BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA

SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS DE POSGRADO

"PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) RESPECTO A SU HOMOLOGACIÓN EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUEBLA"

DIRECTOR:
Hernández Barrena Gerardo

TESIS
Para Obtener el Grado de
Maestro en Contribuciones.

PRESENTA(N):
Hernández Carranco Evelyn

Ramiro López Bibiana

Puebla, Pue. Julio2015

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Facultad de Contaduría Pública

Secretaría de Investigación y Estudios de Posgrado

"Propuesta de iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla"

Director:

Gerardo Hernández Barrena

Tesis

Para Obtener el Grado de
Maestro en Contribuciones.

Presenta(n):

Hernández Carranco Evelyn

Ramiro López Bibiana

Puebla, Pue. Julio 2015

M.A. Elisa Guillermina del Perpetuo Socorro Ruiz Rendón
Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado
Facultad de Contaduría Pública
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
P r e s e n t e

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Director de Tesis** denominada: **"Propuesta de Iniciativa de Reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su Homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla",** elaborada por las alumnas de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombres:

EVELYN HERNÁNDEZ CARRANCO
BIBIANA RAMIRO LÓPEZ

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 05 de Junio de 2015

A t e n t a m e n t e

M.C. Gerardo Hernández Barrena

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA · 1578 ·
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA
RECIBIDO
20 JUN 2015
SECRETARÍA DE INV. Y ESTUDIOS DE POSGRADO

M.A. Elisa Guillermina del Perpetuo Socorro Ruiz Rendón
Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado
Facultad de Contaduría Pública
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
P r e s e n t e

Por este conducto la que suscribe en mi calidad de **Asesora de Tesis** denominada: **"Propuesta de Iniciativa de Reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su Homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla",** elaborada por las alumnas de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombres:

EVELYN HERNÁNDEZ CARRANCO
BIBIANA RAMIRO LÓPEZ

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 05 de Junio de 2015

A t e n t a m e n t e

Dra. Karla Liliana Haro Zea

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA · 1578 ·
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA
RECIBIDO
20 JUN 2015
SECRETARÍA DE INV. Y ESTUDIOS DE POSGRADO

M.A. Elisa Guillermina del Perpetuo Socorro Ruiz Rendón
Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado
Facultad de Contaduría Pública
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
P r e s e n t e

Por este conducto el que suscribe en mi calidad de **Asesor de Tesis** denominada: **"Propuesta de Iniciativa de Reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su Homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla",** elaborada por las alumnas de la **MAESTRÍA EN CONTRIBUCIONES** de nombres:

EVELYN HERNÁNDEZ CARRANCO
BIBIANA RAMIRO LÓPEZ

Informo a Usted que a mi juicio el citado trabajo cumple con los requisitos técnicos continúe con los trámites de titulación que procedan.

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente.

Sin otro particular, quedo de Usted.

H. Puebla de Z., a 05 de Junio de 2015

A t e n t a m e n t e

M.C. Víctor Hugo Aguilar Hernández

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
FACULTAD DE CONTABURÍA PÚBLICA
RECIBIDO
22 JUN 2015
SECRETARÍA DE INV. Y ESTUDIOS DE POSGRADO
1578

BUAP

Oficio No. FCP-SIEP/060/15
Asunto: Digitalización de Tesis

C. EVELYN HERNÁNDEZ CARRANCO
BIBIANA RAMIRO LÓPEZ

PRESENTE

Por medio del presente tengo a bien comunicarle que se autoriza la digitalización en formato PDF, de la tesis denominada **"PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) RESPECTO A SU HOMOLOGACIÓN EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE PUEBLA"**, a fin de sustentar el examen profesional para obtener el grado de **MAESTRAS EN CONTRIBUCIONES.**

Sin más por el momento, quedo de ustedes.

ATENTAMENTE
"Pensar Bien, Para Vivir Mejor"
H. Puebla de Z., 24 de junio de 2015

M.A. ELISA GUILLERMINA DEL PERPETUO SOCORRO RUIZ RENDÓN
Secretaria de Investigación y Estudios de Posgrado.

c.c.p. SIEP
ECA/ERR*

Facultad de Contaduría Pública
Blvd. Valsequillo 70,
Col. Universidades,
Ciudad Universitaria,
Puebla, Pue. C.P. 72570
01 (222) 229 55 00 Ext. 5552

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo evaluar el impacto económico que tuvo la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en los usuarios de dicho servicio y en las líneas de transporte que conforman la Central de Autobuses de Pasajeros Puebla (CAPU) a través de investigación de campo con aplicación de encuestas a los usuarios del servicio y entrevistas dirigidas a los empresarios.

Este se llevó a cabo mediante el tipo de investigación mixto ya que se indagó en libros, documentos, artículos de revistas e internet.

El muestreo que se aplicó en nuestra investigación es no probabilístico por cuotas ya que se eligieron arbitrariamente a los encuestados.

Como resultado del trabajo de investigación realizado se puede concluir que la reforma aplicable a dicho gravamen tuvo una afectación considerable en las finanzas personales de los usuarios y la disminución de utilidades a las empresas por lo que la propuesta se encaminó a la reconsideración de esta reforma ante el Congreso de la Unión.

ABSTRACT

The general objective of the present work of research is to evaluate the financial impact of approval in VAT rates of passenger transportation in both scenarios: users of the service and passenger transportation companies that are established in the main bus station in Puebla (CAPU), we conducted fieldwork with application of surveys to users and targeted interviews to administrators.

This was carried out through a mixed type of research consistent on a source of information based on data collection from books, papers, magazine articles and the internet.

The sampling applied in our investigation is not probabilistic by shares because the surveyed subjects were selected arbitrarily.

As a result of the research conducted it can be concluded that the reform consistent on the VAT approval has affected considerably in personal finance of users and declining profits on businesses so that the proposal lies on reconsideration of this reform to Congress of the Union.

ÍNDICE GENERAL

I. Introducción 14
II. Planteamiento del problema 16
III. Justificación del Problema 19
IV. Objetivos de la Investigación 21
a) Objetivo General 21
b) Objetivos Específicos 21
V. Preguntas de Investigación 23
VI. HIPÓTESIS 24
VII. Variables 25
a) Variables Independientes 25
b) Variables Dependientes 25
VIII. Diseño Metodológico 28
IX. Alcances y limitaciones 30
CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS 33
1.1 Inicios del Autotransporte de Pasajeros 33
1.2 Clasificación del Servicio de Transporte Público Urbano 36
1.3 Sistema de Autotransporte en América Latina 38
1.4 Origen del Autotransporte de Pasajeros en México 39
1.5 Antecedentes del Sector Autotransporte en la Ciudad de Puebla 50
CAPíTULO 2. MARCO LEGAL DE AUTOTRANSPORTES EN MÉXICO 58
2.1 Principio Constitucional 61
2.2 Conceptualización de los impuestos 61

2.3 Elementos de los impuestos 63

2.4 Clasificación de los impuestos 65

2.5 Obligaciones legales del Sector Autotransporte en México 69

2.6 Obligaciones Fiscales del Sector Autotransporte en México 81

2.7 Antecedentes de la Ley de IVA y sus principales reformas hasta el año 2013 90

CAPíTULO 3. HOMOLOGACIÓN DE IVA EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS 93

3.1 Reformas fiscales para el ejercicio 2014 93

3.2 Reformas fiscales en materia de Impuesto al Valor Agregado para el ejercicio 2014 98

3.3 Homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros 103

3.3.1. Conceptualización 103

3.3.2 Tasa aplicable de gravamen en el Sector Autotransporte de Pasajeros .. 105

3.3.3 Aplicación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en base a la ley vigente 2014 107

3.3.4 Indicadores económicos sobre recaudación de IVA 108

3.4 Incremento en los precios 115

3.4.1 Conceptualización 115

3.4.2. Aumento generalizado de precios en el Sector Autotransporte de Pasajeros 117

3.4.3 Ajuste en las tarifas por la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros 118

3.5 Disminución de utilidades 118

3.5.2 Esquema económico actual del Sector Autotransporte de pasajeros por la reforma ocurrida 120

3.5.3 Modificaciones de los rubros en las utilidades de las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros 126

CAPíTULO 4. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA HOMOLOGACIÓN DE IVA EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS..... 128

4.1 Diseño del instrumento 129

4.2 Aplicación del instrumento 130

4.3 Análisis e Interpretación de resultados 131

4.3.4. Los resultados obtenidos e interpretados de la entrevista realizada a un grupo de empresas que se dedican a la prestación del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla. 147

CAPITULO V. PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO 155

5.1 Iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA), ejercicio 2014. 155

5.2 Modificación al artículo 15 fracción V de la Ley del Impuesto al Valor Agregado. 158

5.3 Vinculación de los resultados obtenidos con las variables y objetivos de Investigación 159

5.4 Iniciativa de propuesta para la modificación a la Ley del Impuesto al Valor Agregado del ejercicio 2014. 162

Conclusiones y recomendaciones 169

VI. BIBLIOGRAFÍA..... 172

VII. GLOSARIO 178

VIII. ANEXOS 180

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Análisis de variables 27

Tabla 2. Clases de Transporte Colectivo ofrecido 39

Tabla 3. Empresas que prestan los servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros y carga según personalidad jurídica y terminales de pasajeros 48

Tabla 4. Variables seleccionadas del Autotransporte Federal de Pasajeros por clase de servicio. 49

Tabla 5. Aspectos relevantes de la Ley de caminos, puentes y Autotransporte Federal 71

Tabla 6. Aspectos relevantes del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares 76

Tabla 7. Aspectos relevantes de la Ley de Vías Generales de Comunicación 80

Tabla 8. Aspectos relevantes contemplados en la Ley del Impuesto Sobre la Renta 87

Tabla 9. Principales Reformas a la Ley del IVA para el ejercicio 2014 99

Tabla 10. Ingresos del Sector Público y variación contra el programa primer trimestre de 2014, cifras expresadas en millones de pesos. 109

Tabla 11. Recaudación de IVA primer trimestre 2014 110

Tabla 12. Recaudación de IVA por actividad económica y tipo de contribuyente. .. 111

Tabla 13. Recaudación de IVA por nivel de ingreso y tipo de contribuyente..... 114

Tabla 14. Demanda del Sector Transporte por clase de Servicio 123

Tabla 15. Escala de reactivos 133

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Demanda de pasajeros transportados por modalidad de servicio 2013 . 124

Gráfica 2. Demanda de Transporte de Pasajeros por kilómetros recorridos 2013.. 125

Gráfica 3. Relación de variables independientes con los resultados obtenidos de las encuestas..... 160

Gráfica 4. Relación de variables dependientes con la entrevista dirigida al jefe de fiscal de un grupo de líneas que prestan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla 161

Gráfica 5. Relación de objetivos con los resultados arrojados en la entrevista dirigida.....162

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Dimensiones para el cambio relevante en la Transportación según Manheim..... 34

Figura 2. Aspectos relevantes en el desarrollo del Autotransporte a nivel mundial.. 35

Figura 3. Clasificación del medio de Transporte Urbano de acuerdo al tipo de servicio que prestan según Molinero y Sánchez. 37

Figura 4. Evolución del Servicio de Autotransporte de Pasajeros 47

Figura 5. Principales líneas de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla 56

ÍNDICE DE SIGLAS

ADO	Autobuses de Oriente
ANPACT	Asociación Nacional de Productores y Camiones y Tractocamiones.
AU	Autobuses Unidos
CAPU	Central de Autobuses Puebla
CFDI	Comprobante Fiscal Digital por Internet
CFF	Código Fiscal de la Federación
CONATRAM	Confederación Nacional de Transportistas de la República Mexicana
CONEVAL	Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
DOF	Diario Oficial de la Federación
IEPS	Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios
ISIM	Impuesto Sobre Ingresos Mercantiles
ISR	Impuesto Sobre la Renta
IVA	Impuesto al Valor Agregado
LCPAF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal
LFT	Ley Federal del Trabajo
LISR	Ley del Impuesto Sobre la Renta
LIVA	Ley del Impuesto al Valor Agregado
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación

OCC	Ómnibus Cristóbal Colón
PAE	Procedimiento Administrativo de Ejecución
RAFSA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares
REPECO	Régimen de Pequeños Contribuyentes
RFC	Registro Federal de contribuyentes
RLISR	Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta
SAT	Servicio de Administración Tributaria
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación que lleva por nombre “Propuesta de Iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla”, se integra con una investigación mixta compuesta por información documental y de campo; la investigación documental obtenida a través de libros, artículos de investigación, documentales, noticias etc. y la investigación de campo conformada por entrevistas dirigidas a los empresarios o administrativos del sector y la aplicación de encuestas a personas mayores de 18 años usuarios del servicio.

La reforma aprobada por el Congreso de la Unión aplicable al ejercicio 2014 contempla gravar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros a una tasa del 16%, trayendo con ello diversas implicaciones tanto en el sector empresarial como en los usuarios del servicio, derivado de ello se optó por el desarrollo del presente trabajo de investigación a través del siguiente orden:

El primer capítulo se integra de los antecedentes del Autotransporte de Pasajeros, en el que se parte de un contexto global para llegar a uno particular, desde sus orígenes en la Ciudad de México hasta la conformación de la Central de Autobuses de Puebla (CAPU).

En el segundo capítulo se observa el marco legal del Autotransporte de Pasajeros en México, en el que se señalan los principios que dieron origen a las leyes fiscales mexicanas así como su conceptualización, elementos que lo integran, sus diferentes

clasificaciones y de una manera muy particular los antecedentes de la Ley de IVA y las reformas aplicables en materia fiscal para el año 2014.

En el tercer capítulo se desarrolla el tema de la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros integrada por la descripción de conceptos, las tasas aplicables al sector, indicadores económicos sobre recaudación. La parte primordial es el estudio de las variables que conforman la investigación, dichas variables son la homologación del IVA, el incremento en los precios, el impacto económico en las empresas del Sector Autotransporte así como en los usuarios del Servicio de Autotransporte.

El cuarto capítulo se forma por el análisis del impacto de la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros buscando llevar a cabo una propuesta de iniciativa de reforma a la LIVA, siendo una parte medular en el tema de investigación ya que se darán a conocer los resultados de la investigación de campo que son las entrevistas dirigidas a los empresarios y la aplicación de encuestas a los usuarios del servicio, este apartado es importante por los resultados estadísticos que finalmente se obtendrán.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Desde la época prehispánica las personas debían de pagar ciertos tributos al Estado, con el tiempo se crea la Constitución de 1917 en la que se le faculta para que pueda exigir de los ciudadanos el traslado de una parte de su riqueza, que actualmente se denominan contribuciones.

De esta manera nace un precepto legal donde se establece en el artículo 31 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) la obligación que tenemos todos los mexicanos de contribuir para los gastos públicos.

La Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA) que conocemos en la actualidad ha tenido algunos antecedentes y de igual manera Reformas. El primer antecedente se encuentra en 1948 con la creación de la Ley Sobre Ingresos Mercantiles con característica de ser un impuesto en cascada influyendo en el costo de los bienes y servicios, pues para el consumidor final llevaba incluida mayor carga fiscal, ya que el impuesto en la segunda etapa se consideraba como parte de la base, posteriormente en 1980 entra en vigor la LIVA.

Como parte de la Reforma Fiscal propuesta por el ejecutivo y aprobada por el Congreso de la Unión para el año 2014, en cuanto a las tasas del IVA aplicable a ciertos actos o actividades, encontramos la homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros pasando de no estar obligado al pago de dicho impuesto (exento) a gravarse a la tasa del 16%.

Con base al tema elegido referente a la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros consideramos conveniente abordarlo analizando los dos extremos del problema, es decir, tanto a los usuarios del servicio como a las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros instalados en la Central de Autobuses Puebla (CAPU), ya que ambos son contribuyentes de dicho impuesto y los afecta directamente.

A partir del 1 de enero de 2014 de acuerdo a lo establecido en las leyes fiscales aprobadas, las empresas de Autotransporte Foráneo de Pasajeros se encuentran obligadas a desglosar en forma expresa y por separado el 16% de IVA, para dar cumplimiento a dicha disposición algunas organizaciones optaron por ajustar la tarifa de los servicios, sin embargo, este ajuste afecta directamente en sus utilidades ya que el costo de dicho gravamen lo absorbe la organización. De no hacer dicho ajuste, consideramos que su competitividad se vería afectada puesto que la demanda del servicio disminuiría y al aumentar sus precios se encuentran en desigualdad en comparación con las del mismo sector.

Sin embargo, algunas otras empresas optaron por adicionar el 16% correspondiente a IVA en el precio de las tarifas, ocasionando con ello que la demanda de sus servicios fuera a la baja y con ello la capacidad de las unidades no se utilice al 100%.

Por el lado de los usuarios del servicio, las finanzas personales se ven directamente afectadas al tener que pagar un 16% más correspondiente al IVA. Dicha carga impositiva se reciente más en aquellas personas que no son contribuyentes de dicho impuesto, ya que al ser usuarios finales del servicio son en quienes recae dicho gravamen y al no poder acreditarlo se absorbe la totalidad del costo.

Por lo tanto, es posible afirmar que el principal problema derivado de la reforma a la LIVA impacta directamente en los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros debido a que al estar gravado dicho servicio por el IVA el desembolso de dinero necesario para su utilización se incrementa y al mismo tiempo se ve afectado el poder adquisitivo de los usuarios.

Por tratarse de una reforma recién aprobada, aún no se cuenta con trabajos de investigación que tengan rigor científico que podamos considerar para el desarrollo de la presente investigación, por lo que únicamente se cuenta con información emitida por algunas empresas periodísticas que tratan sobre dicho tema, por lo tanto es necesario realizar investigación de campo.

Por ello, el presente trabajo pretende abrir una línea de investigación que sirva de punto de partida para aquellas personas que se interesen en conocer el impacto que tiene la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros de la Ciudad de Puebla y sea útil para dicho sector por la información estadística que se aborde.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El presente trabajo de investigación que tiene por título “Propuesta de iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla”, nos permitirá obtener el grado de Maestros en Contribuciones.

Dicho estudio cuenta con todo el profesionalismo tomando en consideración la experiencia en el área fiscal que se tiene como Contadores Públicos, lo cual nos sirve de gran apoyo.

A través del mismo se pretende conocer las repercusiones económicas que contempla la homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros por parte de los empresarios en la disminución de sus utilidades y de los usuarios en la afectación de sus finanzas por el servicio que ocupan de las líneas de Autotransporte Estrella Roja, ADO, ORO y VIA, solo por mencionar algunas.

La elección del tema a desarrollar se realizó tomando en consideración que la demanda del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla es demasiada y que dicho régimen tuvo una afectación importante debido a la tasa impositiva de IVA que se le asignó como producto de la Reforma fiscal aprobada para el ejercicio 2014, cuya vigencia inició el día 1 de enero de 2014.

El incremento en la tasa de IVA no sólo implica el adicionar un 16% sobre el costo normal, sino que de manera indirecta impacta en las finanzas de los usuarios del

servicio y en las empresas pertenecientes a dicho ramo. Es por ello que se optó por el abordaje de dicho tema con la finalidad de conocer las implicaciones que ello comprende.

IV. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

a) Objetivo General

Evaluar el impacto económico que tiene la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros tanto a los usuarios del servicio como a las empresas de dicho sector establecidas en la Central de Autobuses Puebla (CAPU)para conocer si se cumplió el objeto de ampliar la base de IVA a través de la eliminación de la exención al Servicio de Transporte Público Foráneo de Pasajeros y al mismo tiempo proteger a los hogares de menores ingresos al mantener la exención sólo al servicio público terrestre de personas prestado en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas.

b) Objetivos Específicos

- Abordar los antecedentes del Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla para contar con un panorama más amplio sobre el surgimiento del mismo y su evolución.
- Investigar el marco legal de las empresas de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla para tener conocimiento de las leyes fiscales que regulan este sector.
- Exponer los parámetros que determinaron la homologación del IVA del Sector Autotransportes de Pasajeros en la Ciudad de Puebla.
- Verificar cuáles son las repercusiones financieras que tendrá el Sector Autotransporte de Pasajeros como consecuencia de la homologación del IVA derivado de la reforma fiscal 2014.

- Analizar el impacto económico generado por la carga fiscal con base en la información proporcionada por los empresarios del Sector Autotransporte de Pasajeros sobre el ajuste hecho a sus tarifas.
- Identificar la relación directa que guarda el incremento del IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros con el impacto económico tanto en las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla, así como en los usuarios de dicho servicio.
- Investigar la influencia que tuvo la demanda del Sector Autotransporte de Pasajeros en el año 2013, con el año 2014 en el que hubo un incremento a los precios por la imposición de la tasa de IVA del 16%.
- Detectar la forma en que se vieron afectados los usuarios del servicio del Sector de Autotransporte de Pasajeros en su economía debido al aumento en el precio de los boletos.
- Corroborar las formas en las que se vieron afectados los usuarios del Servicio de Autotransporte foráneo de Pasajeros para poder llegar a su destino por la aprobación de IVA y su relación con la ocupación del servicio.

V. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Cuáles son los antecedentes del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla?
- ¿Cuáles son las legislaciones que regulan el Sector de Autotransporte de Pasajeros?
- ¿La homologación de IVA impactará de manera positiva en las finanzas del Sector Autotransporte de Pasajeros?
- ¿Qué impacto económico tuvo en los empresarios el ajuste a las tarifas debido a la reforma fiscal 2014?
- ¿En qué medida está relacionado el incremento en la tasa de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros con el impacto económico de las empresas del Sector Autotransporte y los usuarios de dicho servicio?
- ¿Qué tanto influye el incremento en los precios de los servicios del Sector Autotransporte de Pasajeros en la demanda del servicio?
- ¿En qué medida repercutió el incremento en los precios de los servicios en las finanzas de los usuarios?
- ¿Cuál es el impacto económico en los usuarios foráneos por la homologación de IVA y su relación con la ocupación del servicio?

VI. HIPÓTESIS

La homologación de IVA derivado de la reforma fiscal para el año 2014 afecta directamente en la economía tanto de los usuarios como de los empresarios del Sector Autotransporte de Pasajeros de la Ciudad de Puebla.

VII. VARIABLES

a) Variables Independientes

- Homologación de IVA (Independiente)
- Incremento en los precios (Independiente)

b) Variables Dependientes

- Impacto económico en las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla (Dependiente)
- Impacto económico en los usuarios del servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla (Dependiente)

Relación 1.

Homologación en la tasa de IVA – Incremento en los precios.

Ambas variables tienen relación directa dado que la homologación en la tasa de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros implica un incremento en dicho impuesto que se ve reflejado en el precio de venta final y con ello una disminución en la demanda de servicio por parte de los usuarios.

Relación 2.

Homologación de IVA – Impacto económico en las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla.

Derivado de la reforma fiscal en la que se contempla la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros las empresas del ramo resienten dicha reforma debido a la disminución en la ocupación del servicio.

Relación 3.

Incremento de precios – Impacto económico en los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla.

Como efecto de gravar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla se produce el incremento en los precios de los boletos afectando directamente en la economía de los usuarios del servicio al tener la necesidad de realizar un desembolso mayor comparado con el que realizaban en 2013 por el mismo servicio.

Relación 4

Impacto económico en las empresas del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla - Impacto económico en los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla.

Debido al impacto provocado en la economía de los usuarios del servicio al gravar el mismo a la tasa del 16% de IVA y a la necesidad de realizar un desembolso para la utilización del Servicio de Autotransporte los usuarios se limitan a usar solo las ocasiones indispensables el servicio y con ello los ingresos obtenidos por las empresas del ramo de Autotransporte se ve afectado al disminuir la demanda del servicio y con ellos los ingresos.

Tabla 1.Análisis de variables

No.	Variables	Según su función	Según su naturaleza	Según su nivel de medición
1	Homologación de IVA	Independiente	Cuantitativas en base a porcentajes	Ordinal
2	Incremento en los precios	Independiente	Cuantitativas (se utilizará una escala asignando valores numéricos a los usuarios)	Intervalo
3	Impacto económico en las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla	Dependiente	Cuantitativas (se utilizará una escala numérica)	Intervalo
4	Impacto económico en los usuarios del Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla	Dependiente	Cuantitativas (se utilizará una escala numérica a los usuarios)	Intervalo

Fuente: Elaboración propia

VIII. DISEÑO METODOLÓGICO

El tipo de investigación que se utilizará para nuestro trabajo es básica debido a que se obtendrá información documental existente en libros, periódicos y trabajos de investigación, además se recopilará información de las líneas de Autotransporte de Pasajeros como lo son Estrella Roja, ADO, ORO y VIA de la CAPU mediante entrevistas dirigidas a los administradores de dichas líneas y se aplicarán encuestas a los usuarios del transporte público mayores de 18 años.

El método que se utilizará en la investigación será el método analítico, porque se obtendrá la información de diferentes fuentes para que se proceda a la revisión documental del mismo, además de que se analizará la relación que existe entre la homologación del IVA y el impacto que esto generará en la economía tanto de las empresas como de los usuarios del servicio.

El tipo de investigación a utilizar será la mixta, porque obtendremos la información documental de diversas fuentes y se llevará a cabo trabajo de campo por las entrevistas dirigidas a los empresarios y las encuestas aplicadas a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la CAPU.

El alcance de la investigación será exploratorio debido a que el tema de la homologación del IVA, en especial en el Sector de Autotransporte de Pasajeros es de reciente impacto por la reforma fiscal aplicable a partir del año 2014, consideramos que el tipo de estudio a utilizar será exploratorio, ya que al ser un tema muy poco abordado como objeto de estudio será necesario profundizarlo a través de la información existente a la fecha y a partir de estudio de campo. Al mismo tiempo, se abordarán los principales antecedentes de la Ley del IVA y las principales

modificaciones que se han presentado a la misma a través de la historia. Se llevarán a cabo entrevistas dirigidas por lo que el tipo de estudio será cualitativo mediante las entrevistas hechas a los empresarios del Sector Autotransporte de Pasajeros de la Ciudad de Puebla y de intervalo ya que se aplicarán encuestas a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros ocupando la escala de Likert.

Así mismo, el enfoque que tendrá el trabajo de investigación es cuantitativo, debido a que la comprobación de la hipótesis se realizará en base a los resultados obtenidos de encuestas a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros así como de entrevistas dirigidas a los empresarios de dicho sector.

El diseño de la investigación aplicable al presente trabajo es no experimental, ya que para la aplicación de las encuestas y las entrevistas no se manipularán las variables, sino que de manera aleatoria se aplicarán dichas encuestas a los usuarios con la finalidad de obtener información verídica en el ambiente normal de uso del Servicio de Autotransporte de Pasajeros.

IX. ALCANCES Y LIMITACIONES

En nuestro tema “Propuesta de iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto a su homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla” podemos considerar algunos aspectos importantes al momento de realizar la investigación las cuales se enumeran a continuación:

Alcances:

En cuanto al tema de investigación se tienen las herramientas necesarias para darle el rigor científico que merece con los soportes necesarios, realizando tanto investigación documental como de campo, lo que permitirá la comprobación de la hipótesis.

En el desarrollo de la investigación se diseñan herramientas como la encuesta y la entrevista, las cuales permiten obtener información estadística que propicie la comprobación de la hipótesis planteada.

Finalmente con el apoyo de las personas requeridas (usuarios del servicio y empresarios) para llevar a cabo el trabajo de investigación, se elabora una investigación acorde al grado que obtendremos en beneficio de la sociedad poblana usuaria del Sector Autotransporte de Pasajeros.

Es importante señalar que el presente trabajo de investigación no pretende implementar facilidades administrativas aplicables al Sector de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla, sino que se enfoca más en la formulación de una propuesta de iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

Limitaciones

Una limitante encontrada es que al momento de aplicación de entrevistas el personal no cuenta con la autorización suficiente para poder proporcionarnos datos confiables relacionados con las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros, en cuanto a revelar información financiera expresada en cifras del área administrativa, financiera y contable.

Relacionado a lo anterior dicha falta de información limite a poder emitir un resultado expresado en términos cuantitativos referente al impacto que tiene la homologación del IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla.

Otra limitante es que al momento de efectuarse las encuestas a los usuarios del transporte mayores de 18 años no lo realicen algunos de ellos con el interés y seriedad necesarios considerando el objetivo por el cual se estén aplicando.

Se presenta el caso de una falta de disponibilidad por parte de los empresarios para la aplicación de entrevistas dirigidas debido a que no cuentan con el tiempo necesario para atendernos.

A la fecha de la terminación del trabajo de investigación no se cuenta con bibliografía especializada del Sector Autotransporte que aborde la última reforma fiscal aplicable para el año 2014, debido a ello se tuvo que recurrir a fuentes como lo son periódicos, noticias y análisis recientes.

CAPÍTULO1. ANTECEDENTES DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS

Desde tiempos muy remotos el transporte ha sido una actividad fundamental dentro de la sociedad pues permite el traslado de personas y bienes de un lugar a otro. El Autotransporte de Pasajeros juega un papel muy importante porque incrementa la economía y la productividad de un país por su creciente movilidad en la demanda de personas que utilizan los servicios públicos.

El transporte se considera un asunto de interés público puesto que se involucra en el desarrollo diario de las actividades de las personas por su gran movilidad. En el presente capítulo se abordarán los antecedentes del Autotransporte de Pasajeros, los inicios que se tuvieron desde un contexto mundial, posteriormente a nivel país y por último a nivel Puebla para contar con un marco de referencia sobre el tema del Autotransporte de Pasajeros.

1.1 Inicios del Autotransporte de Pasajeros

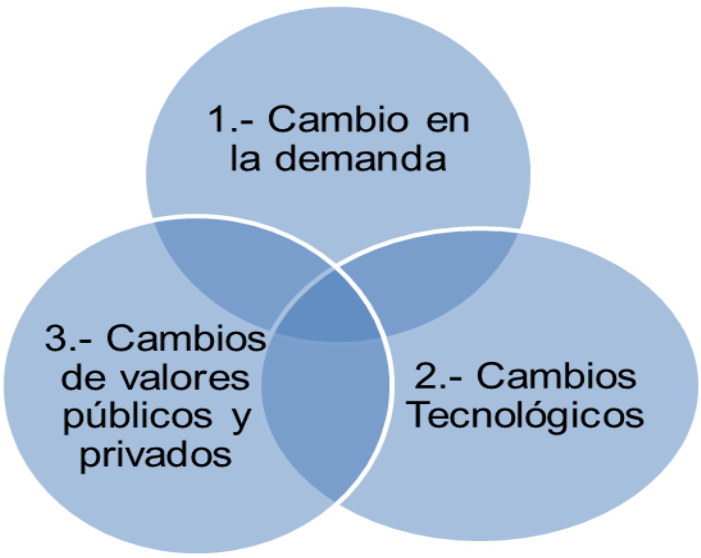
Aunque está documentada la existencia de servicios de carruajes tirados por caballos desde el comienzo del siglo XVI, el primer ómnibus moderno no fue introducido hasta 1829, cuando George Schillibeer un emprendedor fabricante de carrosas estableció un servicio en Londres. El siguiente servicio regular se inauguró en 1831 en la Ciudad de Nueva York y recorría la calle Broadway.

Antes de 1950, existía una preocupación en la planeación del transporte en áreas urbanas como eran los costos y beneficios para el usuario, de hecho se podría decir que era relativamente limitada la forma de planear la transportación en áreas urbanas.

Dickey (1975), menciona que la planeación consiste en proyectar líneas directas de tráfico y comparar el volumen con la capacidad existente de transportación.

Según Manheim (1984), podemos identificar tres dimensiones para el cambio relevante de la transportación, el primero es el cambio en la demanda para el transporte: como la población, los ingresos y los patrones de uso en desarrollo del territorio regional, la segunda son los cambios tecnológicos y la tercera se presenta como resultado de los cambios de valores públicos y privados que son traídos para la toma de decisiones. Dichas dimensiones pueden apreciarse en la siguiente ilustración:

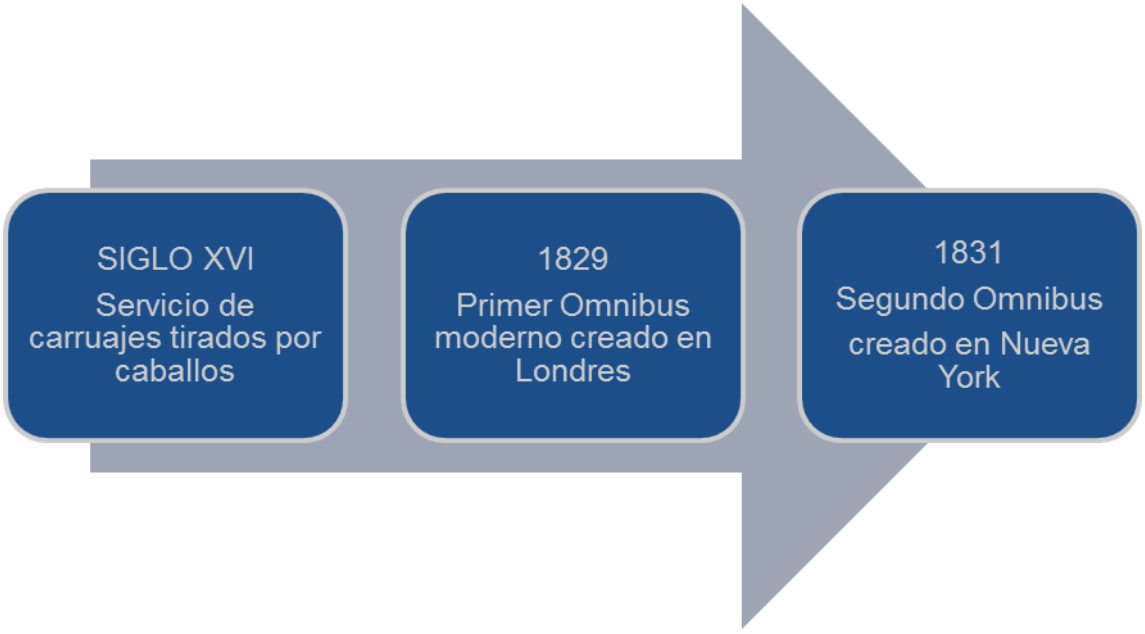
Figura 1. Dimensiones para el cambio relevante en la Transportación según Manheim



Fuente: Elaboración propia

El diseño tecnológico y modal de nuestro transporte, la estructuración y diseño en rutas redes y sistemas compatibles con nuestras ciudades y la planeación y operación acorde a las necesidades de nuestras poblaciones son factores que promueven un buen transporte. Molinero y Sánchez (1998).

Figura 2. Aspectos relevantes en el desarrollo del Autotransporte a nivel mundial.



Fuente: Elaboración propia

1.2 Clasificación del Servicio de Transporte Público Urbano

Los medios de transporte urbano de pasajeros pueden ser definidos de diferentes formas siendo éstos independientes entre sí:

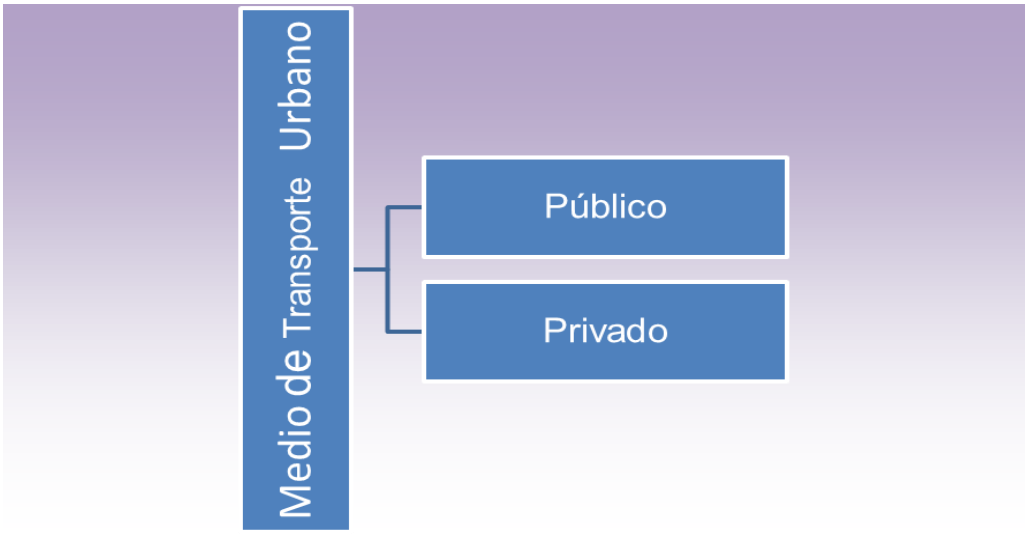
En 1997, Molinero y Sánchez nos hablan de que un medio puede ser clasificado en función de la tecnología utilizada aun cuando también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación.

Los diferentes medios de transporte urbano pueden ser clasificados por el tipo de servicio que prestan o por el volumen de viajes que manejan.

- Transporte Privado: el cual se presta en vehículos operados por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado (el automóvil, bicicleta, motocicleta y el peatón)

- Transporte Público: son sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida (autobuses, microbuses y metro).

Figura 3. Clasificación del medio de Transporte Urbano de acuerdo al tipo de servicio que prestan según Molinero y Sánchez.



Fuente: Elaboración propia

En palabras de Molinero y Sánchez(1997) las principales características de los sistemas de transporte se basan en:

- Operación de Transporte: el punto de vista del prestatario de transporte en el que se incluye el establecimiento de horarios, la asignación de jornadas de trabajo o roles, la supervisión y operación diaria de las unidades de transporte.

- Servicio de transporte: la forma en que el usuario cautivo, eventual y potencial ve el transporte e integra conceptos tales como la cantidad y la calidad del servicio.

1.3 Sistema de Autotransporte en América Latina

Dimitriou (1992), indica que los países del primer mundo se consideran aquellos países capitalistas industrializados, los de segundo mundo son aquellos en los que su economía, está planeada de una manera centralizada y los de tercer mundo representan los países en vías de desarrollo.

Algunas de las características que tienen las ciudades del tercer mundo son:

- Dependencia de los países industrializados.
- Un fenómeno del crecimiento rápido en tendencias socioeconómicas que afectan el desarrollo.
- Una economía dual con desigualdades extensas.
- Dominio desempeñado por el sector público en el desarrollo nacional.

En las economías del tercer mundo, se pronostica que los problemas de transporte se incrementarán con economías decrecientes como es el caso de América Latina, donde también se incrementó la compra de vehículos particulares y construcción de nuevas vías de transporte.

El único modo de transporte presente en todas las áreas metropolitanas de América Latina es el autobús. Los microbuses, los autobuses articulados y los trenes se encuentran presentes en un gran número de áreas metropolitanas. Los servicios disponibles se encuentran en la tabla 2.

Tabla 2.Clases de Transporte Colectivo ofrecido

Áreas metropolitanas	Transporte colectivo sobre neumáticos								Transporte colectivo sobre rieles			
	Taxis colectivo	Jeep	Combis y van	Microbús	Minibús	Autobús estándar	Autobús articulado	Autobús biarticulado	Ferrocarril	Metro	Tranvía	Barco
Belo Horizonte				■		■	■		■			
Bogotá				■		■	■					
Buenos Aires			■		■	■			■	■	■	
Caracas		■	■	■		■				■		
Ciudad de México				■		■	■		■	■		
Curitiba						■	■	■				
Guadalajara						■			■			
León						■	■					
Lima	■		■	■		■						
Montevideo						■	■					
Porto Alegre				■		■	■		■			
Río de Janeiro			■	■		■			■	■	■	■
San José						■			■			
Santiago	■					■	■		■	■		
São Paulo				■		■	■	■	■	■		

Fuente: Banco de Desarrollo de América Latina

La tabla 2, nos muestra las clases de transporte en América Latina, tomando gran auge, el autobús biarticulado en las ciudades principales de Cuntiba y Sao Paolo, resultando sustancial para el estudio del transporte de pasajeros.

1.4 Origen del Autotransporte de Pasajeros en México

Desde tiempos remotos el servicio de transportación de personas ha jugado un papel fundamental en la economía, pues desde que se practicaba el intercambio de mercancías (trueque) los individuos se vieron en la necesidad de trasladarse de un lado a otro con la final de obtener aquellos productos que les eran necesarios y que solamente obtenían a través del intercambio con otras personas.

Donald (1980) menciona que estas congregaciones humanas, se transportaban por una extensa red de caminos, puentes, ríos, lagos e incluso canales, para que tributos, mercancías, comerciantes y viajeros, transitaran por regiones sumamente extensas que comprendían llanuras y montañas. Por mencionar la región que albergaba a diversas congregaciones humanas era el valle del Anáhuac.

El primer medio a través del cual se llevaba a cabo la transportación fue en canoas cuya fuente principal de energía estaba representada por el esfuerzo humano. Posterior al uso de las canoas se llevó a cabo el uso de carretas, las cuales facilitaban de manera significativa el traslado de personas y mercancías al tomar como principal recurso la fuerza de los animales (mulas y caballos) utilizados para jalar las mismas.

