



Universidad Autónoma de Querétaro  
Facultad de Contaduría y Administración  
Maestría en Administración

"Estimulo fiscal diésel y su efecto financiero en el calculo anual del impuesto sobre la  
renta del régimen de coordinados."

TESIS

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de  
Maestro en Impuestos

Presenta:

Mireya González Carmona

Dirigido por:

Dr. Victor Roberto Vega Villa

Co-dirigido por:

Nombre Completo del Co-Director del Trabajo.

Dr. Victor Roberto Vega Villa

Presidente

Mtro. Héctor Alberto Gutierrez Vázquez

Secretario

Mtro. Antonio Ávila Arvizu

Vocal

Dr.Armando Guevara Andraca

Suplente

Mtro. Agustin Luna Lugo

Suplente

Centro Universitario, Querétaro, Qro.

Julio del 2025

México

La presente obra está bajo la licencia:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>



CC BY-NC-ND 4.0 DEED

Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

### Usted es libre de:

**Compartir** — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

La licenciante no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

### Bajo los siguientes términos:



**Atribución** — Usted debe dar [crédito de manera adecuada](#), brindar un enlace a la licencia, e [indicar si se han realizado cambios](#). Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.



**NoComercial** — Usted no puede hacer uso del material con [propósitos comerciales](#).



**SinDerivadas** — Si [remezcla, transforma o crea a partir](#) del material, no podrá distribuir el material modificado.

**No hay restricciones adicionales** — No puede aplicar términos legales ni [medidas tecnológicas](#) que restrinjan legalmente a otras a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

### Avisos:

No tiene que cumplir con la licencia para elementos del material en el dominio público o cuando su uso esté permitido por una [excepción o limitación](#) aplicable.

No se dan garantías. La licencia podría no darle todos los permisos que necesita para el uso que tenga previsto. Por ejemplo, otros derechos como [publicidad, privacidad, o derechos morales](#) pueden limitar la forma en que utilice el material.

## RESUMEN

El autotransporte de carga federal es una de las principales actividades económicas de México, toda vez que es el medio para que lleven a cabo los procesos de producción, distribución y consumo final. La autoridad fiscalizadora desde hace algunos años otorgo beneficios o facilidades administrativas para el pago de sus contribuciones, en apoyo a su crecimiento y pertenencia dentro del mercado competitivo, algunas con limitantes en cuando a montos permitidos para sus acreditamientos y requisitos, para poder adoptar los estímulos fiscales dentro de una planeación fiscal y que pueda ser benéfico para el contribuyente del régimen de coordinados el cual consiste en calcular el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) por flujo, es decir; con ingresos efectivamente cobrados y gastos efectivamente pagados. Esta investigación se delimita únicamente para el estímulo fiscal diésel ya que, el combustible representa el costo más importante dentro de la operación del autotransporte de carga y se le otorga prioridad para su adquisición y pagos. La metodología de esta investigación es descriptiva y cuantitativa busca dar a conocer cómo se determinan los acreditamientos del estímulo Diesel y comprobar si realmente es un beneficio para disminuir el pago del Impuesto Sobre La Renta (I.S.R.) anual. La presente investigación se enfoca en tres puntos el primero que el lector conozca las implicaciones financieras que se obtienen al acreditar el estímulo fiscal diésel en el cálculo de pagos provisionales, dos para el cálculo anual el no considerar los acreditamientos del estímulo de pagos provisionales aumenta el impuesto por pagar y tres al reformar la regla 2.12. de Facilidades Administrativas 2025 se puede cumplir con el objetivo del estímulo fiscal diésel.

**(Palabras clave:** Facilidades Administrativas, estímulo fiscal diésel, acreditamiento, autotransporte, ISR, CANACAR)

## ABSTRACT

Federal freight transport is one of the main economic activities in Mexico, since it is the means for them to carry out the processes of production, distribution and final consumption. For some years now, the supervisory authority has granted benefits or administrative facilities for the payment of its contributions, in support of its growth and belonging within the competitive market, some with limitations in terms of amounts allowed for its accreditations and requirements, in order to adopt tax incentives within a tax planning and that can be beneficial for the taxpayer of the coordinate regime which consists of calculating the Tax on the Income (I.S.R.) by flow, that is; with income effectively collected and expenses effectively paid. This research is limited only to the diesel fiscal stimulus since fuel represents the most important cost within the operation of the cargo motor transport and is given priority for its acquisition and payments. The methodology of this research is descriptive and quantitative, it seeks to make known how the credits of the Diesel stimulus are determined and to verify if it is really a benefit to reduce the payment of the annual Income Tax (I.S.R.). This research focuses on three points: the first is that the reader knows the financial implications obtained by crediting the diesel tax stimulus in the calculation of provisional payments, two, for the annual calculation, not considering the credits of the stimulus of provisional payments, increases the tax payable and three, when reforming rule 2.12. of Administrative Facilities 2025 can meet the objective of the diesel fiscal stimulus.

**(Keywords:** Administrative Facilities, diésel tax incentive, accreditation, motor transport, ISR, CANACAR)

## **DEDICATORIAS**

A dios por darme vida, fuerzas, salud y guiarme todos estos años.

Para mi mamá quién fue la persona que, me impulso y ánimo para estudiar el posgrado y a pesar de la distancia siempre está para escucharme y darme un mensaje de aliento.

A mi esposo por su apoyo incondicional en todo este tiempo y desde que inicie mis estudios de posgrado ha estado conmigo enfrentando varias circunstancias tanto buenas como difíciles de las cuáles hemos salido adelante.

Mis hermanos Jesús y Eric que me enseñaron que hay que trabajar mucho para alcanzar las metas.

Mi hermana Lilia quién me animo a concluir este trabajo de tesis y siempre diciéndome que, nada se termina hasta que, se llega a su fin,

A mis compañeros y amigos de posgrado Israel, Iliana y Claudia por compartir gratos momentos en las aulas de clase, también por estar siempre apoyándome ante cualquier situación difícil de alguna materia.

Para mis familiares, amigos y todas las personas que por alguna situación hemos coincidido en esta vida y que han estado conmigo brindándome su apoyo incondicional tanto en lo personal como laboral y a quienes comparto esta experiencia

.

## **AGRADECIMIENTOS**

A la Facultad de Contaduría y Administración por acobijarme para cursar el posgrado y quien me dio la oportunidad de crecer como persona, en el aspecto profesional brindando más herramientas para el desarrollo de mi carrera profesional.

A mi director de tesis el Dr. Víctor Roberto Vega Villa por su valioso apoyo y confianza brindados en la elaboración de este trabajo de tesis, por sus palabras y enseñanzas, ya que con sus conocimientos y experiencias logro darme un enfoque para concluir el tema de investigación.

Para mis Sinodales Mtro. Héctor Alberto Gutiérrez Vázquez y Mtro. Antonio Ávila Arvizu, con quienes también tuve la oportunidad y gusto que fueran mis maestros en algunas materias, mi admiración por su vocación y dedicación en aportar sus conocimientos, así como experiencias con el objetivo de formar bases sólidas para todos sus alumnos.

Al equipo administrativo de la campaña ¡Titúlate Ya! de la Facultad de Contaduría y Administración por esta oportunidad y confianza brindada con el objetivo de obtener el grado de maestría y en especial a la Lic. Fernanda Hernández por su apoyo incondicional brindado durante este proceso.

A todos muchas gracias por formar parte de esta etapa de mi vida profesional.

## ÍNDICE

RESUMEN .....	i
ABSTRACT .....	ii
DEDICATORIAS .....	iii
AGRADECIMIENTOS .....	iv
ÍNDICE .....	v
ÍNDICE DE FIGURAS .....	1
ÍNDICE DE TABLAS .....	2
1. INTRODUCCIÓN .....	3
Planteamiento del Problema .....	5
1.2. Justificación de la Investigación .....	7
1.3. Pregunta de investigación .....	8
1.4. Objetivo .....	8
1.5. Hipótesis: .....	8
2. MARCO TEÓRICO .....	9
2.1. Antecedentes .....	9
2.1.1. Historia del autotransporte de carga .....	9
2.1.2. Autotransporte de carga en México .....	11
2.1.3. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga .....	14
2.1.4. Los tres momentos del autotransporte de carga mexicano .....	17
2.1.5. Estímulos fiscales .....	18
2.1.6. Ley del Impuesto Sobre la Renta .....	19
2.1.7. La Ley del Impuesto Sobre la Renta y el impacto por su evolución en el sistema tributario de México .....	22
2.1.8. Régimen de coordinados .....	28
2.2. Marco legal del sector de autotransporte de carga .....	30
2.2.1. Autotransporte de carga .....	30
2.2.2. Estímulo por la Adquisición de Diesel .....	33
2.2.3. Régimen de coordinados .....	39

2.3. Generalidades del estímulo fiscal diésel y el cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) en el régimen de coordinados .....	46
2.3.1. Los acreditamientos del estímulo fiscal diésel son ingresos acumulables .....	46
2.3.2. Los acreditamientos del estímulo fiscal diésel en el cálculo provisional y anual del impuesto sobre la renta (I.S.R.).....	49
2.3.3 La adquisición del diésel como principal cuenta por pagar para el sector del autotransporte de carga .....	50
2.3.4 Objetivo de los estímulos fiscales .....	53
2.3.5. Criterio normativo previsto por la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) .....	53
3. METODOLOGÍA .....	54
3.1. Metodología de la investigación .....	54
3.2. Diseño de la investigación.....	54
3.3. Instrumentos a trabajar .....	55
3.4. Población.....	55
3.5. Muestra: Subconjunto de la población .....	55
4. RESULTADOS .....	55
4.1. Propuesta .....	56
CONCLUSIONES.....	58
a) Se cumple la hipótesis (sí, no, porqué) .....	58
b) Responde a los objetivos/pregunta de investigación (sí, no, porqué) .....	58
REFERENCIAS.....	59
LEGISLACIONES .....	61

## ÍNDICE DE FIGURAS

	<b>Contenido</b>	<b>Pagina</b>
Figura 1	Grafica de gastos del autotransporte .....	7
Figura 2.1.	Imagen del autotransporte de carga .....	10
Figura 2.2.	Imagen de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) .....	14
Figura 2.3.	Imagen del logotipo CANACAR .....	16
Figura 2.4.	Evolución del régimen del autotransporte .....	29
Figura 2.5.	El autotransporte de carga .....	30
Figura 2.6.	Cuotas semanales aplicables al estímulo fiscal diésel .....	35
Figura 2.7	Ficha de trámite 3/LIF 2025.....	37
Figura 2.8	Partes relacionadas en el régimen de coordinados .....	41
Figura 2.9	Imagen cuota I.E.P.S. para el estímulo fiscal diésel .....	51

## ÍNDICE DE TABLAS

	Contenido	Pagina
Tabla 1	Cálculo del acreditamiento del estímulo fiscal diésel .....	5
Tabla 2	Registro acumulamiento como ingreso de los acreditamientos del estímulo fiscal .....	6
Tabla 3	Calculo anual comparativo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) con la regla 2.12. ....	6
Tabla 2.1	Antecedentes del régimen fiscal del autotransporte de carga .....	28
Tabla 2.2	Cálculo del acreditamiento del estímulo fiscal diésel .....	36
Tabla 2.3	Registró contable del acumulamiento como ingreso de los acreditamientos del estímulo fiscal. ....	35
Tabla 2.4	Calculo anual comparativo del I.S.R. anterior y actual con la regla 2.12. ....	39
Tabla 2.5	Cálculo del Impuesto Sobre la Renta en el régimen de coordinados .....	42
Tabla 2.6	Ingresos acumulables y deducciones autorizadas.....	43
Tabla 2.7	Cálculo del pago provisional del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) .....	47
Tabla 2.8	Cálculo del pago provisional de (I.S.R.) antes de la reforma a la (L.I.F.) 2022 .....	48
Tabla 2.9	Calculo anal del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) antes y después de la reforma 2019 a la regla 2.12.....	49
Tabla 2.10	Determinación del estímulo fiscal diésel.....	52
Tabla 2.11	Acreditamiento del estímulo fiscal diésel contra impuestos por pagar.....	52
Tabla 2.12	Determinación del estímulo fiscal diésel.....	52
Tabla 4.1	Propuesta de reforma a la regla 2.12. de la R.F.A .....	57

## 1. INTRODUCCIÓN

La presente investigación, se basa en el análisis del estímulo fiscal diésel y su efecto financiero para el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) del régimen de coordinados, donde no se pueden considerar los acreditamientos del estímulo de los pagos provisionales.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (C.P.E.U.M.), en su artículo 31 fracción IV establece que es obligación de todos los mexicanos contribuir para el gasto público (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1917), para poder cubrir las necesidades de la población. De aquí surge que todos están obligados al pago de los impuestos. La autoridad fiscalizadora por otra parte otorga facilidades administrativas o estímulos fiscales a ciertos sectores económicos, para incentivar su crecimiento económico y competitividad dentro del país.

Los estímulos fiscales se crean para disminuir el pago de impuestos y son aplicables siempre que cumplan con los requisitos establecidos, van dirigidos a ciertas actividades económicas, estos buscan promover la inversión, su desarrollo, la innovación o crear nuevos empleos para la población.

Estos beneficios fiscales será que realmente sean una opción para disminuir la carga tributaria y con las necesidades actuales de los sectores económicos, a quienes van dirigidos o generen más carga tributaria que representen un gasto adicional para el contribuyente.

El sector de autotransporte de carga representa para México una actividad primordial y fuente principal de empleo, por ello

El régimen fiscal en el que tributaba el sector de autotransporte de carga desde sus inicios se trataba del Régimen de Bases Especiales, el cual relevaba ciertas obligaciones, y facilitaba el cumplimiento de las obligaciones que; consistían en pagar una cuota fija anual por cada unidad de transporte.

A partir de 1990 que desaparece el Régimen de Bases Especiales de Tributación, sustituido en el 2002 por el que se conoció como Régimen Simplificado que consistió

básicamente en el control de las entradas y salidas de efectivo; siendo la diferencia entre ambos conceptos la base para determinar el Impuesto Sobre la Renta, aplicable a las personas morales del sector primario y de autotransporte terrestre de carga y de pasajeros, así como a sus integrantes, personas morales y personas físicas hasta 2013.

Para 2014, las personas morales dedicadas al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros deberán hacerlo en el Régimen General de la Ley del Impuesto Sobre la Renta cuando antes tributaban en el Régimen Simplificado. Actualmente el régimen de coordinados, también conocido como el régimen del autotransporte; y que podrán tributar en el sí reúnen los requisitos que señalan las disposiciones fiscales; se encuentra en cambios constantes en su cálculo de pagos provisionales y anual del Impuesto Sobre la Renta; debido a las reformas fiscales de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.), en la presente investigación se pretende demostrar, cual es el impacto financiero que provoca al aplicar los estímulos fiscales que, para el objetivo de la presente investigación se enfocara al estímulo fiscal diésel.

El primero de junio del año 2021 con la publicación de la Resolución Miscelánea Fiscal (R.M.F.) entra en vigor para el sector del transporte o de actividades específicas, con la regla 2.7.1.8. que, para efectos del artículo 29, segundo párrafo, fracción VI del Código Fiscal de la Federación (C.F.F.) de incorporar dentro de la expedición de su Comprobante Fiscal Digital por Internet (C.F.D.I.) el complemento carta porte y la autoridad fiscal otorgo 120 días naturales a partir de la vigencia señalados en la regla 2.7.1.9. que podrán optar por expedir del Comprobante Fiscal Digital por Internet (C.F.D.I.) y al finalizar dicho periodo será obligatorio para los contribuyentes.

