2022 prevé un aumento al 3,1% (desde el 2,9% en 2021) y una relación deuda pública-PIB estable.
Desarrollar una reforma tributaria integral para su puesta en marcha en el medio plazo.	El gobierno federal ha implementado varias medidas a lo largo de 2019 y 2021 para mejorar la recaudación de impuestos (véase el Recuadro 1).
Ampliar la base del IVA, mediante el recorte de exenciones y la derogación de las tasas reducidas, al mismo tiempo que se compensa a la población pobre con subsidios selectivos.	Los servicios digitales prestados por proveedores extranjeros están ahora sujetos al IVA.
Incrementar la progresividad del impuesto sobre la renta personal, bajando el umbral de ingresos para la tasa máxima y recortando aún más las deducciones fiscales o convirtiéndolas en créditos fiscales.	No se han tomado medidas.
Desarrollar un registro nacional de la propiedad que mejore el aprovechamiento de los impuestos recurrentes sobre bienes inmuebles.	Se está creando una plataforma de información catastral que facilita el intercambio de datos georreferenciados. Se ha reforzado la coordinación entre los municipios y los estados para mejorar la gestión de los datos catastrales. En el Senado se están debatiendo ajustes legales para armonizar a nivel nacional el valor de la propiedad y utilizar métodos de valoración de mercado.
Establecer un consejo fiscal apartidista, independiente y dotado de recursos suficientes, de acuerdo con los principios definidos por la OCDE.	No se han tomado medidas.
Revisar la Ley de Coordinación Fiscal para redefinir y aclarar las responsabilidades de prestación de servicios públicos en los tres niveles de gobierno y reducir duplicidades. Desarrollar la capacidad y profesionalizar a los servidores públicos en los niveles estatal y municipal.	No se han tomado medidas.
Fortalecer más la administración tributaria mediante una dotación de personal y de recursos adecuada y optimizar las capacidades tecnológicas.	La autoridad fiscal simplificó la presentación de impuestos, desarrolló herramientas tecnológicas orientadas a la autogestión y potenció la eficacia y aplicación efectiva de los procesos de inspección. Todo lo anterior contribuyó a reforzar la persecución de casos de obligaciones tributarias pendientes.
Mantener la orientación de la política monetaria actual para contener la inflación.	La política monetaria se volvió expansiva durante la crisis de COVID-19 a través de una disminución gradual de la tasa de interés oficial. La tasa se incrementó gradualmente a lo largo de 2021, ya que la inflación se situó muy por encima del objetivo del 3%.

Fuente: OCDE (2022)

1.3 Planteamiento del problema

En México tanto como en el resto de los países, la modificación e implementación de reformas tributarias para alcanzar niveles recaudatorios más elevados se vuelve cada vez más complejo. Según del Mar Obregón-Angulo et al. (2024) las exenciones tributarias y regímenes preferenciales debilitan la capacidad recaudatoria del gobierno y por ende la posibilidad de ofrecer mejores servicios públicos, sin embargo, cuando no existen incentivos fiscales a disposición de los contribuyentes el riesgo de informalidad en un sector como lo es el autotransporte terrestre de carga se vuelve más latente ya que la carga fiscal resulta muy significativa en una empresa que cuenta con áreas de oportunidad en el conocimiento de su cumplimiento tributario, a raíz del estudio de los estímulos fiscales y facilidades administrativas se puede optar por explotar los beneficios disponibles para la compañía.

Es por la carga administrativa que llega a ser complicada y a la vez demandante, además de las contribuciones que resultan significativas en el flujo de efectivo de las empresas, que algunos participantes del sector deciden optar por ser parte de la economía no formal. A razón de lo anterior también se ha de mencionar que el autotransporte informal en México no solo afecta la recaudación fiscal sino también la eficiencia en las operaciones y la reducción en la garantía de los derechos laborales de los trabajadores del sector de autotransporte terrestre de carga, es entonces con las facilidades administrativas que el sector del autotransporte tiene la oportunidad de simplificar procesos, y los ya establecidos, cumplirlos fielmente a las disposiciones fiscales vigentes establecidas en la legislación y que son cautelosamente vigiladas por la autoridad fiscal encargada, que en nuestro país es el SAT (del Mar Obregón-Angulo et al., 2024).

Las causas de informalidad o incumplimiento pueden deberse a la casi escasa profesionalización en las compañías y por ende el bajo conocimiento en los temas de índole fiscal que conciernen a las empresas (Sánchez & Castro, 2022b). Es a razón de ello que se requiere un análisis eficiente sobre la situación actual de las compañías e identificar los sesgos en materia tributaria que actualmente están

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

sucediendo dentro de las organizaciones par que posterior a ello las compañías reciban acompañamiento de profesionistas que mejoren los procesos internos y por ende la toma de decisiones.

Ahora bien, la razón por la cual se vuelve tan relevante el tema de los estímulos fiscales radica en que el sector del autotransporte terrestre de carga es, sin lugar a duda, uno de los ejes principales para la economía nacional; tal como lo señalan Sandoval et al. (2020) donde establecen que este sector contribuye significativamente al desarrollo del país ya que moviliza el 70% de la carga total transportada dentro del territorio nacional. Esta dinámica incide directamente en la inversión y en la generación de empleos, lo que, a su vez, puede provocar un efecto dominó en el crecimiento económico y el desarrollo nacional. Además, los estímulos fiscales aligeran la carga tributaria para las empresas y los individuos, lo que puede aumentar la competitividad y la productividad en el mercado.

Con base en lo anterior y resaltando la importancia que tiene el sector, el poder ejecutivo en los últimos años ha mantenido constantes los estímulos fiscales para el sector del autotransporte en el paquete económico de cada ejercicio, a pesar de las reformas fiscales que se han suscitado, siempre permanece constante el apoyo al sector, además tal es la relevancia y el reconocimiento de la autoridad sobre la complejidad del desarrollo de dicha actividad, que el SAT emite reglas de carácter general, derivadas de las facultades conferidas por el congreso de la unión, que contienen una serie de facilidades administrativas para esté sector tan clave en el crecimiento y movilización de la economía del país (Sandoval et al., 2020).

Según indicadores publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021) el autotransporte terrestre de carga ha aumentado a través del tiempo, a pesar de los impactos por las crisis económicas de 2019 y la provocada por el COVID-19 en 2020. El PIB del autotransporte de carga fue de 3.4%, en términos reales de 1993 a 2020, superando al PIB de la economía nacional; que fue de 1.9%. Aunado a lo anterior la importancia del PIB del autotransporte en la economía se conoce mediante la participación porcentual del PIB del autotransporte de carga

respecto al PIB de la economía del país, que en 2020 alcanzó el nivel de 3.3%. Además, dentro del sector de transportes, correos y almacenamiento, el PIB del autotransporte de carga es el que tiene mayor relevancia debido a que en 2020 representó el 56.4% del total de ese sector.

Es importante reiterar que en numerosos ejercicios fiscales se han incluido estímulos fiscales y facilidades administrativas para este sector, frecuentemente se vienen realizando diversos ajustes en las reglas de carácter general y esto implica que las condiciones para acceder a dichos beneficios sean bajo diferentes términos y por consecuencia compliquen el acceso a varios contribuyentes que caen en el supuesto para su obtención, por ello se encuentra latente la necesidad de que el contribuyente tenga información y asesoramiento especializado para acceder a los estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles y que además cumpla correcta y oportunamente con sus obligaciones, sin omisiones de por medio que deriven en contingencias a largo plazo por el desconocimiento de las disposiciones fiscales.

Todo lo anterior sin afectar al erario público y siempre atendiendo al artículo 31 fracción IV de la CPEUM, donde se señala la obligación de contribuir al gasto público del país.

Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:
[...]

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la federación, como de los estados, de la ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (en adelante CANACAR) es una institución que funge como representante de los intereses generales de la industria del autotransporte de carga en México, la CANACAR trabaja en conjunto con el estado para plantear soluciones a los problemas y necesidades del sector, fomenta el desarrollo de este además de contribuir con la capacitación y especializaciones a sus afiliados. No obstante, no todas las empresas se encuentran afiliadas a esta

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

cámara, es por ello por lo que se genera un sesgo de contribuyentes que no reciben capacitación respecto a la debida aplicación de las disposiciones fiscales. Se vuelve necesario contribuir a la especialización de las empresas a través de investigaciones y estudios que resuelvan aspectos referentes a la determinación correcta de contribuciones, aplicación de disposiciones que contengan incentivos fiscales que permitan el desarrollo del sector del autotransporte terrestre de carga.

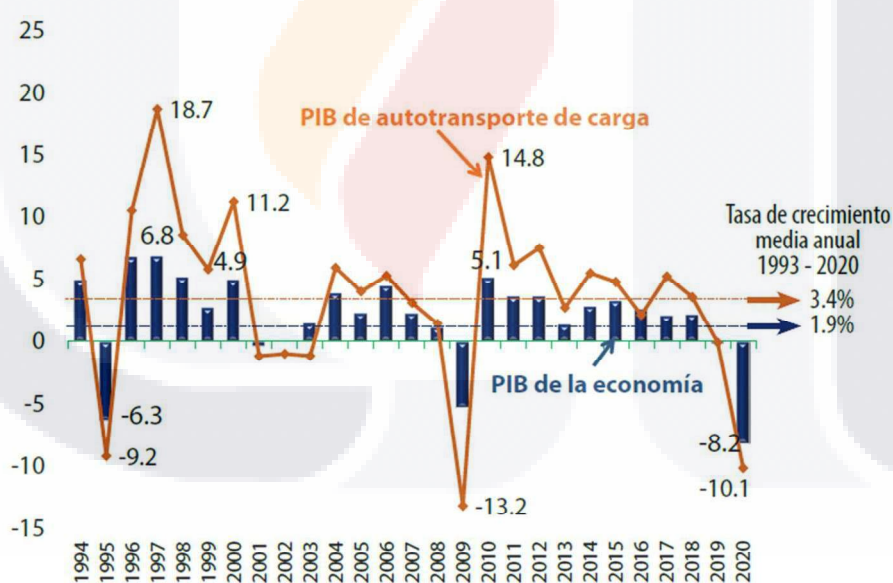
1.4 Justificación

El presente estudio de caso busca tener un impacto significativo en el sector del autotransporte terrestre de carga, debido a que, con las constantes modificaciones en la normativa fiscal del país, que busca estandarizarse con base en las recomendaciones emitidas por organismos internacionales como lo es la OCDE y que se encuentran señaladas en la figura 3. Es por ello por lo que el Estado busca incrementar los ingresos públicos por concepto de contribuciones mediante programas innovadores de fiscalización como lo son el cumplimiento de obligaciones, la vigilancia profunda y la cobranza coactiva.

Ahora bien, atendiendo a que los estímulos fiscales son una herramienta del Estado para impulsar sectores y a su vez teniendo como contraparte los programas de fiscalización, es necesario que el contribuyente cuente con información de una correcta implementación de los incentivos que la autoridad pone a su disposición; siempre que se encuentre en los supuestos para aplicarlos y los cuales serán analizados más adelante, con ello el contribuyente gozará de certeza jurídica que le asegure que su autodeterminación de contribuciones y acceso a incentivos es la correcta y a su vez la autoridad no se verá mermada en la recaudación de contribuciones.

Por otro lado, la importancia de los incentivos fiscales específicamente en el sector del autotransporte terrestre de carga es por el aporte que hace este sector a la economía nacional y los indicadores que, como se muestran en la figura 4; el PIB del autotransporte terrestre de carga ha incrementado a través del tiempo aún a pesar de las crisis económicas que ha tenido la economía en general a nivel mundial. Además, se logra apreciar que el crecimiento promedio anual del PIB del autotransporte de carga fue de 3.4% en términos reales de 1993 a 2020, siendo superior al PIB de la economía el cual fue de 1.9% para el mismo periodo y en resumen se puede ver en la figura 4 como este sector siempre resulta con mayor impacto respecto de la economía nacional ante los incrementos o caídas del PIB.

FIGURA 4. PIB DE LA ECONOMÍA Y PIB DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

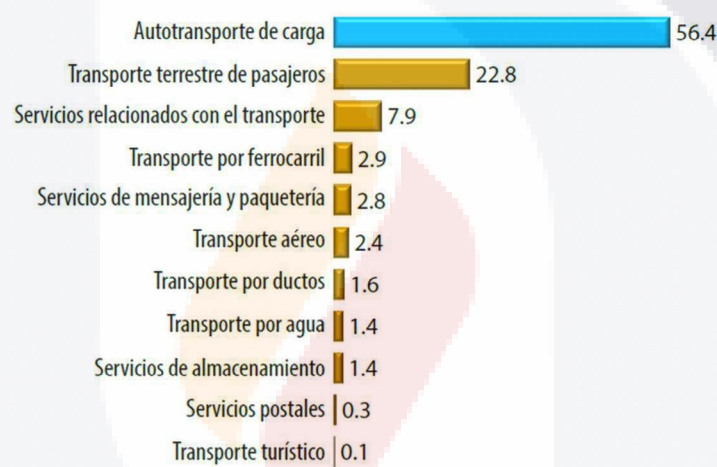


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021)

A razón de lo anterior y con base en los datos emitidos por el INEGI, el PIB del sector de transportes fue de 3.3% en 2020. Dentro del sector de transportes, correos

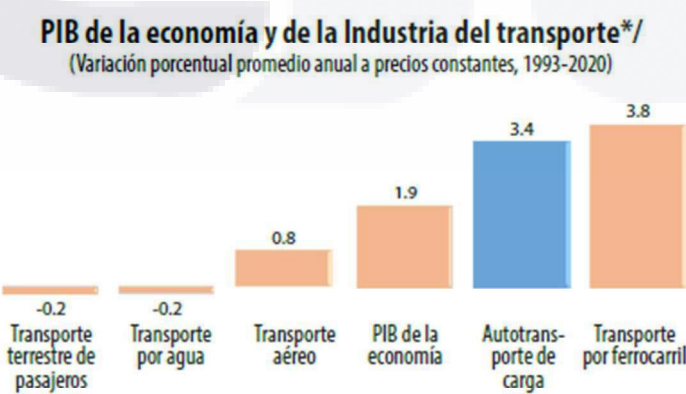
y almacenamiento; el cual se encuentra integrado por diversos servicios de transporte que se enlistan en la figura 5 y a su vez se muestra el porcentaje de aportación al PIB del sector, el autotransporte de carga destaca por ser el más relevante ya que significó el 56.4% del total de ese sector, para el ejercicio 2020. Además, el autotransporte de carga se ubica como el segundo crecimiento más alto solo después del PIB del transporte por ferrocarril; ambos estando incluso sobre el PIB nacional, tal cual se muestra en la figura 6 (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2021).

FIGURA 5. PIB DE LOS TRANSPORTES, CORREOS Y ALMACENAMIENTO, 2020



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021)

FIGURA 6. PIB DE LA ECONOMÍA Y DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021)

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

Es por lo anteriormente descrito e ilustrado, que se puede aseverar que el autotransporte terrestre de carga es un sector clave para el desarrollo económico del país y que si bien los incentivos fiscales son medidas de política fiscal por las que optan los países en vías de desarrollo como lo es México para lograr impulsar la economía, aún existe un sesgo en los contribuyentes pertenecientes al sector que impide que se logre una correcta tributación que beneficie al contribuyente pero que a su vez no represente un decremento en la recaudación.