Lafragua, Orozco y Berra (1998) señalaron que en el año de 1793, Don Manuel Antonio Valdés, impresor del gobierno y autor de la gaceta, le propuso al Virrey Conde de Revillagigedo, establecer una casa de alquiler de coches y cupés situado en algunos parajes públicos para fletearlos por horas, cediéndole por decreto este privilegio exclusivo para poner carruajes. Como consecuencia del crecimiento poblacional y la concentración de la misma en las áreas urbanas se vio reflejado en el incremento de los caminos y la desaparición de los canales, reemplazando así las canoas por las carretas.

Con posterioridad al transporte interno, aparecieron algunas organizaciones que se encargaron de la transportación foránea, con este cambio se cuenta entonces ya con una línea de transporte a Veracruz, México-Toluca, México-Cuernavaca, Pachuca y Cuautla.

Fue para la segunda mitad del siglo XIX cuando se llevó a cabo la introducción del ferrocarril, el tranvía y la bicicleta (considerados transportes masivos), ello sin desplazar completamente a los Sistemas de Transportación que venían usándose con anterioridad.

Es a principios del siglo XX cuando surgen en México los primeros transportes terrestres de pasajeros consistentes en la adaptación de pequeños camiones que en su momento sirvieron como transportes de carga en vehículos que con asientos hechos de tablas y en forma rústica transportaban ya a las primeras personas en un inicio dentro de las poblaciones y posteriormente a través de los caminos que había entre ellas originando con ello la industria del Autotransporte de Pasajeros.

En palabra de Champan (1975) el primer concesionario Francisco Arrillaga, ofreció en 1837 un pronóstico de ingresos. Este documento estimaba la inversión de $5,500,000.00 pesos y una ganancia a treinta años de $23,493,518 pesos. A partir de ese año, el presidente Anastasio Bustamante le concedió a Arrillaga la concesión, con el socio Alejandro Arango y Escandón. El negocio unía a Arrillaga, concesionario del primer tramo de vía férrea a Veracruz y a los Escandón con el primer tramo conocido como Guadalupe Hidalgo.

Indica Rodríguez (1980) el primer negocio de ferrocarril urbano hacia Tacubaya, fue construido por Jorge Luis Hammeken, gracias a la concesión en 1856. Puesto en funciones a principios de 1858. En 1866 esta línea se amplió hacia Mixcoac y en 1869 llegó a Tlalpan.

En 1882 salió el primer tren México – Querétaro; en 1903 el de Nuevo Laredo y el 1916 el de México a Guadalajara (Grupo Flecha Amarilla, 05/04/2014).

Meyer (1977) afirma que en 1918 los carruajes eran más numerosos que los automóviles, diez años más tarde se prohibía el uso del caballo en las calles para facilitar el tránsito; en 1924 entraba la Ford Motor Company al país, con la posterior y consecuente repercusión en la dependencia económica; a principios de 1926 se planeaba un amplio programa de pavimentación y apertura de nuevas calles y calzadas.

De las primeras líneas de Autotransporte que conectaron a Puebla con distintos Estados del País tenemos que en el año de 1926 se creó la ruta México-Puebla, Flecha Roja, y posteriormente en el año de 1932 dio inicio la línea León-Irapuato y con ello da inicio el grupo Flecha Amarilla.

En el año 1939 se conecta la ruta México-Puebla-Perote-Xalapa-Veracruz y es cubierta por la línea Autobuses de Oriente, en 1940 la ruta México-Pachuca-Querétaro por la Sociedad Cooperativa de Transportes Nacionales del Centro Estrella Blanca y en 1948 la ruta Aguascalientes-México por la línea Ómnibus México-Aguascalientes-Durango-Torreón, Flecha Roja S.C., es así como se crean las primeras rutas que representaron la mayor competencia para el sistema ferroviario existente antes de la Revolución.

El Sistema de Autotransporte en un inicio enfrentó diversas dificultades ya que la infraestructura carretera existente no era como la conocemos actualmente además de que no se contaba con terminales adecuadas para las unidades de transporte teniendo la necesidad de que tanto para las entradas y salidas de los mismos se tomaran las calles aledañas a las terminales de ferrocarril existentes en ese tiempo.

La terminal de tren existente en ese entonces era la de Buenavista y en las zonas cercanas era donde las personas dedicadas al Autotransporte se instalaban para el abordaje de pasajeros así como la venta de los boletos.

Haro Zea en su tesis (2006) indica que en México el sistema tranvía estaba muy bien establecido, y era controlado por la agrupación de transportistas eléctricos en el Distrito Federal; el concepto de hombre-camión surge como una competencia para ellos. De ahí surgen los choferes, que tenían pequeñas unidades y que empiezan a transitar por esas rutas.

También se construyeron carreteras a otras poblaciones alrededor de la Ciudad de México y es aquí donde surgen las empresas que empiezan a dar el Servicio de Transporte de Pasajeros, que hoy en día se conoce como transporte foráneo, así se comienzan a formar uniones de permisionarios. Este concepto surge del permiso que otorga la instancia de gobierno que hoy en día se denomina Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para explotar una ruta específica, concesionada por el Estado por un determinado tiempo.

Los que surgen como iniciadores del transporte son los llamados hombre-camión, porque normalmente ellos adquirían el vehículo y lo manejaban, requerían de tener una serie de habilidades propias como el manejo de vehículos que eran muy rudimentarios y que generalmente eran adaptaciones de chasises de coches, no de autobuses propiamente, a los cuales se les quitaba la parte trasera del vehículo y se adaptaba una plataforma de madera donde se ponía un pequeño techo y se colocaban las personas que hacían el viaje.

El hombre–camión tenía ciertas características:

- Era un pionero, iniciador de cosas.
- Siempre veía oportunidades en las actividades que realizaba.
- Tenía la vocación y habilidad para aventurarse en caminos nuevos, nunca antes circulados.
- Con visión para identificar donde estaban las posibilidades para generar negocios a partir del transporte.

De los años 20's y hasta los 40's fue la época del auge y crecimiento del transporte. Posteriormente surgen las sociedades cooperativas que eran uniones de permisionarios en donde juntaban sus permisos varios hombres–camión y entre todos explotaban las rutas.

Así, en un principio, el hombre–camión realizaba un trabajo multifuncional, operaba el vehículo y cobraba a bordo, en ese entonces no había taquillas, no se realizaba venta al estribo, era venta directa a bordo y el chofer era el que cobraba, daba cambio y manejaba. Por esa razón identificaban muy bien los costos y el manejo de los recursos, esto desarrolló en el hombre–camión el sentido de rentabilidad.

Para el hombre-camión el negocio representaba la supervivencia de la familia, porque adquiría el vehículo generalmente pagándolo en abonos. Por tanto era su medio de subsistencia y surgía un vínculo afectivo con él. Las esposas e hijos también participaban en el negocio encargándose de la familia inclusive de aspectos directos del autobús, por tanto ellos también establecían una liga afectiva con el camión, porque de él dependía la seguridad de obtener el sustento necesario para desarrollar la fortaleza, unión y mejora de sus familias.

Cuando crece la ruta que manejaba el hombre–camión o se incrementa el número de vehículos propiedad de este, surge la figura del chofer al cual actualmente se le conoce como conductor, distribuyendo con él las actividades del servicio de transporte, donde el permisionario hace una cosa y el operador otra, surgiendo el concepto de patrón y chofer, siendo el hombre-camión el patrón que enseñaba y hacía al ayudante (cobrador) parte del negocio desarrollándolo hasta que llegara a ser conductor.

Por otro lado, como consecuencia del periodo conocido como Desarrollo Estabilizador es a partir de los años cincuenta cuando la industria del transporte incrementó tanto en el aspecto territorial como en el número de unidades utilizadas para proporcionar dicho servicio surgiendo la necesidad de crear empresas formadas como sociedades mercantiles logrando convenios con otros transportistas de manera que cada uno cubriera de la mejor forma posible el tramo que tenía concesionado.

Es a través de estas sociedades mercantiles como se logra llevar a cabo un mayor control de la actividad del autotransporte con la finalidad de utilizar los fondos generados para la inversión en inmuebles usados y así establecer las terminales, resguardar las unidades y al mismo tiempo buscar el mantenimiento de las unidades de transporte y en caso de ser necesario buscar la sustitución de los mismos.

La renovación del parque vehicular se logra a través del apoyo de la fábrica denominada Diesel Nacional S. A. instalada en el municipio de Tepeapulco en el Estado de Hidalgo, la cual se dedicaba a la fabricación de motores y autobuses cuya fuente de energía era el diesel. Para los años sesenta surgen las líneas de Autobuses Unidos, Estrella Blanca, Flecha Amarilla, entre otros.

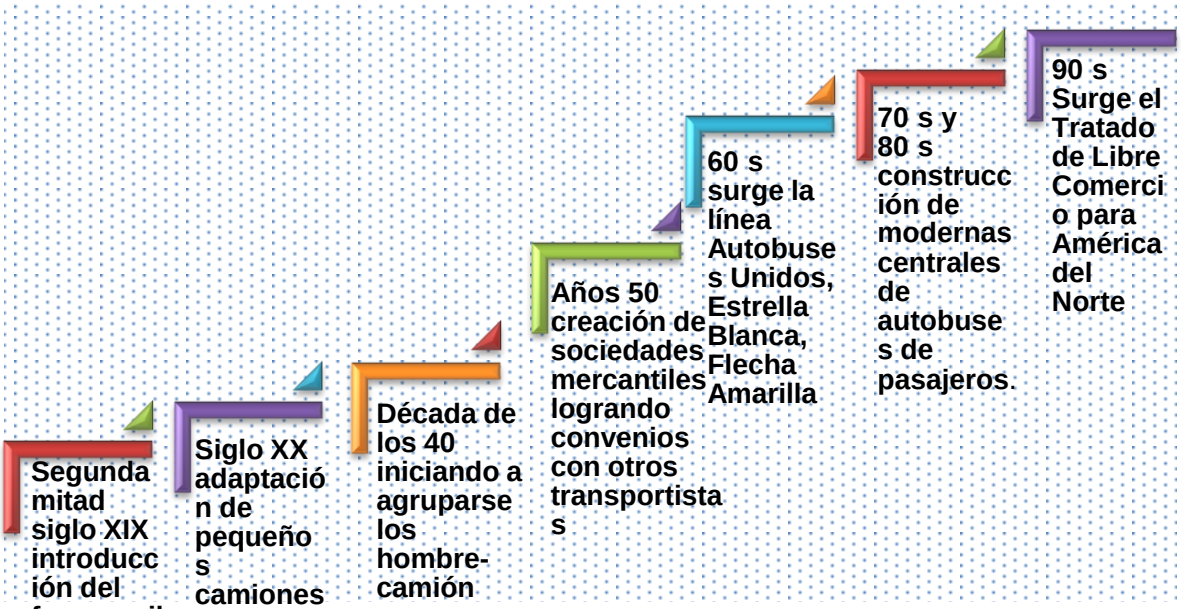
Es en la década de los setenta y ochenta cuando se lleva a cabo la construcción de modernas centrales de autobuses de pasajeros en las que se lograba concentrar en un solo lugar a varias empresas dedicadas al Sector de Autotransporte teniendo como claro ejemplo la construcción de la Terminal Central de Autobuses del Norte la cual es inaugurada el 13 de diciembre de 1973 y la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) inaugurada el 21 de noviembre de 1978 por José López Portillo.

A través de la Ley de Vías Generales de Comunicación se cambia la figura de concesión por permiso dando lugar a la desregulación del Autotransporte Federal de Pasajeros apoyando con ello el crecimiento del sector y permitiendo la adhesión de nuevos integrantes a dicho negocio. En 1989 se crea la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).

Es importante destacar que en la época de los noventa surge el Tratado de Libre Comercio para América del Norte y los miembros de la CANAPAT deciden la modernización del parque vehicular con la importación de los primeros autobuses europeos de la marca Mercedes Benz comenzando a circular a partir de 1992 dentro del país.

En la figura 4, se muestra la evolución del sector desde la creación del primer medio de transporte, hasta la construcción de modernas centrales de autobuses y el surgimiento del Tratado de Libre Comercio de América del Norte permitiendo de esta manera una mejor movilidad en el transporte de pasajeros.

Figura 4. Evolución del Servicio de Autotransporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia

Por lo anterior, el Servicio de Autotransporte de Pasajeros ha ido tomando mayor importancia y ha ido expandiéndose como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla 3. Empresas que prestan los servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros y carga según personalidad jurídica y terminales de pasajeros

Año	Empresas de servicio									Terminales de pasajeros	
	Personas morales					Personas físicas					
	Total	Pasaje	Turismo	Carga general	Carga especializada	Total	Pasaje	Turismo	Carga	Individuales	Servicio
2003	**13,669**	1,333	1,904	7,805	2,627	**100,697**	1,721	6,951	92,025	583	177
2004	**14,435**	1,337	2,120	8,202	2,776	**103,188**	1,695	7,157	94,336	600	181
2005	**15,444**	1,375	2,311	8,815	2,943	**105,821**	1,663	7,534	96,624	618	200
2006	**18,192**	1,617	2,577	10,632	3,366	**112,328**	1,665	8,061	102,602	651	226
2007	**19,463**	1,652	2,888	11,373	3,550	**116,703**	1,673	8,467	106,563	654	239
2008	**16,594**	1,075	2,338	10,287	2,894	**102,946**	1,472	7,114	94,360	676	254
2009	**19,366**	1,207	2,649	12,098	3,412	**118,815**	1,578	7,702	109,535	518	227
2010	**21,047**	1,213	2,942	13,210	3,682	**123,413**	1,597	7,852	113,964	540	240
2011	**25,025**	1,243	3,895	15,370	4,517	**135,493**	1,613	9,473	124,407	557	259
2012	**25,542**	1,556	3,972	15,298	4,716	**144,769**	1,855	10,152	132,762	576	286
2013	**24,195**	1,438	3,820	14,416	4,521	**140,569**	1,704	10,000	128,865	576	287

Fuente: Dirección General de Autotransporte Federal, citado en Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2013.

Como se observa en la tabla 3, la ocupación del Sector Autotransporte de Pasajeros del año 2003 a 2013 se ha incrementado considerablemente pasando de un total de 13,669 a 24,195 representando más del 75% de ocupación en personas físicas y morales en los últimos 10 años, por lo cual resulta importante visualizar las tablas para poder tener un mejor panorama en la evolución de dicho sector.

Tabla 4. Variables seleccionadas del Autotransporte Federal de Pasajeros por clase de servicio.

Clase de servicio	Número de vehículos	%	Pasajeros Transportados (miles)	Pasajeros- kilómetros transportados (miles)
Total	**48,981**	**100**	**2,780,810**	**394,105,100**
De lujo	1,295	3	45,642	7,499,372
Ejecutivo	407	1	29,393	4,825,377
Primera	10,366	21	644,225	107,582,020
Económico	30,353	62	2,014,792	270,993,246
Mixto	112	0	18,305	1,644,495
Transporte de personas de puertos y aeropuertos	6,448	13	28,453	1,560,590

Fuente: Dirección General de Autotransporte Federal, citado en Anuario Estadístico del Sector Comunicaciones y Transportes 2013.

Como se observa en la Tabla 4, de acuerdo con el anuario estadístico 2013, la ocupación de vehículos ha aumentado principalmente la clase económica, esto se debe al poder adquisitivo de las personas en relación con los bajos costos que maneja y las posibilidades económicas del usuario.

Retomando los antecedentes del Sector Autotransporte, se describirá en el siguiente apartado los orígenes del sector ubicándonos en la Ciudad de Puebla, concretamente en la CAPU.

1.5 Antecedentes del Sector Autotransporte en la Ciudad de Puebla

De las primeras líneas de Autotransporte que conectaron a Puebla con distintos Estados del País tenemos que en el año de 1926 se creó la ruta México- Puebla, Flecha Roja, en año 1939 se conecta la ruta México-Puebla-Perote-Xalapa-Veracruz y es cubierta por la línea Autobuses de Oriente.

De acuerdo a información obtenida de la página de la empresa Estrella Roja encontramos que dicha organización es una de las primeras empresas poblanas dedicas al Autotransporte como Sociedad Cooperativa que se creó en el año 1945.

Esta empresa ofrecía servicios de transporte entre la Ciudad de Puebla y el DF, concesionado por el Gobierno Federal con 20 permisos: Los autobuses circulaban por la antigua carretera federal.

En 1952 la empresa se constituyó como Autobuses México Puebla Estrella Roja S.A. de C.V., para entonces ya contaba con 43 permisos y autobuses. En 1957 construyó su propia terminal y edificio, además de contar con oficinas y encierro de autobuses. Así consolidó su oferta de servicios en la Ciudad de Puebla, ganando la confianza de los poblanos. Se ofrecía a las empresas y particulares un servicio de paquetería, con envíos entre México y Puebla, mismo que perdura y se ha ampliado.

En 1962 se inauguró la autopista México-Puebla y Estrella Roja adquirió una moderna flotilla de autobuses para este servicio. Para 1963 contaba con 50 autobuses.

El crecimiento de la empresa continuaba. Se construyó una nueva terminal en la Ciudad de México y la flotilla aumentaba paulatinamente. Para 1976 el servicio se prestaba ya con 191 autobuses.

En 1977 se estableció el servicio directo México-Puebla, ya que hasta ese año había sido con paradas a lo largo del trayecto. De esta forma ya se ofrecían más opciones de viaje: directo e Intermedio, por autopista y por federal.

En 1979 se inauguró la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente (TAPO) en la Ciudad de México. Los servicios de Estrella Roja competían ahora con muy buen nivel ante la Primera Clase de la competencia. En 1895 Estrella Roja estableció un novedoso servicio entre Puebla y el Aeropuerto de la Ciudad de México.

En 1988 se inauguró la Central de Autobuses de Puebla (CAPU). Se abría la oportunidad de ser una empresa más competitiva. En 1991 ante la desregulación del Autotransporte Federal, Estrella Roja inició el servicio de Primera Clase, y en 1992 el de lujo, 2 nuevas modalidades que abrían nuevos caminos para la empresa.

El servicio Expreso Aeropuerto se consolidó y en 1993 se abrió un paradero en la Av. 4 poniente en Puebla, que en 1996 se transformó en un amplio punto de venta, mismo que se modernizó en el año 2003, con instalaciones de excelencia y un mayor número de salidas.

En 1995 se inauguró el Taller Especializado de mantenimiento de Autobuses y en el año 2005 certificó su centro de capacitación. En el año 2001, atendiendo a la solicitud del Gobierno del Estado, Estrella Roja puso en marcha un servicio de tour por la ciudad: Tranvía El Ángel.

En el año 2002 se creó la línea de servicios de Turismo, con una flotilla especial para renta de autobuses y la creación de paquetes de destinos de diversión, entre los que se hoy encuentran: Six Flags, Africam Safari, Teotihuacán, Kidzania, El Rollo, etc.

En la misma década se consolida un servicio que une destinos exclusivos entre México y Puebla, como son la zona de Las Animas y la 4 poniente en Puebla con la Av. Reforma, Embajada Americana, Polanco, WTC y Sta. Fe, en el DF.

Estrella Roja se mantiene a la vanguardia incorporando a su flotilla de autobuses la prestigiosa marca de autobuses Scania-Irizar, con tecnología europea que brinda seguridad, confort y confiabilidad a sus clientes.

En 2007 los servicios de Turismo crean la marca Tourister y los de Paquetería y Envíos se convierten en la marca Paquer. Ambos proyectos permiten el crecimiento de dichos servicios.

En 2008, se abre el primer Centro Integral de Servicios Estrella Roja, en la Plaza Galería Las Animas, reuniendo en un mismo punto de venta la oferta de todos los servicios de Estrella Roja.

En 2010 nace un nuevo servicio, personalizado, exclusivo: Top Driver, el cual ofrece viajar en autos y camionetas de primer nivel, con conductor y muchos atributos de alto confort, a cualquier destino del país o dentro de la ciudad. También, en el mes de marzo inicia el programa Socio íntimo, la tarjeta para premiar a los viajeros frecuentes y brindar beneficios a todos los clientes de Estrella Roja, con gran aceptación por parte del público.

Un lugar que representa un centro en el que se concentra una numerosa cantidad de personas que utilizan el Servicio de Autotransporte es en la CAPU. Por lo anterior cabe mencionar que la CAPU fue construida en 1979 como una respuesta a la expansión de la red vial y al incremento de Transporte Público foráneo y suburbano debido al crecimiento de la ciudad durante el periodo de mandato del gobernador Alfredo Toxqui Fernández de Lara.

Fue inaugurada por el Presidente de la República Mexicana Miguel de la Madrid Hurtado, el Gobernador del Estado de Puebla Mariano Piña Olaya y el Presidente de la Terminal CAPU el 5 de Mayo de 1988, contando en ese tiempo con 28 empresas dedicadas al autotransporte, contando con 5 mil corridas diarias y brindando servicio inicial a 50 mil pasajeros.