**Planteamiento del Problema**

El autotransporte de carga ha sufrido cambios durante los últimos años, en el régimen fiscal en el cual tributa por los ingresos obtenidos de su actividad económica, empezando en 1989 con el Régimen de Bases Especiales de Tributación que, se caracterizaba en el pago de los impuestos era en base al tipo de camión, en el año 1990 a 2001 paso a ser el Régimen Simplificado en base a entradas y salidas; en este no se pagaba impuesto por utilidades, si no por diferencia de entradas y salidas, otro cambio se dio en el año 2002 a 2013 surge el Régimen Simplificado en Base a Utilidades a Flujo de Efectivo; el cual consistía en que el pago del Impuesto Sobre la Renta su base eran las utilidades generadas, en función a ingresos cobrados y deducciones pagadas y fue en el año 2014 que finalmente surgió el Régimen de Coordinados que hasta la fecha continua vigente, el cual es semejante y con adecuaciones de acuerdo facilidades administrativas, lo que conocemos con el nombre de estímulos fiscales desde el año 2015; entre los cuales destaca para el estudio el Estímulo fiscal diésel; que de acuerdo a lo establecido en el artículo 16 apartado A fracción IV; consiste en acreditamiento del Impuesto Especial Sobre la Producción y Servicios (I.E.P.S.) de cada litro de diésel adquirido, contra el Impuesto Sobre la Renta causado en el ejercicio, diésel adquirido y utilizado exclusivamente en vehículos dedicados al transporte público de carga.

Tabla 1

*Cálculo del acreditamiento del estímulo fiscal diésel*

Fecha Publicacion Diario Oficial De La Federacion Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Vigencia	Fecha Factura	Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Litros Adquiridos	Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios Acreditable	Fecha De Pago Factura	Total Estimulo Del Mes De Marzo	Total Estimulo Del Mes De Abril
16/05/2025	17-23 MAYO 2025	14/05/2025	7.0946	35,000	\$ 248,311	15/05/2025	\$ 248,311	-
24/05/2025	24-30 MAYO 2025	28/05/2025	5.4513	70,000	\$ 381,591	01/06/2025	-	\$ 381,591

Fuente: Elaboración propia. Basada en el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación.

En el cálculo del pago provisional del Impuesto Sobre la Renta permite acreditamiento de estímulo fiscal diésel dicho importe es acumulable dentro de los ingresos, lo que conlleva a tener una base acumulada mayor al cierre del ejercicio fiscal.

Tabla 2

*Registro acumulamiento como ingreso de los acreditamientos del estímulo fiscal*

Fecha De Registro 14/04/2025	Parcial	Cargo	Abono
Impuestos Por Pagar (Marzo 2025)		48,500	
Retenciones Por Terceros De Impuesto Sobre La Renta	13,000		
Impuesto Sobre La Renta Pago Provisional	25,500		
Otros Ingresos			38,500
Acreditamientos Estimulo Fiscal Diésel	38,500		
Bancos			10,000

Fuente: Elaboración propia. Basado en la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas 2025.

Fue en la reforma a la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) del año 2019 de fecha 21 de febrero del 2019 que, se estableció que los acreditamientos del estímulo fiscal diésel en los pagos provisionales, no se deben considerar en el cálculo anual; es decir los acreditamientos que se puedan aplicar en el cálculo anual serán aquellos importes no acreditados en los pagos provisionales. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2019)

Tabla 3

*Calculo anual comparativo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) con la regla 2.12.*

Calculo Antes de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.		Calculo Actual de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.	
Determinación del Impuesto Anual	Importes	Determinación del Impuesto Anual	Importes
Ingresos acumulables	285,652,000	Ingresos acumulables	285,652,000
(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000	(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000
(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000	(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000
(-) Participacion de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236	(-) Participacion de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236
(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000	(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000
(=) Resultado Fiscal	9,021,764	(=) Resultado Fiscal	9,021,764
(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Fisica	30%	(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Fisica	30%
(=) Impuesto Causado	2,706,529	(=) Impuesto Causado	2,706,529
(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	764,543	(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	-
(=) Impuesto Por Pagar Anual	1,941,986	(=) Impuesto Por Pagar Anual	2,706,529
(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300	(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300
(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543	(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543
(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 600,143	(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 1,364,686

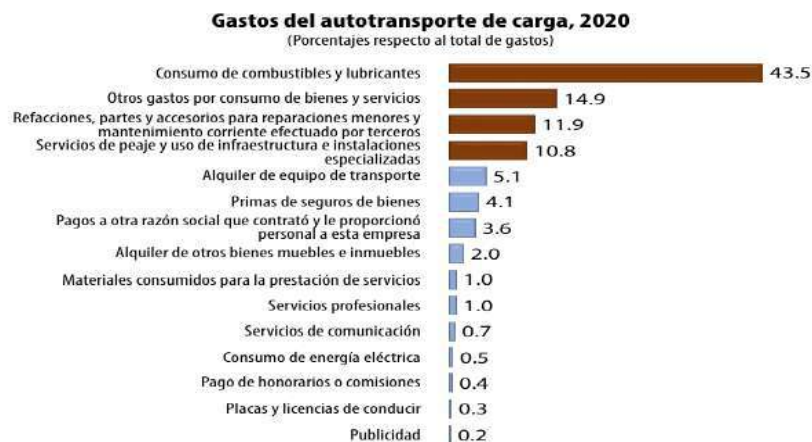
Fuente: Elaboración propia. Basado en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y en la Resolución de Facilidades Administrativas 2025 para los coordinados.

Es importante que la dirección del sector del transporte de carga analice la decisión de aplicación del estímulo fiscal diésel contra el Impuesto Sobre la Renta en sus pagos provisionales, ya que al cierre fiscal se tiene que pagar sobre una base gravada mayor y que forma parte de la base gravada para la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U.), por todos los acreditamientos del estímulo en los periodos mensuales del impuesto y no son aplicables contra el resultado anual del ejercicio; por lo tanto el objetivo de la investigación es dar a conocer el impacto financiero que provoca el hecho de que, los acreditamientos del estímulo fiscal no se consideren para el cierre del ejercicio fiscal y dado que, no tendríamos más estímulo por aplicar, porque durante los provisionales se aplicó el acreditamiento, además que se dio prioridad al proveedor de diésel para obtener el beneficio del estímulo fiscal y con ello se castigaron otras cuentas por pagar de importancia .

## 1.2. Justificación de la Investigación

Actualmente el sector del autotransporte de carga ha sufrido impactos económicos en los costos de adquisición de combustible, el gasto de combustibles y lubricantes representa el 43.5% del total, ante dicha situación los asesores fiscales y contadores del sector, aprovechan los litros adquiridos y pagados del periodo para el acreditamiento del estímulo fiscal diésel en pagos provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.). y enfrentando que en el cálculo anual no se deben considerar esos acreditamientos por lo que podría incrementar la carga tributaria al cierre del ejercicio.

*Figura 1.* Grafica de gastos del autotransporte



Fuente: INEGI. Encuesta anual de transporte (Geografía, 2021)

### **1.3. Pregunta de investigación**

¿Se cumple el objetivo por el que fue planeado el estímulo fiscal diésel?

### **1.4. Objetivo**

Demostrar que dentro del cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) al no considerar los acreditamientos del estímulo fiscal diésel de pagos provisionales, el estímulo no estará brindando un beneficio y podría generar una carga tributaria adicional afectando económicamente al sector de autotransporte de carga del régimen de coordinados.

### **1.5. Hipótesis:**

La reforma a la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.); permitirá al sector del autotransporte de carga a obtener capacidad de pago; para hacer frente a las obligaciones contraídas por los ingresos obtenidos y de cargas tributarias que se generen en el cálculo anual del impuesto sobre la renta, así como de reinvertir en la compra de nuevas unidades de transporte que, permitirá crecer el negocio y generar más empleos.

## **2. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Antecedentes**

#### ***2.1.1. Historia del autotransporte de carga***

##### ***El transporte terrestre en la historia de la humanidad***

La historia del transporte es la historia de la humanidad. Todas y cada una de las sociedades han tenido la necesidad de trasladar objetos y mercancías. Es así como la necesidad de cargar objetos y distribuirlos entre distintos territorios se sitúa en el origen del transporte terrestre pero también del transporte marítimo y del transporte aéreo. (Ruano, 2016)

En la época precolombina un periodo que abarca desde el nacimiento de los primeros pobladores americanos hasta la conquista por los europeos con la colonización de Colón en 1492, los incas poseían un sistema de caminos interconectados a través de todo su imperio para trasladar diferentes tipos de mercancías. En los inicios, el transporte terrestre se realizaba a pie, utilizando la fuerza de los animales o a través de canoas o botes, aprovechando la corriente de los ríos para hacer llegar sus mercaderías al destino deseado. (Ruano, 2016)

La necesidad de transportar cosas con mayor volumen y cuyo peso no podía ser soportado por un solo animal, supuso la creación y posterior impulso de la rueda. Apareció en la prehistoria y ha sido uno de los inventos más significativos toda la historia. Todavía hoy la utilizamos diariamente. (Ruano, 2016)

La rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestre y la llegada del hombre a lugares tan lejanos en cada vez menos tiempo. Los carros y diligencias tirados por caballos propiciaron el intercambio de todo tipo de materiales gracias al establecimiento de las rutas comerciales. (Ruano, 2016)

Surgieron otros métodos de transporte terrestre como la bicicleta, que fue el origen de la motocicleta y esta, a su vez, del automóvil. Desde siempre, el hombre ha buscado la

manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. En 1882, se descubrió el petróleo y poco a poco fueron surgiendo más inventos que utilizaban este combustible como fuerza impulsora. Entre ellos, el automóvil. (Ruano, 2016)

El hambre fue la causa de que el hombre comenzara a moverse para asegurar su comida y así se inició la forma de transporte como la conocemos actualmente. Dado que el ser humano es débil como fuerza de transporte, necesitó, al principio, domesticar a los animales. El perro fue el primero, después utilizó animales más grandes y fuertes para transportar mercancías más pesadas. (Ruano, 2016)

Durante la primera guerra mundial las necesidades de transporte se incrementaron, y así surgieron los autobuses y la gran industria del motor que actualmente conocemos, incluye tan variados métodos de transporte como el ferrocarril, transporte urbano, metro o tren de alta velocidad. Su evolución ha sido fundamental para garantizar el suministro de alimentos y todo tipo de bienes y servicios. (Ruano, 2016)

*Figura 2.1.* Imagen del autotransporte de carga.



Fuente: (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

### ***2.1.2. Autotransporte de carga en México***

La Historia del Autotransporte va de la mano con los avances de los caminos, al crecimiento de la población, así como a los avances técnicos y científicos de la ingeniería del transporte, por esta razón se presenta una breve reseña en México. (Jauregui, 2016)

En 1835 las líneas de transporte y de carga recorrían algunos caminos del Bajío y la ruta de México a Veracruz; a mediados del siglo circulaban por casi todo el centro norte del país, comunicado a la ciudad de México con el interior de la república y con ambas costas. De 1880 a 1889 con la atención puesta en los ferrocarriles, bajaron los presupuestos destinados a las carreteras, lo que ocasionó un gran deterioro a los caminos, llegando a desaparecer algunos de ellos. (Jauregui, 2016)

Al igual que en la mayoría de los países, los transportes en México han sido de gran importancia pues la diversidad de sus suelos y de sus producciones ha hecho necesario el desplazamiento de productos entre regiones. Con esto se han satisfecho las necesidades de la población, se han dado intercambios mercantiles y se ha crecido económicamente. (Jauregui, 2016)

Las primeras organizaciones gremiales de los transportistas fueron impulsadas por los gobiernos post revolucionarios, ante la necesidad de contar con interlocutores que apoyaran las políticas públicas dirigidas hacia ese sector. El antecedente más antiguo de la organización gremial del transporte fue el sindicato de chóferes del distrito federal, creado en 1914, integrado a la casa del obrero mundial. En 1916, la federación de sindicatos capitalinos, a la cual pertenecía el sindicato de chóferes mencionado, convocó a una huelga paralizando todas las actividades de la metrópoli. La emergencia que surgió al haber paro del servicio de tranvías, fue cubierta por los chóferes de autos de alquiler que adaptaron sus vehículos como camiones de carga y pasaje, iniciando el movimiento masivo de personas y cosas en nuestro país. (Academia, 2021)

En 1918, el sindicato adopta una nueva forma de organización y constituye la unión de propietarios de automóviles de alquiler, y en 1920 se crea la federación de camioneros del distrito federal, que desaparece ese mismo año. (Academia, 2021)

El primer sistema de compras en común para obtener mejores precios en los insumos fue establecido por la Federación Camionera del Distrito Federal, que agrupaba a las líneas urbanas de pasaje y fue constituida en 1921. En ese mismo año, con la participación de la mayor parte de los transportistas y sus trabajadores, se funda el Centro Social De Chóferes, afiliado a la Confederación Regional Obrera Mexicana (C.R.O.M.), organización que el 27 de febrero de 1922 convoca a un paro de actividades en protesta por la anarquía con la que se otorgaban los permisos. Este acontecimiento generó que se decretaran medidas tendientes a la reordenación del gremio y provocó la separación en la Federación Camionera del Distrito Federal, por lo que algunas líneas de pasaje se integraron al Centro Social de Chóferes, constituyendo la sección de camiones. (Academia, 2021)

En el año de 1923 se constituyó un fuerte grupo de autotransportistas representantes de 21 líneas urbanas de la ciudad de México y por algunos ferrocarrileros propietarios de camiones. Este formó la Cooperativa de Consumo de Insumos y Refacciones. (Academia, 2021)

Fue en el año de 1924 que, el Centro Social de Chóferes y la Alianza de Camioneros de México formaron una nueva coalición, gestionando conjuntamente beneficios para el gremio, misma que desaparece el 23 de junio de 1926, y en 1927, la nueva directiva de la alianza se separa de la CROM. (Academia, 2021)

En 1926 se crea la Cooperativa de Combustibles y Lubricantes que agrupó a los consumidores de gasolina en el Distrito Federal para regular los precios de este producto. En ese año, se constituyó también el Banco Nacional de Transportes, primera institución de servicios financieros especializada en el sector. (Academia, 2021)

Para noviembre de 1930, la organización de los transportistas da un salto cualitativo, surgiendo la primera organización que agrupa a los transportistas de los diferentes modos de

transporte: aéreo, marítimo, ferroviario y carretero, en la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana, siendo el primer órgano de consulta del gobierno federal en todos los asuntos relacionados con este estratégico sector. (Academia, 2021)

En 1932, se instituye el primer fondo común de garantía para el transporte, operado a través de la empresa "*Protección Mutua SCRL*" (Academia, 2021)

Durante la política del presidente Lázaro Cárdenas del Río, se desarrolla la primera Convención Nacional de Autotransporte en la que participan más de mil 200 delegados de toda la república en representación de 160 organizaciones de transportistas del país. Como resultado, establecen el compromiso de fijar las bases para coadyuvar con el desarrollo nacional, preservando el sector en manos y operado por mexicanos. (Academia, 2021)

En 1936 se inicia un movimiento camionero, encabezado por la Unión de Camioneros de Yucatán, para oponerse a la intención de modificar la Ley General de Vías de Comunicación. (Academia, 2021)

El 18 de mayo de 1937, la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana se transforma en la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones (C.N.T.C.), y al amparo de la Ley de Cámaras de Comercio e Industria, los transportistas del país, de todas las modalidades transforman su organización gremial en la primera organización empresarial, a los prestadores de servicio se les la obliga inscribirse en ella. (Academia, 2021)