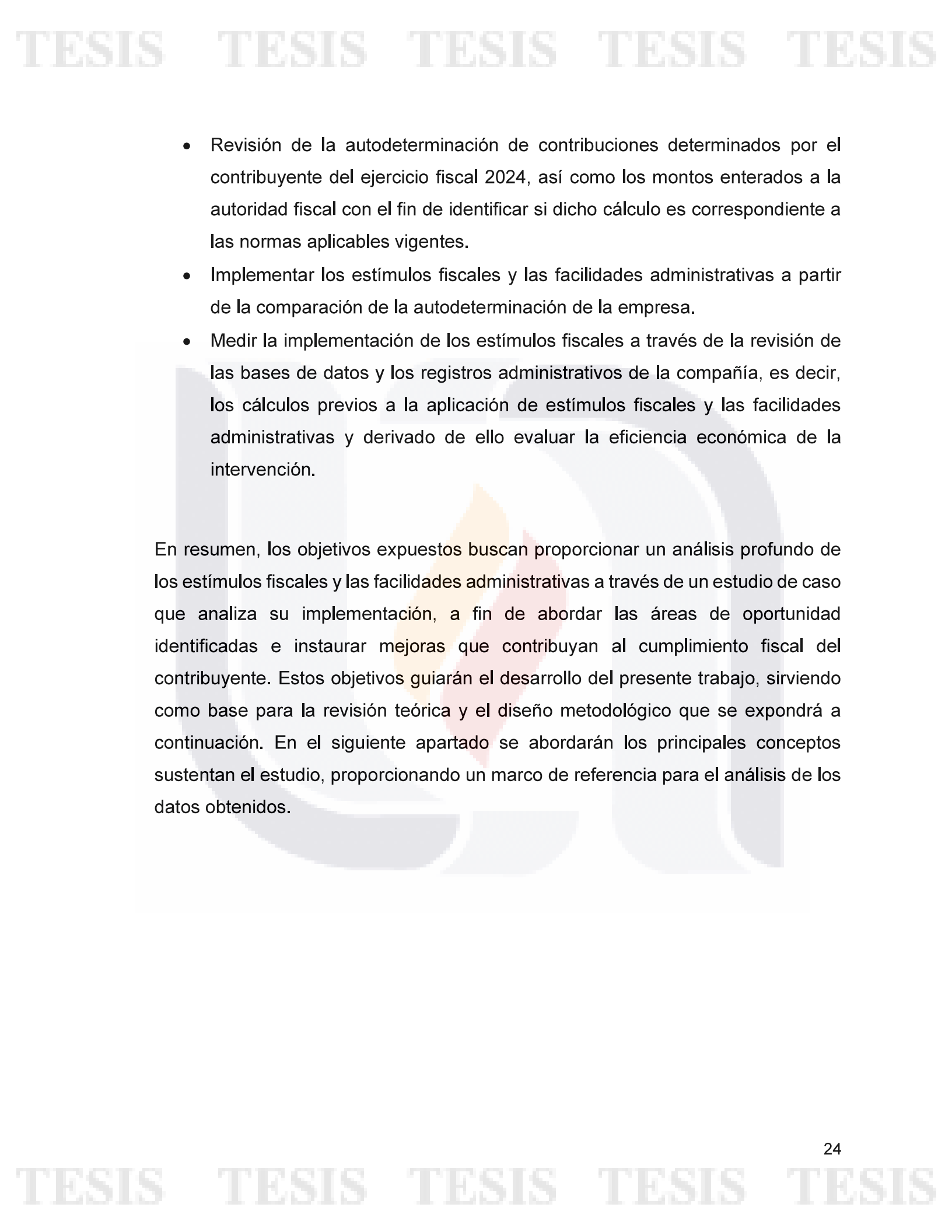
1.5 Objetivo General y Específicos

1.5.1 Objetivo General

Implementar estímulos fiscales y facilidades administrativas a la empresa MexiCarga Logistics, S.A. derivado del análisis de la normativa fiscal vigente y la situación fiscal del ejercicio 2024, del sector autotransporte terrestre de carga en Aguascalientes, México.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Examinar las disposiciones fiscales que contemplen estímulos y facilidades administrativas destinadas al sector del autotransporte terrestre de carga para con ello tener certeza jurídica respecto a la vigencia de las disposiciones.
- Identificar los sujetos contemplados en el marco legal para la aplicación de los incentivos y facilidades detectados.
- Aportar al contribuyente sujeto a estas disposiciones la certeza jurídica y fiscal respecto a la auto aplicación de las disposiciones vigentes que le sean efectivamente aplicables.

- 
- Revisión de la autodeterminación de contribuciones determinados por el contribuyente del ejercicio fiscal 2024, así como los montos enterados a la autoridad fiscal con el fin de identificar si dicho cálculo es correspondiente a las normas aplicables vigentes.
 - Implementar los estímulos fiscales y las facilidades administrativas a partir de la comparación de la autodeterminación de la empresa.
 - Medir la implementación de los estímulos fiscales a través de la revisión de las bases de datos y los registros administrativos de la compañía, es decir, los cálculos previos a la aplicación de estímulos fiscales y las facilidades administrativas y derivado de ello evaluar la eficiencia económica de la intervención.

En resumen, los objetivos expuestos buscan proporcionar un análisis profundo de los estímulos fiscales y las facilidades administrativas a través de un estudio de caso que analiza su implementación, a fin de abordar las áreas de oportunidad identificadas e instaurar mejoras que contribuyan al cumplimiento fiscal del contribuyente. Estos objetivos guiarán el desarrollo del presente trabajo, sirviendo como base para la revisión teórica y el diseño metodológico que se expondrá a continuación. En el siguiente apartado se abordarán los principales conceptos sustentan el estudio, proporcionando un marco de referencia para el análisis de los datos obtenidos.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se aborda el marco teórico que desempeña un papel fundamental al proporcionar las bases conceptuales y teóricas necesarias para comprender y analizar el tema de estudio, en este sentido su objeto es exponer las principales teorías, conceptos y enfoques que sustentan el análisis de los estímulos fiscales en el autotransporte terrestre de carga. Dado que los estímulos fiscales son un área de estudio de constante evolución y que la política fiscal mexicana se supedita a estándares internacionales resulta imprescindible revisar las contribuciones más relevantes de autores, estudios previos y modelos teóricos que permitan abordar las dimensiones clave del presente tema de estudio.

A lo largo del presente apartado, se abordan conceptos fundamentales como la sección 2.1 y 2.2 donde se parte de las bases de la teoría de las contribuciones y nos contextualiza sobre el nacimiento de la obligación de contribuir al erario público, posteriormente a partir del apartado 2.3 y hasta el 2.5.3 se encuentra la fundamentación teórica y los antecedentes de la policía fiscal en México y las herramientas que usa para impulsar la economía, por último se encuentra un resumen de la normativa fiscal aplicable al sector del autotransporte de carga vigente en el ejercicio 2023 y que servirá de base para lograr el objetivo del presente estudio de caso.

2.1 El derecho tributario y su ubicación en el derecho

Para comprender el derecho tributario resulta fundamental ubicarlo dentro del vasto universo de las diversas ramas del derecho, es por ello por lo que resulta necesario remontarse al derecho y sus dos principales ramas; el derecho público y el privado. Carrasco Perera & González Carrasco (2018) exponen el Derecho privado como una relación donde los dos sujetos enfrentados no ostentan poder público o, en su caso, no desempeñan su ejercicio de tal poder público; por su parte en el Derecho

público se manifiesta cuando menos un órgano que ostenta poder público y contribuye, a través de su función al bienestar común.

Al considerar que las contribuciones son tema de materia y estas están reguladas por el Estado; se ahonda en el derecho público, el cual de acuerdo con la obra de Jiménez Sánchez (1998) se atribuye como una rama del conocimiento jurídico que vela por el interés común y cuyo propósito consiste en su protección. La defensa al interés público se alcanza a través de una técnica jurídica que confiere al Estado poderes únicos y superiores a los de los gobernados, generando una estructura desigual entre ambas partes. Generalmente, tal desequilibrio favorece al Estado, brindándole presunción de legalidad y facultades para ejecutar sus decisiones directamente. No obstante, también puede implicar restricciones para el Estado, las cuales, existen para garantizar una mayor protección del interés público. Un ejemplo de ello es determinar procedimientos para las contrataciones de obra pública, compras de insumos, a través de licitaciones públicas y se garantice principalmente la transparencia.

A partir de la diferenciación entre derecho público y privado se continua con la siguiente rama dependiente del derecho público y la cual se le denomina derecho financiero; que grosso modo se define como aquel que gira en torno a la obtención de ingresos por parte del Estado:

El derecho financiero por consiguiente es una disciplina jurídica que como rama del derecho público está llamada a dar cuenta del cuerpo de principios jurídicos en que se sustenta la regulación a que se somete el Estado y los demás entes que intervienen como motivo de la obtención de los ingresos, de la administración de sus bienes patrimoniales y de la realización del gasto público, así como de las relaciones que con tal motivo se articulan (Jiménez Sánchez, 1998, p. 153).

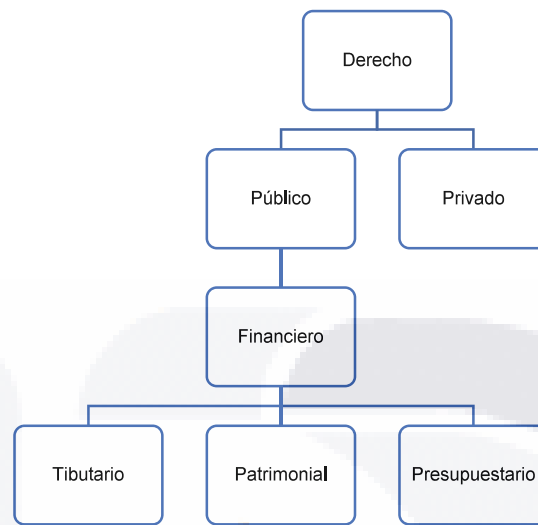
Después de conceptualizar satisfactoriamente el derecho financiero, se deben conceptualizar las ramas que se supeditan a este y que son; el derecho tributario,

patrimonial y presupuestario. Los anteriores en su conjunto conforman la actividad financiera del estado y según la literatura se definen de la siguiente manera:

- Derecho tributario: “Es el conjunto de normas jurídicas que hacen referencia al establecimiento de las contribuciones (impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos), a las relaciones jurídicas que se establecen entre la autoridad y los particulares con motivo de su origen, cumplimiento o incumplimiento, a los procedimientos que pueden generarse y a las infracciones y las sanciones establecidas por su violación (De la Garza, 1968, p. 20).”
- Derecho patrimonial: “Rama del derecho financiero que integra las normas y principios relativos a la gestión de los bienes que constituyen el patrimonio fijo del estado, integrado por bienes muebles e inmuebles de su titularidad, así como de los entes descentralizados y empresas paraestatales para obtener rendimientos que han de ser aportados al erario como parte de los ingresos públicos (De la Garza, 1968, p. 21).”
- Derecho presupuestario: “Se refiere a todas aquellas disposiciones jurídicas que tienen como finalidad la preparación, aprobación, ejecución y control de la asignación presupuestaria del Estado; ingresos y egresos, así mismo también lo relativo a la rendición de cuentas y la responsabilidad de los servidores públicos en caso de una inapropiada administración de los recursos (De la Garza, 1968, p. 20).”

En la figura 7, se observa de una manera más simplificada como se compone el derecho, yendo de lo general a lo particular, pasando por el derecho público y privado, posteriormente enfocarse en el derecho financiero y su división en función de los diferentes momentos en de la actividad financiera del Estado, con ello es más sencillo diferenciar el origen del derecho financiero y poder ubicarlo dentro de las distintas ramas que comprenden el derecho general.

FIGURA 7. RAMAS DEL DERECHO



Fuente: Elaboración propia con base en De la Garza (1968)

Ahora bien, continuando con la conceptualización de acuerdo con la estructura de la legislación mexicana, es turno de analizar la normativa jurídica desde un marco constitucional; ya que, como se hablará en el siguiente subtítulo, es necesario que las contribuciones cumplan con diferentes principios para que sean consideradas como constitucionales y a su vez poder ser exigidas.

2.2 Marco constitucional de las contribuciones

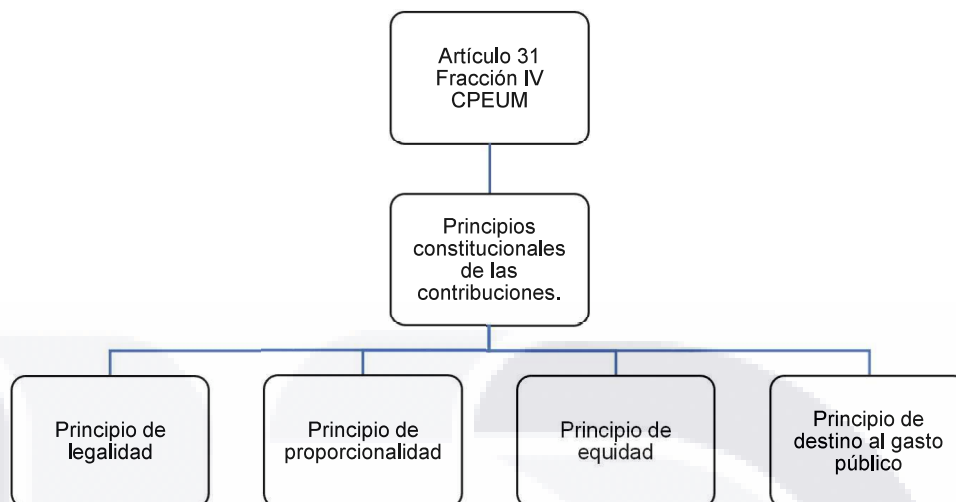
De acuerdo con la historia es conocido que el hombre ha vivido en sociedad y es por ello por lo que, al establecer un poder público, ha tenido que contar con recursos para llevar a cabo el gasto público, es decir, las erogaciones para satisfacer las necesidades colectivas de los miembros pertenecientes a la sociedad. Lo anterior traducido en un entorno actual es a bien de cumplir con uno de los objetivos que tiene el Estado que se resume en ser capaz de sustentar de manera satisfactoria sus actividades y que este recurso económico debe de originarse, en su mayoría, a partir de la ciudadanía, particulares o gobernados, pues son estos los que obtienen

el beneficio directo de las obras publicas en materia de educación, seguridad social, comunicación, entre muchas otras. Es por lo anterior que los ciudadanos tienen la responsabilidad de participar coactivamente en la contribución para los gastos públicos de manera proporcional y equitativa (Carrasco Iriarte, 2023).

De acuerdo con la narrativa de Carrasco Iriarte (2023) las entidades facultadas para recibir contribuciones son: la Federación, la Ciudad de México, el estado y el municipio, no solo es suficiente con facultar a las entidades para percibir una contribución por parte de los gobernados, resulta fundamental señalar que las contribuciones deben de tener principios constitucionales de la tributación, como se señala en la figura 8 y en función de dichos principios se le da origen a las contribuciones, tales principios han sido establecidos por los estudiosos del derecho y son los siguientes:

- Principio de legalidad: El tributo debe de estar contenido en una legislación y contener, por lo menos, los elementos fundamentales de los impuestos (Sujeto activo, sujeto pasivo, objeto, unidad del impuesto o unidad fiscal, cuota, base, tarifa, forma y época de pago y excepciones)
- Principio de proporcionalidad: La finalidad del constituyente fue pretender manifestar que las contribuciones fueran justas. Por lo tanto, se apoya del principio de generalidad y uniformidad, que quieren decir grosso modo que todos los capaces de pagar un tributo deben de hacerlo siempre que se encuentren en el mismo hecho generador de la contribución y que sea de acuerdo con su capacidad contributiva.
- Principio de equidad: Llanamente se refiere a que los iguales sean tratados de dicha manera, sin privilegio alguno o favoritismo.
- Principio de destino al gasto público: Para reforzar la constitucionalidad del tributo, este debe de ser destinado a satisfacer los gastos públicos de la federación o entidades facultadas para el cobro.

FIGURA 8. MARCO CONSTITUCIONAL DE LAS CONTRIBUCIONES



Fuente: Elaboración propia con base en Carrasco Iriarte (2023).

Con base en lo anterior y comprendiendo que las contribuciones tienen que cumplir con tales principios, ilustrados en la figura 8, que garantizan que las normas están fundadas conforme a nuestro sistema jurídico y no violan los derechos y garantías de los contribuyentes; se vuelve necesario comprender la política fiscal que rige en México y que en mayor parte son a partir de lo que se legisla y se realizan reformas.

