

Capítulo 4. El estímulo fiscal por usar la Red de Autopistas de Cuota. Un apoyo para la industria del autotransporte público de carga federal en México

Sergio Iván Ramírez Cacho¹
Miguel Ángel Oropeza Tagle²
Luis Octavio Ríos Silva³

Resumen

El autotransporte de carga en México⁴ se ha convertido en una industria de gran relevancia económica y social. Contribuye sig-

1 PTC Investigador, Universidad de Colima, Facultad de Contabilidad y Administración de Manzanillo, sergio_cacho@uacol.mx

2 PTC Investigador, Universidad Autónoma de Aguascalientes, miguel.oropeza@edu.uaa.mx

3 PTC Investigador, Universidad de Colima, Facultad de Contabilidad y Administración de Manzanillo, lrios0@uacol.mx

4 De acuerdo con el artículo 40, capítulo cuarto del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el autotransporte federal de carga se clasifica en carga general y carga especializada. El servicio de carga general consiste en el traslado de todo tipo de

nificativamente al comercio nacional e internacional, facilitando el movimiento de productos entre diferentes regiones y fronteras. Sin embargo, existen varios desafíos que este sector enfrenta en la actualidad.

Uno de los retos más importantes es la infraestructura vial. A pesar de los esfuerzos realizados para mejorar las carreteras en México, todavía se requiere una inversión considerable para garantizar vías de calidad que permitan el transporte eficiente y seguro de mercancías. Además, la falta de mantenimiento adecuado de las carreteras y la congestión del tráfico son problemas persistentes que afectan la productividad y la competitividad del autotransporte de carga.

El transporte público de carga en México todavía se enfrenta a barreras burocráticas y regulaciones excesivas que dificultan la operación eficiente de las empresas. La simplificación de trámites y la implementación de medidas que favorezcan la competitividad y la agilidad en los procesos administrativos son necesarias para incentivar el desarrollo de esta industria.

A pesar de estos desafíos, existen también oportunidades para el autotransporte de carga en México.

En primer lugar, el país cuenta con una ubicación geográfica estratégica, lo que lo convierte en un punto clave para el comercio internacional. Esto brinda la posibilidad de ampliar las rutas de transporte, fortalecer el comercio con otros países y fomentar la competitividad en el sector.

En segundo lugar, y que es donde se enfoca nuestra colaboración, se observa al Gobierno federal mexicano frente al reto de mejorar la red de carreteras y combatir la barrera burocrática que desalienta el cumplimiento de los requisitos para acceder al estímulo fiscal por el uso de carreteras de cuota.

mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos (sct, 1994).

Introducción: importancia del autotransporte de carga

El transporte público de carga federal desempeña un rol crucial en las economías de México, Canadá, Estados Unidos, y en el orden mundial. Esta industria es esencial para el movimiento eficiente y efectivo de bienes y productos, lo que facilita el comercio, impulsa el desarrollo económico y sostiene la competitividad de los mercados.

El autotransporte de carga es vital para la economía mexicana. Con una infraestructura de carreteras que cubre gran parte del país, este medio de transporte es responsable de más del 80 % del movimiento de mercancías a escala nacional. La industria contribuye al producto interno bruto (PIB) y genera millones de empleos directos e indirectos. Además, el autotransporte de carga es fundamental para la cadena de suministro, asegurando que productos agrícolas, industriales y manufacturados lleguen a su destino de manera oportuna.

En Canadá, el autotransporte de carga es esencial debido a la vasta extensión geográfica del país y su baja densidad poblacional en muchas regiones. El transporte por carretera permite la distribución eficiente de bienes a lo largo de las provincias y territorios, conectando zonas urbanas y rurales. La industria del autotransporte canadiense es un componente clave del comercio interprovincial y también facilita el comercio con Estados Unidos, el mayor socio comercial de Canadá.

Estados Unidos posee una de las redes de autotransporte de carga más grandes y avanzadas del mundo. Este sector es crucial para la economía estadounidense, ya que más del 70 % de las mercancías se transportan por carretera. La industria genera millones de empleos y es una columna vertebral para el comercio interior y exterior. El autotransporte de carga asegura la entrega eficiente de productos desde los fabricantes hasta los minoristas y consumidores, y es fundamental para el funcionamiento de otros sectores económicos como la agricultura, la manufactura y el comercio minorista.

A escala mundial, el autotransporte de carga es un eslabón vital en la cadena de suministros. Facilita el comercio internacional al conectar puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias con mercados y consumidores finales. Este sector es esencial para la economía global, ya que permite el flujo continuo de mercancías a través de fronteras, impulsando el comercio y el crecimiento económico. En un mundo cada vez más interconectado, la eficiencia y la fiabilidad del autotransporte de carga son cruciales para mantener la competitividad de las economías nacionales e internacionales.

El autotransporte de carga pública federal es una columna vertebral para las economías de México, Canadá, Estados Unidos, y en el orden mundial. Su capacidad para mover grandes volúmenes de mercancías de manera eficiente y efectiva lo convierte en un componente indispensable del comercio y el crecimiento económico. La industria no solo genera empleo y contribuye al PIB, sino que también facilita la integración de mercados y la competitividad global, subrayando su importancia estratégica en la economía moderna.

El peaje carretero: un costo indispensable en el modelo de negocio del autotransporte de carga

El peaje carretero es un sistema mediante el cual se cobra una tarifa a los usuarios de ciertas carreteras, puentes o túneles. Estas tarifas se utilizan para financiar la construcción, mantenimiento y operación de las infraestructuras viales. Los peajes pueden ser establecidos por entidades gubernamentales o por concesionarios privados que operan la infraestructura vial.

El sistema de peaje carretero se utiliza de la siguiente manera:

- Estaciones de peaje: Los conductores deben detenerse en estaciones de peaje ubicadas en puntos específicos de la carretera. Aquí, pagan la tarifa correspondiente antes de continuar su viaje.
- Sistemas electrónicos: En algunos países y regiones, los peajes se cobran electrónicamente mediante dispositivos de telepeaje

(ETC, por sus siglas en inglés) instalados en los vehículos. Estos dispositivos se comunican con antenas en las estaciones de peaje y deducen automáticamente la tarifa del saldo prepago del usuario.

- Peajes virtuales: Algunos sistemas de peaje no requieren detenerse en estaciones físicas. En su lugar, utilizan cámaras y sensores para leer las matrículas de los vehículos y cobrar la tarifa electrónicamente.

El peaje carretero se utiliza por varias razones:

- Financiación de infraestructura: Los peajes proporcionan una fuente de ingresos directa para la construcción, mantenimiento y mejora de las infraestructuras viales, sin depender exclusivamente de los presupuestos gubernamentales.
- Mantenimiento y operación: Los ingresos de los peajes se destinan al mantenimiento regular y a la operación eficiente de las carreteras, asegurando que permanezcan en buen estado y seguras para los usuarios.
- Gestión del tráfico: El cobro de peajes puede ayudar a gestionar la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas o carreteras muy transitadas, incentivando a los conductores a utilizar rutas alternativas o medios de transporte público.
- Recuperación de inversiones: En proyectos de concesiones privadas, los peajes permiten a los inversionistas recuperar sus inversiones y obtener una rentabilidad razonable.