La CAPU, se ubica en el boulevard Norte en la colonia Las Cuartillas, al norte de la Ciudad de Puebla (4 km al noroeste del Zócalo de la ciudad y a 1.5 km de la Autopista México-Puebla). Es el centro de transferencia de transporte más importante de la zona metropolitana de Puebla y es considerada una de las más grandes de América Latina, ya que en él se reúnen diversos modos de transporte de pasajeros (individuales y colectivos) destinados a facilitar el transbordo de personas

de un modo a otro. Esta centralidad cuenta además con área comercial y de servicios. Esta Central brinda además el servicio de Taxi Seguro teniendo la oportunidad de abordar la unidad desde el interior de la CAPU y contando con cuotas fijas dividida por zonas.

El Boulevard Norte es una vía primaria de gran importancia, fue construida para dar una mejor accesibilidad a la CAPU con el resto de la ciudad, lo que generó un corredor comercial donde se ubican plazas comerciales como la Pedrera, Jorge Murad, Plaza San Pedro, entre otras.

Se encuentra integrada a la nueva centralidad al noreste por el Boulevard Atlixco y el Boulevard norte y al sureste por el circuito Juan Pablo II y el Boulevard 5 de Mayo. La CAPU cuenta con líneas que van a diversos destinos del país, actualmente comunica a la Ciudad de Puebla con 30 entidades federativas de nuestro país. Algunas de las principales líneas de transporte son las siguientes:

- ADO (Autobuses de Oriente): cuyos destinos son México, Distrito Federal, Veracruz, Tlaxcala, Campeche, Quintana Roo, Tabasco, Puebla, Oaxaca, Yucatán, Tamaulipas y Chiapas.
- Estrella Roja: Distrito Federal, Puebla y México.
- AU (Autobuses Unidos): Veracruz, Chiapas, Tabasco, Oaxaca, Distrito Federal, Puebla y Morelos.
- VIA: Puebla y Veracruz.
- ATAH: Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz.
- Flecha Azul: Tlaxcala, Puebla, Hidalgo, Veracruz y México.
- Oro: Puebla, Morelos y Oaxaca.
- Erco: Puebla, Morelos y Oaxaca.
- Surianos: Puebla y Tlaxcala.

- Futura: Puebla, Acapulco, Toluca, Guerrero, Monterrey, Guadalajara, León y Querétaro.
- Estrella de Oro: Estado de Puebla
- Valles: Estado de Puebla.
- OCC (Ómnibus Cristóbal Colón): Chiapas, Oaxaca y Tabasco.
- Flecha Verde: Tlaxcala.
- ADO GL: Distrito Federal, Oaxaca, Veracruz, Tabasco.
- Uno: Veracruz y Tabasco.
- Estrella Blanca: Sonora, Tamaulipas, Sinaloa y Oaxaca.
- Sur: Oaxaca, Campeche, Tabasco, Puebla, Tlapa, y Tamazulapan.

Figura 5. Principales líneas de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla

Fuente: Elaboración propia

En la figura 5 se puede apreciar las principales líneas de Autotransporte que prestan sus servicios y se cuentan con módulos en la CAPU, las cuales se dirigen a diversos destinos dentro del Estado como fuera de él, enlazando a gran parte de la República Mexicana con la capital poblana.

Además del servicio de transporte, dentro de las instalaciones de la CAPU se cuenta con diversos servicios a disposición de los usuarios como son los siguientes: Farmacia, paquetería, servicio de comida, transporte de personal, transporte turístico, etc.

El Sector de Autotransporte al igual que muchas otras actividades como lo son salud, hospedaje, restaurante y más, se encuentra regulado a través de diversas disposiciones legales a través de las cuales se establece la forma de tributar, las obligaciones, derechos y obligaciones, etc. es por ello que en el siguiente capítulo conoceremos las diversas disposiciones relacionadas con el Autotransporte.

CAPÍTULO 2. MARCO LEGAL DE AUTOTRANSPORTES EN MÉXICO

Para brindar los servicios públicos como educación, salud, seguridad, etc. a la ciudadanía mexicana, el gobierno debe captar recursos económicos que lo ayuden a cubrir el gasto público, la principal fuente de ingresos en la captación de recursos son los impuestos.

Desde épocas remotas el hombre ha buscado la forma de regirse y buscar la manera de exigir a los ciudadanos el pago de sus tributos, en un principio se hacía a través de las asambleas, sin embargo esta forma de organización ha ido evolucionando hasta llegar a las leyes que rigen en la actualidad.

Los ingresos del Estado se clasifican en ordinarios y extraordinarios:

- Cossa citado por Flores Zavala (2001) indica que los ingresos ordinarios son aquellos que se perciben regularmente repitiéndose en cada ejercicio fiscal, y en un presupuesto bien establecido deben cubrir enteramente los gastos ordinarios.
- Los ingresos extraordinarios según Flores (2001) son aquellos que se perciben sólo cuando circunstancias anormales colocan al Estado frente a necesidades imprevistas que lo obligan a erogaciones extraordinarias, como sucede en casos de guerra, epidemia, catástrofe, déficit, etc.

Los ingresos ordinarios son:

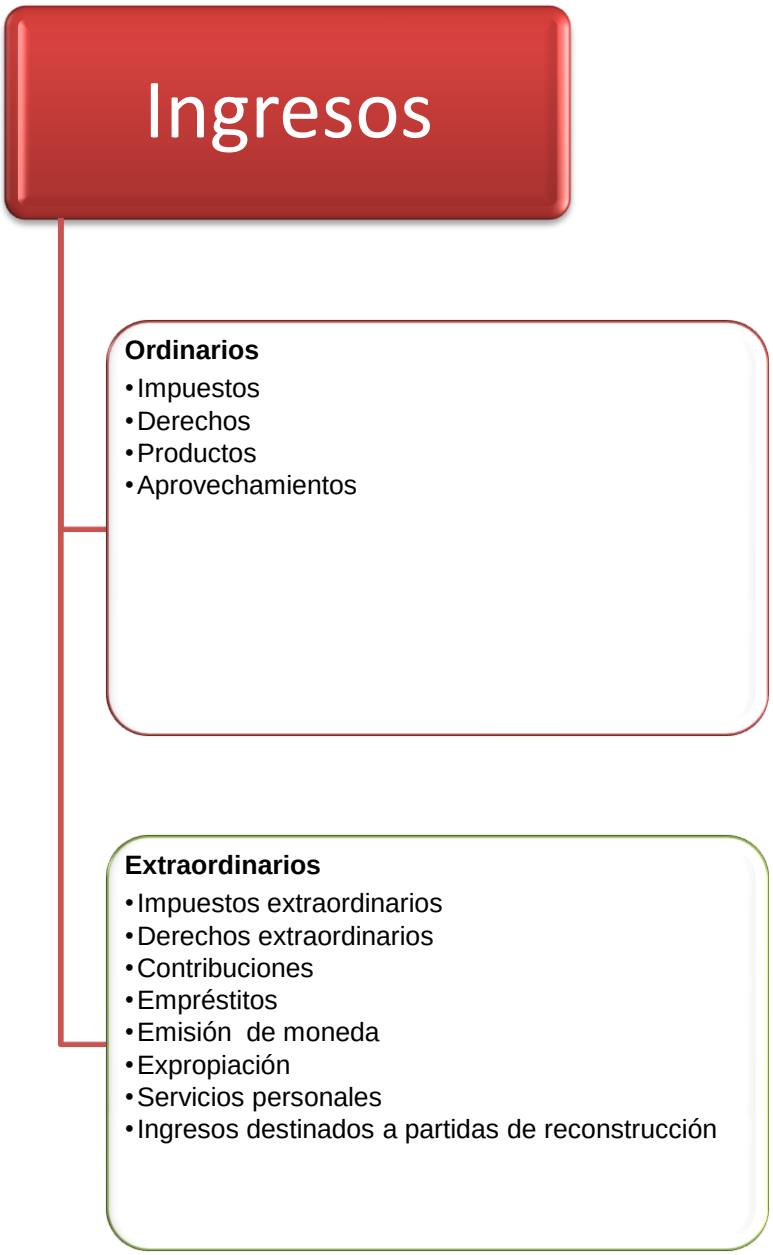
- Los impuestos

- Los derechos
- Los productos
- Los aprovechamientos

Los ingresos extraordinarios son:

- Impuestos extraordinarios
- Derechos extraordinarios
- Contribuciones
- Empréstitos
- Emisión de moneda
- Expropiación
- Servicios personales
- Ingresos destinados a partidas de reconstrucción.

Figuras 6. Clasificación de los ingresos según Ernesto Flores Zavala



Fuente: Elaboración propia

En la figura 6 podemos apreciar la clasificación de los ingresos de acuerdo a la establecido por el autor Ernesto Flores Zavala, en el que se establece dicha clasificación de acuerdo al origen de los ingresos obtenidos por el Estado.

2.1 Principio Constitucional

El fundamento legal que obliga al pago de contribuciones lo encontramos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2015) en el artículo 31 fracción IV, el cual indica “Son obligaciones de los mexicanos: contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como del Distrito Federal o del Estado y municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes”.

Debido a lo complejo que es recaudar de manera eficiente los recursos por parte del Estado es necesario diseñar políticas fiscales que afecten en la menor medida posible el patrimonio de los ciudadanos buscando con ello el adecuado funcionamiento de la economía.

2.2 Conceptualización de los impuestos

La principal fuente de ingresos del Estado son los impuestos, existiendo varias definiciones de los mismos, algunas de ellas son las siguientes:

- El Código Fiscal de la Federación (2015) establece que los impuestos son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma.

- Según Eherberg, citado por Flores Zavala Ernesto (2001) indica que los impuestos son prestaciones, hoy por lo regular 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.

- En palabras de Nitti, citado por Flores Zavala Ernesto (2001) menciona que el impuesto es una cuota, parte de su riqueza, que los ciudadanos dan obligatoriamente al Estado y a los entes locales de derecho administrativo para ponerlos en condiciones de proveer a la satisfacción de las necesidades colectivas. Su carácter es coactivo y su producto se destina a la realización de servicios de utilidad general y de naturaleza indivisible.

- Vitti de Marco, citado por Flores Zavala Ernesto (2001) establece que el impuesto es una parte de la renta del ciudadano, que el Estado percibe con el fin de proporcionarse los medios necesarios para la producción de los servicios públicos generales.

- Luigi Cossa citado por Flores Zavala Ernesto (2001) dice que el impuesto es una parte proporcional de la riqueza de los particulares deducido por la autoridad pública a fin de proveer a aquella parte de los gastos de utilidad general que no cubren las rentas patrimoniales.

En todas las definiciones de impuesto podemos encontrar aspectos comunes entre ellas, como lo es la obligación de los particulares de aportar cierta cantidad de dinero de manera obligatoria para el Estado y que a su vez éste los utiliza para cubrir el gasto público y necesidades básicas de la población.

2.3 Elementos de los impuestos

Existe una gran diversidad referente a los elementos de los impuestos, sin embargo Flores Zavala (2001) indica los siguientes:

- **Sujeto**. El sujeto es de dos clases, es decir, en toda relación tributaria intervienen dos sujetos: un sujeto activo y un sujeto pasivo. Los sujetos activos son la Federación, las Entidades locales (Estados y Distrito Federal) y los Municipios. Son sujetos activos de la relación tributaria porque tienen el derecho de exigir el pago de tributos. Por otro lado, el sujeto pasivo es la persona que legalmente tiene la obligación de pagar el impuesto.

- **Crédito fiscal y el objeto**. Es la situación que la ley señala como hecho generador del crédito fiscal, entendiéndose por crédito fiscal de acuerdo al artículo 4 del CFF lo siguiente: “son créditos fiscales los que tenga derecho a percibir el Estado o sus organismos descentralizados que provengan de contribuciones, de sus accesorios o de aprovechamientos, incluyendo los que deriven de responsabilidades que el Estado tenga derecho a exigir de sus funcionarios o empleados o de los particulares, así como aquellos a los que las leyes les den ese carácter y el Estado tenga derecho a percibir por cuenta ajena”.

- **Unidad fiscal o unidad del impuesto**. Es la cosa o cantidad delimitada en medida, número, peso, etc., sobre la que la ley fija la cantidad que debe pagarse por concepto de impuesto y que servirá para hacer el cálculo correspondiente en cada caso concreto.

- **Cuota del impuesto**. Es la cantidad en dinero o en especie que se percibe por unidad tributaria, llamándose tipo de gravamen cuando se expresa en forma de tanto por ciento.

- **Base del impuesto**. Es la cantidad sobre la que se determina el impuesto a cargo de un sujeto.

- **Tarifas.** Son las listas de unidades y de cuotas correspondientes, para un determinado objeto tributario para un número de objetos que pertenecen a la misma categoría.

- **Catastro tributario o padrón**. Son las colecciones oficiales de los hechos que sirven para determinar los sujetos y los objetos del impuesto, así como la deuda individual de cada causante. Se utiliza para llevar el control de los sujetos del impuesto que se perciben periódicamente.

- **Procedimiento tributario**. Puede dividirse en tres fases: oficiosa, ejecutiva y contenciosa. La primera se forma por todos los actos de la Administración encaminados a la determinación y percepción del crédito fiscal. Si el sujeto pasivo se rehúsa sin causa legal al cumplimiento de su obligación, se inicia la fase ejecutiva con la orden de requerimiento de pago, y se desarrollará en los siguientes actos. Si el causante tiene objeciones legales que formular con relación a la determinación del crédito a su cobro, se inicia la fase contenciosa que consiste en la controversia que surge entre el fisco y el sujeto pasivo, de la que conocerán los órganos competentes.

- **Causa o fundamento del impuesto**. El motivo por el que se cobran los impuestos.

- **Fuente del impuesto.** Es el monto de los bienes o de la riqueza de donde se obtiene lo necesario para pagar el impuesto, puede ser la renta o el capital.

Figura 7. Elementos de los impuestos.

Fuente: Elaboración propia

Como se muestra en la figura 6 los impuestos se componen de diversos elementos importantes cada uno en lo individual y de manera conjunta son los que determinan el que un individuo sea sujeto de cierto impuesto.

2.4 Clasificación de los impuestos

Antes de mencionar qué son los impuestos y sus elementos es importante saber cómo se clasifican las contribuciones.

El artículo 2 del Código Fiscal de la Federación (CFF), señala la clasificación de las contribuciones:

- **Impuestos**. son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma.

- **Contribuciones de mejoras**. Son las establecidas en ley a cargo de las personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.

- **Derechos**. Son las contribuciones establecidas en ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

- **Aportaciones de Seguridad Social**. Son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que se beneficien en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

Figura 8. Clasificación de las contribuciones

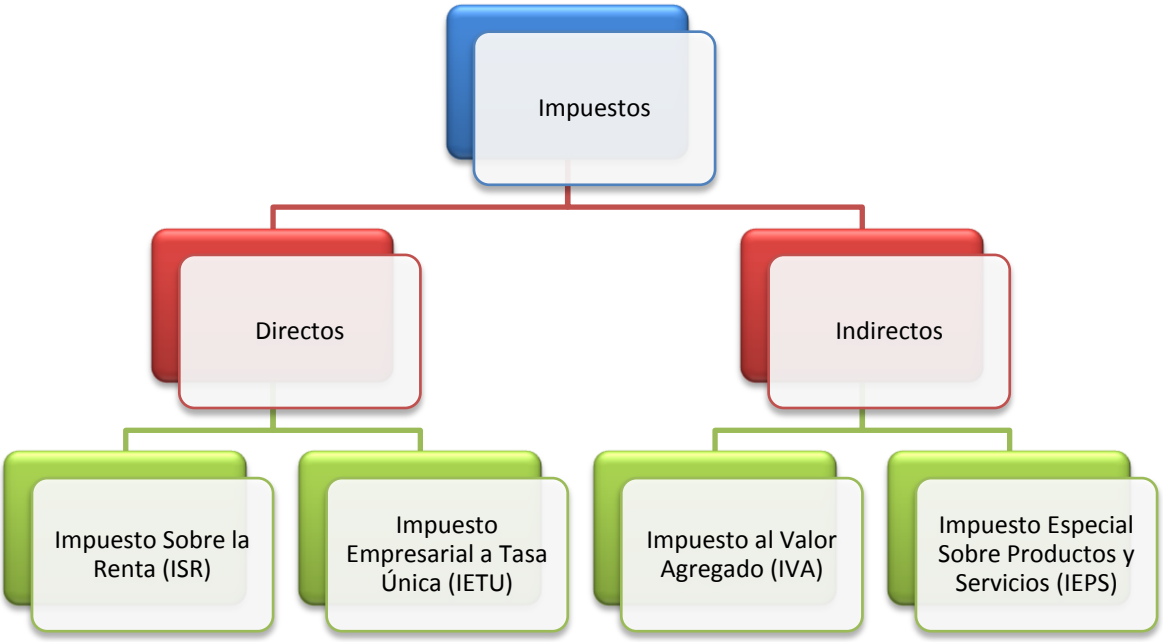
Fuente: Elaboración propia

A su vez los impuestos se clasifican en directos e indirectos:

- Los impuestos directos son aquellos que gravan la fuente de riqueza, la propiedad o la renta de los individuos. Ejemplo de los impuestos directos son el Impuesto Sobre la Renta (ISR) e Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU) la cual se abrogó en el año 2013.

- Los impuestos indirectos son aquellos que gravan el consumo. Un claro ejemplo de este tipo de impuesto es el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios (IEPS).

Figura 9. Clasificación de los impuestos



Fuente: Elaboración propia

En la figura 9 se muestra la clasificación de las contribuciones, es importante ilustrarla por la parte del IVA que es nuestro tema de estudio.

Mabarak(2008) citado por Flores Zavala define a los impuestos indirectos como aquellos en los que la persona del contribuyente es diferente a la del pagador del gravamen. En estos impuestos, el contribuyente traslada al usuario o consumidor final el tributo, el cual, al no poder trasladarlo a nadie, termina efectivamente pagándolo.

2.5 Obligaciones legales del Sector Autotransporte en México

Tomando en consideración que el tema principal de investigación es el Sector de Autotransporte de Pasajeros, es de suma importancia conocer las Leyes que regulan dicha actividad, para lo cual indicamos las siguientes:

El artículo 6 de la Ley de caminos, puentes y Autotransporte Federal (LCPAF)nos menciona que se requiere de una concesión para poder operar en los caminos y puentes federales y estas son otorgadas hasta por un plazo de 30 años.

De la misma manera las concesiones que se otorguen de acuerdo al artículo7 se llevarán a cabo mediante concurso público aunado con los requisitos de calidad y operación, los precios y tarifas para el usuario, así como contraprestaciones ofrecidas, en dichas concesiones podrán participar los interesados que demuestren su solvencia económica, tomando en cuenta su capacidad técnica, administrativa y financiera, cumpliendo de esta forma con las bases que expida la SCT.

Las concesiones y permisos también se podrán revocar de acuerdo con el artículo 17, entre las causas más importantes están las siguientes:

- No cumplir con el objeto y con las características de concesiones y permisos.
- Interrumpir la prestación del Servicio de Autotransporte de Pasajeros total o parcialmente.
- Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas.
- No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios.
- No otorgar o mantener en vigor la garantía de daños contra terceros.

Los vehículos de Autotransporte de carga, pasaje y turismo deberán cumplir con una verificación técnica en cuanto a sus condiciones físicas y mecánicas obteniendo la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que establezca la SCT.

El artículo 39 nos habla igualmente que los vehículos de autotransporte de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad así como los límites de velocidad.

Se hace mención en el artículo 52 de los Servicios Auxiliares de Autotransporte Federal que otorga la SCT para la prestación de servicio mencionándose a continuación:

- Terminales de pasajeros;
- Terminales interiores de carga;
- Arrastre, salvamento y depósito de vehículos;
- Unidades de verificación; y
- Paquetería y mensajería.

Para la prestación del Servicio de Autotransporte de Pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros; sin perjuicio de obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.

A continuación se muestra la tabla 5 en la que se ilustra una síntesis de lo más relevante en cuanto a la LCPAF, relacionados con el Sector de Autotransporte de Pasajeros, referente a las condiciones con las que se debe prestar el servicio y los requisitos para la solicitud de concesiones.