2.3 El papel de la política fiscal

La política fiscal consiste en establecer que impuestos deben de formar parte de un sistema tributario y decidir de qué forma se utilizarán los recursos recaudados. Su objetivo es alcanzar los objetivos esenciales de un gobierno, tales como la justicia, orden y bien común, basado en un entorno de democracia social (Carrasco Iriarte, 2023). En la Obra de López (1989) establece que existen diversos factores que determinan la política fiscal y se debe de identificar la evidente diferencia entre los países desarrollados y aquellos en vías de desarrollo, ya que un país desarrollado en mayor parte su objetivo será el de conservar su ocupación plena, reducir las perturbaciones cíclicas y estimular el crecimiento; todo lo anterior a corto plazo,

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

mientras para un país en vías de desarrollo sus objetivos son optimizar la formación de capital y dirigir la inversión a los sectores clave; usualmente son a largo plazo.

Así mismo menciona alguno de los objetivos de la política fiscal para países en vías de desarrollo:

- I. Limitar el consumo
- II. Reasignar recursos de las inversiones menos benéficas a las que lo son más
- III. Proporcionar una corriente de fondos al gobierno
- IV. Otorgar incentivos que alteren la conducta de manera que se facilite el crecimiento

En el mismo sentido, Musgrave & Musgrave (1992) concluye que el papel de la política fiscal es el de asegurar la estabilidad y el crecimiento, además que se vuelve especialmente fundamental en los países con menor índice de desarrollo, así mismo se hace hincapié en que los dos principales objetivos del crecimiento económico y reducción de la desigualdad pueden asegurarse mejor apoyándose en unos impuestos progresivos sobre el consumo, aun así considera como una cuestión de juicio político que trasciende las meras consideraciones de política impositiva, hasta qué punto debería llegar un país en lo que se refiere a cambiar equidad distributiva por beneficios del crecimiento.

Con base en la literatura anterior se evidencia que coincide el comportamiento de México ante las teorías de política fiscal para países en vías de desarrollo ya que se busca constantemente otorgar estímulos fiscales como medidas tributarias para promover o estimular conductas o actividades de un grupo de contribuyentes o sectores en específico. El otorgamiento de estímulos fiscales representa una pérdida de ingresos tributarios, no por conceptos de erogaciones de recursos o ingresos, pero sí contribuciones que se dejan de percibir y por ello la autoridad esta obligada a evaluar el impacto de los incentivos otorgados (SHCP, 2024).

2.4 Renuncias recaudatorias

Las renuncias recaudatorias se refieren a los apoyos indirectos, que en su generalidad son autoaplicativos, se conceden a favor de diversos sectores de la economía o contribuyentes dentro del marco del sistema impositivo. Las renuncias recaudatorias no suponen un desembolso de fondos, recursos o ingresos ya percibidos, sino que facultan a los contribuyentes beneficiario a disminuir, evitar o diferir el pago de impuestos.

“El sistema tributario constituye uno de los principales mecanismos con los que el Estado dispone para obtener recursos para financiar el gasto público, permitiendo así proveer a la sociedad los bienes y servicios públicos que valora y demanda. No obstante, su función no se limita a la recaudación, sino que en ocasiones se diseñan políticas públicas a través de la estructura impositiva también con otros objetivos, como el disminuir la desigualdad en la distribución del ingreso, mejorar el bienestar de los individuos de ciertos grupos, fomentar la inversión y la generación de empleos, así como apoyar sectores específicos (SHCP, 2024).”

El documento de renuncias recaudatorias se expide atendiendo al artículo 26, apartado A de la LIF para el ejercicio fiscal 2024 el cual establece que:

Artículo 26. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá publicar en su página de Internet y entregar a las comisiones de Hacienda y Crédito Público y de Presupuesto y Cuenta Pública de la Cámara de Diputados, así como al Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de dicho órgano legislativo y a la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la Cámara de Senadores lo siguiente:

A. El documento denominado Renuncias Recaudatorias, a más tardar el 30 de junio de 2024, que comprenderá los montos que deja de recaudar el erario federal por conceptos de tasas diferenciadas en los distintos impuestos, exenciones, subsidios y créditos fiscales, condonaciones, facilidades

administrativas, estímulos fiscales, deducciones autorizadas, tratamientos y regímenes especiales establecidos en las distintas leyes que en materia tributaria aplican a nivel federal.

El documento a que se refiere el párrafo anterior tomará como base los datos estadísticos necesarios que el Servicio de Administración Tributaria está obligado a proporcionar, conforme a lo previsto en el artículo 22, fracción III de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, y deberá contener los montos referidos estimados para el ejercicio fiscal de 2025 en los siguientes términos:

- I. El monto estimado de los recursos que dejará de percibir en el ejercicio el erario federal.
- II. La metodología utilizada para realizar la estimación.
- III. La referencia o sustento jurídico que respalde la inclusión de cada concepto o partida.
- IV. Los sectores o actividades beneficiados específicamente de cada concepto, en su caso.
- V. Los beneficios sociales y económicos asociados a cada una de las renunciaciones recaudatorias.

Es así como la autoridad fiscal tiene la responsabilidad expresa a través de la LIF en donde debe de estimar la repercusión de las herramientas utilizadas para implementar la política fiscal y su peso al erario público.

2.5 Estímulos fiscales

Para adentrarse al tema del concepto de estímulos fiscales primero se debe de comprender que los países en vías de desarrollo, así como los considerados ya muy

desarrollados, requieren de una constante inversión en la formación de los diversos tipos de capital; físico, humano y progreso tecnológico. Para lo anterior es necesario encontrar diversas fuentes de inversión, apoyándose del sector público y a pesar de existir el principio de equidad, es por ello por lo que el Estado se apoya en los impuestos progresivos tanto al consumo como a la renta; se debe considerar con base en la política fiscal implementada por el propio Estado hasta qué punto resulta posible o ideal transformar la equidad distributiva a cambio de beneficios del crecimiento (Musgrave & Musgrave, 1992).

Conforme a los documentos oficiales emitidos por la SHCP (2024) se considera un estímulo fiscal a las medidas tributarias establecidas por el Estado y mediante las cuales los contribuyentes o un grupo de estos obtengan un beneficio, el cual tiene como finalidad promover o estimular una conducta o actividad. Así mismo Musgrave & Musgrave (1992) refuerzan la idea de que no solo debe de existir una pérdida en la recaudación sin dar lugar a una ganancia del sector que se pretende incentivar:

[...] La desgravación fiscal a la inversión que no se retribuye por sí misma generando un crecimiento adicional, no solamente implica una pérdida de recaudación sin ninguna ganancia, sino que, al desgravar las rentas altas, empeora el estado de distribución de la renta

Las presiones políticas en favor de los incentivos triunfarán, sin que importe lo que puedan decir los técnicos fiscales; y al ser esto inevitable, bien pueden ser diseñados de la forma más eficiente posible. Además, puede que sean necesarias ciertas concesiones al crecimiento, a condición de que se hagan de la mejor forma posible [...] (p. 752)

Si bien Musgrave hace referencia en su obra a los incentivos fiscales, dentro de la legislación fiscal mexicana se mencionan como estímulos fiscales, pero, con base en los objetivos que se mencionan en ambos textos se considera que en esencia los estímulos e incentivos fiscales se refieren al mismo acto jurídico. Además, resulta necesario encontrar una clasificación que facilite la comprensión o

asignación de los diversos estímulos fiscales contenidos en la legislación fiscal mexicana.

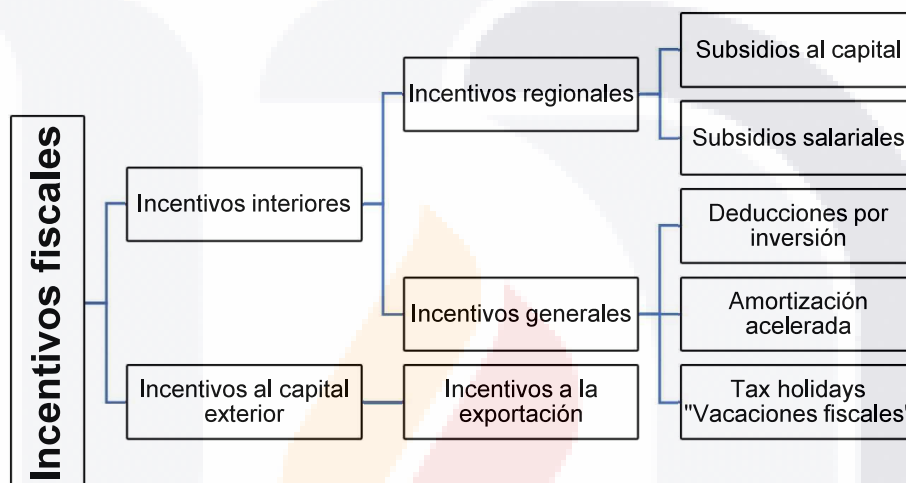
2.5.1 Clasificación de los estímulos fiscales en la doctrina

En la obra de Musgrave & Musgrave (1992) se logra encontrar una clasificación de los distintos incentivos fiscales y su ramificación, esto se muestra de manera general en la figura 9; en ella se definirán cada uno de sus rubros para obtener una clasificación clara:

- Incentivos interiores: Pueden referirse a la inversión en general o puede limitarse a industrias o regiones seleccionadas.
 - Regionales: Es un tipo de incentivo selectivo puede ser a favor de la neutralidad fiscal en las decisiones sobre la localización.
 - Subsidios al capital: Es un apoyo financiero otorgado por el Estado que el objetivo de fomentar la inversión.
 - Subsidios salariales: Incentivo directo a los trabajadores, tiene la finalidad de incrementar el ingreso del trabajador, aunque también benefician a las empresas ya que reducen el costo laboral.
 - Generales:
 - Deducciones por inversión: Permite deducir las inversiones de una manera más rápida ya sea en el corto plazo o con una tasa más elevada.
 - Amortización acelerada: Permite que las empresas deduzcan de manera rápida el costo de los activos, reduciendo su base gravable en el corto plazo.
 - *Tax Holidays*: Generalmente en los países en vías de desarrollo se ofrece este esquema en donde se exenta de impuestos a las nuevas empresas por un periodo establecido.

- Incentivos exteriores:
 - A la exportación: Constituyen un método popular para ayudar al desarrollo de los mercados exteriores y reforzar la balanza de pagos.

FIGURA 9. INCENTIVOS FISCALES POR MUSGRAVE



Fuente: Elaboración propia con base en Musgrave & Musgrave (1992)

La clasificación anteriormente ilustrada sirve de guía para identificar el manejo de los estímulos fiscales en un contexto más genérico o a nivel internacional, sin embargo, se vuelve necesario hacer precisiones conforme a las normas establecidas en el territorio nacional, ya que existen particularidades en las legislaciones de cada país y particularmente en su política pública que se amolda acorde a las necesidades particulares de cada economía.

2.5.2 Clasificación de los estímulos fiscales de acuerdo con sus objetivos

Los estímulos fiscales juegan un importante papel dentro de las diferentes herramientas disponibles para incentivar la economía y con ello tener influencia en

el cumplimiento de los contribuyentes, es a través de diversos mecanismos y estos a su vez con diversos propósitos los cuales se catalogarán según Meriño Córdoba et al. (2023) de la siguiente manera:

Promotores de Inversión (PI): los estímulos fiscales a menudo se utilizan para alentar la inversión en sectores clave de la economía. Por ejemplo, un gobierno puede ofrecer créditos fiscales a empresas que inviertan en investigación y desarrollo o en tecnologías limpias. Esto no solo impulsa la innovación, sino que también crea empleos y estimula el crecimiento económico.

Promotores de Empleo (PE): cuando van dirigidos a la creación de empleo pueden ser cruciales, especialmente en momentos de recesión económica. Los incentivos para contratar personal suelen estimular la contratación de trabajadores y reducir las tasas de desempleo.

Promotores de Sectores Específicos (PSE): los gobiernos pueden utilizar estímulos fiscales para respaldar sectores que consideren estratégicos para el desarrollo económico. Esto puede incluir la industria manufacturera, el turismo, la agricultura y para el caso que nos ocupa el servicio de autotransporte de carga pública federal en México. Al reducir la carga tributaria sobre estas áreas, se fomenta su crecimiento y competitividad.

Promotores de Inversión Extranjera (PIE): los estímulos fiscales también pueden ser una herramienta para atraer inversión extranjera directa. Ofrecer ventajas fiscales a empresas extranjeras puede aumentar la inversión en el país anfitrión, lo que beneficia la economía local y fortalece las relaciones comerciales internacionales.

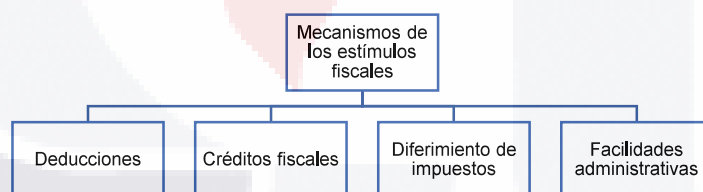
Promotores del Cumplimiento Tributario (PCT): además no solo se utilizan para reducir impuestos, sino también para premiar a los contribuyentes cumplidos. Los descuentos fiscales pueden ser una

recompensa para aquellos que cumplen con sus obligaciones tributarias de manera puntual y adecuada. (Meriño Córdoba et al., 2023, p. 91)

2.5.3 Mecanismos a través de los cuales se otorgan los estímulos fiscales en México

Los estímulos fiscales en México son otorgados a través de diferentes mecanismos los cuales, como se observa en la figura 10, se otorgan a través de deducciones; afectan directamente la base gravable del impuesto, créditos fiscales; reducen el impuesto a pagar directamente, diferimiento de impuestos; permiten posponer el pago de impuestos y facilidades administrativas; exenciones de obligaciones formales. Con ello los contribuyentes se sitúan en los hechos que los ponen como sujetos de estos estímulos y con base en las reglas de carácter general emitidas por la autoridad fiscal es que pueden recurrir a dichos estímulos.

FIGURA 10. MECANISMOS DE LOS ESTÍMULOS FISCALES EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA



En el documento de renuncias recaudatorias la SHCP (2024) establece que los estímulos fiscales se otorgan a través de diversas disposiciones de índole fiscal y es a través de la LIF, LISR o decretos presenciales, en la tabla 1 se muestra un extracto de los estímulos fiscales otorgados a través de la LIF y a su vez se identifican los sujetos, limitantes y el mecanismo por el cual los contribuyentes pueden acceder al estímulo que se acorde a su actividad económica o sector.

**TABLA 1. ESTÍMULOS FISCALES CONTEMPLADOS EN LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN
VIGENTES PARA 2024**

Fundamento	Nombre	Sujetos	Limitantes	Mecanismo
Fracción I, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Acreditamiento del IEPS del diésel para contribuyentes consumidores finales que lo utilicen en maquinaria en general.”	“Personas que realicen actividades empresariales, que adquieran el diésel o el biodiésel y sus mezclas; que para determinar su utilidad puedan deducir dichos combustibles cuando los importen o adquieran para su consumo final.”	“Que se utilicen exclusivamente como combustible en maquinaria en general, excepto vehículos y los ingresos totales anuales para efectos del ISR sean menores a 60 millones de pesos (mdp). Personas morales que se consideran partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la LISR.”	“Consiste en permitir el acreditamiento de un monto equivalente al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), que las personas que enajenen diésel o biodiésel y sus mezclas en territorio nacional hayan causado por la enajenación de dichos combustibles, en términos del artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o numeral 2, según corresponda al tipo de combustible, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (LIEPS), así como el acreditamiento del impuesto a que se refiere el numeral 1, subinciso c) o numeral 2 citados, que hayan pagado en su importación.”
	“Acreditamiento del IEPS del diésel para contribuyentes consumidores finales de diésel, utilizado como combustible en vehículos marinos.”	“Personas que realicen actividades empresariales, que adquieran el diésel o el biodiésel y sus mezclas; que para determinar su utilidad puedan deducir dichos combustibles cuando los importen o adquieran para su consumo final.”	“Que se utilicen exclusivamente como combustible para el abastecimiento de sus vehículos marinos y los ingresos totales anuales para efectos del ISR sean menores a 60 mdp. Personas morales que se consideran partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la LISR.”	“Consistente en permitir el acreditamiento de un monto equivalente al IEPS que las personas que enajenen diésel o biodiésel y sus mezclas en territorio nacional hayan causado por la enajenación de dichos combustibles, en términos del artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o numeral 2, según corresponda al tipo de combustible, de la LIEPS, así como el acreditamiento del impuesto a que se refiere el numeral 1, subinciso c) o numeral 2 citados, que hayan pagado en su importación.”