El peaje carretero se utiliza en las siguientes circunstancias:

- Nuevas construcciones: Para financiar la construcción de nuevas carreteras, puentes y túneles sin recurrir a impuestos adicionales.
- Mantenimiento y renovación: Para asegurar fondos continuos para el mantenimiento y la renovación de infraestructuras viales existentes.
- Proyectos concesionados: Cuando una entidad privada ha financiado y construido una carretera o puente, el peaje es

utilizado para recuperar la inversión y financiar la operación del proyecto.

- Gestión del tráfico: En áreas metropolitanas y carreteras con alta congestión, los peajes pueden implementarse para gestionar la demanda y reducir los embotellamientos.

En cuanto a la firma económica que el peaje produce, resulta que la recaudación del sistema de peaje carretero varía considerablemente según el país y la región, dependiendo de factores como la extensión de la red de carreteras de peaje, las tarifas aplicadas y el volumen de tráfico. A continuación, presentamos un breve resumen de la recaudación en México, Canadá, Estados Unidos, y a escala mundial, basado en datos recientes:

1. En México, el sistema de peaje es gestionado tanto por el Gobierno federal como por concesionarios privados. Se estima que la recaudación anual de los peajes carreteros en México supera los 60,000 millones de pesos mexicanos (aproximadamente 3,000 millones de dólares estadounidenses), siendo los principales concesionarios empresas como Caminos y Puentes Federales (CAPUFE) y diversas concesionarias privadas que gestionan importantes tramos de la red de carreteras de peaje en el país.
2. En Canadá, el sistema de peaje es menos extendido que en otros países debido a su baja densidad poblacional y a que gran parte de la infraestructura vial se financia con impuestos generales. La recaudación de peajes en Canadá varía ampliamente, pero en provincias con redes de peaje significativas, como Ontario (con la autopista 407 ETR), las recaudaciones pueden alcanzar varios cientos de millones de dólares canadienses, anualmente. Por ejemplo, la 407 ETR reportó ingresos superiores a 1,200 millones de dólares canadienses en 2021.
3. Estados Unidos tiene una de las redes de carreteras de peaje más grandes del mundo, con peajes presentes en muchos estados y en importantes infraestructuras, como puentes y túneles. La recaudación de peajes en EE. UU. supera los 20,000 millones de dólares anuales. Los principales estados con sistemas de

peaje incluyen Nueva York, Nueva Jersey, California, Florida y Texas.

Principales autoridades de peaje: La Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, la Autoridad de Autopistas de Florida y otras entidades gestionan importantes secciones de la red de carreteras de peaje.

Metodología

Una vez expuestas la importancia del autotransporte terrestre de carga y la influencia del modelo de peajes carreteros en dicha industria, nuestra aportación se enfoca en el objetivo de explicar cómo es que el Gobierno federal mexicano apoya a este sector de contribuyentes a continuar generando empleos e ingresos por medio de estímulos fiscales.

Por lo que, en primer lugar, se analiza brevemente cómo el impuesto sobre la renta grava las utilidades de las sociedades que en México realizan actividades empresariales dedicadas al transporte público terrestre de carga.

Posteriormente, se exponen los estímulos fiscales que el mismo Gobierno ofrece a este tipo de industria, enfocando nuestra atención al contenido del artículo 16-A, inciso v de la Ley de Ingresos de la Federación (2024): “Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota [...]” (SHCP, 2024a).

Como tercer apartado se presenta un ejemplo para la determinación y el acreditamiento del estímulo fiscal señalado anteriormente.

En el cuarto se analizan los resultados que se obtienen al acreditar el estímulo fiscal objeto de estudio utilizado en el transporte terrestre de carga pública federal y, finalmente, en el quinto apartado se presenta a manera de conclusiones una revisión de los objetivos planteados, las fortalezas y debilidades del modelo de

beneficio alcanzado, y, como sexto, un resumen de las fuentes consultadas.

El impuesto sobre la renta (ISR) en las sociedades dedicadas al transporte público terrestre de carga en México

En México, el ISR es una contribución que recae sobre las utilidades obtenidas por las personas físicas y morales, incluidas las que realizan actividades empresariales. Las sociedades dedicadas al autotransporte terrestre de carga no son la excepción y deben cumplir con las obligaciones fiscales de dar, hacer y no hacer (CC, art 1088) establecidas en la Ley del ISR.

De acuerdo con el artículo nueve primera facción de la Ley, el ISR grava las utilidades netas de las sociedades. Es decir, disminuyendo, de la totalidad de los ingresos acumulables obtenidos en el ejercicio, las deducciones autorizadas por el Título II de la LISR y la participación de los trabajadores en las utilidades (PTU) de las empresas pagada en el ejercicio, en los términos del Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM).

Para las empresas de autotransporte público de carga, los ingresos acumulables incluyen los obtenidos por la prestación de servicios de transporte, así como otros ingresos relacionados, como la renta de equipo o servicios adicionales. Estos ingresos se gravan de manera anual, aplicando la tasa general del 30 % establecida en el artículo nueve de la LISR.

En cuanto a las deducciones autorizadas, las sociedades dedicadas al autotransporte de carga pueden deducir un conjunto de gastos indispensables para la realización de sus actividades, incluyendo, entre otros, los costos del combustible, el mantenimiento de vehículos, el pago de sueldos de operadores y los peajes en autopistas de cuota. Además, en algún momento se permitió la deducción acelerada de inversiones en equipo de transporte, lo que incentivó la renovación y modernización de las flotas vehiculares, al permitir una mayor deducción en un plazo más corto, lo que redujo la base gravable del ISR.

Un aspecto importante a considerar es la obligación de llevar una contabilidad adecuada y detallada que permita identificar correctamente los ingresos y las deducciones relacionados con la actividad del autotransporte. Esto es crucial, ya que un cálculo incorrecto de la utilidad fiscal puede derivar en sanciones o en la obligación de pagar impuestos adicionales.

Como se explica más adelante, las sociedades de autotransporte terrestre de carga también pueden acceder a ciertos estímulos fiscales que impactan directamente en la determinación del ISR. Entre estos se incluyen estímulos fiscales y facilidades de comprobación que, además de mejorar la competitividad del sector, contribuyen a mitigar la carga fiscal y a fomentar el crecimiento sostenible de las empresas de transporte (SAT, 2024).

Los estímulos fiscales: una mirada rápida

Los estímulos fiscales son herramientas de política económica utilizadas por los gobiernos para fomentar el crecimiento económico, la inversión y la innovación en sectores específicos de la economía. Estos incentivos, que pueden manifestarse a través de exenciones, reducciones, créditos fiscales o deducciones adicionales, tienen como objetivo principal aliviar la carga tributaria de los contribuyentes, promoviendo actividades económicas deseables que, de otro modo, podrían no ser viables financieramente.

Una de las formas más comunes de estímulos fiscales es la exención de impuestos, donde se reduce o elimina temporalmente la obligación de pagar ciertos impuestos. Esto es especialmente común en sectores que el Gobierno desea impulsar, como la investigación y el desarrollo (I+D), la energía renovable, o las pequeñas y medianas empresas (pymes) (Auerbach, 2018). Por ejemplo, en muchos países, las empresas que invierten en tecnología verde pueden beneficiarse de créditos fiscales que reducen su carga tributaria, incentivando así la adopción de tecnologías sostenibles.