En 1939, el Congreso de la Unión aprueba la nueva Ley de Vías Generales de Comunicación a la que se habían opuesto los transportistas en 1936, lo que da origen a una lucha jurídica en contra de ella por la vía del amparo. (Academia, 2021)

Los transportistas constituyen en 1945 su primera organización al formar la Liga Nacional del Transporte y logran importantes convenios con el ferrocarril, sentando las bases de lo que posteriormente sería el transporte multimodal. El 30 de noviembre de 1948 se realiza la II Convención de Autotransportes, con la participación de mil 500 delegados, representantes de 263 organizaciones de toda la república, cuya fortaleza se reflejó en la obtención del primer programa de equipamiento para el sector, en el que las plantas

ensambladoras otorgaron precios preferenciales a los transportistas. El programa fue operado por la sociedad cooperativa de compras en común denominada Proveedora de la Industria Automotriz (S.C.L.). (Academia, 2021)

### ***2.1.3. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga***

El origen de lo que hoy es la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) se remonta a 1930, cuando se creó la Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana que agrupó a los distintos modos de transporte mexicano: ferroviario, marítimo, carretero y aéreo. En 1937, el organismo se transforma y surge la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones (CNTC). (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

*Figura 2.2 Imagen de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR).*



Fuente: (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

El día 6 de julio de 1989 se suscribe el convenio de concertación de acciones para la modernización integral del autotransporte federal de carga; ante el presidente de la república mexicana Carlos Salinas de Gortari y los secretarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) , Andrés Caso Lombardo, y de Comercio y Fomento Industrial, Jaime Serra Puche, en representación del gobierno federal, y por la todavía Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, su presidente Isidoro Rodríguez Ruiz; el presidente del Sector de Carga Regular, Francisco J. Dávila Rodríguez, y el presidente del

Sector de Carga Especializada, Bernardo Lijtzsain Bimstein. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga; fue constituida formalmente el 29 de septiembre de 1989, publicado en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) misma que fue resultado de la política de desregulación de todas las áreas y actividades productivas del país, entre ellas, el transporte por carretera. Cuatro días después, la autorización y los primeros estatutos de la Cámara, aprobados por la dependencia, fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.). (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

Al iniciar el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari se da inicio al proceso de regulación de diversos sectores productivos como un instrumento de la administración pública federal. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

El autotransporte de carga fue uno de los primeros sectores de la economía nacional a sujetarse a un nuevo esquema y condiciones en la actividad económica. Esto lleva a los autotransportistas de carga a organizarse el 8 de junio de 1989 en asamblea general extraordinaria y emprender las acciones necesarias para la creación de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga y concertar con autoridades gubernamentales el programa para la modernización de autotransporte de carga. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021).

Figura 2.3. Imagen del logotipo CANACAR.



*Fuente:* (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) es una institución de interés público, regida por la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones y representa los intereses generales de la industria del autotransporte de carga en México.

Es el órgano de consulta del estado para el planteamiento y la solución de los problemas y necesidades del sector, con la importante tarea de fomentar y a la modernización, así como el desarrollo de esta importante industria estratégica para la economía del país. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) tiene como misión representar los intereses de la industria del autotransporte nacional de carga, proyectando y promoviendo su integración, profesionalización y desarrollo. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

La visión de la cámara es ser reconocida como la institución representativa de todo el autotransporte de carga a nivel nacional, ejerciendo la interlocución ante organismos públicos y privados nacionales e internacionales, participando activamente en la formulación y aplicación del marco jurídico, y proporcionando servicios de calidad a nuestros asociados para fortalecer la competitividad de la industria. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) tiene por objetivo ejercitar los derechos de petición ante las autoridades correspondientes para, en su caso, solicitar la expedición, modificación o derogación de leyes, reglamentos y disposiciones administrativas que afecten o impidan la modernización, fomento, realización y desarrollo de nuestra industria. Participar en todo foro o comisión que se relacione con la legislación, operación, desarrollo y fomento del autotransporte de carga. Así como defender los intereses generales y particulares de los autotransportistas de carga y prestar los servicios que nuestros estatutos establecen. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

#### ***2.1.4. Los tres momentos del autotransporte de carga mexicano***

El primer momento es el origen de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga; el proceso de desregulación y liberación de las actividades económicas a principios de la década de los noventa hizo necesario que el sector contara con una organización que la condujera por este camino conocido como la “mayoría de edad” en el cual, se le retiró toda la política paternalista que muchos años tuvo para empezar a caminar por su propios medios y fuerzas. La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ha sido fundamental en ese proceso. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

El segundo momento es la globalización; la apertura de nuestro país a nuevas economías y su incorporación al proceso de globalización, con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, hizo que el autotransporte de carga jugará un papel importante para aprovechar las oportunidades y que nuestro país se convirtiera en una nación emergente, atractiva a las inversiones. También obliga al sector a recorrer el camino de la competitividad y evolución orgánica desde los últimos 35 años. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

El tercer momento es la pandemia, Tratado de Libre Comercio (T.M.E.C.) y la nueva normalidad; para el autotransporte de carga, es el que estamos viviendo ahora. De acuerdo con José Refugio Muñoz López, vicepresidente ejecutivo de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, los 9 meses de crisis de salud y económica que han transcurrido en este 2020, han puesto a prueba no solamente a cada mexicano y a cada una de las empresas, sino también a las propias organizaciones empresariales que han tenido que asumir con más vigor el rol que les corresponde jugar, y la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones ha sabido responder a esa expectativa, ya que se ha puesto al frente de situaciones adversas y ha tomado acciones que benefician no solo a los transportistas de carga, sino al país. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

### ***2.1.5. Estímulos fiscales***

El 18 de noviembre del 2015 se publicó en el Diario oficial de la federación la Ley de Ingresos de la Federación mediante la cual el Congreso de la Nación otorga diversos estímulos fiscales para el ejercicio 2016. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

Los estímulos fiscales, además de ser benéficos para el contribuyente, se emplean como instrumentos de política financiera, económica y social, como rector en el desarrollo nacional, impulse, oriente, encauce, aliente o desaliente algunas actividades o usos sociales, con la condición de que la finalidad perseguida con ellos sea objetiva y no arbitraria ni caprichosa, respetando los principios de justicia fiscal que les sean aplicables cuando incidan en los elementos esenciales de la contribución. (Blanco, 2016)

Los estímulos fiscales tienen por objeto general otorgar a los contribuyentes un beneficio en crédito, exenciones a determinados impuestos y un tratamiento preferencial en determinados casos. (Naime Haddad, 2006)

En México, mediante la Ley de ingresos de la Federación (L.I.F.) se publican anualmente estímulos fiscales aplicables a las diferentes sectores económicos o actividades de los contribuyentes. Estos estímulos están creados para apoyar las actividades prioritarias de nuestro país como es el transporte, la agricultura, la ganadería, la pesca, minería; otros, están creados para fomentar la inversión y el ahorro como son los dirigidos a empresas mineras, las dedicadas a desarrollos inmobiliarios y a las personas físicas que hacen depósitos en sus cuentas personales de ahorro. También existen otros que promueven actividades como la cinematografía, o bien, para aquellas empresas que contraten personas con alguna discapacidad. (Mandujano, 2019)

El día 17 de febrero de 2025 se dieron a conocer en la Resolución de Facilidades Administrativas 2025, también en su artículo primero transitorio, se precisó su periodo de vigencia es del 18 de febrero al 31 de diciembre de 2025; en consecuencia, no son aplicables durante enero y parte de febrero de este ejercicio. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

### **2.1.6. Ley del Impuesto Sobre la Renta**

Vladimir López Alcañiz hace mención que en la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) es una de las principales fuentes de recaudación de muchos países del mundo. En general, se acepta su necesidad para el buen funcionamiento de los servicios públicos, aunque eso no significa que no sea objeto de discusión. La palabra *"impuesto"* ya denota obligación y sometimiento. No es de extrañar, pues, que los primeros intentos de introducir tal tributo provocaran numerosas críticas, como la del escritor y político Paine: *"Lo que antes se inició como pillaje, asumió luego el elegante nombre de recaudación"* (Alcañiz, 2021)

En 1799, el gobierno británico implantó el primer gravamen progresivo sobre los ingresos para financiar los enormes costes de la guerra contra la Francia Revolucionaria. (Alcañiz, 2021)

Pitt manifestó en noviembre de 1797, su intención de triplicar la recaudación de los años anteriores gravando los bienes suntuarios: posesiones tales como los caballos, los carruajes, los relojes o los sirvientes masculinos. (Alcañiz, 2021)

Su propuesta llegó a calificarse de *"monstruosa"* y *"atroz retoño de Robespierre"*, la apelación al patriotismo y a los riesgos que conllevaría la bancarrota logró la aprobación del conocido como "triple gravamen" el 12 de enero de 1798. (Alcañiz, 2021)

El intento de aprobación del Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) fue vista como una intolerable intromisión en la privacidad. Las personalidades de aquella época representaban al primer ministro sustrayendo la riqueza de la nación a John Bull, , intentando comprender las cláusulas del nuevo impuesto creado por Pitt. (Alcañiz, 2021)

La Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.) fue establecida en el año 1798, por el primer ministro inglés William Pitt, con el fin de obtener los fondos para hacer la guerra a Francia, y fue derogada durante el año de 1816. En 1909 Lloyd George, introdujo en Inglaterra la progresividad del impuesto y creó un tributo extraordinario aplicable a ciertas rentas. (Zorrilla, 2014)

El impuesto sólo estuvo vigente hasta la firma del tratado de Amiens, que puso fin a la guerra con Francia en 1802. Pero las hostilidades se reanudaron apenas un año después y el sucesor de Pitt, Henry Addington, recurrió de nuevo a él. Eso sí, evitó por todos los medios llamarlo Ley del Impuesto Sobre la Renta. (Alcañiz, 2021)

Por otra parte, la tesorería británica mejoró el sistema impositivo inglés empezó a estudiarse en el resto de Europa. Al final de las guerras napoleónicas, sin embargo, los votos en contra del tributo resurgieron con fuerza y lograron su erogación en 1816. (Alcañiz, 2021)

El impuesto no volvió a materializarse hasta 1842, y desde entonces empezó a expandirse. En 1862, Lincoln lo instauró en Estados Unidos de América para sufragar la guerra civil. En 1864 llegó a una Italia en proceso de unificación. (Alcañiz, 2021)

En 1891 Alemania, se organizó el Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.) para el estado de Prusia. (Isabel, 2020)

En los Estados Unidos de América desde los tiempos de la colonia, se estableció como un gravamen a los ingresos de las personas físicas. En 1894 se aprobó una Ley que impuso este gravamen, pero unos meses después (en 1895) fue declarada inconstitucional por la Suprema Corte de Justicia, en virtud de que chocaba con la regla constitucional relativa al reparto de las cargas tributarias, por lo cual tuvo que ser derogada. En el año 1913 fue adoptado nuevamente. (Baldomar, 2013)

Se debe tener presente que la obligación de contribuir al gasto público es mandato constitucional de todas las personas que se encuentren en territorio nacional, señalado en el Artículo 31 Fracción IV, de la suprema Ley.

“(…) Los impuestos son prestaciones en dinero, al Estado y demás entidades de Derecho Público, que las mismas reclaman en virtud de su poder coactivo, en forma y cuantía determinadas unilateralmente y sin contraprestación especial con el fin de satisfacer las necesidades colectivas (...)” (Flores, 1946) (p.32)

El mandamiento señalado traduce substancialmente en el deber de contribuir, esto es en prestaciones en dinero o especie que fija la ley con carácter general y obligatorio, orientado en la mayoría de los casos al pago de impuestos, sin embargo la obligación de contribuir, entraña no solo el pago de impuestos, sino el de derechos fiscales, recargos y

multas, en cuya virtud las modalidades constitucionales de toda contribución a cargo de los mexicanos comprenden a todos estos tipos de prestaciones económicas a favor del estado. (Isabel, 2020)

El sistema tributario de cada país deberá ser una de las fuentes más importantes que los gobiernos tienen para hacerse llegar de recursos, toda vez, que lo que se busca todo el tiempo es que los encargados de gobernar tengan los capitales suficientes para lograr el desarrollo nacional, siendo esta la razón de ser de los impuestos. Hoy en día existe consenso sobre la debilidad del sistema tributario mexicano, propiciado por la baja recaudación impositiva y la dependencia de los ingresos, principalmente provenientes del petróleo. (Isabel, 2020)

El 26 de diciembre de 1914 en Francia se promulga una Ley para la recaudación. (Isabel, 2020)

Fue en Estados Unidos de América en el año de 1913, donde se estableció y reconoció como antecedentes de la ley de 1894, que fue declarada inconstitucional por la Suprema Corte de Justicia. España llegó con la segunda república, en el año 1932. (Alcañiz, 2021)

En el año de 1923 se pensó que: *“Aunque anticuado y defectuoso el régimen fiscal de la Federación”*, no era prudente entrar a una reforma fiscal radical. Por ese motivo se decidió en conservar la estructura para los sistemas de tributación, el vocabulario y la tasa de los gravámenes, en la Ley de Ingresos (L.I.) de ese año se introdujo sólo algunas modificaciones y adiciones al formar la correspondiente a 1924, tendientes al restablecimiento del equilibrio del presupuesto. Para ello se recurrió al aumento de impuestos sobre bebidas alcohólicas y a la creación de nuevos impuestos, como fue el que gravó los sueldos, salarios, remuneraciones y las utilidades de sociedades mercantiles, hecho considerado como el nacimiento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.) (Baldomar, 2013)

### ***2.1.7. La Ley del Impuesto Sobre la Renta y el impacto por su evolución en el sistema tributario de México***

En México el 20 de Julio de 1921, se establece el llamado Impuesto del Centenario. El Ejecutivo de la nación autorizó una disposición mediante la cual estableció una contribución ‘extraordinaria’, pagadera en una sola exhibición y por única vez al erario. El decreto en cuestión contaba con tres títulos, seis capítulos y veintisiete artículos, en donde se explicaban las formas en que la contribución extraordinaria debería ser enterada. Esta ley está dirigida a todos los mexicanos obreros, profesionistas, artistas, empresarios, comerciantes e inversionistas que percibieran ingresos y ganancias equivalentes, o superiores, a cien pesos mensuales, se trataba de un impuesto general, de carácter federal y directo sobre los ingresos, signico un cambio a comparación de los impuestos indirectos existentes desde los primeros años de vida del México independiente. (Isabel, 2020)

El 21 de febrero de 1924, se publica la Ley para la recaudación de los impuestos establecidos en la Ley de ingresos vigentes sobre sueldos, honorarios y utilidades de las sociedades y con su reglamento, el cual tendría el carácter de contribución federal y de largo plazo, tan largo que a la fecha es el pilar de los impuestos directos del sistema tributario mexicano. (Isabel, 2020)

Fue en el año de 1925 donde se publicó la Ley del Impuesto Sobre la Renta gravaba a los mexicanos domiciliados en la república o fuera de ella. (Isabel, 2020)

El 18 de febrero de 1935, se publica el Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. (Isabel, 2020)

Se público el 31 de diciembre de 1941 la Ley del Impuesto Sobre la Renta y su reglamento. Gravaba las utilidades, ganancias, rentas, productos, provechos, participaciones y en general todas las percepciones en efectivo. (Isabel, 2020)

El 31 de diciembre de 1953 se publica la Ley del Impuesto Sobre la Renta, gravaba los ingresos provenientes del capital, trabajo o de la combinación de ambos. (Isabel, 2020)

Durante 1958 se agregó una fracción mencionando a las sociedades extranjeras que se establecieran en México sea cual fuera el país de procedencia los ingresos gravables: las sociedades que tuvieran en la República una agencia, sucursal. (Isabel, 2020)