Tabla 5. Aspectos relevantes de la Ley de caminos, puentes y Autotransporte Federal

Ley	Hallazgos	Observación
Ley de caminos, puentes y Autotransporte Federal	Se otorgan concesiones por 30 años	Podrán ser prorrogadas en cualquier momento, durante su vigencia como son las demoras en la liberación del derecho de vía.
	La convocatoria se publica en el D.O.F.	Pueden participar varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera
	Permiso que otorga la Secretaría	Explotación de los Servicios de Autotransporte Federal de carga, pasaje y turismo, así como el servicio de paquetería y mensajería, construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros.
	Revocación de las concesiones	No cumplir con el objeto de las concesiones y permisos, Interrumpir la prestación del servicio, sin causa justificada, reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las registradas.
	Vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo	Obtención de constancia de aprobación para tránsito de acuerdo con la norma oficial mexicana.
	Condiciones de autotransporte federal y privado de pasajeros	Deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y límites de velocidad.

	Permisos auxiliares del autotransporte Federal	Para terminales de pasajeros, interiores de carga, arrastre, salvamento y depósito de vehículos, unidades de verificación, paquetería y mensajería.
	Servicio de Autotransporte de Pasajeros	Contar con terminales de origen y destino para el ascenso y descenso de pasajeros, autorización de uso de suelo

Fuente: Elaboración propia

En el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA)se establecen las condiciones que deben cumplir los vehículos para el Servicio de Autotransporte entre las cuales se destaca:

- Los vehículos estarán dotados de placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjetas de circulación, las cuales deberán sujetarse al procedimiento de expedición, reposición, revalidación y modificación correspondientes.

- Las placas de Servicio Público Federal tendrán la vigencia que señale la norma correspondiente, a cuyo término deberá efectuarse el canje de las mismas, de conformidad con el aviso que al efecto publique la SCT en el Diario Oficial de la Federación (DOF).

Los permisos que se den conforme al artículo 7 del RAFSA se otorgarán a todo aquel que cumpla con lo siguiente:

- Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la SCT.

- Presentar el documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes (RFC).
- Presentar acta de nacimiento, cartilla, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte, en caso de que el solicitante sea persona física.
- Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal del promovente.
- Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos.
- Presentar póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente.
- Horarios mínimos.
- Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes.

Conforme al artículo 18 del RAFSA, el Autotransporte Federal de Pasajeros se clasifica en los siguientes servicios:

- De lujo;
- Ejecutivo;
- De primera;
- Económico;
- Mixto, y
- Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

De Lujo: Los servicios de lujo y ejecutivo operarán en viajes directos de origen a destino con límite en operación de 10 años, contados a partir de la obtención del permiso, deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasetera y servicio de cafetería (art. 19, última reforma publicada 28 de noviembre 2000).

De Primera: Operará en viajes directos de origen a destino, con límite en operación de 15 años contados a partir del año de su fabricación, equipado con asientos reclinables, sanitario y aire acondicionado (art. 20, última reforma publicada 28 de noviembre 2000).

Económico: Operará con paradas intermedias entre el origen y destino, con antigüedad máxima de 12 años al ingresar al servicio y límite en operación de 15 años contados a partir del año de su fabricación (art. 21, última reforma publicada 28 de noviembre 2000).

Mixto: El servicio mixto se prestará para el Transporte de Pasajeros y carga en un mismo vehículo, cuyo interior se encuentre dividido en dos partes, una para las personas y sus equipajes y otra para las mercancías. Este servicio tendrá las mismas condiciones de operación y características de los vehículos determinados para el económico (art. 22, última reforma publicada 28 de noviembre 2000).

.

El Autotransporte Federal de turismo nacional se clasifica en los siguientes servicios conforme al artículo 30:

- Turístico de lujo;
- Turístico;
- De excursión, y
- Chofer-guía.

Las terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros podrán ser construidas, operadas y explotadas por:

- Los permisionarios de Autotransporte Federal de Pasajeros;

- Los particulares, y
- Los gobiernos estatales y municipales.

Las terminales podrán ser individuales o centrales según sean utilizadas por uno o varios permisionarios del Servicio de Autotransporte Federal de Pasajeros que operen en ellas.

Los permisionarios del Servicio de Autotransporte Federal de Pasajeros podrán contratar o convenir libremente con cualquiera de los permisionarios de terminales a que se refiere este artículo, el uso de los espacios necesarios para prestar sus servicios.

Los autotransportistas conforme al artículo 70 deberán entregar a todo pasajero en el momento en que cubra el importe de su viaje, un boleto que contendrá, además de los requisitos fiscales respectivos, los siguientes:

- Denominación social de la empresa o nombre de la persona que lo expida y domicilio;
- Clase de servicio;
- Origen y destino;
- Precio del transporte;
- Fecha del viaje;
- Número de asiento en su caso;
- La mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero, y
- El monto de la indemnización que el autotransportista pagará al pasajero por pérdida o daño del equipaje documentado, siempre que no hubiera declarado el valor.

En la tabla 6 se sintetiza los aspectos más relevantes del RAFSA.

Tabla 6. Aspectos relevantes del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares

Ley	Hallazgos	Observación
Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares	Vehículos para el Autotransporte Federal	Estarán dotados de placas metálicas de identificación, calcomanías y tarjetas de circulación.
	Requisitos para otorgar permisos para el Servicio de Autotransporte Federal	Presentación de solicitud con el formato, inscripción en el RFC, presentar acta de nacimiento, en caso de ser persona física, acreditar la posesión del vehículo con factura, póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, horarios mínimos y certificado de baja emisión de contaminantes.
	Clasificación de Autotransporte Federal atendiendo a la forma de operación de pasajeros	Atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos, servicios de lujo, ejecutivo, de primera, económico, mixto y transportación terrestre de pasajeros.
	Operación de los servicios de lujo y ejecutivo	Límite de operación de 10 años, deberán ser dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión y servicio de cafetería.
	Operación de los servicios de primera	Límite de operación de quince años, equipado con asientos reclinables, sanitario y aire

		acondicionado
	En el servicio económico la antigüedad máxima del autobús es de 12 años al ingresar al servicio y 15 años contados a partir de año de su fabricación.	Es de suma importancia que se cuente con vehículos en perfectas condiciones buscando con ello garantizar la seguridad de los usuarios
	El servicio mixto se ofrece para el transporte tanto de carga como de pasajeros en un mismo vehículo, cuyo interior está dividido en dos partes.	Las condiciones de operación son las mismas aplicables al servicio económico.
	El servicio de autotransporte federal se presta con regularidad, uniformidad, continuidad y con sujeción a horarios.	El conocimiento de los usuarios sobre horarios del servicio prestado por las líneas de autotransporte representa seguridad para los usuarios.
	Clasificación del autotransporte público federal de turismo nacional en: turístico de lujo, turístico, de excursión y chofer-guía.	Conocer las características de las unidades de transporte de acuerdo al servicio prestado es útil para los clientes al pagar lo justo por el servicio
	Los autotransportistas deben entregar al pasajero un boleto cuando cubra el importe de su viaje.	La entrega de los boletos correspondientes posteriormente servirá de base para la expedición de los comprobantes fiscales correspondientes para ser deducibles.

Fuente: Elaboración propia

En la tabla 6 podemos observar las principales características así como algunas de las obligaciones que deben cumplir las empresas pertenecientes al Sector de Autotransporte de Pasajeros. De los aspectos más importantes del RAFSA es el referente a la obligación que tienen de entregar el comprobante de viaje, que es en

este caso el boleto y que posteriormente será a través del cual solicitarán los comprobantes fiscales respectivos.

Es importante mencionar de igual manera la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), ya que en su artículo14 y 40 nos habla del permiso ante la SCT y que le compete exclusivamente el estudio, aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro de itinerarios, horarios, reglamentos, tarifas entre otros.

A su vez podrán explotar los servicios, con otras empresas nacionales o extranjeras, celebrando convenios los cuales deben someterse a la previa aprobación de la SCT de acuerdo con el artículo 54 de la LVGC.

El artículo 76 menciona que cuando se preste el servicio de vías generales de comunicación se expedirá a los usuarios, carta de porte, conocimiento de embarque, boleto, factura o documento similar, que contenga las condiciones en que se prestara el servicio.

Como una forma de garantizar la seguridad a los usuarios del Servicio de Autotransporte, en elartículo127de la LVGC se contempla la protección que se da a los viajeros y sus pertenencias acerca de los riesgos que pueden sufrir con motivo de la prestación del servicio, esta deberá ser suficiente para amparar los daños y perjuicios causados desde que aborden hasta que se desciendan del vehículo o durante el trayecto.

Esta protección se podrá efectuar con un contrato de seguro, o con la constitución de un fondo de garantía que se sujete a los requisitos, modalidades y disposiciones que

dicte la SCT, esta contará con una indemnización equivalente a 1500 veces el Salario Mínimo General (SMG) vigente en el área geográfica del Distrito Federal y se pagara conforme a la ley Federal de Trabajo (LFT).

La SCT fijará dentro de los primeros 15 días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse al usuario de la vía o al viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causen y los daños que redunden en sus pertenencias, el que se fijará con base en lo establecido por la LFT para riesgos profesionales.

La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los usuarios o viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el usuario o viajero tendrá derecho al pago del Salario Mínimo Vigente en el área geográfica donde la víctima del accidente preste sus servicios, o en caso de cesantía donde ésta resida, que se cubrirá íntegro el primer día hábil de cada semana.

Al declararse la incapacidad permanente si resulta total, se concederá al accidentado como pago por rehabilitación, la indemnización que corresponda a muerte, la SCT dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones.

Los aparatos de prótesis que requiera el usuario o viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora o por el concesionario o permisionario, en el plazo que fije la autoridad médica competente y el pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de 30 días.

En la siguiente tabla se ejemplifica lo conducente a la LVGC, en cuanto a los permisos ante la SCT, la celebración de convenios y la protección de los viajeros durante el servicio prestado por el Sector Transporte.

Tabla 7. Aspectos relevantes de la Ley de Vías Generales de Comunicación

Ley	Hallazgos	Observación
Ley de Vías Generales de Comunicación.	Solicitud de concesión o permiso ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	En dicha ley de contemplan los estudios que deben acompañarse a la solicitud para la obtención del permiso correspondiente.
	Facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes	Conocer la competencia de la Secretaría que es la principal estancia reguladora del Servicio de Autotransporte de Pasajeros.
	Celebración de arreglos o convenios.	Para brindar mejor servicio y completo es recomendable la celebración de convenios del mismo sector para un servicio más eficiente.
	Expedición de boleto, factura o documento similar que contenga las condiciones en que se prestará el servicio.	Este punto coincide con el contemplado en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

	Protección a los viajeros y a sus pertenencias.	Se contempla lo que cubre el seguro proporcionado por la empresa que presta el servicio hacia los usuarios por riesgos que se puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio.

Fuente: Elaboración propia

2.6 Obligaciones Fiscales del Sector Autotransporte en México

Anteriormente, se hizo un análisis de las obligaciones legales del sector y su relación con las leyes que lo rigen pero cabe mencionar que el Sector Autotransporte cuenta también con obligaciones fiscales en cuanto a la ley de Impuesto Sobre la Renta (LISR) e IVA, a continuación se hace una breve síntesis de las mismas relacionadas con el Sector Autotransportes.

En la LISR se encuentra contemplado el capítulo VII De los coordinados, en el cual se contempla a las empresas de autotransporte, en los artículos siguientes:

El artículo 72 considera a los coordinados que son 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 actividades de autotransporte o complementarias a dichas actividades y tengan activos fijos o terrenos, relacionados directamente con dichas actividades.

Los coordinados cumplirán con las obligaciones establecidas en la LISR aplicando al efecto lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de la misma, de acuerdo a lo siguiente:

- Calcularán y enterarán, por cada uno de sus integrantes, los pagos provisionales en los términos del artículo 106 de la LISR y al resultado obtenido conforme a esta fracción se le aplicará la tarifa del citado artículo tratándose de personas físicas, o la tasa establecida en el artículo 9 de la misma, tratándose de personas morales.

- Para calcular y enterar el impuesto del ejercicio de cada uno de sus integrantes, determinarán la utilidad gravable del ejercicio aplicando al efecto lo dispuesto en el artículo 109 de la LISR y a la utilidad gravable determinada en los términos de esta fracción, se le aplicará la tarifa del artículo 152 de la LISR tratándose de personas físicas, o la tasa establecida en el artículo 9 tratándose de personas morales y contra el impuesto que resulte a cargo en los términos del párrafo anterior, se podrán acreditar los pagos provisionales efectuados por el coordinado.

- Efectuarán por cuenta de sus integrantes las retenciones y el entero de las mismas y expedirán las constancias de dichas retenciones, cuando la LISR o las demás disposiciones fiscales obliguen a ello, así como el comprobante fiscal correspondiente.

- Llevarán un registro por separado de los ingresos, gastos e inversiones, de las operaciones que realicen por cuenta de cada uno de sus integrantes, cumpliendo al efecto con lo establecido en las disposiciones de la LISR y en las del CFF.

- Expedir y recabar los comprobantes fiscales de los ingresos que perciban y de las erogaciones que se efectúen, de las operaciones que realicen por cuenta de cada uno de sus integrantes, cumpliendo al efecto con lo establecido en la LISR y en las demás disposiciones fiscales.

- Proporcionarán a sus integrantes, constancia de los ingresos y gastos, así como el impuesto que el coordinado pagó por cuenta del integrante, a más tardar el 31 de enero de cada año.

Cuando se trate de varios coordinados de los cuales son integrantes, deberán solicitar la información necesaria para calcular y enterar el ISR que les corresponda conforme al artículo 73.

Siendo el Sector de Autotransporte sujeto del ISR además de las obligaciones establecidas en la LISR, tendrán las siguientes de acuerdo con el artículo 76:

- Llevar la contabilidad de conformidad con el CFF, su Reglamento y el Reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (RLISR) y efectuar los registros en la misma.

- Expedir los comprobantes fiscales por las actividades que realicen.

- Expedir los comprobantes fiscales en los que asienten el monto de los pagos efectuados que constituyan ingresos de fuente de riqueza ubicada en México.

- Formular un estado de posición financiera y levantar inventario de existencias a la fecha en que termine el ejercicio.

- Presentar declaración en la que se determine el resultado fiscal del ejercicio o la utilidad gravable del mismo y el monto del impuesto correspondiente.

- Presentar, a más tardar el día 15 de febrero de cada año, ante las autoridades fiscales y mediante la forma oficial que al efecto aprueben dichas autoridades, la información siguiente:

  a) El saldo insoluto al 31 de diciembre del año anterior, de los préstamos que le hayan sido otorgados o garantizados por residentes en el extranjero; y

  b) El tipo de financiamiento, nombre del beneficiario efectivo de los intereses, tipo de moneda, la tasa de interés aplicable y las fechas de exigibilidad del principal y de los accesorios, de cada una de las operaciones de financiamiento a que se refiere el inciso anterior.

- Presentar las declaraciones a que se refiere este artículo a través de medios electrónicos en la dirección de correo electrónico que al efecto señale el SAT mediante disposiciones de carácter general.

- Llevar un registro de las operaciones que efectúen con títulos valor emitidos en serie.

- Obtener y conservar la documentación comprobatoria.

- Presentar, conjuntamente con la declaración del ejercicio, la información de las operaciones que realicen con partes relacionadas residentes en el extranjero.

- Tratándose de personas morales que hagan los pagos por concepto de dividendos o utilidades a personas físicas o morales:

  a) Efectuar los pagos con cheque nominativo no negociable del contribuyente expedido a nombre del accionista o a través de transferencias de fondos reguladas por el Banco de México a la cuenta de dicho accionista.

  b) Proporcionar a las personas a quienes les efectúen pagos por los conceptos a que se refiere esta fracción, comprobante fiscal en el que se señale su monto, el ISR retenido.

- Tratándose de personas morales que celebren operaciones con partes relacionadas, éstas deberán determinar sus ingresos acumulables y sus deducciones autorizadas.

- Presentar, a más tardar el día 15 de febrero de cada año declaración en la que proporcionen la información de las operaciones efectuadas en el año de calendario anterior, a través de fideicomisos por los que se realicen actividades empresariales.

- Llevar un control de inventarios de mercancías, materias primas, productos en proceso y productos terminados, conforme al sistema de inventarios perpetuos.

- Informar a las autoridades fiscales, a más tardar el día 17 del mes inmediato posterior a aquel en el que se realice la operación, de las contraprestaciones recibidas en efectivo en moneda nacional o extranjera, así como en piezas de oro o de plata, cuyo monto sea superior a cien mil pesos.

- Informar a las autoridades fiscales de los préstamos, aportaciones para futuros aumentos de capital o aumentos de capital que reciban en efectivo, en moneda nacional o extranjera, mayores a $600,000.00, dentro de los quince días posteriores a aquél en el que se reciban las cantidades correspondientes.

- Los contribuyentes residentes en el país que tengan establecimientos en el extranjero, además de las obligaciones establecidas en otros artículos de la LISR, tendrán las siguientes:

  a) Llevarlos libros de contabilidad y los registros que correspondan al establecimiento en el extranjero.

  b) Conservar los libros, los registros y la documentación comprobatoria de los asientos respetivos y los comprobantes de haber cumplido con sus obligaciones fiscales, relacionadas con el establecimiento en el extranjero.

- Las personas morales que distribuyan anticipos o rendimientos en los términos de la fracción II del artículo 94 de esta Ley, deberán expedir comprobante fiscal en el que conste el monto de los anticipos y rendimientos distribuidos, así como el impuesto retenido.

- Tratándose de contribuyentes que hayan optado por dictaminarse en los términos del artículo 32-A del CFF, deberán dar a conocer en la Asamblea General Ordinaria de Accionistas un reporte en el que se informe sobre el cumplimiento de las obligaciones fiscales a su cargo en el ejercicio fiscal al que corresponda el dictamen.

En la siguiente tabla se sintetizan, los aspectos más importantes de la LISR en relación con el Sector Autotransporte de Pasajeros.

Tabla 8. Aspectos relevantes contemplados en la Ley del Impuesto Sobre la Renta

Ley	Hallazgos	Observación
Ley del Impuesto Sobre la Renta	Regulación del Régimen de coordinados	Son las personas morales que administran y operan activos fijos o activos fijos y terrenos relacionados directamente con la actividad de Autotransporte terrestre de carga o de pasajeros.
	Obligaciones de los coordinados	Calcular y enterar pagos provisionales por cuenta de sus integrantes,

	Otras obligaciones	Llevar contabilidad de acuerdo al CFF, expedir comprobantes por las actividades que realicen, formular estado de posición financiera y levantar inventario cuando termine el ejercicio, presentar declaración anual, llevar control de inventario de mercancías.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con el impacto de la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros se debe hacer mención a la ley que emana de la misma por lo cual se describen los siguientes artículos.

El artículo 1 de la LIVA establece quiénes son las personas obligadas al pago del mismo, dichos sujetos son los que realicen los actos o actividades siguientes:

- Enajenen bienes.
- Presten servicios independientes.
- Otorguen el uso o goce temporal de bienes.
- Importen bienes o servicios.

El impuesto se calculará aplicando a los valores la tasa del 16%, el IVA en ningún caso se considerará que forma parte de dichos valores.

El contribuyente trasladará dicho impuesto, en forma expresa y por separado, a las personas que adquieran los bienes, los usen o gocen temporalmente, o reciban los servicios. Se entenderá por traslado del impuesto el cobro o cargo que el

contribuyente debe hacer a dichas personas de un monto equivalente al impuesto establecido en esta Ley, inclusive cuando se retenga en los términos de los artículos 1o.-A o 3o., tercer párrafo de la LIVA.

El contribuyente pagará en las oficinas autorizadas la diferencia entre el impuesto a su cargo y el que le hubieran trasladado o el que él hubiese pagado en la importación de bienes o servicios, siempre que sean acreditables en los términos de la LIVA. En su caso, el contribuyente disminuirá del impuesto a su cargo, el impuesto que se le hubiere retenido.

El artículo 32 enlista las demás obligaciones que tienen las personas que realicen los actos o actividades del IVA, siendo las siguientes.

- Llevar contabilidad de conformidad con el CFF y su Reglamento.
- Realizar, tratándose de comisionistas, la separación en su contabilidad y registros de las operaciones que lleven a cabo por cuenta propia de las que efectúen por cuenta del comitente.
- Expedir y entregar comprobantes fiscales.
- Presentar en las oficinas autorizadas las declaraciones señaladas en la LIVA.
- Expedir comprobantes fiscales por las retenciones del impuesto que se efectúen en los casos previstos en el artículo 1o.-A, y proporcionar mensualmente a las autoridades fiscales, a través de los medios y formatos electrónicos que señale el SAT, la información sobre las personas a las que les hubieren retenido el impuesto establecido en la LIVA, a más tardar el día 17 del mes inmediato posterior al que corresponda dicha información.
- Las personas que efectúen de manera regular las retenciones a que se refieren los artículos 1o.-A y 3o., tercer párrafo de esta Ley, presentarán aviso de ello ante las autoridades fiscales dentro de los 30 días siguientes a la primera retención efectuada.