Los estímulos fiscales también pueden ser utilizados como una herramienta contracíclica en tiempos de crisis económica. Durante la recesión global de 2008, por ejemplo, muchos gobiernos imple-

mentaron estímulos fiscales temporales para apoyar a sectores afectados y estimular la demanda agregada (Romer y Romer, 2019). Estas medidas suelen ser temporales, diseñadas para mitigar el impacto de las crisis económicas a corto plazo, y son retiradas una vez que la economía muestra signos de recuperación.

Sin embargo, los estímulos fiscales no están exentos de críticas. Uno de los principales desafíos es el impacto que tienen en la recaudación fiscal del Gobierno. Si bien pueden fomentar la actividad económica, también pueden reducir los ingresos fiscales necesarios para financiar otros programas gubernamentales (Zodrow, 2018). Además, su efectividad depende en gran medida del diseño y la implementación. Un estímulo mal diseñado puede no lograr sus objetivos o, incluso, generar efectos negativos no deseados, como la distorsión del mercado o la creación de desigualdades.

Como se observa en la tabla 1, los estímulos fiscales son herramientas poderosas para fomentar la actividad económica y apoyar sectores clave, pero su éxito depende de un diseño cuidadoso y una implementación adecuada. Es fundamental que los gobiernos evalúen constantemente el impacto de estos incentivos para asegurar que están cumpliendo con sus objetivos sin comprometer la sostenibilidad fiscal a largo plazo.

Tabla 1. Algunos estímulos fiscales vigentes en México durante 2024

Nombre/vigencia	Objetivo	Beneficio
<p>“Decreto por el que se fomenta la inversión de los contribuyentes que realicen actividades económicas productivas al interior de los Polos de Desarrollo para el Bienestar del Istmo de Tehuantepec”. Decreto DOF cinco de junio (2023).</p>	<p>“Se otorgan beneficios fiscales y facilidades administrativas a los contribuyentes que realicen actividades económicas productivas al interior de los Polos de Desarrollo para el Bienestar que sean determinados como tales, conforme a la declaratoria correspondiente, por el organismo público descentralizado denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”.</p>	<p>Crédito fiscal acreditable contra el monto del ISR causado, determinado en el ejercicio fiscal de que se trate en los términos del artículo Octavo, primer párrafo, del Decreto. El crédito fiscal será equivalente al 100 % del ISR causado a que se refiere el párrafo anterior, durante tres ejercicios fiscales contados a partir de aquel en el que los contribuyentes obtengan la constancia a que se refiere el artículo Segundo del Decreto. Y será del equivalente al 50 % del ISR en los tres ejercicios fiscales subsecuentes, o de hasta el equivalente al 90 % en el caso de que se superen los niveles mínimos de empleo, en los términos de los lineamientos a que se refiere el artículo Segundo del Decreto.</p>
<p>“Decreto por el que se otorgan estímulos fiscales para incentivar el uso de medios de pago electrónicos”. Decreto DOF dos de septiembre (2024).</p>	<p>Se otorga un estímulo fiscal a las entidades financieras y demás entidades que emitan tarjetas al amparo de un titular de marca cuando se pueda identificar al tarjetahabiente titular.</p>	<p>Acreditar contra el ISR propio o el retenido a terceros, el monto que corresponda a la entrega de premios que efectúen dichas entidades, por cuenta del Gobierno federal, a determinadas personas que se señalan en el Decreto.</p>
<p>“Decreto de estímulos fiscales región frontera norte”. Decreto DOF 31 diciembre (2018).</p>	<p>Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes personas físicas y morales residentes en México, así como a los residentes en el extranjero con establecimiento permanente en México, que perciban ingresos exclusivamente en la región frontera norte a que se refiere el artículo Primero del Decreto.</p>	<p>Aplicar un crédito fiscal equivalente a la tercera parte del ISR causado en el ejercicio o en los pagos provisionales, contra el ISR causado en el mismo ejercicio fiscal o en los pagos provisionales del mismo ejercicio, según corresponda, en la proporción que representen los ingresos totales de la citada región frontera norte, del total de los ingresos del contribuyente obtenidos en el ejercicio fiscal o en el periodo que corresponda a los pagos provisionales.</p>

Fuente: Decretos DOF 2024, 2023 y 2018.

Los estímulos fiscales para el autotransporte terrestre de carga en México

El transporte terrestre público de carga es un sector clave para la economía mexicana, dado su rol en la movilización de mercancías a lo largo del país y hacia el exterior. Conscientes de su importancia, las autoridades fiscales en México han implementado un conjunto de estímulos fiscales diseñados para apoyar a este sector, mejorar su competitividad y promover la modernización de las flotas vehiculares.

Uno de los principales estímulos fiscales para esta industria fue la deducción acelerada de inversiones en equipo de transporte que estuvo vigente hasta 2018 (SHCP, 2017). Este incentivo permitió a los transportistas deducir un porcentaje significativo del costo de adquisición de camiones, remolques y otros equipos en un plazo más corto que el habitual, de modo que en el año 2017 pudieron deducir hasta el 93 % y en el año 2018 hasta el 87 % de las inversiones realizadas en propiedad, planta y equipo destinada al transporte público de carga federal, en comparación con la tasa del 25 % anual que provee la LISR en el artículo 34 (SAT, 2024d).

De acuerdo con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP, 2017):

Esta medida tuvo como objetivo reconocer la importancia que estas empresas tienen en la generación de empleos, así como para impulsar su competitividad, facilitar su inserción como proveedores de las cadenas productivas, dar continuidad y, en consecuencia, fomentar el mejoramiento de su competitividad al facilitar la renovación de las flotas, promoviendo la compra de vehículos más eficientes y menos contaminantes.

En la motivación de dicho Decreto (SHCP, 2017, 2024), el Gobierno federal reconoció que:

Por tratarse de empresas que en México generan siete de cada diez puestos de trabajo de acuerdo con cifras proporcionadas por los Censos Económicos que publica el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, estimó conveniente que las citadas empresas aplicaran los porcentajes de deducción previstos en tal Decreto, a efecto

de garantizar la continuidad de las actividades de las mismas en un entorno competitivo a través de una mayor flexibilidad en su esquema tributario.

Además de la deducción acelerada, el Gobierno mexicano ha implementado los siguientes estímulos fiscales establecidos en el artículo 16-A de la Ley de Ingresos de la Federación (2024):

- a. A la importación o adquisición de diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final y que sea para uso automotriz en vehículos que se destinen exclusivamente al transporte público y privado, de personas o de carga, así como el turístico (SHCP, 2024a); y
- b. El estímulo objeto de estudio otorgado a “Los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos” (SAT, 2024b).

La posibilidad de deducir el gasto en peajes y tarifas de autopistas representa un apoyo directo para los transportistas que utilizan la infraestructura de carreteras concesionadas. Este tipo de deducción no solo reduce la carga fiscal, sino que también incentiva el uso de rutas más seguras y eficientes, contribuyendo a la seguridad vial y al mantenimiento de las vías (SAT, 2023).

Sin embargo, aunque estos estímulos fiscales ofrecen beneficios significativos, también presentan retos.