Fue el 31 de diciembre de 1986, la Ley del Impuesto Sobre la Renta, sufrió una reforma de trascendencia al incorporar para la determinación de la utilidad gravable los efectos de la inflación y los cambios que destacaron son los siguientes:

1. La deducción de compras en lugar del costo de ventas.
2. La deducción de la depreciación actualizada en vez de la depreciación histórica. El cálculo del componente inflacionarios.
3. Esta reforma se programó para un periodo de transición de 5 años que finalmente quedó en dos. (Isabel, 2020)

Se publicó el 31 de diciembre de 1988 en el Diario Oficial de la Federación, la Ley del impuesto al activo, como complemento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Sus características principales fueron las siguientes:

1. El pago de este impuesto era acreditable contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) del mismo contribuyente.
2. Su base se determina sumando el promedio de los activos y se permitía restar el promedio de ciertos pasivos.
3. La legalidad constitucional de esta ley y del contenido de sus disposiciones fue impugnada en los tribunales, obteniendo los particulares resoluciones favorables, lo que obligó al fisco federal a devolver las cantidades pagadas por los mismos.
4. Finalmente fue derogada a partir del año 2008. (Isabel, 2020)

El 31 de diciembre del 2001, se incorporan disposiciones de reglas misceláneas, jurisprudencias y reglamentarias. Se incluye un título específico de empresas multinacionales. En personas físicas se juntan en uno solo, los capítulos de honorarios y actividades empresariales. Se elimina el régimen simplificado consistente en entradas y

salidas de efectivo. Se eliminó la deducción de compras para las personas morales y se sustituye por la deducción del costo de ventas en el año de 2004. (Isabel, 2020)

Durante los ejercicios fiscales del 2010 a 2012 las tasas marginales de los últimos 5 años de la tarifa del Impuesto Sobre la Renta para personas físicas con el objeto de ubicar la tasa marginal máxima en 30%. Regresando en 2013 a 29% y en 2014 a 28%. (Isabel, 2020)

Se publicó en el Diario oficial de la federación el 11 de diciembre del 2014, una de las reformas más trascendentales a la Ley del Impuesto Sobre la Renta, con cambios, dentro de los cuales destacaron los siguientes:

1. Aumento en la tarifa del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) de personas físicas.
2. Limitar el monto máximo de las deducciones personales.
3. Límite a deducción por Inversión en automóviles.
4. Límite a deducción por arrendamiento de automóviles y consumo en restaurantes.
5. Eliminación del régimen de consolidación fiscal.
6. Introducción del impuesto sobre distribución de dividendos.
7. Límite a la exención a la enajenación de casa habitación.
8. Régimen de Incorporación Fiscal.
9. Gravar las ganancias de capital de personas físicas.
10. La regulación de enajenación de parcelas y ejidos.
11. La deducción de 100% para maquinaria y equipo usado en la generación de energía de fuentes renovables.
12. La deducción a las aportaciones a fondos de pensiones y jubilaciones.
13. Se amplía el estímulo fiscal a la producción cinematográfica nacional.
14. El 25% de estímulo fiscal al patrón que contrate a una persona mayor de 65 años, aplicable al salario efectivo pagado.

15. Se establece una tasa fija del 4% como límite a deducir en donaciones a favor de la federación, los municipios y sus organismos descentralizados.
16. La deducción de los vales de despensa y es aplicable cuando se otorguen a través de monederos electrónicos autorizados por el Servicio de Administración Tributaria (S.A.T.)
17. Establece 47% a las remuneraciones exentas otorgadas al trabajador.
18. La deducibilidad en la renta de automóviles será de 200 pesos por unidad.
19. La deducción de consumo de alimentos pagados con tarjeta bancaria o monederos electrónicos, hasta un 8.5% de deducibilidad de gastos en restaurantes.
20. Las donaciones a colegios privados deducibles para efectos del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), sólo si el Servicio de Administración Tributaria (S.A.T.) las autoriza a recibir donaciones.
21. Cambia el Régimen de Consolidación Fiscal por uno de Integración.
22. Obliga a los bancos a informar anualmente de los depósitos realizados por sus clientes cuando sean superiores a 15,000 pesos mensuales.
23. La tasa del 31% a quien gane 500,000 pesos anuales, de 32% a quien gane al menos 750,000 pesos y de 34% a quien gane al menos 1 millón de pesos al año.
24. Tasa de 10% a las ganancias en la Bolsa Mexicana de Valores. (Isabel, 2020)

El día 18 de noviembre del 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, reforma a la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.). La reforma fiscal para 2016 queda resumida, en la deducción inmediata, los beneficios en las limitaciones en las deducciones personales en la declaración anual de las personas físicas, el acceso al crédito y el programa de repatriación de capitales. En cuanto a obligaciones están las nuevas declaraciones informativas que deben presentar quienes realicen operaciones entre partes relacionadas. La deducción inmediata tiene sus limitaciones, pues no aplica a los automóviles ni al mobiliario y equipo de oficina, el acceso al crédito puede ser tardío para las Pequeñas y Medianas

Empresas (P.Y.M.E.S.), ya que sus necesidades son inmediatas. La reforma sí logra obtener un beneficio mayor de deducción personal para las personas físicas. (Isabel, 2020)

El día 30 de noviembre del 2016, se publicó en el Diario oficial de la federación, diversas reformas a la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.), entre las cuales destacaron las siguientes:

1. No Acumulación de Apoyos Económicos.
2. Se adiciono, párrafos terceros del artículo 16 y quinto y sexto del artículo 90, estableciéndose que no se considerarán ingresos acumulables para las personas morales y régimen general y personas físicas. Contraprestación de contratistas en materia de hidrocarburos. Se adiciono el párrafo cuarto del artículo 16.
3. Requisito de las deducciones autorizadas.
4. Se modifica fracción VIII primer párrafo del artículo 27, incluyéndose como requisito de las deducciones que los pagos realizados a personas morales que opten por el estímulo fiscal (artículo 196 adicionado) de acumular sus ingresos cobrados, estos se deduzcan cuando hayan sido pagados en efectivo.
5. Se cambio la fracción VIII primer párrafo del artículo 27, incluyéndose como requisito de las deducciones que los pagos realizados a personas morales que opten por el estímulo fiscal y de acumular sus ingresos cobrados, éstos se deduzcan cuando hayan sido pagados en efectivo.
6. Respecto de subcontratación laboral: se adiciono un tercer párrafo a la fracción V del artículo 27, en donde se establecen requisitos adicionales a las deducciones tratándose de subcontratación laboral en términos de la Ley federal del trabajo.
7. Deducciones en materia de hidrocarburos. Se modifican las fracciones III y VI, del artículo 35, eliminando la aplicación del 7% en la deducción de maquinaria y equipo dedicado a la extracción y procesamiento de petróleo crudo y gas natural, generalizando el 10% en la deducción de maquinaria y equipo en infraestructura fija para el transporte.
8. Con respecto a las obligaciones de las personas morales. Se modifico la fracción IX, párrafo segundo del artículo 76, señalando que deberán cumplir con la obligación de obtener y conservar documentación comprobatoria de operación realizadas con

partes relacionadas residentes en el extranjero los que tengan el carácter de contratistas o asignatarios.

9. Requisitos para ser donataria autorizada y se modificó la fracción V, del artículo 82.

10. Para los estímulos fiscales. Se adiciono el capítulo VIII del título VII, para establecer una opción de acumulación de ingresos para personas morales.

11. Los contribuyentes personas morales cuyos ingresos obtenidos en el ejercicio inmediato anterior no hubieran excedido de 5'000,000.00 millones de pesos y señala que el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) se calculará estimando los ingresos del ejercicio del que se trate y el cual no deberá exceder el límite mencionado anteriormente.

12. Cuando en el ejercicio se realicen operaciones por un periodo menor de 12 meses el contribuyente deberá dividir los ingresos manifestados entre el número de días que comprende el periodo, y este mismo se deberá multiplicar por 365 días.

13. Cuando se exceda el monto de los 5'000,000.00 millones de pesos dejará de aplicar lo antes mencionado. (Isabel, 2020)

14. En el año 2022 entra en vigor el Régimen Simplificado de Confianza. (Régimen Simplificado de Confianza, 2022)

15. Para 2025 se deroga el Régimen de Incorporación Fiscal (R.I.F.). (idconline.mx, 2025)

El día 09 de diciembre del 2019, se publicaron en el Diario oficial de la federación, se reforma la Ley del Impuesto Sobre la Renta, en la que destaca modificaciones a partir del 1 de junio de 2020 los contribuyentes, personas físicas con actividades empresariales, que enajenen bienes o presten servicios a través de internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares están obligados al pago del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) por los ingresos que generen a través de los citados medios. (Isabel, 2020)

### 2.1.8. Régimen de coordinados

#### *Evolución del régimen fiscal del autotransporte de carga*

El autotransporte de carga federal constituye un factor estratégico para el desarrollo económico, toda vez que es un eficiente instrumento para la articulación de los procesos de producción, distribución y consumo. Este sector es la columna vertebral del sistema mexicano de transporte y una actividad fundamental para la economía del país, al movilizar a más del 70% del total de la carga transportada en el territorio nacional. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

Se encontró que, en el país, existe poca información acerca del aspecto fiscal, de la organización contable, administrativa y financiera de este sector. Aunado a lo anterior, el régimen fiscal en el que tributaban, denominado “Régimen de Bases Especiales”, los relevaba de ciertas obligaciones, y facilitaba el cumplimiento de las obligaciones a cumplir; consistían en pagar una cuota fija anual por cada unidad de transporte, por lo que dichos aspectos no eran motivo de preocupación. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

Es a partir de 1990 que desaparece el Régimen de Bases Especiales de Tributación, sustituido en el 2002 por el que se conoció como Régimen Simplificado que consistió básicamente en el control de las Entradas y Salidas de efectivo; siendo la diferencia entre ambos conceptos la base para determinar el Ley del Impuesto Sobre la Renta, aplicable a las personas morales del sector primario y de autotransporte terrestre de carga y de pasajeros, así como a sus integrantes, personas morales y personas físicas hasta 2013. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

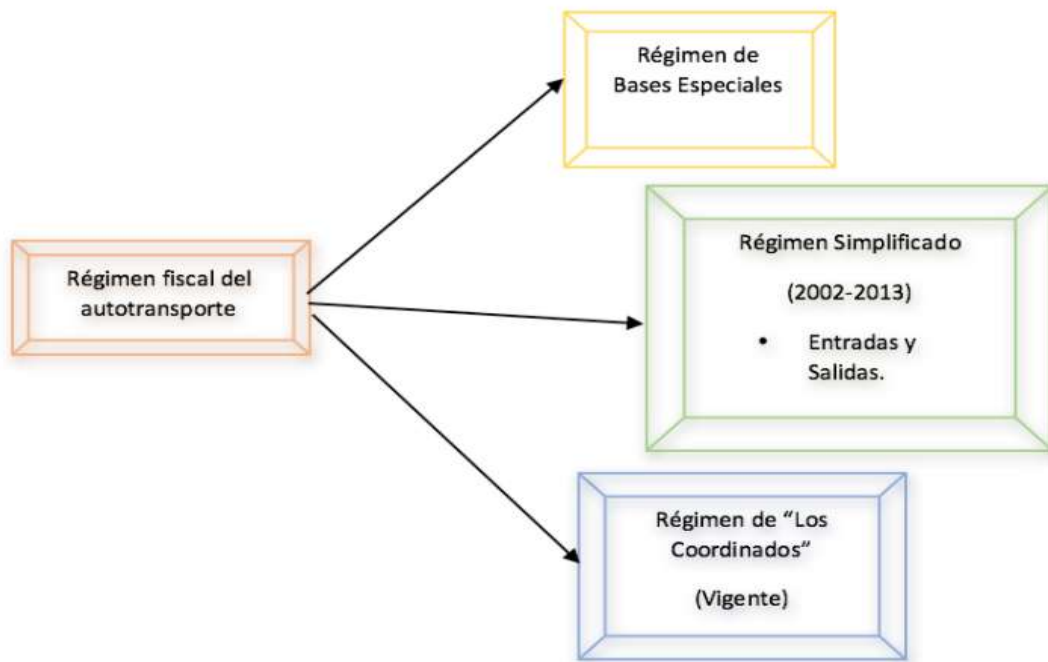
Tabla 2.1. *Antecedentes del régimen fiscal del autotransporte de carga.*

Periodo	Régimen	Características
Hasta 1989	Bases especiales de tributación.	Pago con base en el tipo de camión.
1990 a 2001	Régimen simplificado en base a entras y salidas.	No se pagaba impuesto por utilidades, sino por diferencia de entradas y salidas.
2002 a 2013	Régimen simplificado en base a utilidades a flujo de efectivo.	Pago de ISR en base a utilidades generadas, en función ingresos cobrados y deducciones pagadas.
2014	De los “Coordinados”	Semejante con adecuaciones

*Fuente:* (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

Con los cambios fiscales para 2014, las personas morales dedicadas al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, así como las constituidas como empresas integradoras, deberán hacerlo en el “Régimen General” de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR) cuando antes tributaban en el Régimen Simplificado; sin embargo, desde 2014 también lo podrán hacer en el nuevo régimen fiscal “De los coordinados” si reúnen los requisitos que señalan las disposiciones fiscales.

Figura 2.4. *Evolución del régimen del autotransporte.*



*Fuente:* (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

## 2.2. Marco legal del sector de autotransporte de carga

### 2.2.1. Autotransporte de carga

Conforme al artículo 2 fracción VIII, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (L.C.P.A.F.); define al servicio de autotransporte de carga como “*El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal*” (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

Figura 2.5. El autotransporte de carga.



Fuente: (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios (R.A.F.S.A.) en su artículo 40 define el servicio de carga general como el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos. En plataformas, portacontenedores, redilas, cajas. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

El artículo 41 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios, define al servicio de carga especializado; al que comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola. Tratándose de objetos

voluminosos o de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viaje que otorgue la Secretaría. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (L.C.P.A.F.) en su artículo 2 fracción VII, define los servicios auxiliares; a los que, sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación; y conforme a su artículo 52 los permisos que en los términos de esta ley otorgue la secretaría para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal, serán los siguientes:

1. Terminales de pasajeros;
2. Terminales interiores de carga;
3. Arrastre, salvamento y depósito de vehículos;
4. Unidades de verificación; y
5. Paquetería y mensajería

(Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

Conforme a los artículos 576 al 604 del Código de Comercio (C.C.), define al autotransporte de carga federal como actividad comercial en su apartado del contrato mercantil de transporte terrestre y el artículo 75 en su fracción VIII menciona actos de comercio a las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua; y la empresa de turismo. El artículo 3 establece que son comerciantes;

1. Las personas que, teniendo capacidad legal para ejercer el comercio,
2. Las sociedades constituidas con arreglo a las leyes mercantiles;
3. Las sociedades extranjeras o las agencias y sucursales de éstas, que dentro del territorio nacional ejerzan actos de comercio. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

Conforme al Código de Comercio en su artículo 3 establece las obligaciones de todos los comerciantes y son las siguientes:

1. (derogada)
2. A la inscripción en el Registro público de comercio, de los documentos cuyo tenor y autenticidad deben hacerse notorios;
3. A mantener un sistema de Contabilidad conforme al Artículo 33.
4. A la conservación de la correspondencia que tenga relación con el giro del autotransporte de carga. (Cámara Nacional del Autotransportes de Carga, 2020)

El Código Fiscal de la Federación establece las obligaciones y derechos de los contribuyentes del sector del autotransporte:

- Derechos y obligaciones de los contribuyentes. Inscripción y avisos al Registro Federal de Contribuyentes, compensación y devolución de saldos a favor, contabilidad, comprobantes fiscales digitales, presentación de declaraciones, responsabilidad solidaria, facultades de la Procuraduría de la Defensa del Contribuyente (P.R.O.D.E.C.O.N.), cancelación y restricción del uso de Certificados de Sellos Digitales (C.S.D.), entre otros más.
- Facultades de las autoridades fiscales. Requisitos y plazos de los actos de la autoridad, resolución de consultas, reglas sobre el ejercicio de facultades de comprobación, determinación presuntiva de contribuciones incluida la relativa a operaciones inexistentes Empresas que Facturas Operaciones Simuladas| (E.F.O.S.) y Empresa que Deducen Operaciones Simuladas (E.D.O.S.), pago a plazos de contribuciones y sus accesorios, acuerdos conclusivos entre otros más.