- Proporcionar la información que del IVA se les solicite en las declaraciones del ISR.
- Proporcionar mensualmente a las autoridades fiscales, a través de los medios y formatos electrónicos que señale el SAT, la información correspondiente sobre el pago, retención, acreditamiento y traslado del IVA en las operaciones con sus proveedores, desglosando el valor de los actos o actividades por tasa a la cual trasladó o le fue trasladado el IVA, incluyendo actividades por las que el contribuyente no está obligado al pago, dicha información se presentará, a más tardar el día 17 del mes inmediato posterior al que corresponda dicha información.

2.7 Antecedentes de la Ley de IVA y sus principales reformas hasta el año 2013

Como parte de nuestro trabajo de investigación se analiza uno de los impuestos indirectos establecidos en la anterior clasificación que es el IVA, el cual cuenta con una ley que lo regula.

Es importante conocer los orígenes de este impuesto para tener una idea más amplia de cómo ha venido evolucionando desde sus inicios hasta la actualidad.

Según Domínguez, (2005) los antecedentes de la LIVA se presentan en el siguiente orden:

Se dice que Francia fue el primer país en establecer un impuesto de tipo valor agregado en el año 1954. Posteriormente se generalizó en la comunidad económica europea en 1967. Otros países que lo han establecido son los latinoamericanos.

En México, en 1968 y 1969, se promovió, por parte de las autoridades hacendarias, sustituir el Impuesto sobre Ingresos Mercantiles (ISIM), el cual se caracterizaba principalmente por tratarse de un impuesto en cascada, llamado así porque dicho impuesto influía en el costo de los bienes y servicios derivado de que dicho impuesto se consideraba parte de la base sobre la cual se calculaba para el siguiente nivel de consumidor, por lo que para el consumidor final la base para la determinación de dicho impuesto era muy elevada, por ello se decide sustituirlo por uno de tipo valor agregado, dando a conocer el anteproyecto de la Ley del Impuesto Federal sobre Egresos; sin embargo, después de ser analizada tanto por el sector privado como por la propia autoridad y no dándose las condiciones necesarias para su implantación, como fue la falta de coordinación de todas las entidades federativas, no se aprobó este proyecto y es hasta el 29 de diciembre de 1978 cuando se publica en el DOF la LIVA para entrar en vigor a partir del 1 de enero de 1980 y que abroga principalmente el ISIM que estuvo en vigor desde 1948.

La LIVA ha sido muy cambiante ya que ha sufrido diversas modificaciones muy representativas, dentro de dichas reformas tenemos las siguientes:

- A partir del 1 de enero de 1999 se contempla la figura de la retención de IVA.

- Para el año 2001 se presentan algunas adecuaciones relacionadas con el Régimen de Pequeños Contribuyentes (REPECOS). Es a partir de dicho año cuando se pretende gravar medicinas y alimentos.

- En el 2002 se continúa con la intención de gravar alimentos y medicinas a la tasa vigente en dicha época del 15%, sin embargo no se logra dicha reforma y

el cambio importante presentado es que el cálculo de dicho impuesto se lleva a cabo en base a flujo de efectivo.

- Se inicia a considerar para el año 2003 el procedimiento para la determinación del IVA en base a flujo de efectivo, al mismo tiempo el cálculo mensual presentado por los contribuyentes de convierte en pago definitivo eliminando de dicha manera los pagos provisionales, el ajuste semestral y la obligación de la presentación del ejercicio correspondiente al IVA.

- Es para el 2004 cuando se continúa con la intención de gravar alimentos y bebidas, sin embargo dicha iniciativa es rechazada. En dicho año se incluye la tasa 0% en la edición de revistas y se obliga a pagar a los REPECOS el IVA.

- A partir del 8 de junio de año 2005 se modifica el procedimiento para el acreditamiento del IVA.

- El 4 de diciembre de 2006 se publica el nuevo reglamento de la LIVA iniciando su vigencia al día siguiente y con ello queda abrogado el reglamento que se publicó desde el año de 1984.

- Se lleva a cabo un cambio muy importante en la tasa del impuesto en el año 2010, pasando de 15 a 16% y del 10 al 11% para la región fronteriza. Con esta modificación las operaciones realizadas en el año de 2009 y que se cobraron en 2010 quedaron sujetos a la nueva tasa de impuesto exceptuándose de dicho cambio para aquellas cuyo pago se llevó a cabo en los primeros 10 días del mes de enero de 2010. Para las operaciones cobradas con posterioridad al 10 de enero y que estaban sujetas a la nueva tasa de impuesto los contribuyentes que prestaron el servicio estaban debían expedir a sus clientes una nota de cargo en la que se reflejara ese 1% de diferencia en impuesto debido a la modificación de la tasa correspondiente.

CAPÍTULO 3. HOMOLOGACIÓN DE IVA EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS

Como parte de la Reforma fiscal propuesta por el ejecutivo en el año 2013 se contemplan diversas propuestas de modificación a distintas leyes fiscales, por ello es de suma importancia conocer tanto las leyes que se reforman como los rubros que se modifican.

A continuación se detallan tanto las leyes como los rubros de cada una de ellos contempladas en la iniciativa de reforma:

3.1 Reformas fiscales para el ejercicio 2014

Con fecha 08 de septiembre de 2013 el Ejecutivo Federal propuso al Presidente de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión la iniciativa de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la LIVA, de la LIEPS y del CFF.

La exposición de motivos para la reforma a las diversas disposiciones legales establecen para cada una determinados aspectos importantes que motivaron la reforma propuesta.

En materia de IVA considerando que dicho impuesto representa la segunda fuente de ingresos tributarios en México, sin embargo a pesar de ello en el plano internacional la recaudación es una de las más bajas. Este aspecto está relacionado

de manera directa a la base gravable de dicho impuesto ya que la misma es reducida. Se considera que un diseño ideal del IVA es en el que no haya excepciones ni tratamientos preferenciales, buscando con ellos que todos los contribuyentes paguen la misma tasa de impuesto logrando así la simplificación y un mayor control del impuesto. Los tratos preferenciales antes mencionados están enfocados principalmente a lo aplicable a ciertos regímenes especiales como son la tasa 0% a un amplio número de bienes y servicios así como una tasa reducida en la región fronteriza.

Se considera que al ampliar la base gravable a través de la eliminación de la tasa 0% y las exenciones a determinados bienes y servicios además de favorecer la capacidad recaudatoria del Gobierno Federal, se obtendría un efecto redistributivo del ingreso al existir la posibilidad de que mediante el gasto público se ofrezcan mayores y mejores servicios a los grupos sociales más vulnerables del país.

Las reformas propuestas a la Ley del IVA son las siguientes:

- Eliminación del tratamiento a la región fronteriza.
- Exenciones.

  a) Eliminar la exención a la compra, renta y pagos de hipoteca de casa habitación.

  b) Eliminar la exención a los servicios de enseñanza.

  c) Limitar la exención en materia de transporte público terrestre de personas, únicamente al servicio de transporte prestado en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas.

  d) Limitar la exención a los espectáculos públicos sólo al teatro y circo.

  e) Permitir a las entidades federativas gravar los espectáculos públicos distintos al cine.
- Gravar las importaciones temporales IMMEX, depósito fiscal automotriz, recinto fiscalizado y recinto fiscalizado estratégico.

- Eliminar la exención en la enajenación de bienes entre residentes en el extranjero o por un residente en el extranjero a empresas maquiladoras.
- Eliminar la exención en la enajenación de bienes en recinto fiscal estratégico.
- Eliminar la retención de empresas maquiladoras a proveedores nacionales.
- Servicios de hotelería y conexos a turistas extranjeros.
- Otras modificaciones:
    a) Ajustes en el tratamiento a productos sujetos a la tasa del 0%.
        I. Chicles o gomas de mascar.
        II. Perros, gatos y pequeñas especies, utilizadas como mascotas en el hogar y productos procesados para su alimentación.
        III. Oro, joyería, orfebrería, piezas artísticas u ornamentales y lingotes.
    b) Otorgar a las Sociedades Financieras de Objeto Múltiple (SOFOMES) el mismo tratamiento fiscal en materia de acreditamiento que es otorgado al resto del sistema financiero.
    c) Momento en que se causa el IVA en el faltante de bienes en los inventarios, donaciones y servicios gratuitos, gravados.
    d) Exentar a los intereses que reciban o paguen las sociedades cooperativas de ahorro y préstamo, las sociedades financieras populares, las sociedades financieras comunitarias y los organismos de integración financiera rural; así como a los organismos descentralizados de la Administración Pública Federal y a los fideicomisos de fomento económico del gobierno federal, sujetos a supervisión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
    e) Homologar el tratamiento en la transportación aérea internacional.
    f) Comprobantes fiscales.
    g) Ajustes derivados de la nueva ley de ISR
        I. Eliminación del tratamiento al régimen de REPECOS.
        II. Declaraciones de contribuyentes del régimen de Incorporación.
        III. Actualización de referencias a disposiciones de la LISR.

- Disposiciones transitorias.
- Recaudación estimada.

Por otro lado, hablando de la Ley del IEPS se tiene las siguientes propuestas de modificación:

- Tasas a bebidas alcohólicas y cerveza.
- Gravar las importaciones temporales IMMEX, depósito fiscal automotriz, recinto fiscalizado y recinto fiscal estratégico.
- Impuesto a bebidas saborizadas con azúcares añadidas.
- Impuestos ambientales.
    I. Impuesto a los combustibles fósiles.
    II. Impuesto a los plaguicidas.
- Actualización del procedimiento para determinar las tasas aplicables a gasolinas y diesel conforme al artículo 2-A de la LIEPS.
- Impuesto a las gasolinas destinado a las entidades federativas.
- Eliminación de la exención del Impuesto a la importación tratándose de bienes en franquicia de conformidad con la Ley Aduanera.
- Momento de causación tratándose de faltantes de bienes en los inventarios.
- Garantía de audiencia tratándose de clausura de establecimientos en los que se realizan juegos con apuestas y sorteos.
- Declaraciones de pago para contribuyentes personas físicas que optan por tributar en el régimen de Incorporación.
- Se elimina la facultad que se confiere a las entidades federativas para administrar el impuesto sobre juegos con apuestas y sorteos, tratándose de pequeños contribuyentes.
- Código de seguridad para cajetillas de cigarros.
- Comprobantes fiscales.
- Actualización de referencias a disposiciones de la LISR.

- Disposiciones transitorias.
- Recaudación estimada.

En referencia al CFF en la iniciativa de reforma se establecieron los siguientes aspectos:

- Cláusula anti-elusión.
- Domicilio fiscal
- Firma electrónica avanzada
- Medidas contra contribuyentes defraudadores
- Buzón Tributario.
- Responsabilidad solidaria.
- Inscripción al RFC
- Contabilidad por internet a través de sistemas informáticos.
- Obligación del uso del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI)
- Simplificación de comprobantes fiscales.
- Revelación de información.
- Solicitud de información a entidades federativas y sociedades cooperativas de ahorro y préstamo.
- Cumplimiento de obligaciones fiscales
- Medidas de apremio, embargo precautorio e inmovilización de cuentas bancarias.
- Revisiones electrónicas
- Ejercicio de facultades de comprobación.
- Dictamen fiscal.
- Determinación presuntiva de la utilidad fiscal.
- Autocorrección.
- Secreto fiscal.
- Uso indebido de comprobantes fiscales.
- Acuerdos conclusivos.

- Reducción de multas.
- Vigilancia de actividades de donatarias.
- Infracciones relacionadas con marbetes y precintos.
- Infracciones relacionadas con cigarros y tabacos labrados.
- Medidas en materia de delitos.
- Delito fiscal, desaparición del domicilio fiscal.
- Procedimiento Administrativo de Ejecución (PAE)
- Recurso de revocación.
- Notificaciones.
- Garantía del interés fiscal.
- Embargo precautorio
- Inmovilización de depósitos o seguros.
- Extinción de créditos fiscales
- Cancelación de créditos fiscales
- Actualización de referencias a disposiciones de la LISR.
- Disposiciones transitorias.
- Recaudación estimada.

3.2 Reformas fiscales en materia de Impuesto al Valor Agregado para el ejercicio 2014

En materia exclusivamente de IVA se aprobaron importantes modificaciones, las cuales fueron publicadas en el DOF el 11 de diciembre de 2013 y que a continuación se mencionarán las más importantes:

Tabla 9. Principales Reformas a la Ley del IVA para el ejercicio 2014

Artículo	Fracción o párrafo	Reforma
1-A	Fracción IV	Hablaba que estaban obligados a efectuar retención las personas morales que contaran con un programa autorizado conforme al Decreto que Establece Programas de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación o al Decreto para el Fomento y Operación de la Industria Maquiladora de Exportación.
1-C	Fracción IV	Referente a la determinación del IVA a su cargo cuando cobren los adquirentes los documentos pendientes de cobro, la modificación es que se indicaba que para la determinación se dividirá la cantidad manifestada en el estado de cuenta entre 1.16 eliminándose la opción de dividir entre 1.11, al desaparecer la tasa del 11% en la zona fronteriza.
1-C	Fracción V primer párrafo	Indica que cuando hayan transcurrido 6 meses a partir de la fecha de exigibilidad del pago de los documentos pendientes de cobro sin que se hayan cobrado al deudor original y no sean exigibles al cedente de los documentos, para determinar la causación del impuesto debe dividirse el monto pagado por el adquirente entre 1.16 y el resultado se resta del monto pagado por el adquirente.
2	Derogado	Hacía referencia a las operaciones celebradas en la zona fronteriza y que se encontraban gravadas a la tasa del 11%

2-A	Fracción I, inciso a) primer párrafo	Establece que se encuentran gravados a la tasa del 0% la enajenación de animales y vegetales que no estén industrializados, exceptuando al hule, perros, gatos y pequeñas especies utilizados como mascotas en el hogar, dejándolos así gravados a la tasa general del 16%
2-A	Fracción I, inciso b)	Se adicionan los numerales 5 y 6 que exceptúan de estar gravados a la tasa del 0% a los chicles y gomas de mascar, así como a los alimentos procesados para perros, gatos y pequeñas especies utilizados como mascotas en el hogar.
2-A	Último párrafo	Grava a la tasa del 16% a la enajenación de alimentos preparados para su consumo en el lugar o establecimiento en que se enajenen, quitando la tasa del 11% que se hacía mención anteriormente.
2-C	Derogado	Dicho artículo hacía referencia a la forma de pagar el IVA en el caso de las personas físicas que se encontraban en el régimen conocido como REPECO, al pasar dichos contribuyentes al régimen de incorporación se deroga dicho artículo.
5	Fracción I	Se elimina la deducción inmediata de la inversión de bienes nuevos de activo fijo prevista en la LISR la cual permitía considerar como erogación totalmente deducible siempre y cuando se reunieran requisitos establecidos en la LISR.
5	Fracción II	Al dejar de ser el estado de cuenta una forma de deducción se elimina la opción de acreditamiento con el simple requisito de que aparezca en el estado de cuenta respectivo.

5-E		Establece que los contribuyentes que tributen en el Régimen de Incorporación pagarán el impuesto de manera bimestral en lugar de presentarla de manera mensual.
9	Último párrafo	Se deroga en el cual se exceptuaba del pago de impuesto la enajenación de los bienes que se encontraran sujetos al régimen aduanero de recinto fiscalizado estratégico.
15	Fracción V	Anteriormente se exentaba del pago del IVA el transporte público terrestre de personas, exceptuándose el ferrocarril y como consecuencia de la reforma se delimita como exento el prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.
29	Fracción VI	Se considera exportación de bienes o servicios además de la transportación aérea de personas como venía manejándose a la transportación de bienes.
32	Fracción I	En la anterior Ley se establecía la obligación de llevar contabilidad en base a lo establecido en el CFF, su reglamento y el reglamento de la Ley de ISR, actualmente sólo se hace referencia al CFF y su reglamento.
32	Fracción V	La ley anterior hacía referencia a la obligación de expedir constancias de retención, actualmente se establece que deben ser comprobantes fiscales.

Fuente: Elaboración propia en base a la LIVA vigente en 2013 y 2014

En la tabla 9 pueden observarse las principales modificaciones a la Ley del IVA que iniciaron su aplicación a partir del 1 de enero de 2014, sin dejar a un lado el que se

aplique IVA a las importaciones temporales en la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX), depósito fiscal automotriz, recinto fiscalizado y recinto fiscalizado estratégico.

Para la aplicación de las legislaciones a como las tenemos actualmente han tenido que pasar por cierto proceso que contempla desde la iniciativa de ley hasta lo que conocemos en la actualidad, a continuación un breve panorama de ello.

Figura10. Regulaciones en materia de IVA

Fuente: Elaboración propia

3.3 Homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros

Como resultado de la aprobación a diversas reformas a la LIVA referente al servicio de transporte de pasajeros se consideró el gravar dicho servicio foráneo a la tasa general de IVA la cual es del 16%, a continuación observaremos aspectos importantes al respecto.

3.3.1. Conceptualización

Como parte de la Reforma aprobada por el ejecutivo Federal en el año 2014, se encuentra la homologación del IVA en el sector autotransporte foráneo de pasajeros, pasando de estar exento a gravarse a la tasa del 16%, es por esta razón que se analizará brevemente el concepto de homologar para poder entender mejor dicha reforma.

De acuerdo con el diccionario de la Real Academia de la lengua Española, nos define a la homologación de la siguiente manera:

Homologar.

(De *homólogo*).

a) Equiparar, poner en relación de igualdad dos cosas.
b) Dicho de un organismo autorizado: Registrar y confirmar el resultado de una prueba deportiva realizada con arreglo a ciertas normas.

c) Dicho de una autoridad: Contrastar el cumplimiento de determinadas especificaciones o características de un objeto o de una acción.

La reforma al artículo 15 de la LIVA se aprobó tomando en cuenta los siguientes aspectos que fueron expresados en la exposición de motivos:

El bajo potencial recaudatorio del IVA en México se explica fundamentalmente por la aplicación de diversos regímenes especiales como lo son la exención o la tasa del 0% a un amplio número de bienes y servicios.

Si bien se amplió la base gravable del IVA, eliminando ciertos regímenes especiales, también se pretende que el conjunto de medidas propuestas doten de mayor progresividad al sistema impositivo. Actualmente, la Ley del Impuesto al Valor Agregado exenta del pago de este impuesto a la prestación del servicio de transporte público terrestre de personas, ello abarca a los servicios de autotransporte terrestre de pasajeros foráneo, urbano y suburbano.

El transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, debe permanecer exento en todas sus modalidades, incluyendo al servicio ferroviario. Lo anterior, obedece a que éste a diferencia del foráneo es utilizado para trasladarse a los centros de trabajo y escuelas y tiene un efecto particularmente elevado en el presupuesto de los hogares de menores ingresos.

Así, manteniendo la exención sólo al servicio de transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, se logra ampliar la base gravable del IVA, al tiempo que se protege a los hogares de menores ingresos.

Entre los variados puntos que se aprobaron respecto al autotransporte de pasajeros, los más importantes e interesantes en materia del IVA son:

- Eliminar la exención al servicio de transporte público foráneo de pasajeros
- Se exenta de IVA al transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas.

Según el artículo 15 de la Ley de IVA anterior, vemos que se exentaba del pago de impuestos al transporte cuando se trate de transporte público terrestre de personas, excepto por ferrocarril.

Con lo anterior, solamente estaba gravado el ferrocarril para efectos del IVA, pero si miramos mejor, indica que se trata de transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.

3.3.2 Tasa aplicable de gravamen en el Sector Autotransporte de Pasajeros

El 01 de Enero del año 2014, entró en vigor la reforma fiscal, uno de las modificaciones que sufrió fue el gravamen aplicado al sector servicios, específicamente el de transporte, por lo que la prensa publicó la noticia iniciando el año.

En breve se describirán algunas noticias publicadas con la entrada en vigor de dicha reforma, para poder contar con más información en el cambio de este impuesto indirecto.