Como a continuación se explica, la complejidad de los procedimientos administrativos para acceder a ellos y la necesidad de una correcta interpretación de la normativa fiscal pueden limitar su aprovechamiento, especialmente entre los pequeños transportistas que no cuentan con asesoría fiscal especializada (SHCP, 2023). Además, la implementación de estos estímulos debe ser equilibrada para evitar que generen distorsiones en el mercado o beneficios desproporcionados para ciertos actores del sector.

Ejemplo para la determinación y el acreditamiento del estímulo fiscal para los contribuyentes dedicados al transporte público de carga terrestre que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Peaje

La Ley de Ingresos de la Federación (SHCP, 2024a) establece en su artículo 16-A fracción v que:

Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos, consistente en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto.

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

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

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

Posteriormente, al final del citado artículo especifica las siguientes condiciones:

1. Los beneficiarios del estímulo fiscal quedarán obligados a proporcionar la información que les requieran las autoridades fiscales dentro del plazo que para tal efecto señalen.
2. Los estímulos establecidos en las fracciones IV y V de este apartado podrán ser acumulables entre sí, pero no con los demás estímulos establecidos en la presente Ley.
Es decir, tanto el que se refiere a la importación o adquisición de diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final, como el que se otorga por el usar la Red Nacional de Autopistas de Cuota.
3. Los estímulos fiscales que se otorgan están condicionados a que los beneficiarios de los mismos cumplan con los requisitos que para cada uno de ellos se establece en la presente Ley.
4. Los beneficiarios del estímulo fiscal objeto de estudio, considerarán como ingreso acumulable para los efectos del impuesto sobre la renta, el importe de dicho estímulo en el momento en que efectivamente los acrediten.

La resolución de facilidades administrativas (RFA)

Este ordenamiento es un conjunto de disposiciones emitidas anualmente por el Servicio de Administración Tributaria (SAT) en México, que tiene como objetivo simplificar el cumplimiento de obligaciones fiscales para ciertos sectores económicos, permitiendo un manejo más eficiente y menos oneroso de sus responsabilidades tributarias. Para 2024, esta resolución continúa con la tradición de facilitar a contribuyentes de sectores como el transporte, el agropecuario, la pesca y el de autotransporte de carga, entre otros, el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

En términos generales, la RFA 2024, cuya estructura se resume en la tabla 2, permite a los contribuyentes de estos sectores acceder a diversos beneficios fiscales, como la deducción de ciertos gastos sin necesidad de comprobantes fiscales específicos, la utilización de métodos simplificados para la determinación de impuestos, la exención de ciertas obligaciones formales que aplican a otros contribuyentes o el uso de estímulos fiscales.

Estos beneficios buscan aliviar la carga administrativa de los pequeños y medianos empresarios, quienes a menudo enfrentan dificultades para cumplir con la normatividad fiscal debido a la

complejidad de sus operaciones y la limitada capacidad administrativa.

Por ejemplo, en el sector de autotransporte, la Resolución de Facilidades Administrativas 2024 podría permitir la deducción de gastos sin comprobante fiscal por conceptos como el combustible, siempre y cuando se cumplan ciertos requisitos como la inscripción en el padrón de contribuyentes y el pago de impuestos a cuenta de terceros (Servicio de Administración Tributaria [SAT], 2024b). Además, contiene reglas para la determinación de ingresos y la aplicación de deducciones específicas que son exclusivas de este sector, permitiendo un cálculo más sencillo y eficiente de la base gravable para el impuesto sobre la renta (ISR) y el impuesto al valor agregado (IVA).

La finalidad de estas facilidades es promover la formalidad y el cumplimiento de las obligaciones fiscales en sectores que, por su naturaleza, enfrentan retos particulares en la administración de sus negocios. De esta manera, se busca fomentar un entorno económico más justo y equilibrado, donde los pequeños y medianos contribuyentes puedan competir en igualdad de condiciones con las grandes empresas (SHCP, 2024c).

Tabla 2. Sectores beneficiados en la RFA para 2024

<i>Título</i>	<i>Sector</i>
Uno	Primario
Dos	Autotransporte Terrestre de Carga Federal
Tres	Autotransporte Terrestre Foráneo de Pasaje y Turismo
Cuatro	Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano

Fuente: SAT (2014b).

De entre esos cuatro sectores beneficiados, nuestra investigación se enfoca en los estímulos que van dirigidos al Título dos: Autotransporte Terrestre de Carga Federal, cuyos beneficios se resumen en la tabla 3.

Tabla 3. Beneficios fiscales de la RFA 2024 para el autotransporte terrestre de carga federal

<i>Regla</i>	<i>Beneficio</i>
2.1.	Para los efectos del cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de retenciones del ISR por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR, correspondiente a los pagos efectivamente realizados a operadores, macheteros y maniobristas.
2.2.	Pueden deducir hasta el equivalente a un 8 por ciento de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 (un millón de pesos 00/100 M. N.) durante el ejercicio, sin documentación que reúna requisitos fiscales.
2.3.	Responsabilidad solidaria de los coordinados, en el caso de que sus integrantes opten por tributar en lo individual, serán responsables solidarios únicamente por los ingresos, deducciones, impuestos y retenciones que hayan consignado en la liquidación emitida al integrante de que se trate.
2.4.	Las personas físicas permisionarias del autotransporte terrestre de carga federal que constituyan empresas de autotransporte, podrán abrir y utilizar para realizar las erogaciones correspondientes a las actividades de dichas empresas, cuentas maestras dinámicas o empresariales a nombre de cualquiera de las personas físicas permisionarias integrantes de la persona moral de que se trate.
2.5.	Opción de tributar como Coordinado, es decir, toda persona moral dedicada exclusivamente al servicio de autotransporte terrestre de carga federal, que agrupa y se integra con otras personas físicas y personas morales similares y complementarias, constituidas para proporcionar servicios requeridos por la actividad común de autotransporte terrestre de carga federal.
2.6.	Pueden considerar como deducibles para efectos del ISR, los donativos que realicen a organismos públicos descentralizados del Gobierno federal, siempre que cumplan con los requisitos que establece dicha Ley y se trate de proyectos que se destinen exclusivamente a inversiones productivas y creación de infraestructura, para operar en la actividad de autotransporte de carga federal.
2.7.	En la enajenación de acciones emitidas por empresas dedicadas al autotransporte terrestre de carga, se releva al adquirente de las mismas de la obligación de efectuar la retención del 20 por ciento a que se refiere el artículo 126, cuarto párrafo de la Ley del ISR.
2.9.	Cuando los pagos por consumos de combustible se realicen con medios distintos a cheque nominativo de la cuenta del contribuyente; tarjeta de crédito, de débito o de servicios, o monederos electrónicos autorizados por el SAT, pueden considerar cumplida la obligación a que se refiere el artículo 27, fracción III, segundo párrafo de la Ley del ISR, siempre que estos no excedan del 15 por ciento del total de los pagos efectuados por consumo de combustible para realizar su actividad
2.10.	Los coordinados, podrán cumplir con las obligaciones fiscales en materia del IVA por cuenta de cada uno de sus integrantes, aplicando al efecto lo dispuesto en la Ley del IVA.
2.11.	Facilidad para presentar la información establecida en LIVA Art 32-VIII (DIOT) en forma global por sus operaciones y las de sus integrantes, por las actividades empresariales que se realicen a través del Coordinado.