Fundamento	Nombre	Sujetos	Limitantes	Mecanismo
Fracción II, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Acreditamiento del IEPS del diésel para contribuyentes del sector primario.”	“Personas dedicadas a las actividades agropecuarias o silvícolas que se dediquen exclusivamente a estas actividades, conforme al párrafo sexto del artículo 74 de la LISR; que utilicen el diésel o el biodiésel y sus mezclas en dichas actividades.”	“Que sus ingresos para efectos de ISR sean menores a 60 mdp. Para la determinación del estímulo en los términos de este párrafo, no se considerará el impuesto correspondiente al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, incluido dentro del precio señalado.”	“Podrán acreditar un monto equivalente a la cantidad que resulte de multiplicar el valor en aduana del pedimento de importación o el precio consignado en el comprobante fiscal de adquisición del diésel o del biodiésel y sus mezclas en las estaciones de servicio, incluido el impuesto al valor agregado, por el factor de 0.355, en lugar de aplicar lo dispuesto en el numeral anterior (Fracción I).”
Fracción III, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Devolución del IEPS de diésel al sector agropecuario y silvícola a contribuyentes .”	“Personas morales dedicadas exclusivamente a estas actividades, conforme al párrafo sexto del artículo 74 de la LISR; que importen o adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final en dichas actividades agropecuarias o silvícolas.”	“Solo podrán solicitar la devolución del monto del IEPS, aquéllos contribuyentes cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior no hayan excedido el equivalente a veinte veces el valor anual de la Unidad de Medida y Actualización (UMA) vigente en el año 2023, por cada uno de los socios o asociados, sin exceder de doscientas veces el valor anual de la UMA vigente en el año 2023.”	“Podrán solicitar la devolución del monto del impuesto especial sobre producción y servicios que tuvieran derecho a acreditar en los términos de la fracción II que antecede, en lugar de efectuar el acreditamiento a que la misma se refiere. El monto de la devolución no podrá ser superior a 1,495.39 pesos mensuales, por cada uno de los socios o asociados, sin que exceda en su totalidad de 14,947.81 pesos mensuales.”

Fundamento	Nombre	Sujetos	Limitantes	Mecanismo
Fracción IV, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	"Acreditamiento del IEPS del diésel para autotransportistas."	"Contribuyentes que importen o adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico."	"En ningún caso este beneficio podrá ser utilizado por los contribuyentes que presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada, de acuerdo con el artículo 179 de la LISR."	"Consiste en permitir el acreditamiento contra el ISR propio de un monto equivalente al IEPS que las personas que enajenen diésel en territorio nacional hayan causado, el monto que se podrá acreditar será el que resulte de multiplicar la cuota del impuesto especial sobre producción y servicios que corresponda según el tipo de combustible, conforme al artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o el numeral 2 de la LIEPS, con los ajustes que, en su caso, correspondan, vigente en el momento en que se haya realizado la importación o adquisición del diésel o del biodiésel y sus mezclas, por el número de litros importados o adquiridos."
Fracción V, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	"Acreditamiento de los peajes pagados en la red carretera."	"Contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota."	"Que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos. El estímulo no podrá ser aplicable por las personas morales que se consideran partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la LISR."	"Consistente en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto."

Fundamento	Nombre	Sujetos	Limitantes	Mecanismo
Fracción VI, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Acreditamiento del IEPS de los combustibles fósiles utilizados en procesos productivos para la elaboración de otros bienes y que en su proceso no se destinen a la combustión.”	“Contribuyentes que adquieran y utilicen los combustibles fósiles en sus procesos productivos para la elaboración de otros bienes, siempre que no se destinen a la combustión.”	“Se faculta al Servicio de Administración Tributaria para emitir las reglas de carácter general que determinen los porcentajes máximos de utilización del combustible no sujeto a un proceso de combustión por tipos de industria, respecto de los litros o toneladas, según corresponda al tipo de combustible de que se trate.”	“El estímulo fiscal señalado en esta fracción será igual al monto que resulte de multiplicar la cuota del impuesto especial sobre producción y servicios que corresponda, por la cantidad del combustible consumido en un mes, que no se haya sometido a un proceso de combustión.”
Fracción VII, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Acreditamiento en contra del ISR del derecho especial sobre minería.”	“Contribuyentes titulares de concesiones y asignaciones mineras.”	“Ingresos brutos totales anuales por venta o enajenación de minerales y sustancias a que se refiere la Ley de Minería, menores a 50 mdp.”	“Consiste en permitir el acreditamiento del derecho especial sobre minería a que se refiere el artículo 268 de la Ley Federal de Derechos que hayan pagado en el ejercicio de que se trate.”
Fracción VIII, apartado A del artículo 16 de la LIF de 2024	“Deducción adicional en el ISR del 8% del costo de los libros, periódicos y revistas que adquiera el contribuyente.”	“Personas físicas y morales residentes en México que enajenen libros, periódicos y revistas.”	“Que los ingresos totales en el ejercicio inmediato anterior no hubieran excedido de la cantidad de 6 millones de pesos, y que dichos ingresos obtenidos en el ejercicio por la enajenación de libros, periódicos y revistas represente al menos el 90 por ciento de los ingresos totales del contribuyente en el ejercicio de que se trate.”	“Consiste en una deducción adicional para los efectos del impuesto sobre la renta, por un monto equivalente al 8 por ciento del costo de los libros, periódicos y revistas que adquiera el contribuyente. Las personas físicas y morales no acumularán el monto del estímulo fiscal a que hace referencia esta fracción, para los efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta.”

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON BASE EN EL ARTÍCULO 16 DE LA LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN (2024) Y RENUNCIAS RECAUDATORIAS SHCP (2024)

2.6 Sobre los estímulos fiscales contemplados en la Ley de Ingresos de la Federación para el autotransporte terrestre de carga.

La LIF cuenta con diversos estímulos fiscales disponibles para sectores específicos que se consideran clave en el desarrollo de la economía del país, es por ello por lo que dichos estímulos pueden ser utilizados por los contribuyentes cuando estos caen dentro de los supuestos para ser acreedores de tales beneficios establecidos en la legislación.

Derivado de lo anterior resulta necesario hacer un análisis del sector al cual pertenece el contribuyente y a partir de ello revisar los estímulos que año con año se publican.

En la LIF para 2024 se establece que:

“Artículo 16. Durante el ejercicio fiscal de 2024, se estará a lo siguiente:

A. En materia de estímulos fiscales:

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

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

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

Para que proceda el acreditamiento a que se refiere esta fracción, el pago por la importación o adquisición de diésel o de biodiésel y sus mezclas a distribuidores o estaciones de servicio, deberá efectuarse con: monedero electrónico autorizado por el Servicio de Administración Tributaria; tarjeta de crédito, débito o de servicios, expedida a favor del contribuyente que pretenda hacer el acreditamiento; con cheque nominativo expedido por el importador o adquirente para abono en cuenta del enajenante, o bien, transferencia electrónica de fondos desde cuentas abiertas a nombre del contribuyente en instituciones que componen el sistema financiero y las entidades que para tal efecto autorice el Banco de México.

En ningún caso este beneficio podrá ser utilizado por los contribuyentes que presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada, de acuerdo al artículo 179 de la Ley del Impuesto sobre la Renta.

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

Los beneficiarios del estímulo previsto en esta fracción deberán llevar los controles y registros que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria.

Para los efectos de la presente fracción y la fracción V de este apartado, se entiende por transporte privado de personas o de carga, aquél que realizan los contribuyentes con vehículos de su propiedad o con vehículos que tengan en arrendamiento, incluyendo el arrendamiento financiero, para transportar bienes propios o su personal, o bienes o personal, relacionados con sus actividades económicas, sin que por ello se genere un cobro.

V. Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos, consistente en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso

de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto. El estímulo será aplicable únicamente cuando se cumplan con los requisitos que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria. El estímulo no podrá ser aplicable por las personas morales que se consideran partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la Ley del Impuesto sobre la Renta. Para los efectos de este párrafo, no se considerarán dentro de los ingresos totales, los provenientes de la enajenación de activos fijos o activos fijos y terrenos de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad.

El acreditamiento a que se refiere esta fracción únicamente podrá efectuarse contra el impuesto sobre la renta causado en el ejercicio que tenga el contribuyente, correspondiente al mismo ejercicio en que se realicen los gastos a que se refiere la presente fracción, utilizando la forma oficial que mediante reglas de carácter general dé a conocer el Servicio de Administración Tributaria; en caso de no hacerlo, perderá el derecho a realizarlo con posterioridad.

Se faculta al Servicio de Administración Tributaria para emitir las reglas de carácter general que determinen los porcentajes máximos de acreditamiento por tramo carretero y demás disposiciones que considere necesarias para la correcta aplicación del beneficio contenido en esta fracción.

Los beneficiarios de los estímulos fiscales previstos en las fracciones I, IV, V, VI y VII de este apartado quedarán obligados a proporcionar la información que les requieran las autoridades fiscales dentro del plazo que para tal efecto señalen.

Los beneficios que se otorgan en las fracciones I, II y III del presente apartado no podrán ser acumulables con ningún otro estímulo fiscal establecido en esta Ley.

Los estímulos establecidos en las fracciones IV y V de este apartado podrán ser acumulables entre sí, pero no con los demás estímulos establecidos en la presente Ley.

Los estímulos fiscales que se otorgan en el presente apartado están condicionados a que los beneficiarios de los mismos cumplan con los requisitos que para cada uno de ellos se establece en la presente Ley.

Los beneficiarios de los estímulos fiscales previstos en las fracciones I a VII de este apartado, considerarán como ingresos acumulables para los efectos del impuesto sobre la renta los estímulos fiscales a que se refieren las fracciones mencionadas en el momento en que efectivamente los acrediten.”

2.7 Resolución de facilidades administrativas para el sector del autotransporte terrestre de carga federal

Anualmente el SAT emite un documento denominado Resolución de Facilidades administrativas (RFA), el mencionado documento tiene el objetivo de simplificar el cumplimiento de las obligaciones fiscales para ciertos sectores económicos. Estas facilidades permiten reducir cargas administrativas, otorgar beneficios fiscales o establecer procedimientos más simplificados para la determinación y entero de contribuciones. El origen de la RFA se basa en la facultad que tiene el SAT para emitir reglas de carácter general que faciliten el cumplimiento de las diversas disposiciones fiscales, de acuerdo con el CFF se establece lo siguiente:

Artículo 33.- Las autoridades fiscales para el mejor cumplimiento de sus facultades, estarán a lo siguiente:

- I. Proporcionarán asistencia gratuita a los contribuyentes y ciudadanía, procurando:

g) Publicar anualmente las resoluciones dictadas por las autoridades fiscales que establezcan disposiciones de carácter general agrupándolas de manera que faciliten su conocimiento por parte de los contribuyentes; se podrán publicar aisladamente aquellas disposiciones cuyos efectos se limitan a periodos inferiores a un año. Las resoluciones que se emitan conforme a este inciso y que se refieran a sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, no generarán obligaciones o cargas adicionales a las establecidas en las propias leyes fiscales.

Generalmente, la RFA esta dirigida a diferentes sectores tales como:

- Sector primario (agricultura, ganadería, pesca y silvicultura)
- Autotransporte de carga y pasajeros
- Sector de maquila y manufactura

Las facilidades contenidas en dicha resolución incluyen reducciones en la retención de impuestos, deducciones adicionales y simplificación en los requisitos del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI). En los siguientes subtítulos se detallan las facilidades administrativas contempladas para el sector del autotransporte de carga para el ejercicio 2024, cabe destacar que la normativa a la cual se hace referencia es expedida de forma anual y cada ejercicio contiene facilidades que son emitidas o no según considere la autoridad y que a su criterio sean necesarias para los sectores específicos que abarca.

2.7.1 Retención del ISR a operadores, macheteros y maniobristas

Para el ejercicio 2024, en la RFA se establece que:

“Los contribuyentes personas físicas y morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal y que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán optar por enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del

ISR, correspondiente a los pagos efectivamente realizados a operadores, macheteros y maniobristas, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios.

Para calcular estas retenciones, se tomará como referencia el salario base de cotización utilizado para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores al IMSS, conforme a la normatividad aplicable, en cuyo caso, deberán elaborar y entregar, a más tardar el 15 de febrero de 2025, una relación individualizada de dicho personal en la que se indique las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate, en los términos en que se elabora para efectos de las aportaciones que realicen al IMSS, así como del impuesto retenido, de conformidad con la ficha de trámite 91/ISR "Aviso que presentan los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal que ejercen la opción de enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones de ISR", contenida en el Anexo 1-A de la RMF, además de emitir el CFDI y su complemento por concepto de nómina correspondiente.

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

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

2.7.2 Facilidades de comprobación

“Para los efectos de la Ley del ISR, los contribuyentes personas físicas o morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal y que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV,

Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, podrán deducir hasta el equivalente al 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M.N.) durante el ejercicio, sin la necesidad de contar con documentación que reúna requisitos fiscales, siempre que:

- I. El gasto se haya realizado efectivamente en el ejercicio fiscal correspondiente y esté directamente vinculado con la actividad del contribuyente.
- II. La erogación por la cual se aplique la facilidad, esté registrada en la contabilidad del contribuyente por concepto y en forma acumulativa durante el ejercicio fiscal.
- III. El contribuyente realice el pago del ISR anual sobre el monto deducido en los términos de esta regla, aplicando la tasa del 16 por ciento. El impuesto anual pagado sobre dicho monto se considerará como definitivo y no será acreditable ni deducible para efectos fiscales. En el caso de los coordinados o personas morales que tributen por cuenta de sus integrantes, deberán efectuar el entero de dicho impuesto por cuenta de los mismos.
- IV. Los contribuyentes que opten por la facilidad a que se refiere esta regla deberán efectuar pagos provisionales a cuenta del impuesto anual a que se refiere la fracción anterior. Estos pagos se determinarán considerando la deducción realizada en el periodo de pago acumulado del ejercicio fiscal de que se trate, aplicando la tasa del 16 por ciento. Además, podrán acreditar los pagos provisionales realizados con anterioridad del mismo ejercicio fiscal por el mismo concepto. Estos pagos provisionales se deberán enterar a través de las declaraciones del ISR personas físicas, actividad empresarial y profesional o del ISR personas morales, régimen de los coordinados, impuesto propio o de sus integrantes, a más tardar el día 17 del mes siguiente a aquel por el que se efectúe la deducción, o aquel que corresponda de conformidad con el artículo 5.1. del "Decreto que compila diversos beneficios

fiscales y establece medidas de simplificación administrativa", publicado en el DOF el 26 de diciembre de 2013.

El monto deducible que se determine conforme a la presente regla en el ejercicio de que se trate, se deberá restar de la diferencia entre los ingresos acumulables obtenidos en dicho ejercicio y las deducciones autorizadas conforme a la Ley del ISR por las que no se aplican las facilidades a que se refiere la presente Resolución y hasta por el monto de dicha diferencia.

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

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

Lo establecido en esta regla no será aplicable a los gastos que realicen los contribuyentes por concepto de adquisición de combustibles para llevar a cabo su actividad."

2.7.3 Adquisición de combustibles

"Los contribuyentes personas físicas o morales, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen conforme al Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I de la Ley del ISR, considerarán cumplida la obligación establecida en el artículo 27, fracción III, segundo párrafo de la Ley del ISR, cuando los pagos por consumo de

combustible se realicen con medios distintos a cheque nominativo de la cuenta del contribuyente; tarjeta de crédito, de débito o de servicios, o monederos electrónicos autorizados por el SAT, siempre que estos no excedan el 15 por ciento del total de los pagos efectuados por consumo de combustible para realizar su actividad. Además, en el comprobante fiscal deberá constar la información del permiso vigente, expedido de acuerdo con la Ley de Hidrocarburos al proveedor del combustible y que, en su caso, dicho permiso no se encuentre suspendido en el momento de la expedición del comprobante fiscal.”