Noticia	Resumen	Percepción o impacto
30 diciembre 2013	Alza del 16% de IVA, en transporte de líneas de la CONATRAM Puebla. La industria realiza los ajustes necesarios para hacer la determinación del costo de insumos para los transportistas.	Más de 10 mil usuarios afectados por el incremento del pasaje. Es por ello que los usuarios que viajan a lugares como: • San Martín • ,Atlixco • Teziutlán, • Tecamachalco Huachinango • Quecholac • Huejotzingo Verán afectada su economía. Pero a pesar de esto no disminuirá la demanda en el sector puesto que es ocupado en su mayoría por necesidad.
03 enero 2014	El grupo Estrella Roja, confirma que de atender a 200 usuarios, en la Terminal de Autobuses del Norte, se espera disminuya a 150 pasajeros en los primeros minutos del año.	Afectará de manera severa a los usuarios del autotransporte interurbano y foráneo en recorridos de larga distancia. Se mostrará un impacto en el incremento de IVA a largo plazo en el descenso

	En las líneas de autobuses turísticos, harán el ajuste a sus tarifas en apego a su estrategia de negocios con un incremento promedio al boletaje del 12%	en la cadencia de pasaje. Poblaciones con usuarios catalogados como de bajos recursos no registrarán tal aumento en el costo del pasaje.

3.3.3 Aplicación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en base a la ley vigente 2014

Con base a la Ley de IVA actual se considera exento el transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.

Para tener una idea más clara respecto al espacio físico en el que se aplica la exención en la Resolución Miscelánea Fiscal para 2015 se define lo siguiente:

Regla 4.3.1.Para los efectos del artículo 15, fracción V de la Ley del IVA, se entiende que el transporte público terrestre de personas se presta exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas, cuando el transporte prestado al pasajero se realice en cualquiera de los siguientes supuestos:

I. La distancia entre el origen y destino del viaje sea igual o menor a 30 kilómetros.

Para los efectos de esta fracción se entiende por origen el lugar en donde el pasajero aborde el medio de transporte, y por destino el lugar de descenso del pasajero.

II. El origen y destino del viaje se ubiquen en un mismo municipio.

El origen y destino del viaje se ubiquen en la misma ciudad, considerando como ciudades las contenidas en el Catálogo Urbano Nacional 2012, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Gobernación y el Consejo Nacional de Población, incluso cuando éstas abarquen varios municipios. En los casos en los que las ciudades comprendan dos o más municipios, se considerará como integrante de la ciudad, la totalidad geográfica de dichos municipios.

Para los efectos de esta fracción, en el Anexo 22 se dan a conocer las ciudades que comprenden dos o más municipios, conforme al catálogo mencionado. (Ver anexo 1)

3.3.4 Indicadores económicos sobre recaudación de IVA

Es de suma importancia analizar el comportamiento en la recaudación de IVA en un contexto nacional, por lo que se dispondrá hacer un análisis de la recaudación con datos obtenidos de la SHCP en cuanto al primer trimestre de 2014.

Tabla 10. Ingresos del Sector Público y variación contra el programa primer trimestre de 2014, cifras expresadas en millones de pesos.

Conceptos	Estimación 1_/	Preliminar	Diferencia absoluta
Total	**942,042.4**	**963,247.6**	**21,205.2**
Ingresos del Gobierno Federal	684,476.7	729,595.1	45,118.4
Tributarios	466,447.8	483,755.8	17,308.0
Impuesto Sobre la Renta	277,815.4	273,966.1	-3,849.3
Impuesto al Valor Agregado	**151,782.2**	**169,706.7**	**17,924.5**
Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios	31,247.3	22,399.6	-8,847.7
Impuesto a la Importación	6,290.5	7,773.0	1,482.5
Otros Impuestos	-687.6	9,910.4	10,598.0
No Tributarios	218,029.0	245,839.3	27,810.4
Derechos	211,785.4	220,587.0	8,801.6
Aprovechamientos	4,372.2	23,636.5	19,264.3
Productos	1,870.5	1,614.6	-255.9
Contribución de Mejoras	0.9	1.2	0.3
Ingresos de Organismos y Empresas	257,565.7	233,652.5	-23,913.2
PEMEX	115,131.1	89,851.0	-25,280.1
CFE	75,771.8	75,897.6	125.8

IMSS	56,628.5	56,966.2	337.7
ISSSTE	10,034.3	10,937.7	903.4

Fuente: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, citado en informes sobre la situación económica, las finanzas públicas y la deuda pública (2013)

Como se observa en la tabla 10, la recaudación de IVA ha sido mayor que la preliminar con una diferencia de $17,429.50, significando que la recaudación de este impuesto ha aumentado conforme han transcurrido los meses.

Tabla 11. Recaudación de IVA primer trimestre 2014

Concepto	Millones de pesos
Total	**169,706.7**
Personas morales	166,388.3
Personas físicas	3,318.3

Fuente: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, citado en informes sobre la situación económica, las finanzas públicas y la deuda pública (2013)

En la tabla 11elaborada con información de la por la SHCP se observa que la mayor recaudación de IVA en cuanto al régimen fiscal es en las personas morales representando un 98% aproximadamente en comparación con las personas físicas que sería de un 2%.

Tabla 12. Recaudación de IVA por actividad económica y tipo de contribuyente.

Concepto		Millones de pesos	
Total	Personas Morales		Personas Físicas
Total	**169,706.7**	**166,388.3**	**3,318.3**
Agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza	-2,328.5	-2,099.5	-229.1
Minería	5,691.1	5,680.4	10.7
Electricidad, agua y suministro de gas por ductos al consumidor final	3,552.4	3,549.4	3.0
Construcción	4,806.4	4,566.2	240.2
Industrias manufactureras	-10,700.3	-10,855.3	155.0
Comercio al por mayor	4,346.5	4,341.9	4.6
Comercio al por menor	6,772.1	6,259.6	512.5
Transportes, correos y almacenamientos	**2,069.1**	**1,995.2**	**73.9**
Información en medios masivos	5,279.4	5,254.1	25.3
Servicios financieros y de	15,127.2	15,064.2	63.0

seguridad			
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	3,585.1	2,597.4	987.7
Servicios profesionales, científicos y técnicos	14,694.6	14,142.6	552.1
Dirección de corporativos y empresas	4,334.0	4,329.2	4.8
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	25,475.4	25,254.9	220.5
Servicios educativos	582.4	554.5	28.0
Servicios de salud y de asistencia social	1,393.6	1,355.1	38.5
Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos	544.9	521.8	23.1

Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	2,972.5	2,807.7	164.8
Otros servicios excepto actividades de gobierno	3,003.7	2,809.5	194.2
Actividades de gobierno y de organismos internacionales y extraterritoriales	4,908.7	4,901.1	7.5
Otros	-528.2	-766.3	238.1
Otros cuentadantes	74,124.6	74,124.6	0.0

Fuente: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, citado en informes sobre la situación económica, las finanzas públicas y la deuda pública(2013)

En la tabla 12 obtenida de la página de la SHCP se especifica la forma de recaudación de IVA por sector, siendo de suma importancia analizar el de transporte que es el que nos compete. En ella podemos observar el comportamiento de IVA por sector, cabe mencionar que el total de lo recaudado en el primer trimestre de 2014 fue $169,706.70.

Lo recaudado en el sector transporte representaría un .012%, por lo que no sería el Sector Transporte el de mayor carga para la recaudación de este impuesto indirecto.

Tabla 13. Recaudación de IVA por nivel de ingreso y tipo de contribuyente.

Rangos de ingreso (en miles de pesos)1_/	Millones de pesos				
TOTAL	Personas Morales		Personas Físicas 2_/	Otros Cuentadantes	
Con Actividad Empresarial			Sin Actividad Empresarial		
Total	**169,706.7**	**92,263.7**	**1,664.9**	**1,653.5**	**74,124.6**
0 ≤ 250	3,411.1	2,343.3	709.8	357.9	-
250 ≤ 500	512.9	160.8	164.6	187.6	-
500 ≤ 750	362.7	150.5	84.9	127.2	-
750 ≤ 1,000	283.1	132.5	54.4	96.2	-
1,000 ≤ 5,000	-2,597.6	-3,225.7	216.2	411.9	-
5,000 ≤ 10,000	2,371.8	2,226.3	27.0	118.5	-
10,000 ≤ 20,000	3,809.6	3,672.2	16.6	120.7	-
20,000 ≤ 50,000	6,697.1	6,633.0	7.5	56.6	-
50,000 ≤ 100,000	7,635.1	7,596.2	13.3	25.6	-
100,000 ≤ 500,000	18,802.8	18,768.6	5.9	28.2	-
Más de 500 mil	27,783.6	27,779.3	0.9	3.5	-

Resto 3_/	100,634.6	26,026.9	363.6	119.5	74,124.6

Fuente: Secretaría de Hacienda y Crédito Público, citado en informes sobre la situación económica las finanzas públicas y la deuda pública (2013)

En la tabla 13 se ejemplifica la recaudación de IVA por la actividad que realizan, en cada una de estas tablas se analiza que las personas morales son aquellas que representan un grado mayor en la obtención de la recaudación por parte de la SHCP.

3.4 Incremento en los precios

Como consecuencia de gravar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros a la tasa del 16% de IVA de manera implícita se presenta un incremento en el precio de venta del servicio, ya que antes de la reforma aprobada por el Congreso de la Unión este servicio se encontraba exento de pago del respectivo impuesto.

3.4.1 Conceptualización

El significado de la palabra incrementar hace referencia a una mayor extensión, número o materia a algo. Este término se utiliza para todo lo que pueda hacerse más grande en cantidad o magnitud. En términos generales la palabra incrementar se usa para referirse al aumento de una cierta cosa ya sea en tamaño.

Referente dicho término en el Sector de Autotransporte de Pasajeros se puede apreciar un incremento en el precio del servicio prestado, ya que al llevar inmerso un nuevo gravamen el precio final que deben pagar los usuarios del servicio es mayor en comparación con el precio por el que se ofrecía el mismo servicio al no contar con gravamen alguno.

Respecto del tema del incremento de precios se tiene la siguiente noticia presentada por e-consulta.com el día 6 de enero de 2014 en el que se manifiesta el incremento en las tarifas y su efecto en las empresas de dicho sector:

Transporte de ATAH se ve afectado por la reforma fiscal y aumento constante a sus insumos.

Como consecuencia del aumento a los precios de insumos básicos para vehículos, tales como el diesel, gasolina y refacciones, así como a la tarifa en casetas del país y la aprobación de la reforma fiscal, el Consejo de Administración de la empresa, Autotransportes Tlaxcala-Huamantla-Apizaco (ATAH), se vio en la necesidad de incrementar sus tarifas en las rutas con las que cuenta.

Explicaron, que uno de los motivos que orilló a los socios a tomar la decisión sobre el incremento a la cuota del pasaje fue que la Cámara de Diputados Federal aprobó la aplicación de la tasa general del IVA al transporte público terrestre de personas, y ATAH, teniendo el grueso de su transporte y tarifas en la modalidad federal foránea se vio obligada a trasladar ese impuesto al consumidor, pues encaja en esta nueva modalidad.

Cabe recordar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Estado aprobó el incremento de un peso en la tarifa de la parada mínima en distancias no

menores a 5 kilómetros, “y en este caso, todos nuestros trayectos son superiores a dicha distancia por lo que si nos apegáramos a una política similar, siendo regulados por la SCT, el aumento hubiera sido mayor tomando en cuenta el incremento de un peso y la reforma fiscal”.

En el caso de Mérida, Yucatán, se dio a conocer que este año habrá un aumento emergente en las tarifas del transporte urbano y en 2014 habrá otro ajuste en ese servicio; y a diferencia de ATAH, durante el siguiente año no sufrirá incremento alguno en apoyo a la ciudadanía. Pese a lo anterior, los empresarios tlaxcaltecas reiteraron su compromiso en la renovación del parque vehicular, aunque enfatizaron en que ninguna de sus unidades tiene una antigüedad superior a los diez años, siendo así, modelos recientes la mayoría de ellos.

Destacaron que el consorcio se ha distinguido a nivel nacional por ser uno de los pocos que apoyan a la educación a través de descuentos a los alumnos tlaxcaltecas, por lo que dijeron que su apoyo sigue en las rutas estatales y federales sin que esto sea una obligación y si un acto de solidaridad. Aunado a ello,

Para consultar la noticia completa ver el anexo 2.

3.4.2. Aumento generalizado de precios en el Sector Autotransporte de Pasajeros

A partir del 1 de enero de 2014 se llevó a cabo un incremento en los precios en el Sector Autotransporte de Pasajeros derivado de la reforma aprobada a la Ley de IVA, es importante mencionar que dicho incremento y de manera precisa el gravar el

servicio aplica exclusivamente para el transporte foráneo, quedando exceptuados de este gravamen el servicio prestado de manera exclusiva en áreas urbanas, suburbanas y zonas metropolitanas.

3.4.3 Ajuste en las tarifas por la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros

Las líneas que conforman el grupo ADO en Puebla, por citar un ejemplo, con la finalidad de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley de IVA a partir de la aprobación de algunos aspectos contemplados en la iniciativa de ley, como una medida de apoyo a la economía de los usuarios se llevó a cabo un ajuste a los precios de los boletos, logrando con ello un impacto no tan considerable en las finanzas personales de los usuarios.

En dicho sentido se tenían dos opciones: ajustar directamente sobre el precio de venta vigente en dicho momento o llevar a cabo un ajuste en las tarifas buscando con ello que el precio final que pagará el consumidor no tenga tanto impacto en su economía buscando con ello un apoyo a sus finanzas personales.

3.5 Disminución de utilidades

Para poder entender mejor el concepto de utilidad se recurrió al diccionario de economía y finanzas (2010) que lo define como:

Utilidad: En economía se llama utilidad a la capacidad que tiene una mercancía o servicio de dar satisfacción a una necesidad. La ciencia económica hace abstracción de consideraciones éticas o morales en cuanto a definir lo que es una necesidad: se considera por tal cualquier deseo de bienes o servicios que tenga de hecho el consumidor. En un sentido más amplio utilidad es equivalente a bienestar, satisfacción, etc.

Se dice que un bien o servicio tiene utilidad para alguien si esta persona prefiere poseerlo a no poseerlo. A partir de esta idea se construye la llamada función de utilidad que indica que la utilidad total de un individuo depende de los bienes que consume y de las cantidades consumidas de cada uno.

Sin embargo para poder entender mejor el concepto, se enunciará la conceptualización de lo que es la utilidad marginal, que es esencial para el buen funcionamiento de los entes que conforman la economía del país.

Utilidad marginal: Este concepto resulta crucial para la ciencia económica, tanto es así que está en la base y ha dado el nombre a toda una corriente de pensamiento, el marginalismo. La utilidad marginal se refiere al aumento o disminución de la utilidad total que acompaña a la cantidad que se posee de un bien o conjunto de bienes.

Laley de la utilidad marginal decreciente sirve para explicar el comportamiento de la demanda: Los gastos de una persona en los diferentes bienes reflejan su escala de preferencias y el nivel de su renta, de la ley enunciada se sigue que la utilidad total, obtenida del gasto de un ingreso dado, alcanzará su máximo cuando el gasto se distribuya de un modo tal que cada unidad de gasto (unidad monetaria) determine utilidades marginales iguales para todos ellos; debido a que los precios de los bienes

difieren debiera decirse, para enunciar la afirmación anterior con más exactitud, que la utilidad en realidad se maximiza cuando las utilidades marginales de los bienes son proporcionales a los precios relativos de ellos.

3.5.2 Esquema económico actual del Sector Autotransporte de pasajeros por la reforma ocurrida

En la revista titulada pasajero7 se menciona lo siguiente:

El transporte foráneo en México es sin duda motor de la economía en nuestro país, al realizar 2,758 millones de viajes/pasajeros por año.

De acuerdo con la última estadística emitida en 2012 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en total se cuenta con 50,312 vehículos dedicados a la prestación del servicio foráneo, de los cuales el 86% son autobuses, lo que equivale a 43, 361 unidades.

En un sector tan importante de la movilidad en México, se encuentran grandes diferencias en su composición, ya que por un lado ofrece un servicio con prestaciones por encima de la media internacional y por otro se enfrenta a grandes retos de profesionalización en su modelo de negocio, así como a un significativo rezago en la modernización de su parque vehicular.

De las 3 mil empresas registradas en México que se dedican al transporte público foráneo, 103 (3.3%) concentran el 55% de la flota vehicular del país, mientras que el resto (2900 empresas) representan menos del 45% de las unidades en México.

Esta desigualdad muestra que son las empresas mejor conformadas, con gran experiencia y una visión de largo plazo, las que brindan un servicio seguro a sus usuarios y en ellas se basa el crecimiento de la industria y generan certidumbre en el sector.

Por esta razón, autoridades y asociaciones como la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) y la Asociación Nacional de Productores de Camiones y Tractocamiones (ANPACT) buscan la profesionalización del modelo de negocio del hombre-camión y de la pequeña y mediana empresa. Sólo así manifiestan, el motor económico para que el sector siga fortaleciéndose.

Con el 53% del parque vehicular con más de 10 años de antigüedad; las condiciones de la mayoría de las unidades que circulan por las carreteras de México no brindan las condiciones de seguridad para el pasajero, lo que genera una pérdida de competitividad en el sector y contribuye ampliamente en el deterioro del medio ambiente.

Sin duda, el Programa de Chatarrización se presentaba en sus inicios como una solución para recortar la brecha en la modernización del transporte público federal, incluidos los autobuses, sin embargo, a más de 10 años de su implementación, el programa del Gobierno Federal no ha sido una respuesta contundente en el impulso de la actualización del parque vehicular.

Razones, según la opinión de los transportistas, son varias: Por un lado, hasta hoy la complicada conversión del estímulo fiscal para los transportistas, ya que en la mayoría de las ocasiones sólo se puede trasladar a través de las plantas armadoras.

En el caso de las empresas afiliadas a la CANAPAT tenemos un parque vehicular muy nuevo, aunque hay algunas unidades que están en el límite autorizado de acuerdo a la modalidad establecida por la SCT, pero ninguna fuera de norma.

El combustible representa el mayor gasto dentro del costo total de operación en la vida de un autobús. Es ahí, en los incrementos constantes del diesel en donde los transportistas han visto perder sus ganancias.

Los empresarios del transporte, a través de las diferentes empresas armadoras, han encontrado en las nuevas tecnologías mayor eficiencia en el consumo de diesel. Sin embargo, las opciones no están al alcance de todos los transportistas, pues no obstante los esfuerzos que realizan las financieras no es suficiente y por tanto, las posibilidades de acceder a una tecnología eficiente y limpia, es para algunos, casi inalcanzable.

Con la nueva reforma hacendaria 2014, en donde el transporte foráneo de pasajeros ya no está exento del pago del IVA, y por lo tanto un boleto de autobús costaría en automático un 16% más de su valor, puede ser una fuerte amenaza al sector.

Ante esta problemática, la CANAPAT aseguró que hay muchas empresas que no están aplicando el 16%, y que en realidad ellas lo están absorbiendo para no afectar al usuario y por ende, su flujo de pasajeros.

Si bien, las empresas que tienen las posibilidades han decidido no trasladar este impuesto al pasajero, con el propósito de no afectar la demanda del servicio, podrían ver disminuida la rentabilidad en su operación, y modificar sus planes de inversión en el corto plazo. Aunque las consecuencias de esta nueva reforma en el transporte foráneo no se han calculado a detalle, las empresas tienen el reto de implementar nuevas formas para hacer más eficiente su operación y tratar de mantener su rentabilidad ante la posible baja en la demanda del servicio.

A continuación se muestra en la tabla 14 la demanda que ocupa el sector transporte de acuerdo con las clases de servicios, datos obtenidos de la SCT 2013.

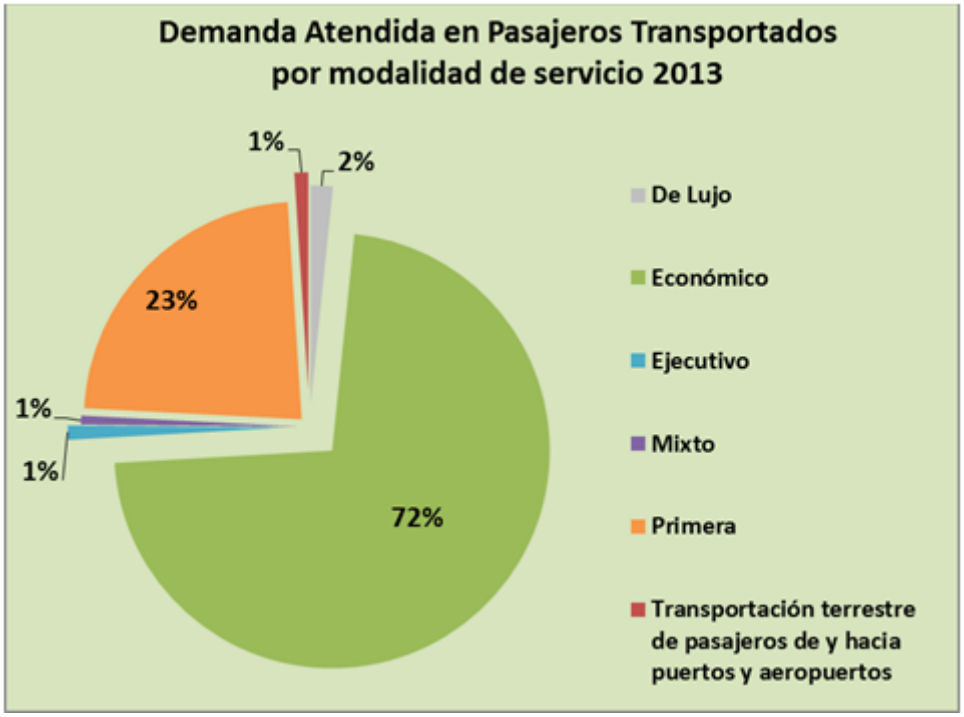
Tabla 14. Demanda del Sector Transporte por clase de Servicio

Clase de Servicio	No. de Vehículos	%
De Lujo	1,295	2.6
Económico	30,353	62.0
Ejecutivo	407	0.8
Mixto	112	0.2
Primera	10,366	21.2
Transportación Terrestre de Pasajeros de y hacia Puertos y Aeropuertos	6,448	13.2
Total	**48,981**	**100**

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2013

Como se observa en la tabla 14 los tipos de servicios que ofrecen las empresas dedicadas al autotransporte son muy variados, sin embargo, como puede observarse el que usa con más frecuencia la gente es el económico reflejado en el mayor desembolso que se requiere por el uso de alguno de más alto rango o estatus.