<i>Regla</i>	<i>Beneficio</i>
2.12.	Pueden efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal que les corresponda conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción IV, tercer párrafo de la LIF, contra el ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se importe o adquiera el combustible; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 2.2., fracción IV; contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 2.2. de la presente Resolución, o contra las retenciones del ISR efectuadas a terceros en el mismo ejercicio.
	Los contribuyentes a que se refiere el párrafo anterior, que obtengan en el ejercicio fiscal ingresos totales anuales para los efectos del ISR menores a 300 millones de pesos, conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado A, fracción V, segundo párrafo de la LIF, podrán efectuar el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere dicha disposición, contra el ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se realicen los gastos por el uso de la infraestructura carretera de cuota; contra los pagos provisionales a que se refiere la regla 2.2., fracción IV, o contra el ISR anual a que se refiere la fracción III de la propia regla 2.2. de la presente Resolución.

Fuente: SAT (2024b).

Debido a que nuestro interés está centrado en el beneficio del numeral 2.12 de la RFA 2024, es decir, el acreditamiento del estímulo fiscal por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota, contenido en la fracción V, apartado A del artículo 16 de la Ley de Ingresos de la Federación 2024, a continuación se procede con su análisis.

La Ley de Ingresos de la Federación (LIF) 2024 y los beneficios fiscales de su artículo dieciséis apartado “A”

Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 13 de noviembre de 2023, la LIF para el año 2024 establece, en su artículo 16, distintos estímulos fiscales, de entre los cuales destaca para efectos de este análisis el contenido en su apartado “A” fracción V, que se resume en la tabla 4.

Tabla 4. Resumen del estímulo fiscal por uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota

<i>Sujetos beneficiados</i>	<i>Estímulo fiscal</i>	<i>Determinación</i>
A los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos. (No se considerarán dentro de los ingresos totales, los provenientes de la enajenación de activos fijos o activos fijos y terrenos de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad).	Permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto.	El acreditamiento a que se refiere esta fracción únicamente podrá efectuarse contra el impuesto sobre la renta causado en el ejercicio que tenga el contribuyente, correspondiente al mismo ejercicio en que se realicen los gastos a que se refiere la presente fracción, utilizando la forma oficial que mediante reglas de carácter general dé a conocer el Servicio de Administración Tributaria; en caso de no hacerlo, perderá el derecho a realizarlo con posterioridad.
<i>Condiciones y requisitos</i>		
Será aplicable únicamente cuando se cumplan con los requisitos que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria.		
No podrá ser aplicable por las personas morales que se consideran partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.		

Fuente: SHCP (2024b).

En la tabla 5 se resumen los requisitos que la Resolución Miscelánea Fiscal (RMF) para el año 2024 señala, en la regla 9.8, que se deben cumplir para disfrutar los beneficios del estímulo fiscal por usar la Red Nacional de Autopistas de Cuota.

Tabla 5. Requisitos de la regla 9.8 RMF 2024 para el acreditamiento de gastos por uso de la infraestructura carretera para transportistas de carga o pasaje

<i>Requisito</i>	<i>Especificaciones</i>
I. Presentar durante el mes de marzo del siguiente año, mediante buzón tributario, aviso en el que se señale que es sujeto del estímulo fiscal establecido en el precepto citado. En el aviso a que se refiere esta fracción, se deberá incluir el inventario de los vehículos que se hayan utilizado durante el año inmediato anterior, en la Red Nacional de Autopistas de Cuota, desglosado de la siguiente manera:	a) Denominación del equipo, incluyendo el nombre técnico y comercial, así como la capacidad de carga o de pasajeros, según sea el caso.
	b) Modelo de la unidad.
	c) Número de control de inventario o, en su defecto, el número de serie y los datos de la placa vehicular.
	d) Fecha de incorporación o de baja del inventario, para el caso de las modificaciones realizadas durante el año que se informa.
II. Llevar una bitácora de viaje de origen y destino, así como la ruta de que se trate, que coincida con el estado de cuenta de la tarjeta de identificación automática vehicular o de un sistema electrónico de pago. Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos podrá proporcionar el servicio de expedición de reportes que contenga la información requerida.	
III. Efectuar los pagos de autopistas mediante la tarjeta de identificación automática vehicular o de cualquier otro sistema electrónico de pago con que cuente la autopista y conservar los estados de cuenta de dicha tarjeta o sistema.	
IV. Para la determinación del monto del acreditamiento, se aplicará al importe pagado por concepto del uso de la infraestructura carretera de cuota, sin incluir el IVA, el factor de 0.5 para toda la Red Nacional de Autopistas de Cuota.	

Fuente: SAT (2024e).

Según lo señalado por la regla 1.12 de la RFA 2024, y como se sintetiza en la tabla 6, el estímulo por el uso de la Red de Autopistas de Cuota se puede acreditar contra el ISR propio calculado de acuerdo con lo establecido por los artículos 9 y 14 de la LISR, contra las retenciones de ISR sobre salarios pagados de acuerdo con lo señalado por el artículo 96 de la LISR, contra las retenciones que las personas morales les efectúen a las personas físicas que les hayan prestado servicios profesionales independientes según el penúltimo párrafo del artículo 106 de la LISR, y contra las retenciones que las personas morales les efectúen a las personas físicas que les hayan otorgado en arrendamiento y, en general, el uso o goce temporal de bienes inmuebles según el penúltimo párrafo del artículo 116 de la LISR.

Tabla 6. ISR contra el que se puede acreditar el estímulo fiscal

<i>Acreditable contra</i>	<i>Fundamento</i>	<i>Requisitos u obligaciones</i>
El ISR anual a que se refiere regla 2.2, fracción III, de la RFA 2024.	RFA 2024 Pueden deducir hasta el equivalente a un 8 % de los ingresos propios de su actividad, sin exceder de \$1,000,000.00 durante el ejercicio, sin documentación que reúna requisitos fiscales.	III. Pagar ISR anual sobre el monto que haya sido deducido por este concepto a la tasa del 16 %. El impuesto anual pagado sobre dicho monto se considerará como definitivo y no será acreditable, ni deducible para efectos fiscales.
Los pagos provisionales a que se refiere la regla 2.2., fracción IV de la RFA 2024.		IV. Efectuar pagos provisionales a cuenta del impuesto anual a que se refiere la fracción anterior, los que se determinarán considerando la deducción realizada en el periodo de pago acumulado del ejercicio fiscal de que se trate, aplicando la tasa del 16 %, pudiendo acreditar los pagos provisionales del mismo ejercicio fiscal realizados con anterioridad por el mismo concepto.
Las retenciones del ISR efectuadas a terceros en el mismo ejercicio.	LISR Art. 96 ISR Ret. Salarios Art. 106 ISR Ret. Honorarios Art. 116 ISR Ret. Arrendamiento	Se deben realizar los enteros o pago de las retenciones el día 17 del mes inmediato posterior.
El ISR propio causado en el mismo ejercicio en que se adquiriera el combustible.	LISR <i>Art. 9 ISR anual</i> Art. 14 ISR Pago provisional	El ISR anual se debe pagar a más tardar el 31 de marzo del año inmediato posterior. El mensual el día 17 del mes inmediato posterior.