2.7.4 Acreditamiento de estímulos fiscales

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

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

refiere la regla 2.2., fracción IV, o contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 2.2. de la presente Resolución.

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

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

Los contribuyentes deberán considerar como ingresos acumulables para efectos del ISR, los estímulos a que hace referencia esta regla en el momento en que efectivamente los acrediten.

Para los efectos del estímulo fiscal establecido en el artículo 16, apartado A, fracción V, primer párrafo de la LIF, cuando los ingresos totales anuales obtenidos por los contribuyentes a que se refiere el segundo párrafo de la presente regla, alcancen o excedan los 300 millones de pesos en cualquier momento del ejercicio, dejarán de aplicar el acreditamiento del estímulo fiscal desde el inicio del ejercicio, por lo cual, deberán presentar declaraciones complementarias de los meses anteriores y, en su caso, enterar la diferencia del impuesto no cubierto, actualizado por el periodo comprendido desde el mes en el que se presentó la declaración en la que se aplicó el estímulo fiscal, hasta el mes en el que se efectúe el pago correspondiente, de conformidad con el artículo 17-A del CFF, además, el contribuyente deberá cubrir los

recargos por el mismo periodo de conformidad con el artículo 21 del Código citado.

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

2.7.5 Aviso de aplicación del estímulo fiscal

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

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE LA INTERVENCIÓN

El presente capítulo describe el enfoque metodológico adoptado para llevar a cabo el estudio de caso, además se detallan cuestiones como el diseño metodológico, la estructuración del estudio de caso, descripción y evaluación de la intervención, así como el análisis de los resultados de la intervención en la empresa MexiCarga Logistics, S.A. La presente investigación adopta un enfoque metodológico cuantitativo, centrado en la recolección y análisis de datos numéricos para examinar el fenómeno de estudio dentro de su contexto real. Este enfoque permite medir objetivamente el cumplimiento de obligaciones fiscales, el comportamiento de los registros contables y la determinación precisa de impuestos a partir del análisis detallado de la información financiera y fiscal de la empresa.

Para ello, se utilizaron fuentes de datos cuantificables, tales como reportes, anexos contables, cálculos y declaraciones fiscales, así como registros administrativos internos de la empresa. Estos documentos proporcionaron información precisa y objetiva sobre las operaciones fiscales y contables, lo que permitió un análisis riguroso de los procesos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales. La información recopilada fue cuidadosamente procesada y examinada para identificar posibles áreas de mejora, inconsistencias u oportunidades para optimizar la gestión fiscal dentro del marco legal vigente.

El análisis se realizó mediante técnicas cuantitativas, como lo son el análisis comparativo y simulaciones numéricas, que facilitaron la interpretación clara de los datos, buscando detectar variaciones y resultados concretos derivados de la intervención fiscal implementada. De esta manera, la metodología aplicada se orienta a generar resultados cuantificables y verificables que permitan evaluar con precisión el impacto de la intervención en términos económicos y fiscales. Esto, a su vez, facilita la toma de decisiones basada en evidencia numérica sólida, contribuyendo a mejorar la eficiencia fiscal de la empresa y garantizando la validez,

objetividad y replicabilidad del estudio para futuras investigaciones o aplicaciones prácticas.

Ahora bien, según Hollweck (2015) *“un estudio de caso es una pregunta empírica que investiga un fenómeno contemporáneo dentro de su contexto de vida real sobre todo cuando los límites entre el fenómeno y contexto no son claramente evidentes.”*

A razón de lo anterior se opta por un estudio de caso único aplicado a una empresa del sector del autotransporte terrestre de carga ubicada en Aguascalientes, México que opera dentro del régimen fiscal aplicable al autotransporte federal.

3.1 Descripción de la intervención

La intervención se desarrolló en una empresa con la actividad del autotransporte terrestre de carga federal ubicada en el estado de Aguascalientes, México, con el propósito de analizar el aprovechamiento de los estímulos fiscales y facilidades administrativas vigentes aplicables a su operación. Esta intervención formó parte del trabajo de investigación llevado a cabo entre el periodo de diciembre 2023 y mayo 2025, y se centró en evaluar la situación fiscal de la empresa, así como en identificar oportunidades de mejora mediante la correcta aplicación de dichos estímulos fiscales y facilidades administrativas contemplados en la legislación mexicana vigente para el ejercicio fiscal 2024.

El proceso inició con un diagnóstico detallado del entorno financiero y fiscal de la empresa, donde se revisó su situación contable, el cumplimiento de obligaciones fiscales, registros correspondientes al consumo de combustibles, pagos por concepto de uso de la red de carreteras de cuota, remuneraciones a trabajadores y retenciones de ISR a terceros. Esta etapa permitió conocer de forma precisa el grado de aprovechamiento que se estaba haciendo de estímulos como el acreditamiento del IEPS por consumo de diésel para autotransporte y el acreditamiento del 50% de los gastos realizados en el pago de los servicios por el

uso de la infraestructura carretera de cuota, además de otros beneficios contemplados en las disposiciones fiscales.

Posteriormente se llevó a cabo un análisis normativo, en el cual se consultaron diversas disposiciones vigentes en 2024 como la LIF, LISR, RMF y RFA. A partir de esta revisión, se analizaron las estrategias disponibles para implementar una estrategia fiscal adecuada al contribuyente; ajustada a las características operativas y contables, pero a su vez siempre velando por el correcto cumplimiento de obligaciones fiscales y promoviendo una contribución responsable que no cause perjuicios a la hacienda pública.

La intervención se desarrolló en cuatro etapas: diagnóstico, análisis normativo, aplicación práctica e implementación de mejoras. Cada una de ellas estuvo orientada a construir un camino de transición hacia una gestión fiscal más eficiente y alineada con las disposiciones legales vigentes. Se contó con apoyo del personal de la empresa, el acompañamiento de los asesores académicos y el uso de recursos tecnológicos para el análisis y presentación de resultados.

Como resultado de este proceso, se identifica que con la implementación la empresa logra una reducción significativa en su carga fiscal mediante el uso adecuado de los estímulos fiscales y las facilidades administrativas disponibles, así como una mayor consciencia dentro del equipo contable y fiscal sobre la importancia del cumplimiento fiscal estratégico. A largo plazo esta intervención puede traducirse en una mejor rentabilidad de la empresa, disponibilidad de flujo de efectivo y por ende en una mayor competitividad dentro del sector del autotransporte terrestre de carga.

3.2 Preguntas del estudio de caso

Con el propósito de orientar el análisis y establecer un marco claro para el estudio cuantitativo de la intervención fiscal en la empresa MexiCarga Logistics, S.A., se

han formulado una serie de preguntas de investigación. Estas preguntas permiten evaluar de manera objetiva el cumplimiento de las obligaciones fiscales, el impacto de la aplicación de estímulos fiscales y la identificación de oportunidades de mejora en la gestión contable y administrativa.

A continuación, se presentan las preguntas principales que dirigen la investigación:

1. ¿Cuál es el nivel actual de cumplimiento fiscal de la empresa MexiCarga Logistics, S.A. en términos cuantificables?
2. ¿Qué impacto tiene la aplicación de estímulos fiscales y facilidades administrativas en la carga tributaria de la empresa?
3. ¿Cómo ha variado la determinación de impuestos antes y después de la intervención realizada?
4. ¿Qué beneficio fiscal potencial puede obtener la empresa mediante la correcta aplicación de los estímulos fiscales vigentes?

Estas preguntas permiten estructurar el análisis con base en datos numéricos que reflejan el estado y la evolución de la gestión fiscal, contribuyendo a obtener conclusiones fundamentadas y aplicables para la mejora continua de la empresa.

3.3 Evaluación de la pertinencia y viabilidad de la intervención

Antes de proceder con la implementación de la intervención fiscal propuesta, resulta fundamental llevar a cabo un análisis exhaustivo que permita valorar tanto la pertinencia como la viabilidad de las acciones sugeridas. Esta evaluación considera factores internos y externos que pueden influir en el éxito de la intervención, tales como las condiciones operativas de la empresa, la normativa fiscal vigente, los recursos disponibles y el impacto esperado en la gestión administrativa y financiera. De esta manera, se garantiza que las estrategias planteadas sean no solo adecuadas al contexto particular de la empresa MexiCarga Logistics, S.A., sino también factibles en términos prácticos y sostenibles en el mediano y largo plazo.

En cuanto a la pertinencia, la intervención se fundamenta en la necesidad manifiesta de optimizar el aprovechamiento de los estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles para el sector del autotransporte terrestre de carga. La revisión inicial de los registros contables evidenció áreas de oportunidad para mejorar el cumplimiento fiscal y reducir la carga tributaria mediante un uso eficiente de los beneficios fiscales establecidos por la legislación vigente. Esta problemática, alineada con los objetivos de la empresa, justifica la relevancia de la intervención y la evidente urgencia de su implementación para fortalecer la gestión financiera y fiscal.

Respecto a la viabilidad, se realizó un análisis de los recursos humanos, técnicos y materiales con los que cuenta la empresa para llevar a cabo la intervención. Se identificó que el personal administrativo y contable posee el conocimiento básico necesario, además de contar con acceso a software contable actualizado y documentación fiscal adecuada. Asimismo, la legislación fiscal vigente permite la aplicación de los estímulos y facilidades seleccionados, lo que facilita la correcta implementación de las estrategias propuestas sin enfrentar barreras legales. La empresa mostró disposición y apertura para colaborar durante todo el proceso, lo cual es un factor crítico para la viabilidad práctica de la intervención.

Adicionalmente, se evaluaron los posibles riesgos y limitantes que podrían afectar la ejecución y los resultados esperados. Entre estos se encuentran cambios imprevistos en la normativa fiscal, limitaciones en la capacitación del personal o retrasos en la actualización de sistemas contables. Para mitigar estos riesgos, se plantearon medidas preventivas, tales como la capacitación continua, el acompañamiento técnico especializado y el establecimiento de un plan de seguimiento y evaluación que permita ajustes oportunos durante la ejecución.

Finalmente, la intervención se considera viable y pertinente para la empresa MexiCarga Logistics, S.A., dado que responde a una necesidad concreta y cuenta con las condiciones favorables para su aplicación exitosa. La expectativa es que,

mediante esta intervención, se logren mejoras significativas en la gestión fiscal, optimizando recursos y contribuyendo a la sostenibilidad financiera de la empresa.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir del análisis cuantitativo de los datos fiscales y contables, con el fin de valorar el impacto real de la intervención en la empresa MexiCarga Logistics, S.A. Estos resultados permitirán identificar los avances alcanzados, así como las áreas que aún requieren atención para optimizar la gestión fiscal y financiera.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INTERVENCIÓN

4.1 Antecedentes de la empresa

La empresa MexiCarga Logistics, S.A. con domicilio fiscal en Aguascalientes, Aguascalientes inicia operaciones en el mes de marzo 2024 tributando en el régimen general de ley de personas morales y con actividad económica de autotransporte foráneo de carga; lo anterior acorde a su objeto social establecido en el acta constitutiva y en donde destacan las siguientes fracciones:

ARTICULO TERCERO. - OBJETO SOCIAL

“El objeto de la Sociedad será:

- I. La prestación de servicios de autotransporte de carga y vehículos nacional e internacional, de toda clase y tipo de mercancías; bodegaje y manipulación de mercancía, logística, planeación logística, cargue y descargue, paquetería, mercadeo, depósito, embalaje, abastecimiento, distribución y comercialización de toda clase de mercancías en general; transporte de todo tipo de bienes muebles, incluyendo carga pesada, larga, ancha, paquetería y mensajería, así como, carga consolidada, en los medios de transporte apropiados para tal fin;

transporte de todo tipo de envíos y carga masiva, transporte y movilización de contenedores de carga seca y refrigerada en general, transporte de todo tipo de carga.

[...]

- X. La compra de vehículos y equipos para el transporte de vehículos, sus accesorios, refacciones, partes y repuestos automotrices, llantas, cámaras, combustibles y lubricantes, y de todos los artículos y productos para prestación de los servicios transportistas.”

Conforme a lo establecido en el objeto social del acta constitutiva y a su vez la actividad económica registrada ante el SAT se tiene activas las siguientes obligaciones:

- Pago provisional trimestral de ISR de personas morales por inicio de segundo ejercicio. Régimen General
- Declaración de proveedores de IVA
- Declaración anual de ISR del ejercicio Personas morales
- Pago provisional mensual de ISR personas morales régimen general
- Pago definitivo mensual de IVA

El presente análisis se centra en las obligaciones fiscales relacionadas con el Impuesto Sobre la Renta, tanto en su carácter de contribución directa a cargo del contribuyente, ISR propio; como aquellas que son a cuenta de terceros, ISR retenciones.

A partir de lo previamente expuesto se realiza una inspección en los registros contables y papeles de trabajo para la determinación de impuestos, así como de las declaraciones provisionales y definitivas derivadas de las obligaciones fiscales activas en la constancia de situación fiscal, enlistadas anteriormente, y las extraordinarias que resultan por la naturaleza de las operaciones de la compañía.

4.2 Evaluación de la situación financiera y fiscal en el régimen general

Partiendo de los antecedentes señalados en el subtítulo anterior y retomando que la empresa MexiCarga Logistics, S.A. cumple con sus obligaciones fiscales en el régimen general de personas morales, a continuación se muestra en primera instancia un estado de resultados a 12 periodos donde se logran observar los ingresos acumulables de acuerdo con el título II de la LISR, cabe resaltar que conforme al artículo 17 de la mencionada ley se considera que los ingresos se obtienen en 3 diferentes momentos:

- Se expida el comprobante fiscal que ampare el precio o la contraprestación prestada.
- Se envíe o entregue materialmente el bien o cuando se preste el servicio.
- Se cobre o sea exigible total o parcialmente el precio o la contraprestación pactada, aun cuando provenga de anticipos.

TABLA 2. ESTADO DE RESULTADOS A 12 PERIODOS

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Estado de Resultados del 07/Marzo/2024 al 31/Dic/2024											
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
INGRESOS											
INGRESOS (16%)	609,782	847,032	896,354	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,798,338	5,047,931	7,365,660	21,154,207
OTROS PRODUCTOS	-	-	53,677	-	-	-	-	6,333	18,255	27,106	105,371
TOTAL INGRESOS	609,782	847,032	950,031	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,804,671	5,066,186	7,392,766	21,259,578
SUMA DE INGRESOS	609,782	847,032	950,031	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,804,671	5,066,186	7,392,766	21,259,578
EGRESOS											
COSTO DE TRANSPORTE	114,862	180,623	112,419	446,140	783,280	1,211,364	2,245,698	4,582,916	4,661,276	4,337,147	18,675,725
GASTOS DE ADMINISTRACION	640	1,180	17,137	3,822	-	48,135	29,275	75,149	86,634	212,993	474,965
GASTOS FINANCIEROS	-	-	4,316	206	-	30	300	2,031	1,365	133,528	141,776
OTROS GASTOS	-	-	-	1	-	497	3,318	3,344	31,754	95,131	189,466
TOTAL EGRESOS	115,502	181,803	133,871	450,168	783,777	1,262,847	2,278,617	4,691,850	4,844,406	4,873,134	19,615,975
SUMA DE EGRESOS	115,502	181,803	133,871	450,168	783,777	1,262,847	2,278,617	4,691,850	4,844,406	4,873,134	19,615,975
UTILIDAD O (PERDIDA)	494,280	665,229	816,160	548,473	180,486	- 46,873	- 868,385	- 2,887,179	221,780	2,519,632	1,643,603

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga logistics, S.A.