El código fiscal de la federación menciona en entre otros derechos y obligaciones las relativas a:

- Infracciones y delitos fiscales. Multas, defraudación fiscal (evasión y elusión), delito por emitir CFDI por operaciones inexistentes, etc.
- Procedimientos administrativos. Notificaciones, recurso de revocación, garantía del interés fiscal, Procedimiento Administrativo de Ejecución (P.A.E.).
- Esquemas reportables. Obligaciones de los asesores fiscales, supuestos y características para su revelación. (Cámara Nacional del Autotransportes de Carga, 2020)

### ***2.2.2. Estímulo por la Adquisición de Diesel***

Se establece en las fracciones IV y V del apartado A del artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) el otorgamiento de estímulos fiscales a las empresas dedicadas al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico; la importancia de conocer los requisitos para poder aplicar dichos estímulos. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

El estímulo por la adquisición de diésel consiste en permitir el acreditamiento de un monto equivalente al Impuesto Especial Sobre la Producción y Servicios (I.E.P.S.) causado por la enajenación de este combustible. El monto que se podrá acreditar será el que resulte de multiplicar la cuota de Impuesto Especial Sobre la Producción y Servicios (I.E.P.S.) (Para el mes de enero de 2016 la cuota de Impuesto Especial Sobre la Producción y Servicios para el diésel será de \$5.060, que es la suma de la cuota fija \$4.58 del artículo 2, fracción I, inciso D, numeral 1, subinciso C de la Ley de Impuesto Especial Sobre la Producción y Servicios (I.E.P.S.) más la cuota complementaria de \$0.48 conforme al “*Acuerdo por el que se dan a conocer los precios máximos de las gasolinas y el diésel para 2016 y otras medidas que se indican*” publicado el 24 de diciembre de 2015 en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) por los litros adquiridos. Cabe destacar que Secretaría de Hacienda y Crédito Público (S.H.C.P.) establecerá mensualmente los precios máximos del diésel y la cuota complementaria aplicables a cada mes y la publicará en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.). (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

De acuerdo al artículo 16 apartado A fracción IV de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) el acreditamiento del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios (I.E.P.S.) es por cada litro adquirido, contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) causado del ejercicio. En términos del artículo 2o., fracción I, inciso D), numeral 1, subinciso c) o numeral 2, por combustible que se trate, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (I.E.P.S.), el diésel adquirido y utilizado exclusivamente para vehículos dedicados al transporte público de carga, este beneficio no podrá aplicarse por los contribuyentes que presten preponderadamente sus servicios a otra persona moral que se

considere parte relacionada, de acuerdo con el artículo 179 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) (Ley de Ingresos de la Federación, 2024)

De acuerdo a lo establecido en el artículo 16 apartado A fracción IV de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) (Diario oficial de la federación 18 de noviembre 2015) establece que los contribuyentes que adquieran diésel en las estaciones de servicio de autoconsumo que sean abastecidas por Petróleos Mexicanos (P.E.M.E.X.) o por sus empresas productivas subsidiarias, sea para uso automotriz en sus vehículos y se dediquen exclusivamente al transporte público, privado de personas, de carga, o al turístico, a excepción de los contribuyentes presten preponderadamente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero que se considere parte relacionada, de acuerdo la Ley del Impuesto Sobre la Renta. (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2021)

#### *Cuota al estímulo fiscal diésel semanal*

El día 2 de marzo del 2017, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) el decreto por el que se reforman los estímulos fiscales en materia del Impuesto Especial Sobre Producción Y Servicios (I.E.P.S.) aplicables a los combustibles que se indican, publicado el 27 de diciembre de 2016, a través del cual se establece que, a partir de la citada fecha, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (S.H.C.P.) daría a conocer mediante acuerdo publicado en el el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) el monto de los estímulos fiscales por tipo de combustible automotriz, quedando lo siguiente:

1. Se publican en el acuerdo los porcentajes del estímulo fiscal y las cuotas netas ya disminuidas del estímulo publicado el 27 de diciembre de 2016.
2. Las cuotas son aplicadas al tipo de combustible que se indica dentro del decreto.
3. Las cuotas son únicamente aplicables dentro del periodo que se señala.
4. Se publica de forma semanal en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) el acuerdo donde se dan a conocer las cuotas aplicables para estímulo fiscal. (Santiago, 2025)

Figura 2.6. Cuotas semanales aplicables al estímulo fiscal diésel

DOF: 07/03/2025

**ACUERDO** por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se indican, correspondientes al periodo que se especifica.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Hacienda.- Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

ACUERDO 34/2025

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS PORCENTAJES, LOS MONTOS DEL ESTÍMULO FISCAL Y LAS CUOTAS DISMINUIDAS DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, ASÍ COMO LAS CANTIDADES POR LITRO APLICABLES A LOS COMBUSTIBLES QUE SE INDICAN, CORRESPONDIENTES AL PERIODO QUE SE ESPECIFICA.**

ADÁN ENRIQUE GARCÍA RAMOS, Titular de la Unidad de Política de Ingresos no Tributarios y sobre Hidrocarburos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con fundamento en lo dispuesto por el artículo Primero del Decreto por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles que se indican, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 2016 y sus posteriores modificaciones, y el artículo Primero del Decreto por el que se establecen estímulos fiscales complementarios a los combustibles automotrices, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de marzo de 2022 y su modificación mediante el Decreto por el que se modifica el diverso por el que se otorgan estímulos fiscales a sectores clave de la industria exportadora consistentes en la deducción inmediata de la inversión en bienes nuevos de activo fijo y la deducción adicional de gastos de capacitación, el Decreto de estímulos fiscales región frontera norte, el Decreto de estímulos fiscales región frontera sur, el Decreto por el que se establecen estímulos fiscales en materia del impuesto especial sobre producción y servicios aplicables a los combustibles que se indican, el Decreto por el que se establecen estímulos fiscales complementarios a los combustibles automotrices y el Decreto por el que se establecen estímulos fiscales a la enajenación de los combustibles que se mencionan en la frontera sur de los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 2024, se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles automotrices, respectivamente, correspondientes al periodo comprendido del 08 al 14 de marzo de 2025, mediante el siguiente:

**ACUERDO**

**Artículo Primero.** Los porcentajes del estímulo fiscal para el periodo comprendido del 08 al 14 de marzo de 2025, aplicables a los combustibles automotrices son los siguientes:

Combustible	Porcentaje de Estímulo
Gasolina menor a 91 octanos	3.21%
Gasolina mayor o igual a 91 octanos y combustibles no fósiles	0.00%
Diésel	3.67%

**Artículo Segundo.** Los montos del estímulo fiscal para el periodo comprendido del 08 al 14 de marzo de 2025, aplicables a los combustibles automotrices son los siguientes:

Combustible	Monto del estímulo fiscal (pesos/litro)
Gasolina menor a 91 octanos	\$0.2069
Gasolina mayor o igual a 91 octanos y combustibles no fósiles	\$0.0000
Diésel	\$0.2746

**Artículo Tercero.** Las cuotas para el periodo comprendido del 08 al 14 de marzo de 2025, aplicables a los combustibles automotrices son las siguientes:

Combustible	Cuota (pesos/litro)
Gasolina menor a 91 octanos	\$6.2486
Gasolina mayor o igual a 91 octanos y combustibles no fósiles	\$5.4513
Diésel	\$6.8200

**Artículo Cuarto.** Las cantidades por litro de estímulos complementarios aplicables a los combustibles automotrices durante el periodo comprendido del 08 al 14 de marzo de 2025, son las siguientes:

Combustible	Cantidad por litro (pesos)
Gasolina menor a 91 octanos	\$0.0000
Gasolina mayor o igual a 91 octanos y combustibles no fósiles	\$0.0000
Diésel	\$0.0000

Fuente: (Cuotas IEPS Estímulo Fiscal, 2025)

Tabla 2.2

*Cálculo del acreditamiento del estímulo fiscal diésel*

Fecha Publicación Diario Oficial De La Federación Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Vigencia	Fecha Factura	Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Litros Adquiridos	Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios Acreditable	Fecha De Pago Factura	Total Estimulo Del Mes De Marzo	Total Estimulo Del Mes De Abril
07/03/2025	08-14 marzo 2025	06/03/2025	6.8200	5,427	\$ 37,010	07/03/2025	\$ 37,010	-
07/03/2025	08-14 marzo 2025	10/03/2025	6.8200	6,500	\$ 44,330	03/04/2025	-	\$ 44,330

Fuente: Elaboración propia. Basada en el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación.

Es importante destacar que para efectos del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios (I.E.P.S.) el artículo tercero del acuerdo 180/2024 establece la cuota de \$7.0946 por litro de diésel para el 2025, publicado en el diario oficial de la Federación (D.O.F.) el día 27 de diciembre del 2024. (Santiago, 2025)

Conforme a lo establecido en la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) para los sectores que en la misma se señalan para 2025, estable que los contribuyentes personas físicas y morales, así como los coordinados, dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga federal, que tributen en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Sección I, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.I.S.R.), según sea el caso, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción IV, tercer párrafo de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) propio causado en el ejercicio, en que se importe o adquiera el combustible; contra el pago del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) definitivo anual que los contribuyentes podrán deducir hasta el equivalente al 8 por ciento a que se refiere la regla 2.2. de la presente resolución, o contra las retenciones del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) efectuadas a terceros en el mismo ejercicio. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

*Aviso por la aplicación del estímulo fiscal diésel*

Figura 2.7. Ficha de trámite 3/LIF 2025

<b>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.</b>		
<b>Trámite</b> ●	<b>Descripción del trámite o servicio</b>	<b>Monto</b>
<b>Servicio</b> ○	Presenta este aviso, donde manifiestes la aplicación de un estímulo fiscal que se otorga a los que adquieren o importan 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.	● <b>Gratuito</b> ○ <b>Pago de derechos Costo:</b>
<b>¿Quién puede solicitar el trámite o servicio?</b>		<b>¿Cuándo se presenta?</b>
Personas físicas y morales que adquieran diésel o biodiésel y sus mezclas.		Dentro de los quince días siguientes a la presentación de la primera declaración en que se aplique el estímulo.
<b>¿Dónde puedo presentarlo?</b>		<b>En el Portal del SAT:</b> <a href="https://www.sat.gob.mx/aplicacion/operacion/32846/presenta-tu-aclaracion-como-contribuyente">https://www.sat.gob.mx/aplicacion/operacion/32846/presenta-tu-aclaracion-como-contribuyente</a>
<b>INFORMACIÓN PARA REALIZAR EL TRÁMITE O SERVICIO</b>		
<b>¿Qué tengo que hacer para realizar el trámite o servicio?</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ingresa al Portal del SAT, en la liga del apartado de <b>¿Dónde puedo presentarlo?</b>.</li> <li>2. Al ingresar registra tu <b>RFC, Contraseña</b> y elige <b>Iniciar sesión</b>.</li> <li>3. Selecciona las opciones: <b>Servicios por Internet / Servicio o solicitudes / Solicitud</b>.</li> <li>4. Llena el formulario <b>Servicio de Aviso</b> conforme a lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 En el apartado <b>Descripción del Servicio</b>, en la pestaña <b>Trámite</b>, selecciona: <b>3/LIF DIESEL USO AUTOMOTRIZ</b>;</li> <li>4.2 En <b>Dirigido a:</b> Servicio de Administración Tributaria; en <b>Asunto:</b> 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; en el apartado <b>Descripción:</b> señala el motivo de la presentación de tu aviso;</li> <li>4.3 Si deseas anexar información relacionada con el servicio, elige <b>Adjuntar Archivo / Examinar</b>, selecciona el documento digitalizado en formato PDF y elige <b>Cargar</b>.</li> </ol> </li> <li>5. Oprime el botón <b>Enviar</b>, y se genera el Acuse de recepción que contiene el número de folio del trámite realizado, imprímelo o guárdalo.</li> </ol>		
<b>¿Qué requisitos debo cumplir?</b>		
Archivo digitalizado que contenga la manifestación para la aplicación del estímulo fiscal que se otorga a los que adquieren 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.		
<b>¿Con qué condiciones debo cumplir?</b>		
Contar con Contraseña.		
<b>SEGUIMIENTO Y RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE O SERVICIO</b>		
<b>¿Cómo puedo dar seguimiento al trámite o servicio?</b>	<b>¿El SAT llevará a cabo alguna inspección o verificación para emitir la resolución de este trámite o servicio?</b>	
Trámite inmediato.	No.	
<b>Resolución del trámite o servicio</b>		
La autoridad validará que tu aviso sea presentada en tiempo, así como que los datos sean correctos, y en su caso, dará por cumplida la obligación del trámite que solicitas.		
<b>Plazo máximo para que el SAT resuelva el trámite o servicio</b>	<b>Plazo máximo para que el SAT solicite información adicional</b>	<b>Plazo máximo para cumplir con la información solicitada</b>
Trámite inmediato.	No aplica.	No aplica.
<b>¿Qué documento obtengo al finalizar el trámite o servicio?</b>	<b>¿Cuál es la vigencia del trámite o servicio?</b>	
Acuse de recibo.	Indefinida.	
<b>CANALES DE ATENCIÓN</b>		

Consultas y dudas	Quejas y denuncias
<ul style="list-style-type: none"> <li>• MarcaSAT: 55-62-72-27-28 y 01-87-74-48-87-28 desde Canadá y Estados Unidos.</li> <li>• Atención personal en las Oficinas del SAT ubicadas en diversas ciudades del país, como se establece en la siguiente liga: <a href="https://www.sat.gob.mx/personas/directorio-nacional-de-modulos-de-servicios-tributarios">https://www.sat.gob.mx/personas/directorio-nacional-de-modulos-de-servicios-tributarios</a> Los días y horarios siguientes: Lunes a Jueves de 8:30 a 16:00 hrs. y Viernes de 8:30 a 15:00 hrs.</li> <li>• Vía Chat: <a href="http://chatsat.mx/">http://chatsat.mx/</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quejas y Denuncias SAT: 55-88-52-22-22 y 84-42-87-38-03 para otros países.</li> <li>• Correo electrónico: <a href="mailto:denuncias@sat.gob.mx">denuncias@sat.gob.mx</a></li> <li>• SAT Móvil – Aplicación para celular, apartado Quejas y Denuncias.</li> <li>• En el Portal del SAT: <a href="https://www.sat.gob.mx/aplicacion/50409/presenta-tu-queja-o-denuncia">https://www.sat.gob.mx/aplicacion/50409/presenta-tu-queja-o-denuncia</a></li> <li>• Teléfonos rojos ubicados en las Aduanas y las oficinas del SAT.</li> </ul>
Información adicional	
No aplica.	
Fundamento jurídico	
Artículos: 25 del CFF; 16 apartado A, fracción IV de la LIF; Regla 9.7. de la RMF.	

Fuente: (Aviso 3/LIF, s.f.)