Fuente: Elaboración propia a partir de SHCP (2024a) y SAT (2024b).

Ejemplo para la determinación y el acreditamiento del estímulo fiscal por usar la Red Nacional de Autopistas de Cuota

Como se observa en la tabla 7, el importe que se podrá acreditar es el que resulta de multiplicar las cuotas de peaje carretero pagadas de acuerdo con la Regla 9.8 de la RMF para 2024, por el 50 % establecido en la fracción VI del artículo 16-A de la LIF (2024) como porcentaje de estímulo. Así, para este ejemplo, durante el ejercicio fiscal el contribuyente obtendría un estímulo de \$4,504,932.87 que puede acreditar contra el ISR, tal y como se mostró en la tabla 6.

Tabla 7. Ejemplo de cómo se determina el estímulo fiscal al consumo de diésel

Mes	Determinado		Estímulo cassetas				Remanente acumulado
	Facturado y pagado	50 %	Resultado	Acreditado vs		Acreditado vs. ISR retenido	
				PPISR	Remanente después de PPISR		
Ene	1,312,025.82	50 %	656,012.91	539,798.00	116,214.91	45,483.00	70,731.91
Feb	531,022.42	50 %	265,511.21	200,000.00	65,511.21	61,495.67	4,015.54
Mar	781,333.62	50 %	390,666.81	300,000.00	90,666.81	65,889.65	24,777.16
Abr	845,534.48	50 %	422,767.24	400,000.00	22,767.24	73,062.07	50,294.83
May	682,416.75	50 %	341,208.37	320,000.00	21,208.37	65,048.60	43,840.23
Jun	778,986.21	50 %	389,493.11	389,000.00	493.11	5,882.66	-5,389.55
Jul	968,299.18	50 %	484,149.59	484,000.00	149.59	149.59	
Ago	994,499.06	50 %	497,249.53	490,000.00	7,249.53	7,249.53	
Sep	929,160.34	50 %	464,580.17	464,000.00	580.17	580.17	
Oct		50 %					
Nov	1,186,587.86	50 %	593,293.93	593,000.00	293.93	293.93	
Dic		50 %					
Total	9,009,865.74		4,504,932.87	4,179,798.00	325,134.87	325,134.87	

En la tabla 8 se muestran los ingresos por periodo y en acumulado mensual/anual que se utilizarán en el ejemplo para demostrar el efecto financiero que resulta de aplicar el estímulo multicitado, a partir de ahí se determinan los pagos mensuales provisionales de ISR correspondientes a un ejercicio fiscal.

Tabla 8. Ingresos obtenidos por un contribuyente dedicado al servicio de autotransporte de carga pública federal

<i>Mes</i>	<i>Por periodo</i>			
	<i>Ing. Autotransporte</i>	<i>Utilidad cambiaria realizada</i>	<i>Suma</i>	<i>Acumulados</i>
Ene	13,730,260.99	165,820.32	13,896,081.31	13,896,081.31
Feb	17,703,675.19	-	17,703,675.19	31,599,756.50
Mar	25,808,533.95	-	25,808,533.95	57,408,290.45
Abr	17,234,704.88	524,900.29	17,759,605.17	75,167,895.62
May	18,269,735.35	-	18,269,735.35	93,437,630.97
Jun	15,809,160.36	609,989.86	16,419,150.22	109,856,781.19
Jul	20,040,577.20	221,926.73	20,262,503.93	130,119,285.12
Ago	13,234,226.17	-	13,234,226.17	143,353,511.29
Sep	20,148,469.55	49,966.52	20,198,436.07	163,551,947.36
Oct	17,843,109.79	-	17,843,109.79	181,395,057.15
Nov	20,319,115.05	-	20,319,115.05	201,714,172.20
Dic	11,782,832.15	-	11,782,832.15	213,497,004.35
Sumas	211,924,400.63	1,572,603.72	213,497,004.35	

Así, en la tabla 9 se determina que al acreditar el estímulo fiscal por uso de la Red Nacional de Casetas de Cuota, el impuesto a cargo es de \$7,278,586.22, mientras que al dejar de acreditarlo el impuesto por pagar resulta en \$11,458,384.22.

Tabla 9. Determinación de los pagos provisionales mensuales de ISR y acreditamiento del estímulo fiscal

Mes	Ingresos del periodo	Utilidad estimada*	ISR determinado**	Menos: PPISR efectuados	PPISR antes estímulo***	Menos: Estímulo casetas	PPISR mensual a pagar
Ene	13,896,081.31	2,486,008.95	745,802.68		745,802.68	539,798.00	206,004.68
Feb	17,703,675.19	5,653,196.44	1,695,958.93	745,802.68	950,156.25	200,000.00	750,156.25
Mar	25,808,533.95	10,270,343.16	3,081,102.95	1,695,958.93	1,385,144.02	300,000.00	1,085,144.02
Abr	17,759,605.17	13,447,536.53	4,034,260.96	3,081,102.95	953,158.01	400,000.00	553,158.01
May	18,269,735.35	16,715,992.18	5,014,797.65	4,034,260.96	980,536.70	320,000.00	660,536.70
Jun	16,419,150.22	19,653,378.15	5,896,013.45	5,014,797.65	881,215.79	389,000.00	492,215.79
Jul	20,262,503.93	23,278,340.11	6,983,502.03	5,896,013.45	1,087,488.59	484,000.00	603,488.59
Ago	13,234,226.17	25,645,943.17	7,693,782.95	6,983,502.03	710,280.92	490,000.00	220,280.92
Sep	20,198,436.07	29,259,443.38	8,777,833.01	7,693,782.95	1,084,050.06	464,000.00	620,050.06
Oct	17,843,109.79	32,451,575.72	9,735,472.72	8,777,833.01	957,639.70	-	957,639.70
Nov	20,319,115.05	36,086,665.41	10,825,999.62	9,735,472.72	1,090,526.90	593,000.00	497,526.90
Dic	11,782,832.15	38,194,614.08	11,458,384.22	10,825,999.62	632,384.60	-	632,384.60
SUMA	213,497,004.35				11,458,384.22	4,179,798.00	7,278,586.22

Al comparar el estímulo generado por el contribuyente, \$4,504,932,87, que se determina en la tabla siete, y el que se acreditó, \$ 4,179,798.00, contra los pagos mensuales provisionales de ISR determinados en la tabla 9, se obtiene un estímulo excedente no acreditado por \$325,134,87.

A continuación, la tabla 10 muestra que tal excedente se puede acreditar contra el ISR retenido por diferentes conceptos (consúltese también la tabla 6).