Ahora bien, analizando los datos de la tabla 2. Estado de resultados a 12 periodos y considerando el momento de acumulación de los ingresos, el contribuyente MexiCarga Logistics, S.A. tiene ingresos acumulables en el ejercicio por \$21,259,578.00 por concepto de ingresos por la prestación de servicios de autotransporte terrestre de carga. Lo anterior se traduce en que ya sea que este monto este efectivamente cobrado o no, el contribuyente deberá enterar el ISR por los servicios prestados ya que según el artículo 29 del CFF es obligación de los contribuyentes dedicados al autotransporte terrestre de carga expedir un CFDI de ingresos con complemento carta porte que ampare la prestación de estos servicios y acrediten el transporte y la legal tenencia de los bienes o mercancías con su representación impresa, en papel o formato digital.

El contribuyente tiene la obligación de efectuar pagos provisionales mensuales a cuenta del impuesto del ejercicio, el procedimiento para la determinación del pago provisional contempla la aplicación de un coeficiente de utilidad correspondiente al último ejercicio, a razón de que el contribuyente recién inició operaciones en 2024 no cuenta con un coeficiente de utilidad que le deba aplicar a los ingresos acumulables y por este motivo no genera pago por el concepto de pago provisional de ISR propio, según el artículo 14 de la LISR. En el supuesto actual el contribuyente debe de esperar a presentar la declaración del ejercicio 2024 y al aplicar el procedimiento del artículo 9 de la LISR, en dicho artículo la ley hace referencia al procedimiento para el cálculo del ISR del ejercicio.

“Artículo 9.- Las personas morales deberán calcular el impuesto sobre la renta, aplicando al resultado fiscal obtenido en el ejercicio la tasa del 30%.

El resultado fiscal del ejercicio se determinará como sigue:

- I. Se obtendrá la utilidad fiscal disminuyendo de la totalidad de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas por este Título y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas pagada en el ejercicio, en los términos del

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

- II. A la utilidad fiscal del ejercicio se le disminuirán, en su caso, las pérdidas fiscales pendientes de aplicar de ejercicios anteriores.

El impuesto del ejercicio se pagará mediante declaración que presentarán ante las oficinas autorizadas, dentro de los tres meses siguientes a la fecha en la que termine el ejercicio fiscal.

Para determinar la renta gravable a que se refiere el inciso e) de la fracción IX del artículo 123, apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no se disminuirá la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas pagada en el ejercicio ni las pérdidas fiscales pendientes de aplicar de ejercicios anteriores.

Para la determinación de la renta gravable en materia de participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, los contribuyentes deberán disminuir de los ingresos acumulables las cantidades que no hubiesen sido deducibles en los términos de la fracción XXX del artículo 28 de esta Ley.”

Posteriormente se realizará un análisis comparativo del cálculo anual del régimen general en contraste del régimen más adecuado y en el cual el contribuyente puede conseguir un impacto más alto en cuanto a beneficios, estímulos y facilidades administrativas; establecidos en las diferentes disposiciones fiscales vigentes como lo son las leyes y resoluciones emitidas por la autoridad.

TABLA 3. POSICIÓN FINANCIERA AL 31/Dic/2024

MEXICARGA LOGISTICS, SA			
Posición Financiera, Balance General al 31/Dic/2024			
ACTIVO		PASIVO	
CIRCULANTE		CORTO PLAZO	
BANCOS M.NACIONAL	1,301,055.99	PROVEEDORES M.N. 16%	58,107,258.44
CLIENTES CON RETENCION	6,606,348.00	PROVEEDORES M.N. SIN IVA	657.06
DEUDORES DIVERSOS	233,812.23	ACREEDORES DIVERSOS	38,958,077.78
OPERADORES EMPLEADOS	67,285.80	IVA POR PAGAR PENDIENTE [C]	943,764.00
IVA ACREDITABLE [F]	8,698,452.25	IMPUESTOS POR PAGAR	112,793.96
IVA ACREDITABLE NO PAGADO [C]	8,014,794.19	IMPUESTOS RETENIDOS X PAGAR	49,630.51
ANTICIPO DE IMPUESTOS	235,941.00	INFONAVIT RETENIDO A OPERADORES	7,193.90
		SUELDOS Y SALARIOS X PAGAR	0.40
Total CIRCULANTE	25,157,689.46	Total CORTO PLAZO	98,179,376.05
ACTIVO FIJO		LARGO PLAZO	
EQUIPO DE TRANSPORTE	101,623,706.26	Total LARGO PLAZO	0.00
DEPRECIACION ACUMULADA	-9,611,703.48		
Total ACTIVO FIJO	92,012,002.78	SUMA DEL PASIVO	98,179,376.05
DIFERIDO		CAPITAL	
		CAPITAL CONTABLE	
DEPOSITOS EN GARANTIA	2,653,286.81	CAPITAL SOCIAL	20,000,000.00
Total DIFERIDO	2,653,286.81	Total CAPITAL CONTABLE	20,000,000.00
		Utilidad o Pérdida del Ejercicio	1,643,603.00
		SUMA DEL CAPITAL	21,643,603.00
SUMA DEL ACTIVO	119,822,979.05	SUMA DEL PASIVO Y CAPITAL	119,822,979.05

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

En relación con la tabla 3. Posición financiera al 31/12/2024 destaca que el saldo en clientes o bien las cuentas por cobrar representan un 26% del activo circulante, es decir, en efecto las cuentas por cobrar no se recuperan al 100% en un periodo mensual, por ello un alto porcentaje de prestación de servicios a un largo plazo de recuperación de cartera puede afectar de manera severa la liquidez de la empresa.

TABLA 4. EXTRACTO ISR RETENCIONES A TERCEROS

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Anexos al 31 de Diciembre de 2024											
	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
IMPUESTOS RETENIDOS											
ISR Ret por Salarios	2,021	8,792	15,472	21,305	27,950	32,715	46,265	56,109	71,424	69,202	351,256
10% Ret-Honorarios	1,834	498	1,259	48	56	216	68	146	50	748	4,922
10% ISR Arrendamiento	132	132	132	132	132	132	132	132	132	0	1,188
ISR Ret Salarios (Comisiones Operadores)	2,006	3,003	7,943	2,832	1,498	7,686	8,006	9,104	8,003	3,596	53,677
TOTAL IMPUESTOS RETENIDOS	5,993	12,425	24,806	24,317	29,636	40,749	54,471	65,491	79,609	73,546	411,042

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

Continuando con el análisis de la información contable de la compañía, en la Tabla 4. Extracto ISR retenciones a terceros se plasma la información de impuestos de ISR retenidos, se destaca que en el ejercicio se enteraron retenciones de ISR a cuenta de terceros por el monto de \$411,042 mismos que fueron efectivamente enterados y liquidados a través de los medios y portales puestos a disposición por la autoridad, el SAT. La información contenida en las tablas 2, 3 y 4 buscan contextualizar sobre la situación financiera-fiscal de la empresa y las obligaciones fiscales que se derivan al pertenecer o estar inscritos en el régimen general. En los siguientes apartados se hará un análisis de la conveniencia del cambio de régimen y los beneficios que esto puede traer a la empresa.

4.3 Régimen idóneo acorde a la actividad

Seleccionar el régimen fiscal adecuado es un paso fundamental para garantizar un adecuado cumplimiento de obligaciones tributarias y de esa manera optimizar la carga fiscal de una empresa. Es necesario considerar las características propias de la actividad, así como evaluar los beneficios fiscales disponibles para así determinar el régimen más conveniente. A continuación, se analiza cuál es el régimen fiscal que mejor se ajusta a esta actividad económica.

FIGURA 11. ACTIVIDAD ECONÓMICA SAT

Orden	Actividad Económica	Porcentaje	Fecha Inicio	Fecha Fin
1	Otro autotransporte foráneo de carga especializado	100	07/03/2024	
Regímenes:				
Régimen			Fecha Inicio	Fecha Fin
Régimen General de Ley Personas Morales			07/03/2024	

Fuente: Extracto de constancia de situación fiscal del contribuyente

Como se muestra en la figura 10. Actividad económica SAT, el contribuyente tenía la actividad de autotransporte foráneo de carga especializado y se encontraba inscrito en el régimen general de ley personas morales por ello sus obligaciones y aspectos fiscales más relevantes, al iniciar la intervención correspondían con la siguiente tabla.

TABLA 5. ASPECTOS FISCALES DEL RÉGIMEN GENERAL DE LEY

Aspecto	Implicación Fiscal
Acumulación de ingresos	Se acumulan los ingresos devengados , aunque no estén efectivamente cobrados.
Ajuste anual por inflación	Se acumula el ajuste anual por inflación al cierre del ejercicio, como ingreso o deducción.
Deducciones autorizadas	Se permite la deducción de gastos que cumplan requisitos fiscales, aunque no estén pagados , siempre que estén devengados y debidamente registrados.
Deducciones al cierre del ejercicio	Los gastos pueden deducirse hasta el cierre del ejercicio , si cumplen requisitos establecidos en ley.

Determinación del coeficiente de utilidad	Se calcula con base en la utilidad fiscal del ejercicio anterior para pagos provisionales.
Pagos provisionales mensuales	Se realizan con base en el coeficiente de utilidad , aplicable sobre ingresos nominales.
Obligación de llevar contabilidad electrónica	Se debe llevar contabilidad en medios electrónicos y enviarla al SAT mensualmente.
Emisión de CFDI	Obligación de emitir comprobantes fiscales digitales por cada ingreso o actividad.
Retenciones de ISR e IVA	En algunos casos, se debe retener y enterar ISR o IVA por pagos a terceros.
Presentación de declaraciones	Declaraciones mensuales (provisionales) y declaración anual obligatoria.
No aplica determinación por flujo de efectivo	Este régimen no permite acumular ingresos y deducir egresos con base en flujo de efectivo (como sí ocurre en RESICO o coordinados).

Fuente: Elaboración propia con base en las disposiciones fiscales vigentes para el régimen general de ley

Si bien tributar en el régimen general de ley es fiscalmente correcto al tratarse de una persona moral, no resulta adecuado debido al impacto en el flujo de efectivo, ya que actualmente las contribuciones por ISR propio se enteran con base en el devengo de los ingresos acorde al artículo 16 de la LISR además que las contribuciones retenidas a terceros también son liquidadas con dicho flujo. Es parte del desconocimiento por parte del contribuyente la existencia de diferentes regímenes fiscales preferentes para su actividad, más adelante se analiza el régimen preferencial contemplado para los contribuyentes con este tipo de actividad económica.

Para establecer las diferencias entre los mecanismos de contribución entre régimen general de ley y el régimen de los coordinados, en la siguiente tabla (6) se plasma

la determinación del pago provisional de personas morales del régimen general de ley, es importante enfatizar que la empresa Mexicarga Logistics, S.A. inició operaciones en marzo del ejercicio 2024 y por lo que no cuenta con un coeficiente de utilidad. Es en la declaración anual donde se determinará el impuesto a cargo de ISR (en caso de haber utilidad) lo que generaría un impacto directo en el flujo de efectivo de la empresa debido a que se debe pagar en una sola exhibición.

TABLA 6. ESTRUCTURA DEL PAGO PROVISIONAL DE PERSONAS MORALES DEL RÉGIMEN GENERAL DE LEY

	Concepto	Observaciones
	Ingresos del periodo	Aquellos obtenidos en términos del artículo 17 de la LISR; obtenidos en el periodo comprendido desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago.
(x)	Coeficiente de utilidad	En el primer ejercicio de operaciones las personas morales no cuentan con coeficiente de utilidad.
(=)	Utilidad o pérdida fiscal	
(-)	PTU pagada en el ejercicio	En términos del artículo 123 de la CPEUM
(-)	Pérdidas fiscales pendientes de amortizar	Aquellas ocurridas en ejercicios anteriores, que no se hubieran disminuido y actualizadas en términos del artículo 57 de la LISR
(=)	Base gravable del mes	
(x)	30%	Tasa del artículo 9 de la LISR
(=)	Pago provisional de ISR del mes	
(-)	Pagos provisionales anteriores	
(-)	ISR retenido	Retenciones desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago
(=)	ISR a cargo	

Fuente: Elaboración propia con base en los artículos 9, 14 y 17 de la LISR

Dentro de la LISR, en el capítulo VII del título II; se ubica la definición de un coordinado, a razón de ello las personas morales que se encuentren en el supuesto mencionado podrán tributar bajo el régimen de los coordinados.

Artículo 72.- Se consideran coordinados, a las personas morales que administran y operan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con la actividad del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros y cuyos integrantes realicen exclusivamente actividades de autotransporte terrestre de carga o pasajeros o complementarias a dichas actividades y tengan activos fijos o activos fijos y terrenos, relacionados directamente con dichas actividades.

Podrán aplicar lo dispuesto en este Capítulo, las personas morales dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, siempre que no presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada.

Para los efectos de este Capítulo, se consideran contribuyentes dedicados exclusivamente a la actividad del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, aquéllos cuyos ingresos por dichas actividades representan cuando menos el 90% de sus ingresos totales, sin incluir los ingresos por las enajenaciones de activos fijos o activos fijos y terrenos, de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad.

En la Tabla 7 se presenta de manera sistematizada las principales obligaciones fiscales que deben cumplir los contribuyentes adscritos al régimen de los coordinados, conforme a lo establecido en la LISR y la normativa complementaria vigente. La información incluida permite visualizar de forma clara las obligaciones esenciales que los contribuyentes deben atender para dar cumplimiento a sus deberes fiscales dentro de este esquema.

TABLA 7. OBLIGACIONES RÉGIMEN DE LOS COORDINADOS

Obligación	Descripción
Inscripción en el RFC	Inscribirse en el Registro Federal de Contribuyentes como coordinado.
Llevar contabilidad	Llevar contabilidad conforme al Código Fiscal de la Federación y su Reglamento.
Emisión de CFDI	Expedir comprobantes fiscales (CFDI) por los ingresos propios y por los ingresos de los integrantes cuando actúe por cuenta de ellos.
Determinación y entero del ISR	Calcular el ISR correspondiente por los ingresos propios y por los de los integrantes, cuando actúe por cuenta de estos.
Pagos provisionales mensuales	Presentar pagos provisionales del ISR de los ingresos propios y, en su caso, de los ingresos de los integrantes.
Declaración anual	Presentar declaración anual por los ingresos propios y, en su caso, por los de los integrantes.
Proporcionar información a los integrantes	Entregar a cada integrante la información correspondiente a su participación en los ingresos y deducciones, para que puedan cumplir con sus propias obligaciones.
Actuar como retenedor (cuando aplique)	Retener y enterar el ISR correspondiente cuando realice pagos por cuenta de terceros o integrantes.

Fuente: Elaboración propia con base en el artículo 72 de la LISR

Además de enlistar las principales obligaciones para los contribuyentes pertenecientes a este régimen contenidas en el artículo 72 de la LISR, dentro de dicha tabla se aprecia que el contribuyente tiene la obligación de presentar pagos provisionales a cuenta del impuesto anual. Profundizando en la determinación de los pagos provisionales para las personas morales pertenecientes al régimen de los coordinados, en el tercer párrafo del mismo artículo 72 de la LISR menciona que los

coordinados cumplirán con las obligaciones establecidas en la LISR, aplicando al efecto lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de la misma; es decir, como las personas físicas con actividades empresariales y profesionales.