La regla 2.12. Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) para los sectores que se señalan para 2025, menciona que los contribuyentes podrán optar por aplicar el acreditamiento del estímulo fiscal diésel contra los pagos provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) del ejercicio, siempre que los pagos provisionales que acrediten en la declaración del ejercicio no consideren los montos de los estímulos fiscales mencionados que hayan acreditado en los pagos provisionales. El acreditamiento del estímulo se podrá aplicar contra los pagos provisionales a cuenta del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) anual a que se refiere la fracción III de la regla 2.2. de esta resolución, calculados conforme a lo dispuesto en la fracción IV, se considerarán como ingresos acumulables para la base gravable del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) el estímulo fiscal en el momento en que efectivamente los acrediten. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

En la regla 2.13 Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) establece que para 2025, a efectos del artículo 25 del Código Fiscal de la Federación (C.F.F.), la regla 2.12. de esta Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.), los contribuyentes que apliquen el estímulo a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción IV de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.), únicamente deberán presentar cuando apliquen por primera vez dicho estímulo en la declaración de pago provisional, definitiva o en la declaración anual, según se trate, dentro de los quince días siguientes a la 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 Resolución Miscelánea Fiscal (R.M.F.) (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)*

Tabla 2.4

*Calculo anual comparativo del I.S.R. anterior y actual con la regla 2.12.*

Calculo Antes de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.		Calculo Actual de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.	
Determinación del Impuesto Anual		Determinación del Impuesto Anual	
	Importes		Importes
Ingresos acumulables	285,652,000	Ingresos acumulables	285,652,000
(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000	(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000
(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000	(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000
(-) Participacion de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236	(-) Participacion de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236
(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000	(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000
(=) Resultado Fiscal	9,021,764	(=) Resultado Fiscal	9,021,764
(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Fisica	30%	(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Fisica	30%
(=) Impuesto Causado	2,706,529	(=) Impuesto Causado	2,706,529
(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	764,543	(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	-
(=) Impuesto Por Pagar Anual	1,941,986	(=) Impuesto Por Pagar Anual	2,706,529
(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300	(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300
(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543	(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543
(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 600,143	(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 1,364,686

Fuente: Elaboración Propia. Basado en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y en la Resolución de Facilidades Administrativas 2025 para los coordinados.

### 2.2.3. Régimen de coordinados

#### *De las personas morales*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 72 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta en su título II de las personas morales y del capítulo VII de los coordinados, 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. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 85)

En su segundo párrafo del artículo 72 Ley del Impuesto Sobre la Renta menciona que 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. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 85)

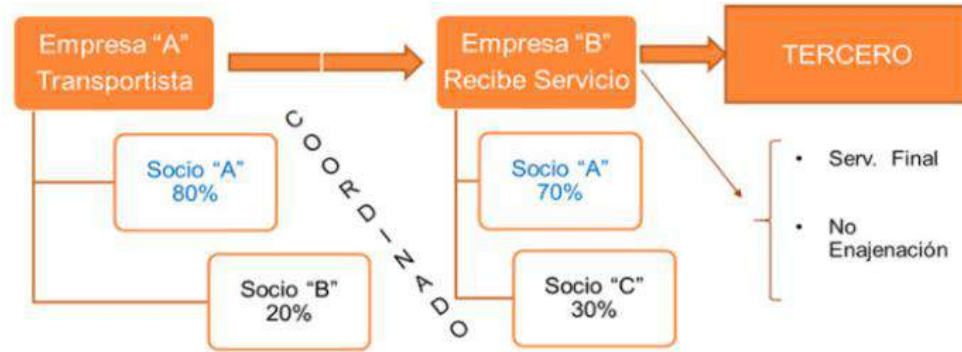
Como se determina la actividad preponderante de un contribuyente; en el artículo 45 del Reglamento del Código Fiscal de la Federación (C.F.F.) define que, se considera actividad preponderante aquella actividad económica por la que, en el ejercicio de que se trate, el contribuyente obtenga el ingreso superior respecto de cualquiera de sus otras actividades. (Codigo Fiscal de la Federación, 2021, pág. 95)

Se considera partes relacionas en el artículo 179 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta en su quinto y sexto párrafos; a dos o más personas, cuando una participa de manera directa o indirecta en la administración, control o capital de la otra, o cuando una persona o grupo de personas participe directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas. Tratándose de asociaciones en participación, se consideran como partes relacionadas sus integrantes, así como las personas que conforme a este párrafo se consideren partes relacionadas de dicho integrante. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 221)

Para efectos del articulo 72 penúltimo párrafo de la Ley del Impuesto Sobre la Renta; no se considera que dos o más personas son partes relacionadas, cuando los servicios de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros se presten a personas con las cuales los contribuyentes se encuentren interrelacionados en la administración, control y participación de capital, siempre que el servicio final de autotransporte de carga o de pasajeros sea proporcionado a terceros con los cuales no se encuentran interrelacionados en la administración, control o participación de capital, y dicho servicio no se preste conjuntamente con la enajenación de bienes. No se consideran partes relacionadas cuando el

servicio de autotransporte se realice entre coordinados o integrantes de la misma compañía. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 86)

*Figura 2.8. Partes relacionadas en el régimen de coordinados*



*Fuente:* (Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, 2020)

Para efectos del artículo 72 tercer párrafo de La ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), 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. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 85)

Los coordinados cumplirán con las obligaciones establecidas en el artículo 72 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, aplicando al efecto lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de la misma, de acuerdo con lo siguiente:

Fracción I. Pagos provisionales se calcularán conforme al artículo 106 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.S.R.) y establece que, los contribuyentes a que se refiere esta sección efectuarán pagos provisionales mensuales a cuenta del impuesto del ejercicio, a más tardar el día 17 del mes inmediato posterior a aquél al que corresponda el pago. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 85)

El cálculo del pago provisional se determinará restando de la totalidad de los ingresos a que se refiere esta sección obtenidos en el periodo comprendido desde el inicio del ejercicio y hasta el último día del mes al que corresponde el pago, las deducciones autorizadas en esta Sección correspondientes al mismo periodo y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas pagada en el ejercicio, en los términos del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y aplicando tasa del 30% del artículo 9 de la Ley del Impuesto Sobre la renta. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 138)

Tabla 2.5

*Cálculo del Impuesto Sobre la Renta en el régimen de coordinados*

Determinación de Pagos Provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.)	
	Ingresos acumulables del periodo
(-)	Deducciones autorizadas del periodo
(=)	Utilidad (pérdida) fiscal del periodo
(-)	Participación de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U.) pagada del periodo
(-)	Pérdidas fiscales de ejercicios anteriores
(=)	Resultado fiscal
(*)	Tasa 30% para personas morales o físicas
(=)	Impuesto causado del periodo
(-)	Estímulos acreditados
(=)	Impuesto por pagar del periodo
(-)	Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) retenido de bancos
(-)	Pagos provisionales anteriores
(=)	Impuesto sobre la renta (I.S.R.) pago provisional del periodo

Fuente: Elaboración propia. Basada en el artículo 72 de la L.I.S.R

Fracción II. Determinación del Impuesto Sobre la Renta del ejercicio conforme al artículo 109 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, aplicando tasa del 30% del artículo 9 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 85)

Conforme al procedimiento establecido en el artículo 109 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) se deberá determinar la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas (P.T.U.), 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 la Ley del Impuesto Sobre la Renta. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 140)

#### ***2.2.4. De los ingresos acumulables en el momento en que sean efectivamente percibidos.***

Conforme al artículo 102 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta se consideran efectivamente percibidos los ingresos cuando se reciban en efectivo, en bienes o en servicios, aun cuando aquéllos correspondan a anticipos, a depósitos o a cualquier otro concepto, sin importar el nombre con el que se les designe. Igualmente se considera percibido el ingreso cuando el contribuyente reciba títulos de crédito emitidos por una persona distinta de quien efectúa el pago. Cuando se perciban en cheque, se considerará percibido el ingreso en la fecha de cobro o cuando los contribuyentes transmitan los cheques a un tercero, excepto cuando dicha transmisión sea en procuración. También se entiende que es efectivamente percibido cuando el interés del acreedor queda satisfecho mediante cualquier forma de extinción de las obligaciones. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 136)

Tabla 2.6

#### *Ingresos acumulables y deducciones autorizadas*

Concepto	Persona Moral Regimen de Coordinados
<b>Ingresos</b>	
Ingresos acumulables propios de la actividad efectivamente percibidos	Si
Ingresos acumulables propios de la actividad devengados, facturados o cobro parcial	No
Ajuste anual por inflación acumulable	No
Intereses cobrados	Si
Intereses devengados a favor	No
Ganancias cambiarias (excepto partidas acumulables al cobro)	Si
Ganancias cambiarias (todas las partidas en moneda extranjera)	No
Recuperación de seguros por siniestros (neta)	Si
Ganancia por enajenación de activos	Si
<b>Deducciones</b>	
Deducción de inversiones % máximo de deducción	Si
Deducción efectivamente erogadas	Si
Deducción efectivamente erogadas o pendientes de pago con Comprobante Fiscal Digital por Internet (C.F.D.I)	No
Ajuste anual por inflación deducible	No
Intereses pagados	Si
Intereses devengados a cargo	No
Pérdidas cambiarias (excepto partidas deducibles al pago)	Si
Pérdidas cambiarias (todas las partidas en moneda extranjera)	No
Pérdidas por siniestros (caso fortuito o fuerza mayor) de activos fijos.	Si
Pérdidas por créditos incobrables	No

Fuente: Elaboración propia. Basada en el artículo 102 de la Ley del I.S.R.

#### ***2.2.6. De las deducciones autorizadas***

De acuerdo con el artículo 105 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta menciona que las deducciones autorizadas en esta Sección, además de cumplir con los requisitos establecidos en otras disposiciones fiscales, deberán reunir los siguientes:

1. Que hayan sido efectivamente erogadas en el ejercicio de que se trate. Se consideran efectivamente erogadas cuando el pago haya sido realizado en efectivo, mediante trasposos de cuentas en instituciones de crédito o casas de bolsa, en servicios o en otros bienes que no sean títulos de crédito. Tratándose de pagos con cheque, se considerará efectivamente erogado en la fecha en la que el mismo haya sido cobrado o cuando los contribuyentes transmitan los cheques a un tercero, excepto cuando dicha transmisión sea en procuración. Asimismo, se consideran efectivamente erogadas cuando el contribuyente entregue títulos de crédito suscritos por una persona distinta. También se entiende que es efectivamente erogado cuando el interés del acreedor queda satisfecho mediante cualquier forma de extinción de las obligaciones.

Cuando los pagos a que se refiere el párrafo anterior se efectúen con cheque, la deducción se efectuará en el ejercicio en que éste se cobre, siempre que entre la fecha consignada en el comprobante fiscal que se haya expedido y la fecha en que efectivamente se cobre dicho cheque no hayan transcurrido más de cuatro meses.

Se puede considerar que la suscripción de títulos de crédito, por el contribuyente, diversos al cheque, constituye garantía del pago del precio o de la contraprestación pactada por la actividad empresarial o por el servicio profesional. En estos casos, se entenderá recibido el pago cuando efectivamente se realice, o cuando los contribuyentes transmitan a un tercero los títulos de crédito, excepto cuando dicha transmisión sea en procuración.

2. Tratándose de inversiones, éstas deberán deducirse en el ejercicio en el que se inicie su utilización o en el ejercicio siguiente, aun cuando en dicho ejercicio no se haya erogado en su totalidad el monto original de la inversión.

3. Cuando la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) permita la deducción de inversiones se proceda en los términos del artículo 104 de esta Ley. Tratándose de contratos de arrendamiento financiero, además deberán cumplirse los requisitos del artículo 38 de esta Ley.

El artículo 104 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) establece que, los contribuyentes a que se refiere esta Sección determinarán la deducción por inversiones aplicando lo dispuesto en la Sección II del Capítulo II del Título II de esta Ley. Para estos efectos, se consideran inversiones las señaladas en el artículo 32 de esta Ley.

4. Para los efectos de este artículo, los por cientos de deducción se aplicarán sobre el monto original de la inversión, aun cuando ésta no se haya pagado en su totalidad en el ejercicio en que proceda su deducción. Cuando no se pueda separar el monto original de la inversión de los intereses que en su caso se paguen por el financiamiento, el por ciento que corresponda se aplicará sobre el monto total, en cuyo caso, los intereses no podrán deducirse en los términos de la fracción V del artículo 103 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.). (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 137)

De acuerdo con el artículo 103 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), las personas físicas que obtengan ingresos por actividades empresariales o servicios profesionales podrán efectuar las deducciones siguientes:

Los intereses pagados derivados de la actividad empresarial o servicio profesional, sin ajuste alguno, así como los que se generen por capitales tomados en préstamo siempre y cuando dichos capitales hayan sido invertidos en los fines de las actividades a que se refiere esta Sección y se obtenga el comprobante fiscal correspondiente. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 136)

Tratándose de arrendamiento financiero el artículo 38 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), establece que el monto original de la inversión es la cantidad convenida que se dio al valor del bien en el contrato celebrado por las partes interesadas.

Para la deducción de las inversiones en dichos contratos se observará lo siguiente:

1. En caso de transferir la propiedad del bien objeto del contrato o prorrogar el contrato por más tiempo, la cantidad que se pagó, por opción de compra se considerara parte del monto original de la inversión, se podrá deducir en el porcentaje que resulte de dividir el importe de la opción entre el número de años que falten por depreciar o deducir la inversión.