Tabla 10. Retenciones de ISR acreditadas contra el estímulo por uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota

Mes	Retención Salarios	ISR retenido honorarios	ISR retenido dividendos	Total ISR retenido	Acreditamiento estímulo casetas	Total retenciones por enterar
Ene	39,408.00	6,075.00		45,483.00	45,483.00	90,966.00
Feb	47,397.66	14,098.01		61,495.67	61,495.67	122,991.34
Mar	48,933.37	16,956.28		65,889.65	65,889.65	131,779.30
Abr	56,010.42	17,051.65		73,062.07	73,062.07	146,124.14
May	48,683.18	16,365.42		65,048.60	65,048.60	130,097.20
Jun	59,191.37	17,452.75		76,644.12	5,882.66	82,526.78
Jul	59,507.49	15,810.00		75,317.49	149.59	75,467.08
Ago	57,638.26	24,787.09		82,425.35	7,249.53	89,674.88
Sep	63,501.05	34,563.29		98,064.34	580.17	98,644.51
Oct	57,924.00	38,462.43		96,386.43	-	96,386.43
Nov	63,011.61	35,554.99		98,566.60	293.93	98,860.53
Dic	60,000.00	41,800.53	555,555.55	657,356.08	-	657,356.08
Suma	661,206.41	278,977.45	555,555.55	1,495,739.41	325,134.87	1,820,874.28

Análisis de resultados que se obtienen al acreditar el estímulo fiscal por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota mexicanas en el autotransporte terrestre de carga pública federal

El transporte terrestre de carga es uno de los pilares fundamentales de la economía mexicana. Este sector moviliza más del 80 % de las mercancías dentro del país y su eficiencia es clave para la competitividad de la economía nacional. Ante esta realidad, el Gobierno mexicano ha implementado diversos estímulos fiscales para apo-

yar a las empresas dedicadas al autotransporte de carga. Estos estímulos han sido diseñados para mejorar la capacidad operativa de las empresas, fomentar la modernización de la infraestructura vehicular y, en última instancia, fortalecer la economía del país. El presente ensayo aborda los principales beneficios, como estímulos fiscales y facilidades de comprobación, otorgados a este sector y su impacto en la economía nacional.

Uno de los estímulos fiscales más significativos es el que se ha explicado y que además incentiva el uso de la Red de Autopistas de Cuota. Esta medida permite a las empresas ser más eficientes pues, además, incrementan el grado de seguridad al transitar por carreteras seguras y en buen estado de funcionamiento. El Gobierno busca no solo reducir los costos operativos de las empresas sino también disminuir el impacto ambiental y mejorar la seguridad en las carreteras. Este estímulo contribuye a mantener la liquidez de las empresas, especialmente las pymes, que representan una porción considerable del sector y que, en muchos casos, operan con márgenes de ganancia reducidos.

El impacto de estos estímulos fiscales en la economía nacional es notable. En primer lugar, contribuyen a la reducción de costos operativos para las empresas de transporte, lo que les permite ofrecer tarifas más competitivas. Esto, a su vez, reduce los costos de logística para otros sectores productivos, como la manufactura y el comercio, lo que repercute en menores precios para los consumidores finales y una mayor competitividad para los productos mexicanos en el mercado internacional. En un contexto de economía globalizada, donde la competitividad en costos es fundamental, el autotransporte de carga eficiente se convierte en un elemento estratégico para la economía nacional (Banxico, 2023).

En segundo lugar, los estímulos fiscales impulsan la inversión en tecnologías limpias y vehículos menos contaminantes, lo que no solo mejora la eficiencia del sector sino que también contribuye a los objetivos ambientales del país. Al fomentar la renovación de flotas, los estímulos ayudan a reducir las emisiones de gases contaminantes y el consumo de combustibles fósiles, alineándose con las políticas ambientales de México (SHCP, 2024a). Esta moder-

nización también tiene efectos positivos en la salud pública, al disminuir la contaminación en las principales rutas de transporte y en las zonas urbanas.

Sin embargo, aunque los estímulos fiscales han tenido un impacto positivo en el sector del autotransporte de carga, también presentan desafíos. Uno de los principales problemas es la desigualdad en el acceso a estos beneficios fiscales. Las pequeñas y medianas empresas a menudo enfrentan dificultades para aprovechar plenamente estos estímulos debido a la complejidad administrativa y la falta de asesoría fiscal especializada. Como resultado, los beneficios tienden a concentrarse en las grandes empresas que cuentan con los recursos para gestionar de manera óptima sus obligaciones fiscales y acceder a estos incentivos (SAT, 2024b). Este desequilibrio puede profundizar las disparidades en el sector y limitar el potencial de crecimiento de las pequeñas empresas.

Alineado con la teoría de la imposición óptima, resulta que al estudiar el diseño de un sistema impositivo para reducir al mínimo la distorsión y la ineficiencia sujeta al incremento de los ingresos gubernamentales a través de impuestos distorsivos en el mercado (Frapiccini, 2016), consideramos que los estímulos fiscales al autotransporte de carga en México tienen un importante rol en la mejora de la competitividad y la sostenibilidad del sector, lo que tiene efectos positivos en la economía nacional, pues al reducir los costos operativos y fomentar la inversión en nuevas tecnologías, estos estímulos no solo benefician a las empresas de transporte, sino también a toda la cadena productiva.

Así, bajo ese razonamiento consideramos que una sociedad mercantil sujeta a gravamen del ISR señalado en el Título II de la Ley de la materia, en México, al estar frente a la decisión, por ejemplo, de provisionar el consumo de ciertos egresos necesarios o de provisionar el pago adelantado de servicios de telepeaje carretero y con ello generar el estímulo que por su adquisición otorga el Gobierno mexicano —considerando que ambas opciones producen la misma rentabilidad antes de impuestos—, resulta evidente que el que tiene la tasa más baja o con una exención

de impuestos mayor sería elegido de forma racional, de ahí que algunos economistas sostengan que los impuestos distorsionan el comportamiento general (Mirrless, 1971; Saez, 2000; Salaniea, 2003; Saez, Slemrod y Giertz, 2012; OCDE, 2014).

No obstante, es fundamental que se implementen políticas adicionales para asegurar que todos los actores del sector, especialmente las pequeñas y medianas empresas, puedan aprovechar estos beneficios y contribuir al desarrollo económico del país de manera más equitativa. En ese orden de ideas, usar la Red Nacional de Autopistas de Cuota y cumplir los requisitos para su deducibilidad establecidos tanto en el artículo 27 de la LISR como en la Regla 9.8 de la RMF para 2024 suponen las partes de un procedimiento para poder acceder al estímulo fiscal que se ha escudriñado en este texto.

Conclusiones

El estímulo fiscal abordado es un beneficio que se ha venido otorgando a lo largo de los últimos años a través de la LIF de cada ejercicio para contribuyentes transportistas (personas físicas o morales) que para su operación utilicen la Red Nacional de Autopistas de Cuotas en México.