El criterio para la determinación de los pagos provisionales de ISR está indicada en la fracción I del tercer párrafo del artículo 72 de la LISR, al tener la obligación de cumplir con sus obligaciones fiscales como personas físicas con actividades empresariales y profesionales, los coordinados con o sin integrantes calcularán en los términos del artículo 106 de la LISR y a su vez al resultado obtenido se le aplicará la tarifa del citado artículo tratándose de personas físicas, o la tasa establecida en el artículo 9 de la mencionada ley, tratándose de personas morales. Con base en lo anterior, el cálculo del pago provisional se estructura como se indica en la tabla 8. Determinación del pago provisional para el régimen de los coordinados:

TABLA 8. DETERMINACIÓN DEL PAGO PROVISIONAL PARA EL RÉGIMEN DE LOS COORDINADOS

	CONCEPTO	OBSERVACIONES
	Ingresos del periodo	Efectivamente cobrados y obtenidos en el periodo comprendido desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago.
(-)	Deducciones autorizadas	Efectivamente erogados en el periodo comprendido desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago.
(=)	Utilidad o pérdida fiscal del mes	
(-)	PTU pagada en el ejercicio	En términos del artículo 123 de la CPEUM
(-)	Pérdidas fiscales pendientes de amortizar	Aquellas ocurridas en ejercicios anteriores, que no se hubieran disminuido y actualizadas en términos del artículo 57 de la LISR
(=)	Base gravable del mes	
(x)	30%	Tasa del artículo 9 de la LISR
(=)	Pago provisional de ISR del mes	
(-)	Pagos provisionales anteriores	
(-)	ISR retenido	Retenciones desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago
(=)	ISR a cargo	Monto a cargo siempre que el resultado sea positivo

Fuente: Elaboración propia con base en los artículos 72 y 109 de la LISR.

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

A partir del análisis del cálculo de los pagos provisionales de ISR en el régimen general de personas morales, se observa que este régimen puede generar un mayor desembolso de recursos, al representar una carga fiscal más elevada; ya que obliga al contribuyente a acumular ingresos conforme se devengan y no necesariamente cuando estos han sido cobrados. En contraste, el régimen de los coordinados, aplicable al autotransporte terrestre de carga, tiene mayores ventajas, ya que permite determinar los ingresos en función del flujo de efectivo; es decir, conforme ha sido efectivamente cobrados, lo cual brinda mayor liquidez. Por esta razón, a continuación, se analiza el tratamiento fiscal bajo el régimen de los coordinados, así como los estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles, acorde con el perfil de la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

4.4 Identificación de los estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles para el contribuyente

Como parte de análisis fiscal aplicable al régimen de los coordinados, es importante identificar los estímulos fiscales y facilidades administrativas que están contemplados en el marco normativo y a su vez se adapta a las características de la empresa, dichas disposiciones tienen como propósito incentivar la formalidad y eficiencia operativa del sector, al tiempo que reducen la carga fiscal y simplifican el cumplimiento de las obligaciones tributarias. A continuación, se detallan los beneficios disponibles para empresas como MexiCarga Logistics, S.A. considerando su perfil de empresa dedicada al autotransporte terrestre de carga.

En la Tabla 9. Estímulos fiscales y facilidades administrativas para el contribuyente, se individualizan los beneficios contemplados en la legislación vigente para el ejercicio 2024 encaminados a el estudio de caso de la empresa MexiCarga Logistics, S.A., la finalidad es establecer un punto de partida para en primera instancia conocer a cuáles beneficios tiene acceso la compañía de acuerdo con sus características. Cabe señalar que para el estímulo fiscal por el uso de la Red

Nacional de Autopistas de Cuota se hace una proyección de ingresos para cerciorarse que el contribuyente no rebasa el tope establecido, la proyección de ingresos dio un resultado de \$ 18,045,832, es así como se logra aseverar que el contribuyente aún puede acceder a el mencionado estímulo.

TABLA 9. ESTÍMULOS FISCALES Y FACILIDADES ADMINISTRATIVAS DISPONIBLES PARA EL CONTRIBUYENTE

Estímulo o Facilidad administrativa	Fundamento	Descripción	Restricciones	Aplicable a Mexicarga Logistics, S.A.
Estímulo fiscal por adquisición de diésel	Artículo 16 apartado fracción IV 2024	“Consiste en acreditar el IEPS pagado por litro de diésel conforme a la cuota semanal publicada en el DOF.”	Que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico.	Sí
Estímulo fiscal por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota	Artículo 16 apartado fracción V 2024	“Consiste en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50% del gasto total erogado por este concepto.”	Que tengan ingresos totales anuales para los efectos del ISR menores a 300 millones de pesos.	Sí
Retención 7.5% ISR salarios a operadores	2.1 RFA para 2024	“Enterar el 7.5% por concepto de ISR, correspondiente a los pagos efectivamente realizados a operadores, macheteros y maniobristas.”	Contribuyentes que tributen como Coordinados, en el caso de personas morales.	Sí
Facilidades de comprobación	2.2 RFA para 2024	“Podrán deducir hasta el equivalente al 8% de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 durante el ejercicio, sin la necesidad de contar con la documentación que reúna requisitos fiscales.”	Contribuyentes que tributen como Coordinados, en el caso de personas morales.	Sí

Adquisición de combustibles	2.9 RFA para 2024	“Se considerarán cumplida la obligación establecida en el artículo 27, fracción III, segundo párrafo de la LISR; cuando los pagos por consumo de combustible se realicen con medios distintos a los establecidos para su deducibilidad. Siempre que no excedan el 15% del total de los pagos efectuados por consumo de combustible para realizar su actividad.”	Contribuyentes que tributen como Coordinados, en el caso de personas morales.	Sí
------------------------------------	-------------------	---	---	----

Fuente: Elaboración propia con base en el artículo 16 de la LIF y de la RFA para 2024.

La identificación de estímulos fiscales y facilidades administrativas disponibles para contribuyentes del régimen de los coordinados, así como delimitarlos acorde a su situación financiera y fiscal, permite dimensionar los beneficios concretos a los que puede acceder una empresa del sector del autotransporte, como MexiCarga Logistics, S.A. Estas disposiciones no solo ofrecen un tratamiento fiscal más flexible, sino que también representan una herramienta estratégica para mejorar la liquidez y el cumplimiento tributario. Una vez identificados estos beneficios, resulta fundamental establecer el proceso mediante el cual la empresa puede implementarlos correctamente dentro de su estructura fiscal y operativa, lo cual se detalla en el siguiente apartado.

4.5 Proceso de implementación

Una vez identificados los estímulos fiscales y facilidades administrativas aplicables al régimen de los Coordinados y posteriormente definir cuáles son aplicables de acuerdo con el perfil de la empresa, el siguiente paso consiste en llevar a cabo un proceso ordenado de implementación dentro de la empresa. Este proceso debe garantizar el cumplimiento adecuado de las disposiciones fiscales, así como el aprovechamiento eficiente de los beneficios disponibles. A continuación, se

describe el procedimiento sugerido para implementar el régimen fiscal de Coordinados en Mexicarga Logistics, S.A.:

I. Verificación de requisitos para tributar como coordinado

Se revisa que la empresa cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 72 de la LISR, entre los cuales destacan: dedicarse exclusivamente al autotransporte, estar registrada ante la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), y contar con los permisos correspondientes. Cabe señalar que al momento de la intervención la empresa MexiCarga Logistics, S.A. a pesar de cumplir con los requisitos para tributar como un coordinado, no ha presentado el aviso para poder acceder a dicho régimen.

II. Inscripción o actualización del régimen fiscal en el RFC

A través del portal del SAT, se realiza el trámite para inscribir o actualizar el régimen fiscal de la empresa, se debe optar por el régimen de coordinados y con esta actualización se podrán presentar las declaraciones conforme a las reglas específicas del régimen.

III. Evaluación de ingresos y egresos bajo flujo de efectivo

Se realiza un análisis contable para identificar los ingresos efectivamente cobrados y los egresos efectivamente pagados, ya que el régimen de los coordinados permite determinar la base gravable bajo el criterio de flujo de efectivo. Esto implica una modificación en los papeles de trabajo para la determinación de impuestos.

Comenzando con la evaluación, en la figura 11. Ingresos acumulables en régimen general de ley, MexiCarga Logistics S.A. se plasman los ingresos que se acumulan para efectos de ISR sin que se encuentren necesariamente liquidados a la fecha en que se presentan los pagos provisionales de ISR.

FIGURA 12. INGRESOS ACUMULABLES EN RÉGIMEN GENERAL DE LEY, MEXICARGA LOGISTICS S.A.

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Ingresos acumulables en régimen general de ley											
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
INGRESOS											
INGRESOS (16%)	609,782	847,032	896,354	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,798,338	5,047,931	7,365,660	21,154,207
OTROS PRODUCTOS	-	-	53,677	-	-	-	-	6,333	18,255	27,106	105,371
TOTAL INGRESOS	609,782	847,032	950,031	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,804,671	5,066,186	7,392,766	21,259,578
SUMA DE INGRESOS	609,782	847,032	950,031	998,641	964,263	1,215,974	1,410,232	1,804,671	5,066,186	7,392,766	21,259,578

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

Posteriormente, se hace un análisis de los ingresos acumulables según el régimen de los coordinados, como se muestra en la figura 12. Con base en la información de la cobranza mensual proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A. es posible conocer el monto mensual de ingresos efectivamente cobrados y por lo tanto conocer cuál será la base para los pagos provisionales.

FIGURA 13. INGRESOS ACUMULABLES EN RÉGIMEN DE LOS COORDINADOS, MEXICARGA LOGISTICS, S.A.

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Ingresos acumulables en régimen de los coordinados											
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
INGRESOS											
INGRESOS (16%)	73,174	396,358	550,571	807,526	848,845	819,624	1,033,578	1,198,697	1,678,344	7,599,279	14,932,822
OTROS PRODUCTOS	-	-	53,677	-	-	-	-	6,333	18,255	27,106	105,371
SUMA DE INGRESOS	73,174	396,358	604,248	807,526	848,845	819,624	1,033,578	1,205,030	1,696,599	7,626,385	15,038,193

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

Por otra parte, con respecto a los egresos tienen un tratamiento fiscal en los pagos provisionales; es decir, las personas morales del régimen general aplican las deducciones en el momento en que se presenta la declaración

anual del ejercicio, siempre y cuando cumplan con los requisitos de deducibilidad.

Para efectos del régimen de los coordinados, al ser por flujo de efectivo, se restan las deducciones efectivamente pagadas. Es importante considerar que existe una facilidad administrativa con respecto a los combustibles, la cual permite deducir hasta el 15% de los consumibles pagados en efectivo. Con base en la información proporcionada por la empresa (los registros contables de erogaciones a proveedores, depreciaciones, etc.), se muestra a continuación el monto de las deducciones mensuales del ejercicio.

FIGURA 14. DEDUCCIONES AUTORIZADAS EN RÉGIMEN DE LOS COORDINADOS

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Deducciones autorizadas en régimen de los coordinados											
EGRESOS	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
COSTO DE TRANSPORTE	51,688	117,405	73,072	321,221	501,299	666,250	1,392,333	2,658,091	2,237,412	2,385,431	10,404,203
GASTOS DE ADMINISTRACION	640	1,180	15,423	3,631	-	40,915	28,690	56,362	79,703	191,694	418,237
GASTOS FINANCIEROS	-	-	4,316	206	-	30	300	2,031	1,365	133,528	141,776
OTROS GASTOS	-	-	-	1	-	497	3,344	31,754	95,131	189,466	323,509
SUMA DE EGRESOS	52,328	118,585	92,811	325,058	501,796	710,513	1,424,666	2,748,238	2,413,612	2,900,119	11,287,725

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

Una vez realizado el análisis contable bajo el criterio de flujo de efectivo y determinado su impacto en la base gravable de la empresa, el siguiente paso consiste en la determinación de los pagos provisionales y la aplicación de los estímulos fiscales y las facilidades administrativas, con el fin de optimizar el cumplimiento de las obligaciones y reducir la carga tributaria y administrativa en un contexto apegado a la legislación fiscal vigente.

IV. Determinación de pagos provisionales bajo el régimen de los coordinados, entero de retenciones a terceros y la aplicación de los estímulos fiscales y facilidades administrativas.

En este apartado se tiene como finalidad exponer la forma en que se determinan los pagos provisionales de ISR bajo el régimen de los Coordinados. De igual manera se describe la aplicación práctica de los estímulos fiscales y las facilidades administrativas previstas en la normativa vigente, con el propósito de mostrar su efecto en la carga tributaria de la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

El mecanismo para la determinación de los pagos provisionales que se muestran en la figura 14 es con base en la aplicación de los artículos 72 y 109 de la LISR, a partir de los análisis a la información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.; los cuales fueron los registros contables de las operaciones de ingresos y egresos, se determinan los ingresos y egresos por cada mes del ejercicio, mismos que se acumulan mes con mes. Después de haber obtenido los ingresos acumulables a estos se les restan los egresos, obteniendo así una utilidad o pérdida fiscal del periodo, en caso de tener una utilidad, se le podrá restar el reparto de PTU o pérdidas pendientes de amortizar debidamente actualizadas y posterior a ello tenemos una base gravable.

Cuando se cuenta con una base gravable se aplica la tasa establecida en el artículo 9, en el caso de personas morales y el resultado es el pago provisional del mes; cabe señalar que a este pago provisional se le restan los pagos provisionales anteriores, así como las retenciones que le hayan realizado a la empresa por concepto de ISR, al final en caso de contar un ISR a cargo es donde los coordinados aplican los estímulos disponibles para el sector, en este caso se opta por aplicar el estímulo por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota que para efectos prácticos le denominaremos como “estímulo casetas”.

Es importante considerar que los estímulos acreditables deben de ser considerados como ingresos acumulables, por ello los ingresos del ejercicio tienden a incrementarse, pero al final del cálculo nuevamente nos genera un efecto de cero desembolsos de flujo de efectivo a razón de la aplicación de dichos estímulos.

FIGURA 15. PAGOS PROVISIONALES EN EL RÉGIMEN DE COORDINADOS

MEXICARGA LOGISTICS, SA											
Determinación de pagos provisionales de ISR											
	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	
INGRESOS											
INGRESOS (16%)	73,174	396,358	550,571	807,526	848,845	819,624	1,033,578	1,198,697	1,678,344	7,599,279	
OTROS PRODUCTOS	-	-	53,677	-	-	-	-	6,333	18,255	27,106	
ESTÍMULO DIESEL		5,993	12,425	24,806	24,317	29,636	40,749	54,471	65,491	79,609	
ESTÍMULO CASSETAS		6,254	87,006	183,260	207,161	173,558	93,691	-	-	-	
INGRESOS DEL PERIODO	73,174	408,605	703,679	1,015,593	1,080,322	1,022,817	1,168,018	1,259,501	1,762,090	7,705,994	
INGRESOS ACUMULADOS	73,174	481,779	1,185,457	2,201,050	3,281,372	4,304,189	5,472,208	6,731,709	8,493,799	16,199,793	
EGRESOS											
COSTO DE TRANSPORTE	51,688	117,405	73,072	321,221	501,299	666,250	1,392,333	2,658,091	2,237,412	2,385,431	
GASTOS DE ADMINISTRACION	640	1,180	15,423	3,631	-	40,915	28,690	56,362	79,703	191,694	
GASTOS FINANCIEROS	-	-	4,316	206	-	30	300	2,031	1,365	133,528	
OTROS GASTOS	-	-	-	1	-	497	3,318	3,344	31,754	95,131	189,466
EGRESOS DEL PERIODO	52,328	118,585	92,811	325,058	501,796	710,513	1,424,666	2,748,238	2,413,612	2,900,119	
(-) EGRESOS ACUMULADOS	52,328	170,913	263,724	588,781	1,090,577	1,801,090	3,225,757	5,973,995	8,387,606	11,287,725	
(=) Utilidad (pérdida) fiscal del periodo	20,846	310,866	921,734	1,612,269	2,190,795	2,503,099	2,246,451	757,715	106,193	4,912,068	
(-) PTU pagada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(-) Pérdidas fiscales pendientes de amortizar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(=) Base gravable	20,846	310,866	921,734	1,612,269	2,190,795	2,503,099	2,246,451	757,715	106,193	4,912,068	
(x) Tasa 30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	
(=) Pago provisional del mes	6,254	93,260	276,520	483,681	657,238	750,930	673,935	227,314	31,858	1,473,620	
(-) Pagos provisionales anteriores	-	6,254	93,260	276,520	483,681	657,238	750,930	750,930	750,930	750,930	
(-) ISR retenido											
(=) ISR a cargo	6,254	87,006	183,260	207,161	173,558	93,691	-	-	-	722,691	
ESTÍMULO CASSETAS	6,254	87,006	183,260	207,161	173,558	93,691	-	-	-	722,691	
Desembolso de flujo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

A su vez la empresa tiene obligaciones de enterar las retenciones realizadas a terceros, en la figura 15. Retenciones de ISR por pagar, se encuentran las retenciones realizadas por las diversas actividades en que incurrió la empresa como

lo son; pago de honorarios, arrendamiento de inmuebles y de salarios. El monto de las retenciones en cada periodo pudo ser cubierto por estímulo diésel y así también generar un ahorro en el flujo de efectivo de la empresa.