2. En los casos de participación por la enajenación de los bienes a terceros, deberá considerarse como deducible la diferencia entre los pagos efectuados y las cantidades ya deducidas, menos el ingreso obtenido por la participación en la enajenación a terceros. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 64)

Los esquemas de arrendamiento tienen tratamientos distintos para efectos del Impuesto Sobre la Renta. En el caso de Arrendamiento Financiero desde la óptica fiscal en una forma de financiamiento para la adquisición de un bien, por lo que se deducirá como inversión. Caso diferente tiene el arrendamiento puro, el cual se considera un gasto deducible al 100%.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 36 inciso II de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (L.S.R.) los gastos efectuados con motivo de inversiones que sean parcialmente deducibles (caso de los automóviles hasta 175,000 pesos), también serán deducibles en la misma proporción. (Ley del Impuesto Sobre la Renta, 2021, pág. 62)

## **2.3. Generalidades del estímulo fiscal diésel y el cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) en el régimen de coordinados.**

### ***2.3.1. Los acreditamientos del estímulo fiscal diésel son ingresos acumulables***

La regla 2.12. de la resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025 párrafo V establece que, los contribuyentes deberán considerar como ingresos acumulables para efectos del Impuesto Sobre La Renta (I.S.R.), los estímulos a que hace referencia esta regla en el momento en que efectivamente los acrediten. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

De acuerdo a lo establecido en el artículo 16 fracción VIII párrafo 8 de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) a partir del ejercicio fiscal 2022 señala que, 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. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2024)

Tabla 2.7

*Cálculo del pago provisional del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.)*

<b>Transportes GC S.A. de C.V.</b> <b>Cálculo del pago provisional del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) del regimen de coordinados</b> <b>Ejercicio Fiscal 2025</b>								
CONCEPTOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	ACUMULADO
(+) Ingresos por fletes	294,000	733,000	819,000	822,300	759,000	1,048,000	1,465,000	5,940,300
(+) Otros productos	30,000	120,000	93,000	140,000	150,000	120,000	115,000	768,000
(Ingresos por estímulos fiscales)								
<b>(=) Ingresos del periodo</b>	<b>324,000</b>	<b>853,000</b>	<b>912,000</b>	<b>962,300</b>	<b>909,000</b>	<b>1,168,000</b>	<b>1,580,000</b>	<b>6,708,300</b>
<b>(+) Ingresos acumulados</b>	<b>324,000</b>	<b>1,177,000</b>	<b>2,089,000</b>	<b>3,051,300</b>	<b>3,960,300</b>	<b>5,128,300</b>	<b>6,708,300</b>	
Deducciones del periodo	185,300	413,000	953,000	641,000	596,000	1,160,000	1,288,000	5,236,300
<b>(-) Deducciones acumuladas</b>	<b>185,300</b>	<b>598,300</b>	<b>1,551,300</b>	<b>2,192,300</b>	<b>2,788,300</b>	<b>3,948,300</b>	<b>5,236,300</b>	
<b>(=) Utilidad fiscal estimada</b>	<b>138,700</b>	<b>578,700</b>	<b>537,700</b>	<b>859,000</b>	<b>1,172,000</b>	<b>1,180,000</b>	<b>1,472,000</b>	
(-) PTU pagada en el ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortización de pérdidas fiscales	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>(=) Utilidad y/o resultado fiscal</b>	<b>138,700</b>	<b>578,700</b>	<b>537,700</b>	<b>859,000</b>	<b>1,172,000</b>	<b>1,180,000</b>	<b>1,472,000</b>	<b>1,472,000</b>
(x) Tasa del impuesto	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
<b>(=) ISR causado</b>	<b>41,610</b>	<b>173,610</b>	<b>161,310</b>	<b>257,700</b>	<b>351,600</b>	<b>354,000</b>	<b>441,600</b>	<b>441,600</b>
(-) <i>Acreditamiento de estímulo fiscal diésel</i>	30,000	120,000	93,000	140,000	150,000	120,000	115,000	
<b>(=) ISR por pagar</b>	<b>11,610</b>	<b>53,610</b>	<b>68,310</b>	<b>117,700</b>	<b>201,600</b>	<b>234,000</b>	<b>326,600</b>	
(-) Pagos provisionales anteriores	-	11,610	53,610	68,310	117,700	201,600	234,000	
<b>(=) ISR pago provisional</b>	<b>11,610</b>	<b>42,000</b>	<b>14,700</b>	<b>49,390</b>	<b>83,900</b>	<b>32,400</b>	<b>92,600</b>	
(+) Actualizaciones	-	-	-	-	-	-	-	-
(+) Recargos	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>(=) Total por Pagar</b>	<b>11,610</b>	<b>42,000</b>	<b>14,700</b>	<b>49,390</b>	<b>83,900</b>	<b>32,400</b>	<b>92,600</b>	

Fuente: Elaboración propia. Basada en el artículo 72 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas.

Como se puede observar en la (Tabla 2.6) los ingresos acumulables de enero a julio 2025 aumentan por \$768,000 y esto debido a lo establecido en la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) en su artículo 16 fracción VIII párrafo 8 y regla 2.12 de La Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025 párrafo V., establecen que los los beneficiarios de los estímulos fiscales deberán considerar dentro de sus ingresos acumulables a los importes que, acreditaron de estímulo fiscal aplicado en la determinación del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) mensual o anual, por lo tanto aumenta la utilidad gravada objeto del impuesto en un 11%.

Antes de la reforma al artículo 16 fracción VIII de la Ley de Ingresos de la Federación (L.I.F.) para el ejercicio fiscal 2022 se podía optar por considerar como ingresos acumulados los acreditamientos y esto debido que únicamente lo establece la regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) a partir del ejercicio 2019 y no estaba establecido en alguna ley tributaria.

Tabla 2.8

*Cálculo del pago provisional de (I.S.R.) antes de la reforma a la (L.I.F.) 2022*

<b>Transportes GC S.A. de C.V.</b> <b>Cálculo del pago provisional del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) del regimen de coordinados</b> <b>Ejercicio Fiscal 2025</b>								
CONCEPTOS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	ACUMULADO
(+) Ingresos por fletes	294,000	733,000	819,000	822,300	759,000	1,048,000	1,465,000	5,940,300
(+) Otros productos (Ingresos por estímulos fiscales)								-
<b>(=) Ingresos del periodo</b>	<b>294,000</b>	<b>733,000</b>	<b>819,000</b>	<b>822,300</b>	<b>759,000</b>	<b>1,048,000</b>	<b>1,465,000</b>	<b>5,940,300</b>
<b>(+) Ingresos acumulados</b>	<b>294,000</b>	<b>1,027,000</b>	<b>1,846,000</b>	<b>2,668,300</b>	<b>3,427,300</b>	<b>4,475,300</b>	<b>5,940,300</b>	
Deducciones del periodo	185,300	413,000	953,000	641,000	596,000	1,160,000	1,288,000	5,236,300
<b>(-) Deducciones acumuladas</b>	<b>185,300</b>	<b>598,300</b>	<b>1,551,300</b>	<b>2,192,300</b>	<b>2,788,300</b>	<b>3,948,300</b>	<b>5,236,300</b>	
<b>(=) Utilidad fiscal estimada</b>	<b>108,700</b>	<b>428,700</b>	<b>294,700</b>	<b>476,000</b>	<b>639,000</b>	<b>527,000</b>	<b>704,000</b>	
(-) PTU pagada en el ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Amortización de pérdidas fiscales	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>(=) Utilidad y/o resultado fiscal</b>	<b>108,700</b>	<b>428,700</b>	<b>294,700</b>	<b>476,000</b>	<b>639,000</b>	<b>527,000</b>	<b>704,000</b>	<b>704,000</b>
(x) Tasa del impuesto	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
<b>(=) ISR causado</b>	<b>32,610</b>	<b>128,610</b>	<b>88,410</b>	<b>142,800</b>	<b>191,700</b>	<b>158,100</b>	<b>211,200</b>	<b>211,200</b>
(-) <i>Acreditamiento de estímulo fiscal diésel</i>	30,000	120,000	93,000	140,000	150,000	120,000	115,000	
<b>(=) ISR por pagar</b>	<b>2,610</b>	<b>8,610</b>	<b>4,590</b>	<b>2,800</b>	<b>41,700</b>	<b>38,100</b>	<b>96,200</b>	
(-) Pagos provisionales anteriores	-	2,610	8,610	4,590	2,800	41,700	38,100	
<b>(=) ISR pago provisional</b>	<b>2,610</b>	<b>6,000</b>	<b>13,200</b>	<b>7,390</b>	<b>38,900</b>	<b>3,600</b>	<b>58,100</b>	
(+) Actualizaciones	-	-	-	-	-	-	-	-
(+) Recargos	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>(=) Total por Pagar</b>	<b>2,610</b>	<b>6,000</b>	<b>13,200</b>	<b>7,390</b>	<b>38,900</b>	<b>3,600</b>	<b>58,100</b>	

Fuente: Elaboración propia. Basada en los artículos 72 y 73 la Ley del Impuesto Sobre la Renta, así como el artículo 16 la Ley de Ingresos de la Federación.

Si comparamos el cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) causado entre la (Tabla 2.7 y Tabla 2.8) existe una diferencia por \$230,400 que, representa un incremento por pagar del impuesto determinado al considerar los acreditamientos del estímulo fiscal diésel como ingreso acumulable.

### ***2.3.2. Los acreditamientos del estímulo fiscal diésel en el cálculo provisional y anual del impuesto sobre la renta (I.S.R.)***

La Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025 en su regla 2.12. establece en su párrafo IV que, los contribuyentes a que se refiere esta regla podrán optar por aplicar el acreditamiento de los estímulos mencionados contra los pagos provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) 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. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

Tabla 2.9

*Calculo anal del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) antes y después de la reforma 2019 a la regla 2.12.*

Calculo Antes de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.		Calculo Actual de la Reforma 2019 en la Regla 2.12 de la Resolución de Facilidades Administrativas.	
Determinación del Impuesto Anual		Determinación del Impuesto Anual	
	Importes		Importes
Ingresos acumulables	285,652,000	Ingresos acumulables	285,652,000
(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000	(-) Deducciones Autorizadas	276,251,000
(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000	(=) Utilidad (Pérdida) Fiscal	9,401,000
(-) Participación de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236	(-) Participación de los Trabajadores en las Utilidades (P.T.U) Pagada	356,236
(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000	(-) Pérdidas Fiscales de Ejercicios Anteriores	23,000
(=) Resultado Fiscal	9,021,764	(=) Resultado Fiscal	9,021,764
(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Física	30%	(*) Tasa 30% Persona Moral o Tarifa Persona Física	30%
(=) Impuesto Causado	2,706,529	(=) Impuesto Causado	2,706,529
(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	764,543	(-) Estímulo Diésel Acreditados en Pagos Provisionales	-
(=) Impuesto Por Pagar Anual	1,941,986	(=) Impuesto Por Pagar Anual	2,706,529
(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300	(-) Impuesto Sobre la Renta Retenido de Bancos	12,300
(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543	(-) Pagos Provisionales del Ejercicio	1,329,543
(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 600,143	(=) Impuesto Sobre la Renta (I.S.R) Anual a Pagar	\$ 1,364,686

Fuente: Elaboración propia. Basado en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y en la Resolución de Facilidades Administrativas 2025 para los coordinados.

De acuerdo a la (Tabla 2.9) se puede analizar qué incremento del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) anual por pagar es de \$764,543 y corresponden al acreditamiento del estímulo fiscal y en el cálculo anual no se pueden considerar de acuerdo a la reforma del 2019 de la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.), por lo que el contribuyente deberá pagar un 56% más del impuesto anual a cargo.

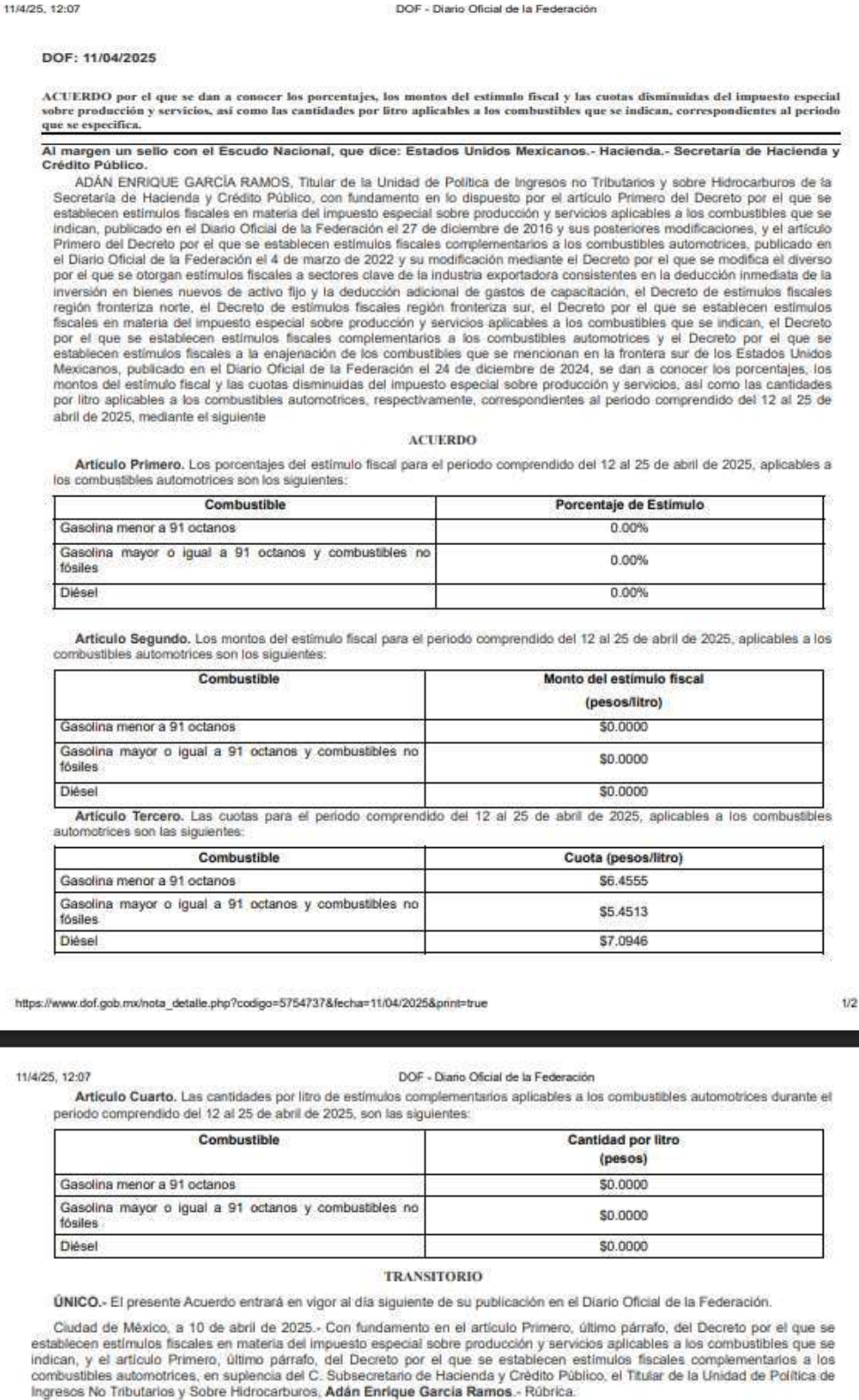
Esta situación puede afectar el flujo de los recursos monetarios del sector de autotransporte de carga, así como en sus presupuestos destinados para el crecimiento y reinversión de sus recursos financieros.

### ***2.3.3 La adquisición del diésel como principal cuenta por pagar para el sector del autotransporte de carga***

Como se puede observar en las (Tablas 2.10 y 2.11) el acreditamiento del estímulo fiscal diésel juega un papel muy importante dentro de las cuentas por pagar del sector del autotransporte de carga debido a que, entre más facturas por compras de diésel pague dentro del mes de su adquisición, más acreditamiento del estímulo fiscal diésel podrá optar por aplicar contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) retenido por terceros y el propio por pagar dentro del periodo que se trate.

En este punto el área de finanzas deberá evaluar que proveedores a crédito tendría que sacrificar de pago, ya que existe una desventaja, por el acreditamiento del estímulo fiscal diésel y este puede incrementar si se liberan más pagos para el proveedor de diésel, lo que puede provocar un desequilibrio en los presupuestos organizacionales.

Figura 2.9. Imagen cuota I.E.P.S. para el estímulo fiscal diésel.



Fuente: (Cuotas IEPS estímulo fiscal, 2025)

Tabla 2.10

*Determinación del estímulo fiscal diésel*

Fecha Publicacion Diario Oficial De La Federacion Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Vigencia	Fecha Factura	Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Litros Adquiridos	Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios acreditable	Fecha De Pago Factura	Total Estimulo Del Mes De Mayo	Total Estimulo Del Mes De Junio
07/03/2025	31 mayo-06 junio 2025	06/05/2025	7.0946	5,000	\$ 35,473	17/05/2025	\$ 35,473	-
07/03/2025	31 mayo-06 junio 2025	06/05/2025	7.0946	6,500	\$ 46,115	03/06/2025	-	\$ 46,115

Fuente: Elaboración propia. Elaboración propia. Basada en el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación.