A continuación se listan los principales requisitos que se deben atender para gozar del beneficio del estímulo fiscal:

1. Una primera limitante a dicho beneficio es que la disposición excluye a los contribuyentes que presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el país o en el extranjero, que se considere parte relacionada de acuerdo con lo establecido por la Norma de Información Financiera C-13.
2. Otro requisito para que proceda el estímulo que se analiza es que más allá de contar con el comprobante fiscal digital por Internet (CFDI), el pago por el peaje carretero deberá efectuarse con monedero electrónico, tarjeta de crédito, débito o de servicios, expedida a favor del contribuyente que pretenda hacer el acreditamiento, con cheque nominativo expedido por

- el adquirente para abono en cuenta del enajenante, o bien, mediante transferencia electrónica.
3. Solamente los contribuyentes que obtengan en el ejercicio fiscal ingresos totales anuales para los efectos del ISR menores a 300 millones de pesos podrán gozar del beneficio del estímulo.
 4. Cuando los ingresos totales anuales obtenidos por los contribuyentes a que se refiere el numeral anterior sean iguales o excedan en cualquier momento del ejercicio de 300 millones de pesos, dejarán de aplicar desde el inicio del ejercicio el acreditamiento del estímulo fiscal a que se refiere el artículo 16, apartado A, fracción v, primer párrafo de la LIF, por lo cual, deberán presentar declaraciones complementarias de los meses anteriores y, en su caso, enterar la diferencia del impuesto no cubierta con su respectiva actualización y recargos correspondientes. El impuesto que resulte se actualizará por el periodo comprendido desde el mes en el que se presentó la declaración en la que se aplicó el estímulo fiscal hasta el mes en el que se efectúe el pago correspondiente, de conformidad con el artículo 17-A del CFF, además, el contribuyente deberá cubrir los recargos por el mismo periodo de conformidad con el artículo 21 del CFF.
 5. El importe del estímulo fiscal acreditado deberá ser considerado como ingresos acumulables para los efectos del ISR.
 6. El estímulo mencionado se puede acreditar tanto contra el ISR retenido a personas físicas, como contra los pagos provisionales del ISR del ejercicio, calculados de acuerdo con el artículo 14 de la Ley del ISR.
 7. Cuando en el primer ejercicio fiscal realicen operaciones por un periodo menor a doce meses, para determinar el monto citado, dividirán los ingresos obtenidos entre el número de días que comprenda el periodo y el resultado se multiplicará por 365 días. Si la cantidad obtenida es igual o excede del monto referido, la facilidad a que se refiere esta regla se dejará de aplicar desde el inicio del ejercicio.
 8. Quienes tomen el beneficio del artículo 16, apartado A, fracción IV de la LIF, deben presentar durante el mes de marzo

del siguiente año, mediante buzón tributario, un aviso en el que se señale que es sujeto del estímulo fiscal establecido en el precepto citado (SAT, 2024e). Ese aviso deberá señalar el inventario de los vehículos que se hayan utilizado durante el año inmediato anterior, en la Red Nacional de Autopistas de Cuota, desglosando la siguiente información:

- a. Denominación del equipo, incluyendo el nombre técnico y comercial, así como la capacidad de carga o de pasajeros, según sea el caso.
- b. Modelo de la unidad.
- c. Número de control de inventario o, en su defecto, el número de serie y los datos de la placa vehicular.
- d. Fecha de incorporación o de baja del inventario, para el caso de las modificaciones realizadas durante el año que se informa.

A pesar de los requisitos y limitaciones para su aplicación, el acreditamiento del estímulo resulta en beneficio de los contribuyentes, quienes evitan la descapitalización al evitar tener que realizar los pagos de ISR mensual provisional propio y en entero del retenido a terceros.

Otro requisito para poder aplicar el beneficio es que los contribuyentes deben obtener por lo menos un 90 % de sus ingresos exclusivamente por actividades relacionadas con el autotransporte de carga pública federal, 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.

Fuentes consultadas

- Auerbach, A. J. (2018). Fiscal policy, past and present. National Bureau of Economic Research. <https://www.nber.org/papers/w24047>
- Banxico (2023). Informe Anual sobre la Situación Económica de México. Banco de México. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-anuales>
- DECRETO DOF 02/sep/2024 por el que se otorgan estímulos fiscales para incentivar el uso de medios de pago electrónicos. Diario Oficial de la Federación. Disponible el 1 de julio de 2024 en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5737867&fecha=02/09/2024#gsc.tab=0

- DECRETO DOF 05/jun/2023, por el que se fomenta la inversión de los contribuyentes que realicen actividades económicas productivas al interior de los Polos de Desarrollo para el Bienestar del istmo de Tehuantepec. Diario Oficial de la Federación. Disponible el 1 de julio de 2024 en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5691049&fecha=05/06/2023#gsc.tab=0
- DECRETO DOF 31/dic/2018 de estímulos fiscales región fronteriza norte. Diario Oficial de la Federación. Disponible el 1 de julio de 2024 en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5547485&fecha=31/12/2018#gsc.tab=0
- Frapiccini, M. I. (2016). Una aplicación de la teoría de la imposición óptima para Argentina: estimación de holguras en la tasa marginal máxima del impuesto a las ganancias. *Estudios Económicos*, xxxiii(67), 47-66.
- Gravelle, J. G. (2020). Tax credits and economic growth: What we know and what we don't. Congressional Research Service. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R45909>
- Mirrlees, J. A. (1971). An exploration in the theory of optimum income taxation. *The Review of Economic Studies*, 38(2), 175-208.
- OECD (2014). *Taxing Wages 2014*. OECD Publishing, París. Disponible el 1 de julio de 2023 en: http://dx.doi.org/10.1787/tax_wages-2014-en
- Romer, C. D. y Romer, D. H. (2019). Fiscal space and the aftermath of financial crises: How it matters and why. *Brookings Papers on Economic Activity*. <https://www.brookings.edu/bpea-articles/fiscal-space-and-the-aftermath-of-financial-crises-how-it-matters-and-why/>
- Saez, E. (2001). Using elasticities to derive optimal income tax rates. *The Review of Economic Studies*, 68(1), 205-229.
- Saez, E., Slemrod, J. y Giertz, S. (2012). The elasticity of taxable income with respect to marginal tax rates: A critical review. *Journal of Economic Literature*, 50(1), 3-50.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT] (1994). Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Disponible el 1 de julio de 2023 en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4766772&fecha=22/11/1994#gsc.tab=0
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP] (2017). DECRETO por el que se otorga un estímulo fiscal en materia de Deducción Inmediata de Bienes Nuevos de Activo Fijo para las Micro y Pequeñas Empresas. DOF del 18 de enero de 2017, disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5469285&fecha=18%2F01%2F2017#gsc.tab=0
- (s/f). Ley del Impuesto sobre la Renta. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/lisr_301122.pdf
- (2024a). Ley del Impuesto Sobre la Renta. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LISR_301122.pdf
- (2024b). Nueva Ley de Ingresos de la Federación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de noviembre de 2023. Disponible el 1 de julio de 2024 en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lif_2024.htm
- Servicio de Administración Tributaria [SAT] (2024a). Guía de obligaciones fiscales para el sector transporte. <https://www.sat.gob.mx/documentos/guia-obligaciones-fiscales-transporte>
- (2024b). Resolución de Facilidades Administrativas 2024. <https://www.sat.gob.mx/documentos/resolucion-facilidades-administrativas-2024>

IMPACTO FISCAL Y FINANCIERO DE LAS ORGANIZACIONES

- (2024c). Guía para el cumplimiento de las facilidades administrativas en 2024. <https://www.sat.gob.mx/documentos/guia-facilidades-administrativas-2024>
- (2024d). Guía de estímulos fiscales para el sector transporte. <https://www.sat.gob.mx/documentos/guia-estimulos-fiscales-transporte>
- (2024e). Resolución miscelánea fiscal. http://omawww.sat.gob.mx/normatividad_RMF_RGCE/Paginas/novedades_normativas_2024.htm
- Zodrow, G. R. (2018). The impact of tax policy on economic growth, income distribution, and fiscal sustainability. *The Journal of Economic Perspectives*, 32(4), 75-98. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.32.4.75>