FIGURA 16. RETENCIONES DE ISR POR PAGAR

MEXICARGA LOGISTICS, SA										
Retenciones de ISR a terceros										
	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
ISR Ret por Salarios	2,021	8,792	15,472	21,305	27,950	32,715	46,265	56,109	71,424	69,202
10% Ret-Honorarios	1,834	498	1,259	48	56	216	68	146	50	748
10% ISR Arrendamiento	132	132	132	132	132	132	132	132	132	0
ISR Ret Salarios (Comisiones Operadores)	2,006	3,003	7,943	2,832	1,498	7,686	8,006	9,104	8,003	3,596
TOTAL	5,993	12,425	24,806	24,317	29,636	40,749	54,471	65,491	79,609	73,546
ESTÍMULO DIESEL	5,993	12,425	24,806	24,317	29,636	40,749	54,471	65,491	79,609	73,546
Desembolso de flujo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia con base en información contable proporcionada por la empresa MexiCarga Logistics, S.A.

En conclusión, los resultados obtenidos a lo largo de este capítulo permiten observar el impacto preliminar de la intervención propuesta, así como los principales hallazgos derivados del análisis realizado. Con base en esta información, en el siguiente capítulo se procederá a evaluar de manera detallada la efectividad de la intervención implementada, considerando tanto los objetivos planteados como los indicadores establecidos para medir su alcance.

CAPÍTULO V. EVALUACIÓN DE LA INTERVENCIÓN

5.1 Valoración de los objetivos propuestos y alcanzados

La presente intervención se propuso como objetivo principal evaluar la correcta aplicación de los estímulos fiscales disponibles para el sector del autotransporte terrestre de carga, con un enfoque específico en una empresa ubicada en el estado

de Aguascalientes. A partir de este objetivo general, se definieron una serie de metas específicas, entre las que destacan: identificar los estímulos fiscales vigentes y aplicables al giro de la empresa, analizar su grado de aprovechamiento dentro de la estructura contable y fiscal, y proponer estrategias de mejora para maximizar los beneficios otorgados por el marco legal.

Durante el desarrollo de la intervención, se constató que varios de los estímulos fiscales establecidos por la legislación federal, como el estímulo al diésel utilizado para autotransporte y las facilidades administrativas contenidas en el Régimen de Coordinado, eran desconocidos por la empresa. A través del análisis documental y de cálculos de contribuciones de periodos anteriores, se logró evidenciar la falta de una planeación fiscal adecuada y la carencia de procedimientos claros para la gestión de dichos estímulos.

No obstante, a partir de las observaciones realizadas y las recomendaciones emitidas en esta intervención, la empresa mostró apertura y disposición para ajustar sus procesos internos. Se elaboró una recopilación de los principales estímulos aplicables y los requisitos necesarios para su aprovechamiento, con lo cual se sientan las bases para una gestión fiscal más eficiente. Por tanto, se puede afirmar que los objetivos planteados fueron alcanzados de manera satisfactoria, considerando las condiciones y alcances del proyecto.

5.2 Alcances y limitaciones de la intervención

Uno de los logros más importantes de esta intervención fue generar conciencia dentro de la organización sobre la relevancia de una administración fiscal proactiva, no solo para cumplir con las obligaciones tributarias, sino también para optimizar los recursos mediante herramientas legales que permiten disminuir la carga fiscal sin incurrir en prácticas indebidas. Asimismo, se logró estructurar una propuesta que puede ser integrada en el manual de procedimientos de la empresa, con el fin de formalizar la revisión periódica de estímulos fiscales.

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

Sin embargo, también se identificaron diversas limitaciones. En primer lugar, la disponibilidad parcial de documentación fiscal dificultó el análisis completo de algunos periodos anteriores, limitando la posibilidad de evaluar la pérdida de estímulos no aplicados. En segundo lugar, el tiempo asignado a la intervención fue insuficiente para implementar y dar seguimiento a todas las propuestas realizadas, por lo que los efectos reales de estas recomendaciones solo podrán observarse con una revisión a mediano plazo. Por último, se enfrentaron ciertas resistencias iniciales por parte del personal, derivadas del desconocimiento técnico en materia fiscal, lo cual requirió una labor adicional de sensibilización.

5.3 Aportes a la organización

El principal aporte de esta intervención consiste en haber proporcionado a la empresa una visión clara y estructurada del entorno fiscal en el que opera, destacando las oportunidades reales que ofrece el marco legal para reducir su carga tributaria sin comprometer el cumplimiento normativo. La elaboración de un diagnóstico fiscal, acompañado de recomendaciones prácticas, representa un insumo valioso para la toma de decisiones en la administración financiera del negocio.

Otro beneficio importante fue el fortalecimiento del conocimiento técnico del personal contable respecto al uso de estímulos fiscales específicos para el sector del autotransporte. Esto permite prever errores en la presentación de declaraciones, evitar sanciones derivadas de omisiones y, sobre todo, maximizar los beneficios a los que legalmente se tiene derecho. Adicionalmente, se promovió un enfoque preventivo en la gestión fiscal de la empresa, orientado a la mejora continua y a la toma de decisiones basadas en datos. Este cambio de perspectiva no solo contribuye a la salud financiera de la organización, sino que también la posiciona de mejor manera ante auditorías, revisiones electrónicas o procesos de fiscalización.

5.4 Recomendaciones para desarrollos futuros

Con base en la experiencia adquirida a lo largo de esta intervención, se emiten las siguientes recomendaciones, con el objetivo de consolidar los avances logrados y servir de guía para futuras acciones tanto dentro de esta empresa como en otras del mismo sector:

1. **Implementar un sistema de control interno fiscal** que contemple la identificación, evaluación y aplicación periódica de los estímulos fiscales vigentes, con responsables asignados y fechas de revisión específicas.
2. **Diseñar un programa de capacitación continua** para el personal contable y administrativo, orientado a actualizar conocimientos en temas fiscales, especialmente aquellos que afectan al sector transporte, tales como cambios en el uso del complemento Carta Porte, comprobación de gastos y estímulos sectorizados.
3. **Establecer un vínculo permanente con asesores fiscales externos**, que permita validar el cumplimiento normativo y detectar nuevas oportunidades fiscales conforme a las actualizaciones legislativas.
4. **Documentar y formalizar los procedimientos fiscales internos**, incluyendo un apartado específico sobre estímulos fiscales dentro del manual contable o administrativo de la empresa.
5. **Medir el impacto económico de los estímulos fiscales aplicados**, estableciendo indicadores clave que permitan evaluar el ahorro generado y su contribución al flujo de efectivo de la empresa.

Estas recomendaciones tienen como finalidad no solo dar continuidad a los logros obtenidos, sino también fomentar una cultura organizacional basada en el cumplimiento, la eficiencia y el uso estratégico de los recursos legales disponibles.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES

6.1 Principales hallazgos

El análisis realizado evidenció que la empresa intervenida no estaba aprovechando ninguno de los principales estímulos fiscales disponibles para el sector del autotransporte terrestre de carga. A través del diagnóstico fiscal y documental, se identificó una ausencia total en la aplicación de beneficios como el acreditamiento del estímulo al diésel, el estímulo fiscal por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota, así como las facilidades administrativas otorgadas por el Régimen de Coordinados. Esta omisión no solo implicaba un desaprovechamiento de herramientas legales para la reducción de la carga tributaria, sino también una falta de conocimiento técnico por parte del personal administrativo y contable.

Asimismo, se demostró que, mediante una adecuada planeación fiscal, la empresa podría obtener beneficios cuantificables en el corto y mediano plazo, lo cual se reflejó en las proyecciones fiscales realizadas como parte de esta intervención. La inexistencia de controles internos específicos en materia de estímulos fiscales y la falta de actualización normativa fueron factores clave que contribuyeron al problema identificado.

6.2 Aportaciones académicas y prácticas

Desde el ámbito académico, este trabajo de intervención representa una contribución al estudio aplicado de los estímulos fiscales sectoriales, específicamente en el campo del autotransporte, un sector estratégico en la economía nacional pero frecuentemente desatendido en la investigación contable y fiscal. Se ofrece una metodología práctica que puede replicarse en otras empresas del mismo giro, con énfasis en el diagnóstico y la aplicación efectiva de los incentivos fiscales contemplados en la normatividad vigente.

En términos prácticos, el proyecto aportó una comparativa fiscal, diseñada específicamente para facilitar la identificación y aplicación de estímulos, así como recomendaciones viables para su implementación. La intervención no solo generó propuestas teóricas, sino que ofreció soluciones aplicables, de impacto inmediato, y adaptadas a las capacidades organizativas de la empresa. Esto permitió sentar las bases para una cultura fiscal preventiva y estratégica.

6.3 Limitaciones del estudio

Entre las principales limitaciones del presente trabajo se encuentra la disponibilidad parcial de documentación fiscal y contable histórica, lo cual restringió el análisis cuantitativo en ejercicios fiscales anteriores. Además, el tiempo asignado para la intervención fue limitado, por lo que no fue posible implementar ni dar seguimiento a todas las recomendaciones emitidas. Otra limitante importante fue el nivel de conocimiento técnico del personal contable, lo que requirió una labor extra de capacitación y sensibilización para lograr una comprensión clara de los estímulos fiscales propuestos.

A pesar de estas limitaciones, el trabajo permitió cumplir con los objetivos planteados y ofrece una base sólida para futuras investigaciones o intervenciones, tanto en esta empresa como en otras organizaciones del sector.

Bibliografía

- Carrasco Iriarte, H. (2023). *Derecho fiscal*. IURE Editores.
<https://elibro.net/es/lc/uaa/titulos/247022>
- Carrasco Perera, A., & González Carrasco, M. del C. (2018). *Introducción al Derecho y fundamentos de Derecho privado* (2a ed). Difusora Larousse - Editorial Tecnos.
<https://elibro.net/es/lc/uaa/titulos/123141>
- De la Cruz, I. C. H., Prats, G. M., Hernández, F. S., & Rodríguez, W. B. L. (2021). Estímulos fiscales para personas físicas y Morales en México. *Publicaciones e Investigación*, 15(1).
- De la Garza, S. F. (1968). *Derecho financiero mexicano* (28a ed). Editorial Porrúa.
- del Mar Obregón-Angulo, M., Molina-Garnica, J. A., & Gonzalez-Hernandez, D. (2024). Políticas recaudatorias enmascaradas como estímulos para combatir la informalidad. *Vinculatégica EFAN*, 10(2), 74–86.
- Díaz Flores, M., Gonzalez Acolt, R., & Oropeza Tagle, M. Á. (2011). EL PROCESO PRESUPUESTARIO EN MÉXICO. *Revista Universo Contábil*, 7(1).
<https://doi.org/10.4270/ruc.2011109>
- Durán-Fernández, A. B., & de las Mercedes Torres-Negrete, A. (2024). Impacto de las reformas tributarias: comportamiento de los contribuyentes y su cumplimiento en Latinoamérica. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 7(S1), 71–84.
- Hernández De la Cruz, I. C., Martínez Prats, G., Silva Hernández, F., & López Rodríguez, W. B. (2021). Tax Incentives For Individuals And Legal Entities In Mexico ; Estímulos Fiscales Para Personas Físicas Y Morales En México. *Publicaciones e Investigación; Vol. 15 No. 1 (2021) ; Publicaciones e Investigación; Vol. 15 Núm. 1 (2021)*.
<https://doi.org/10.22490/25394088.4698>
- Hollweck, T. (2015). Robert K. Yin.(2014). Case Study Research Design and Methods . *Canadian Journal of Program Evaluation*, 30(1), 108–110.
- i Piquer, I. B., Ros, E. M., & Martínez-Azúa, B. C. (2011). Obstáculos a la innovación y uso de incentivos: ¿Subvenciones o estímulos fiscales? *Economía Industrial*, 382, 35–44.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Conociendo la industria del autotransporte de carga. *Colección de Estudios Sectoriales y Regionales*.
- Jiménez Sánchez, A. (1998). *Lecciones de Derecho Tributario* (5a ed). Ecafsa, México.
- López, J. N. (1989). *Bases de política fiscal y derecho*. UASLP.

- Meriño Córdoba, V. H., Martínez Meza, E. A., Antúnez Pérez, Á. Z., Cruz De Los Ángeles, J. A., Pérez Paredes, A., Morán Bravo, L. del C., Urzola Berrío, H. E., Sifuentes Ocegueda, A. T., Pérez Vásquez, M. A., & Timaure Eburíola, J. Á. (2023). *Gestión del Conocimiento. Perspectiva Multidisciplinaria, libro 60*. Fondo Editorial de la Universidad Nacional Experimental Sur del Lago, Jesús María Semprum.
<https://doi.org/https://doi.org/10.59899/Ges-cono-60>
- Musgrave, R. A., & Musgrave, P. B. (1992). *Hacienda Pública teórica y aplicada* (5a ed). Editorial Mc Graw Hill. Madrid.
- Perez Chavez, J., & Fol Olguin, R. (2019). *Coordinados: obligaciones fiscales*. Tax Editores Unidos. <https://elibro.net/es/lc/uaa/titulos/123475>
- Presidencia de la República. (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. In *Diario Oficial de la Federación*.
- Ruiz Trejo, I. A. (2016). *OPTIMIZACIÓN DE LA CARGA TRIBUTARIA EN MATERIA DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, APLICABLE A PERSONAS MORALES DEDICADAS AL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA FEDERAL, CASO: EMPRESA TRANSPORTISTA DEL MUNICIPIO DE AGUASCALIENTES*. [tesis de maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Aguascalientes]. Repositorio Institucional <http://hdl.handle.net/11317/1195>.
- Sánchez, J. E. J., & Castro, E. L. (2022a). *La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México*.
- Sánchez, J. E. J., & Castro, E. L. (2022b). *La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México*.
- Sandoval, R. H. H., Tamez, L. L. G., Mancilla, G. A., & Hernández, E. A. T. (2020). FACILIDADES ADMINISTRATIVAS Y ESTÍMULOS FISCALES PARA EL SECTOR AUTOTRANSPORTE (COORDINADOS) EN MÉXICO. *Revista Global de Negocios*, 8(2), 47–57.
- Servicio de Administración Tributaria. (2024, September 17). *Eficiencia recaudatoria crece 190.3% en el sexenio*. <https://www.gob.mx/sat/prensa/eficiencia-recaudatoria-crece-190-3-en-el-sexenio-50-2024#:~:text=Comunicado%20SAT&text=Al%20cierre%20de%20agosto%20de,mismo%20periodo%20del%20a%C3%B1o%20pasado>.
- SHCP. (2024). *Aspectos relevantes de las renunciaciones recaudatorias 2024*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/924335/DRR_2024.pdf
- Sheinbaum Pardo, C. (2024). *100 Pasos para la Transformación*. Recuperado De. <https://claudiasheinbaum.pardo.mx/wp-content/uploads/2024/03/CSP100.pdf>

TESIS TESIS TESIS TESIS TESIS

Urías Rivas, M. O., Lugo Hernández, L. T., Rivera Obregón, M. L., & López López, M. L. (2023). Análisis de los beneficios del estímulo fiscal del IEPS: Estudio de caso en la empresa ganaderos unidos: Analysis of the benefits of the IEPS tax incentive: a case study of the company ganaderos unidos. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, 4(2), 1515–1530. <https://doi.org/10.56712/latam.v4i2.701>

Verdín Bermea, J. Á. (2023). *Evaluación de impacto y examen constitucional de los estímulos fiscales en la frontera norte de México*. [tesis de maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Aguascalientes]. Repositorio Institucional <http://hdl.handle.net/11317/2649>.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917, 5 de febrero) Diario Oficial. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (diputados.gob.mx)