Tabla 2.11

*Acreditamiento del estímulo fiscal diésel contra impuestos por pagar*

Fecha De Registro 10/06/2025	Parcial	Cargo	Abono
Impuestos Por Pagar (Mayo 2025)		86,400	
Retenciones Por Terceros De Impuesto Sobre La Renta	16,200		
Impuesto Sobre La Renta Pago Provisional	70,200		
Otros Ingresos			35,473
Acreditamientos Estimulo Fiscal Diésel	35,473		
Bancos			50,927
Sumas		86,400	86,400

Fuente: Elaboración propia. Basado en la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas 2025

Tabla 2.12

*Determinación del estímulo fiscal diésel*

Fecha Publicacion Diario Oficial De La Federacion Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Vigencia	Fecha Factura	Cuota Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios (I.E.P.S.)	Litros Adquiridos	Impuesto Especial Sobre La Producción Y Servicios acreditable	Fecha De Pago Factura	Total Estimulo Del Mes De Mayo	Total Estimulo Del Mes De Junio
07/03/2025	31 mayo-06 junio 2025	06/05/2025	7.0946	5,000	\$ 35,473	17/05/2025	\$ 35,473	-
07/03/2025	31 mayo-06 junio 2025	06/05/2025	7.0946	6,500	\$ 46,115	03/06/2025	-	\$ 46,115

Fuente: Elaboración propia. Elaboración propia. Basada en el artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación.

De acuerdo a la (Tabla 2.12) se muestra la aplicación del estímulo fiscal diésel contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) retenido por terceros y el propio de los ingresos del periodo, en este apartado se debe evaluar el costo beneficio del acreditamiento del estímulo fiscal diésel aplicado en pagos provisionales.

#### ***2.3.4 Objetivo de los estímulos fiscales***

Como se menciona en el boletín técnico del colegio de contadores públicos, los estímulos fiscales son beneficios previstos en una ley, que se otorgan a ciertos sectores de la población, con la finalidad de acceder a un apoyo gubernamental, destinado a incentivar el desarrollo de ciertas actividades y su objetivo es obtener la devolución de ciertos impuestos; o el acreditamiento de estos; la disminución o exención de las contribuciones. (CPA. LD, 2023)

Después de analizar el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), (Tabla 2.8), podemos observar que, no cumple con el objetivo de un estímulo fiscal, ya que no disminuye la carga tributaria y no incentiva al desarrollo económico del sector del autotransporte de carga al verse afectado en flujo para ser frente al pago del impuesto sobre la Renta (I.S.R.) anual.

#### ***2.3.5. Criterio normativo previsto por la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.)***

Por su parte la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (C.A.N.A.C.A.R.) ha solicitado criterio al Servicio de Administración Tributaria (S.A.T.) para reformar la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) exponiendo lo siguiente:

“en los casos en que la base fiscal al final del 2025, disminuya (o sea pérdida fiscal) en relación a los meses anteriores del ejercicio en que la base del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) fue mayor y se acreditaron estímulos fiscales, Se ha solicitado un criterio al Servicio de Administración Tributaria (S.A.T.) para que en el cálculo anual (o a diciembre/2025), el monto de los estímulos acreditados contra el Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) “normal” guarden relación con los que se acumularon en los pagos provisionales durante el ejercicio [...]”. (Cámara Nacional del Autotransportes de Carga, 2020, pág. 66)

Actualmente no se ha publicado algún decreto o criterio normativo por parte de la autoridad fiscalizadora donde reforme la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) para establecer que los acreditamientos del estímulo fiscal diésel de pagos provisionales puedan considerarse en el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) para el régimen de coordinados.

### **3. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Metodología de la investigación**

La metodología a utilizar en esta investigación es de tipo cuantitativa, ya que se demuestra el costo beneficio por los acreditamientos del estímulo fiscal diésel en el cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) de acuerdo con Sampieri el enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar la hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. (Hernández, 2003)

#### **3.2. Diseño de la investigación**

Es una investigación de tipo descriptiva, ya que se pretende dar a conocer cómo se determinan los acreditamientos del estímulo fiscal diésel y cuál es su efecto en el cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) tanto provisional y anual.

### **3.3. Instrumentos a trabajar**

Para esta investigación por tratarse de una obra literaria; se utilizarán materiales y métodos de tipo documental, para su fundamentación en esta investigación, se dividirán en dos categorías:

1. Documentación general: libros, revistas, instructivos y manuales.
2. Documentación especializada: libros, revistas, antologías, consultas en sitios web y artículos especializados en el tema de investigación.

### **3.4. Población**

La presente investigación va dirigida al sector del autotransporte de carga

### **3.5. Muestra: Subconjunto de la población**

Comprende a los contribuyentes que tributan en el régimen fiscal de coordinados

## **4. RESULTADOS**

De acuerdo al análisis y resultados obtenidos sobre la aplicación de los acreditamientos del estímulo fiscal diésel contra el impuesto causado del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), derivado de ello se propone reformar la regla 2.12. Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025, en su párrafo III y IV los montos de los estímulos fiscales que hayan acreditado contra pagos provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) no los

consideren como parte de los pagos provisionales que acrediten en la declaración del citado Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) anual. (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025)

Como se puede observar en el cálculo de pagos provisionales del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) al aplicar los acreditamientos del estímulo fiscal diésel, se obtiene la disminución del impuesto causado, se obtiene un ahorro en el pago mensual y en el cálculo anual no se pueden relacionar los acreditamientos del estímulo fiscal diésel de los pagos provisionales, por lo que genera más impuesto a pagar y otra parte por el aumento de la base objeto del impuesto al considerar los acreditamientos del estímulo como ingresos acumulables, lo que provoca incremento en su utilidad fiscal, por lo que se encuentra en una limitante el sector del autotransporte de carga para ser frente al pago del impuesto anual

#### **4.1. Propuesta**

La propuesta de investigación es reformar la regla 2.12. Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025, en su párrafo III y IV donde permita considerar los acreditamientos del estímulo fiscal diésel de los pagos provisionales para el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.), así como se tenía considerado antes de adicionar la misma regla y que surte efectos a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) de fecha el 21 de febrero del 2019, en la actualidad se viene aplicando.

Tabla. 4.1

*Propuesta de reforma a la regla 2.12. de la R.F.A*

<b>Regla 2.12. párrafo III y IV de la R.F.A. en la actualidad.</b>	<b>Regla 2.12. párrafo III y IV de la R.F.A. propuesta</b>
<p>“[...] 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.</p> <p>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. [...]” (Resolución de Facilidades Administrativas, 2025, pág. 11)</p>	<p>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 y podrán considerar los acreditamientos del estímulo de pagos provisionales en el cálculo anual.</p> <p>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 y podrán considerar los acreditamientos del estímulo de pagos provisionales que acrediten en la declaración del citado ISR anual.</p>

Fuente: Elaboración propia. Basa en la regla 2.12. de la Resolución de Facilidades Administrativas

Esta propuesta se enfocará en apoyar al sector del autotransporte de carga a que, en el cierre fiscal anual de sus operaciones, disponga de más recursos financieros, así como incentivar a la reinversión y cambiar las unidades usadas por unidades nuevas, ahorrando con ello los gastos de mantenimiento para prolongar su vida útil y generar nuevos empleos, así como el crecimiento de sus operaciones.

Es importante que los contadores, asesores fiscales, administrativos, contribuyentes y público en general interesados en adoptar al estímulo fiscal diésel conozcan el efecto financiero que, puede provocar los acreditamientos del estímulo antes de su aplicación y evaluar el costo beneficio que, se deriven al considerarlo dentro del cálculo del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) tanto provisional y anual en el régimen de coordinados que tributa por flujo de efectivo.

## CONCLUSIONES

Con respecto al objetivo de la investigación se demuestra que, el sector del autotransporte de carga al enfrentar retos tanto económicos y de inseguridad en carretera, uno más es el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, por lo que es el estímulo fiscal por adquisición de diésel es un beneficio durante los periodos que abarca el ejercicio fiscal y esto debido a que, disminuye el impuesto por pagar por los acreditamientos del estímulo, permitiendo disponer de flujo para su operación.

El impacto causado en el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) al no considerar los acreditamientos del estímulo de los pagos provisionales, representa una limitante para la rentabilidad del negocio en marcha y financieramente se ve afectado para solventar sus costos y gastos de la operación.

Cabe mencionar que los estímulos fiscales son un derecho que todo contribuyente puede aplicarlos siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en las diversas leyes, por lo que su origen es brindar un beneficio a cierto sector económico, por lo tanto, de no ser así tendría que modificarse para que realmente sea benéfico su aplicación, en este caso disminuir la carga tributaria para el sector del autotransporte de carga.

### **a) Se cumple la hipótesis (sí, no, porqué)**

Si por que al reformar la regla 2.12. Resolución de Facilidades Administrativas (R.F.A.) 2025, en su párrafo III y IV se podrán considerar en el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) los acreditamientos del estímulo fiscal diésel de pagos provisionales

### **b) Responde a los objetivos/pregunta de investigación (sí, no, porqué)**

Si por que se demuestro que al no considerar los acreditamientos del estímulo diésel de pagos provisionales en el cálculo anual del Impuesto Sobre la Renta (I.S.R.) se cumple con finalidad por la que fue creado el estímulo fiscal.

## REFERENCIAS

- Academia. (2021). *Historia del autotransporte de carga en México*. Recuperado el 24 de 04 de 2025. Obtenido de [https://www.academia.edu/4529635/HISTORIA\\_DEL\\_AUTOTRANSPORTE\\_DE\\_CARGA\\_EN\\_M%C3%89XICO](https://www.academia.edu/4529635/HISTORIA_DEL_AUTOTRANSPORTE_DE_CARGA_EN_M%C3%89XICO)
- Alcañiz, V. L. (19 de 01 de 2021). *Historia del Impuesto Sobre la Renta*. Recuperado el 04 de 06 de 2025. National Geographic. Obtenido de [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/impuesto-sobre-renta-invento-ingles\\_16197](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/impuesto-sobre-renta-invento-ingles_16197)
- Baldomar, D. M. (01 de 11 de 2013). *Centro de Documentación y Análisis, Archivos y Compilación de Leyes*. Recuperado el 22 de 06 de 2025. Obtenido de <https://www.sitios.scjn.gob.mx>
- Blanco, J. C. (26 de 01 de 2016). *Estímulos fiscales*. Recuperado el 13 de 04 de 2025. Obtenido de <https://mexico.leyderecho.org/estimulos-fiscales/>
- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. (29 de 09 de 2020). *Historia de CANACAR*. Recuperado el 12 de 04 de 2025. Obtenido de <https://canacar.com.mx/general/aniversario-canacar-31-anos-camino/>
- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. (31 de 01 de 2021). *Régimen de coordinados*. Recuperado el 22 de 06 de 2025. Obtenido de <https://canacar.com.mx/servicios/fiscal/i-regimen-los-coordinados/>
- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. (31 de 01 de 2021). *Estímulos fiscales*. Recuperado el 03 de 04 de 2025. Obtenido de <https://canacar.com.mx/servicios/fiscal/2-estimulos-fiscales-para-el-sector-autotransporte-de-carga/>
- Cámara Nacional del Autotransportes de Carga. (12 de 11 de 2020). *El régimen fiscal del autotransporte de carga en el cierre anual 2020*. Recuperado el 15 de 05 de 2025. Obtenido de CANACAR: <https://servicios-dc.com/ServiciosDC/Videoconferencias.jsp>
- CPA. LD, M. A. (10 de 2023). *Estímulo fiscal diésel*. Visión Contable octubre 2023. Colegio de Contadores Públicos de Guadalajara Jalisco. Guadalajara, Jalisco: IMCP. Recuperado el 19 de 06 de 2025, de [https://ccpg.org.mx/wp-content/uploads/2023/10/Vision\\_contable\\_octubre\\_2023.pdf](https://ccpg.org.mx/wp-content/uploads/2023/10/Vision_contable_octubre_2023.pdf)
- Flores, E. (1946). *Elementos de Finanzas Públicas Mexicanas*. México.

- Geografía, I. N. (01 de 12 de 2021). *Colección de estudios sectoriales y regionales*. Recuperado el 21 de 06 de 2025, de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/889463903994.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903994.pdf)
- Hernández, S. R. (2003). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). México: MC. Graw Hill.
- idconline.mx. (01 de 01 de 2025). *Régimen de Incorporación Fiscal*. Recuperado el 20 de 06 de 2025, de idc asesor fiscal, jurídico y laboral: <https://idconline.mx/fiscal-contable/2024/03/12/confusion-sobre-el-periodo-de-permanencia-en-el-regimen-de-incorporacion-fiscal>
- Isabel, D. (03 de 09 de 2020). *Evolución del Impuesto Sobre la Renta*. Recuperado el 13 de 04 de 2025. Lex Gradibus.com. Obtenido de <https://lexgradibus.com/historia-y-evolucion-del-impuesto-sobre-la-renta/>
- Jauregui, L. (01 de 09 de 2016). *La historia de los transportes en México*. Recuperado el 22 de 03 de 2025. Researchgate. Obtenido de [https://www.researchgate.net/publication/307856670\\_LA\\_HISTORIA\\_DE\\_LOS\\_TRANSPORTES\\_EN\\_MEXICO\\_primera\\_parte](https://www.researchgate.net/publication/307856670_LA_HISTORIA_DE_LOS_TRANSPORTES_EN_MEXICO_primera_parte)
- Mandujano, H. C. (17 de 09 de 2019). *Estímulos fiscales en México*. Recuperado el 20 de 06 de 2025. Auren México. Obtenido de <https://auren.com/mx/blog/estimulos-fiscales-en-mexico/>
- Naime Haddad, C. (31 de 01 de 2006). *Estímulos fiscales 2006*. Recuperado el 24 de 05 de 2025. Imef. Obtenido de [https://www.imef.org.mx/publicaciones/boletinestecnicosorig/BOL\\_15\\_06\\_CTN\\_EF.PDF](https://www.imef.org.mx/publicaciones/boletinestecnicosorig/BOL_15_06_CTN_EF.PDF)
- Procuraduría de la Defensa del Contribuyente. *Régimen Simplificado de Confianza*. (01 de 01 de 2022). Recuperado el 20 de 06 de 2025, de PRODECON: <https://www.prodecon.gob.mx/micrositios/regimen-simplificado-de-confianza/>
- Ruano, A. (10 de 05 de 2016). *Servicios de transporte*. Recuperado el 04 de 05 de 2025. Obtenido de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>
- Santiago, L. D. (31 de 03 de 2025). *Fisco actualidades*. Recuperado el 18 de 05 de 2025, de Instituto Mexicano de Contadores Públicos: [https://imcp.org.mx/wp-content/uploads/2025/03/Fisco\\_131\\_25.pdf](https://imcp.org.mx/wp-content/uploads/2025/03/Fisco_131_25.pdf)
- Servicio de Administración Tributaria. (s.f.). *Ficha de tramite 3/LIF*. Recuperado el 08 de 06 de 2025, de SAT: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/850587/Ficha\\_3\\_LIF.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/850587/Ficha_3_LIF.pdf)

Zorrilla, S. J. (23 de 06 de 2014). *Historia del Impuesto Sobre la Renta*. Recuperado el 18 de 04 de 2025. El Analista Económico Financiero. Obtenido de <https://elanalistaeconomicofinanciero.blogspot.com/2014/06/historia-del-impuesto-sobre-la-renta.html>

## LEGISLACIONES

Diario Oficial de la Federación. (2019). Resolución de Facilidades Administrativas

Diario Oficial de la Federación (2025). Resolución de Facilidades Administrativas

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Ley de Ingresos de la Federación. Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.

Congreso Constituyente. (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Código Fiscal De La Federación. Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Ley del Impuesto Sobre la Renta. Ciudad de México: Diario Oficial de la Federación

Acuerdo. Por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se indican, correspondientes al periodo que se especifica. (07 marzo 2025).

Acuerdo. Por el que se dan a conocer los porcentajes, los montos del estímulo fiscal y las cuotas disminuidas del impuesto especial sobre producción y servicios, así como las cantidades por litro aplicables a los combustibles que se indican, correspondientes al periodo que se especifica. (10 abril 2025).