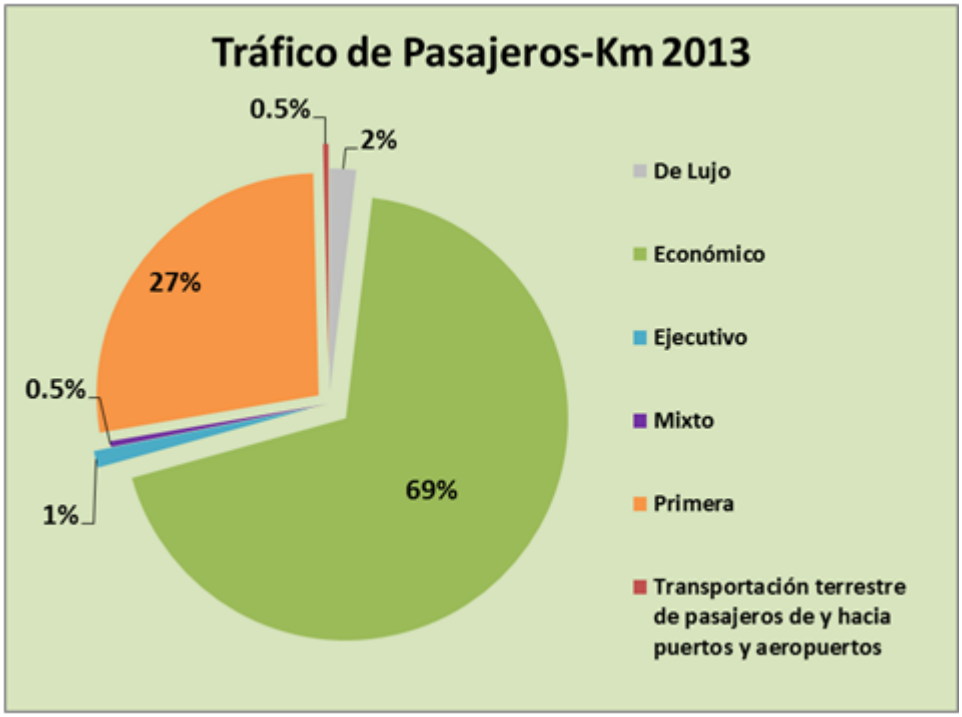
Gráfica 1. Demanda de pasajeros transportados por modalidad de servicio 2013



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, citado en transporte terrestre de pasajeros (2013)

En la gráfica 1 podemos apreciar de manera ilustrativa la demanda del servicio de Autotransporte de acuerdo al tipo de servicio ofrecido por las empresas de dicho sector apreciando que es el servicio económico el más usado por las personas.

Gráfica 2. Demanda de Transporte de Pasajeros por kilómetros recorridos 2013



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Podemos apreciar en la gráfica 2 que tomando como base los kilómetros recorridos por las líneas de Autotransportes en el año 2013 además de ser el servicio económico el más demandado por los usuarios también es el que más kilómetros recorre, esto es proporcional a la demanda del mismo.

Como se observa en las gráficas anteriores la mayor demanda de pasajeros está en el sector económico mostrando una gran diferencia en la clase de lujo, esto debido a la situación económica que enfrentan los usuarios por lo que recurren a los precios que estén al alcance de su bolsillo.

3.5.3 Modificaciones de los rubros en las utilidades de las empresas del Sector Autotransporte de Pasajeros

Roberto Alcántara (2014),presidente del Consejo de Administración de IAMSA comentó que el gravamen del 16% de IVA ha ocasionado un aumento de entre 3% y 8% en los boletos de autobús, provocando una reducción en márgenes de utilidades de las empresas.

Pero a pesar de ello abundó el aumento de los boletos de autobús en algunos casos fue de 3% y 8% y no del 16%. Esto redujo los márgenes de las utilidades y en algunos casos, la afectación alcanzó hasta 50 por ciento en algunas empresas.

En las rutas hacia Michoacán y Guerrero no se dio un aumento de tarifas, así como en Tamaulipas, destinos en los que de igual manera la empresa ha registrado impacto económico por el clima de inseguridad en el que se vive.

Esta situación ha generado un impacto en el transporte de pasajeros, lo cual contrasta con la seguridad de estados como Puebla, Guanajuato, Aguascalientes.

En la actualidad, IAMSA opera una flota de 10 mil autobuses en 24 estados de la República, transporta a más de 260 millones de pasajeros al año y tiene una participación en el mercado del 70%.

Sin embargo algunos grupos de autotransporte decidieron absorber el gravamen, para no afectar a sus clientes y flujo de pasajeros.

La línea ETN/Turistar Lujo, perteneciente al Grupo IAMSA, anunció que realizarán una baja en los precios de sus destinos, a fin de aplicar el nuevo impuesto y mantener los mismos costos de este año y continuará cobrando mientras la situación económica lo permita, aproximadamente los mismos importes vigentes al 31 de diciembre de 2013, procediendo a realizar una baja en los precios y agregando el IVA desglosado.

Las líneas que decidieron no incrementar sus precios a causa del nuevo gravamen son Costa Line, Transportes y Autobuses del Pacífico (TAP) , Estrella Roja, Sur de Jalisco, Caminante.

Sin embargo, habrá líneas que sí sumaran el 16% de IVA a sus boletos como ADO, OCC, ADO Platino, ADO GL, AU, Sur, Aexa, Transpaís, Senda, Sendor, Transportes del Norte, Coahuilenses, Único y Vista.

CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA HOMOLOGACIÓN DE IVA EN EL SECTOR AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

En el presente capítulo podremos observar los resultados obtenidos a partir de la investigación de campo con la finalidad de obtener información que permita comprobar la hipótesis planteada en un inicio.

Del mismo modo en este capítulo se realiza un análisis de resultados obtenidos de la encuesta tomando en consideración que la muestra utilizada es de 50 usuarios y posteriormente se codifica la información con base a los reactivos existentes.

En cuanto a las entrevistas dirigidas se evalúa la parte de la repercusión económica a que hubo lugar con el gravamen de IVA a partir del 01 de enero de 2014 en el Sector Autotransporte de Pasajeros para las diversas líneas que forman parte de la Central de Autobuses de Puebla.

Lo más sobresaliente del presente capítulo es la obtención e interpretación de datos obtenidos de las encuestas y el análisis de las entrevistas, ya que mediante estas herramientas se logra construir y definir la propuesta final del trabajo de investigación.

4.1 Diseño del instrumento

El método de investigación empleado en el presente trabajo es el método mixto basado en una investigación de tipo cualitativa con la aplicación de entrevistas dirigidas a los empresarios de las diferentes líneas que forman parte de la Central de Autobuses de Pasajeros en Puebla y de tipo cuantitativa con la aplicación de encuestas a los usuarios del Servicio de Autotransporte en la Ciudad de Puebla.

La elaboración de la encuesta aplicada a los usuarios del Servicio de Autotransporte en la Ciudad de Puebla se lleva a cabo a través de la respuesta proporcionada por los mismos para que se conozca el impacto que tiene la homologación del IVA en dicho sector así como en su economía.

El diseño de la encuesta se lleva a cabo dividiéndola en diversos apartados entre los que se tienen los datos generales de las personas encuestadas como por ejemplo la edad, la ocupación y la escolaridad, esto con la finalidad de conocer el tipo de población que usa generalmente el Servicio de Autotransporte de Pasajeros, la segunda parte de la encuesta se enfoca principalmente en conocer la línea de servicio usada, el tipo de servicio y la frecuencia en que se usa el mismo, un tercer apartado se enfoca en conocer qué tan informados están los usuarios respecto de la razón por la que se incrementó el precio de los boletos para usar el servicio y como parte final se busca conocer el impacto y la forma en la que se ven afectados por la homologación del IVA.

La entrevista diseñada está enfocada en conocer qué tanto de información tiene el Sector Empresarial inmerso en la prestación de dicho servicio, el saber las implicaciones tanto administrativas como financieras en que se incurrió como consecuencia de dicha reforma fiscal.

Debido a la cantidad de preguntas diseñadas, la estructura de la encuesta se puede observar en el anexo 3 y el de la entrevista en el anexo 4.

4.2 Aplicación del instrumento

De acuerdo con datos obtenidos de la encuesta aplicada por la Subsecretaría de Transporte, Dirección General de Autotransporte Federal (2013), se cuenta con un universo de 2,679,909 pasajeros transportados de acuerdo con las modalidades de servicio.

El servicio Económico 1,939,512 pasajeros que es el más representativo con un 73.20%, en segundo lugar la modalidad de Primera con 620,154 representa el 23.40%, en tercer lugar el servicio de Lujo con 43,937 pasajeros representa el 1.66% posteriormente Ejecutivo 28,295 pasajeros y forma parte del 1.07%, y por último el Mixto 17,621 pasajeros representa el 0.67%.

a) Población

La población se encuentra integrada por todas aquellas personas que ocupan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla CAPU de forma diaria comprendiendo todas las líneas de autobuses.

b) Muestra

La muestra determinada para la aplicación de dichas encuestas es de 50 usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla mayores de 18 años.

Tipo de muestreo

El muestreo a aplicar en nuestra investigación es probabilístico ya que todas las personas usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla tiene la probabilidad de ser encuestadas.

La aplicación de la encuesta se llevó a cabo en las instalaciones de la Central de Autobuses de Pajeros en Puebla a 50 usuarios del Servicio de Autotransporte, tomando en un inicio 4 personas por línea de transporte para que la muestra fuera proporcional en cada una de ellas y al final se aplicaron de manera aleatoria a las personas que se encontraban en el pasillo central.

4.3 Análisis e Interpretación de resultados

4.3.1 Análisis Cuantitativo

Como parte de la investigación y para contar con respaldo numérico y estadístico se aplica la encuesta a los usuarios del Servicio de las diferentes líneas tales como

ADO, Estrella Roja, Autobuses Unidos, Autobuses Cristóbal Colon, Vía, Valles, Oro, Surianos, Atah, Erco que forma la parte cuantitativa de la investigación.

4.3.2. Análisis del usuario por encuesta realizada en la Central de Autobuses de Pasajeros de Puebla

El objetivo principal de la encuesta es conocer el efecto económico que ha tenido el gravar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros con el 16% del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en los usuarios de dicho servicio de la Central de Autobuses de Puebla (CAPU).

Hernández Sampieri (1991), nos indica que existen varios tipos de instrumentos de medición o recolección de datos, uno de esos métodos y que se usa en la presente investigación es el escalamiento de Likert el cual fue desarrollado por Rensis Likert a principios de los treinta. Este método consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios ante los cuales se pide la reacción de los sujetos a los que se les administra, es decir, se presenta cada afirmación y se pide al sujeto que externe su reacción eligiendo uno de los puntos de la escala. A cada punto se le asigna un valor numérico. Así el sujeto obtiene una puntuación respecto a la afirmación y al final se obtiene su puntuación total sumando las puntuaciones obtenidas en relación a todas las afirmaciones.

El sondeo antes mencionado se compone de doce reactivos, los cuales son parametrizados en una escala que se visualiza en la tabla no. 1.

Tabla 15. Escala de reactivos

NUNCA	CASI NUNCA	ALGUNAS VECES	SIEMPRE
1	2	3	4

Fuente: Elaboración propia.

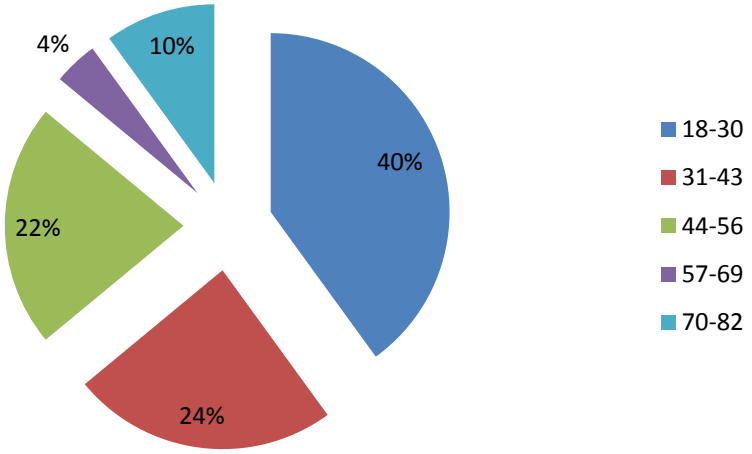
La encuesta se realizó al azar dentro de la población seleccionada primordialmente se buscó encuestar a los usuarios de las principales líneas que conforman la Central de Autobuses de Puebla.

4.3.3. Los resultados obtenidos e interpretados de la encuesta aplicada a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.

A continuación se realiza un resumen de manera general acerca de los reactivos contenidos en la encuesta, tomando en consideración los cuatro ejes antes mencionados.

Como dato informativo es importante mencionar que la encuesta se aplicó a personas mayores de 18 años usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla con la finalidad de que la información obtenida sea más veraz y objetiva.

Item 1. Edad de los encuestados como dato informativo

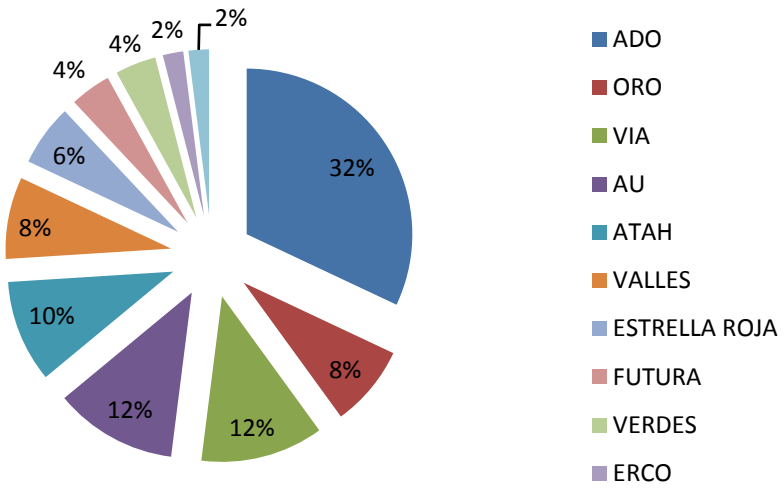


Fuente: Elaboración propia.

Como se muestra en la gráfica anterior el 40% de los entrevistados tiene entre 18-30 años de edad representando estos la mayoría de los encuestados, cabe mencionar que la muestra fue aleatoria.

a) Líneas de Servicio, Tipo y Frecuencia en que se usa el Autotransporte de Pasajeros instaladas en la CAPU.

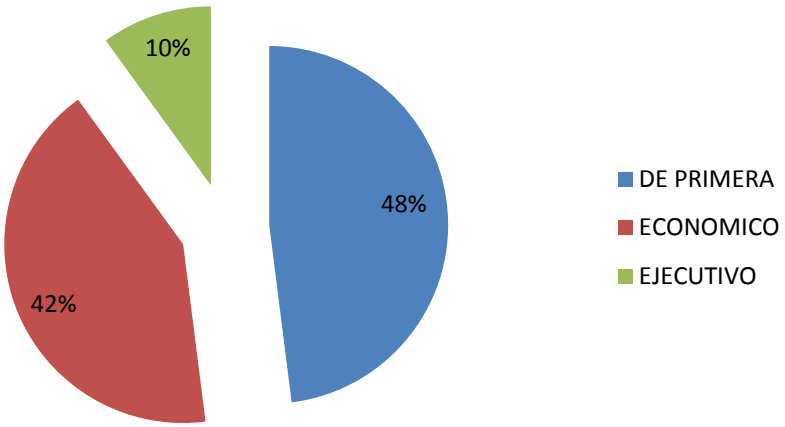
Item 2. Ocupación de usuarios en las principales líneas de Autotransporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

De las líneas de Autotransporte establecidas en la CAPU un 32% de los encuestados es usuario de ADO y el resto de la población se integra por las demás líneas entre las que se encuentra VIA, Oro, Valles, Verdes, Estrella Roja, ATAH, Erco, Futura, AU, Estrella Blanca y Primera Plus.

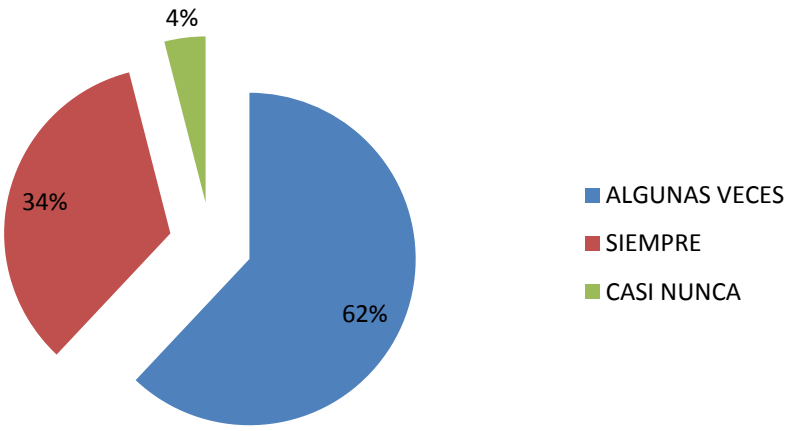
Item 3. Tipo de servicio que ofrecen las líneas de Autotransporte de Pasajeros instaladas en la CAPU



Fuente: Elaboración propia.

De los servicios prestados en las diversas líneas de Autotransporte de Pasajeros el usado en su mayoría por los encuestados es el de primera representando un 48%, seguido del servicio económico con un 42% y solamente un 10% usa el Ejecutivo por los viajes prolongados hacia los diversos destinos tales como la Ciudad de Monterrey.

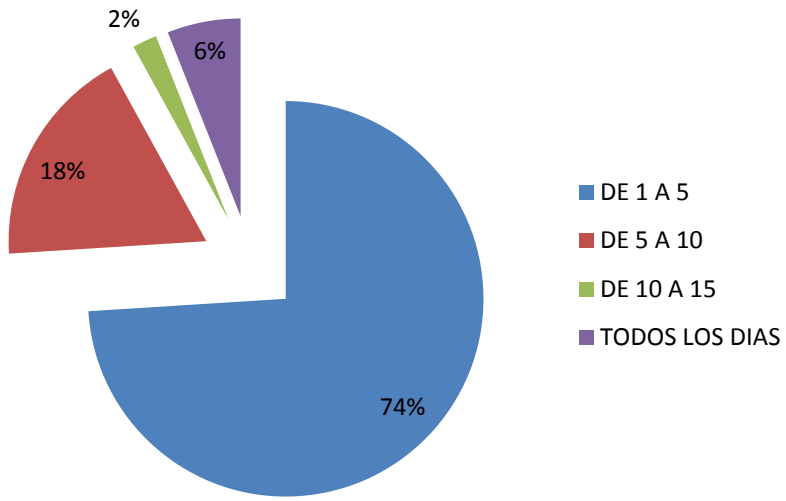
Item 4. Frecuencia en que usa el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la CAPU



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los encuestados un 62% es usuario del servicio en algunas ocasiones, sin embargo hay quienes usan el servicio siempre siendo esto un 34% y tan sólo un 4% casi nunca, de esta manera representa esto una necesidad que se tiene del uso de dicho servicio ya que aunque no se viaja todos los días, el servicio es utilizado generalmente cada fin de semana.

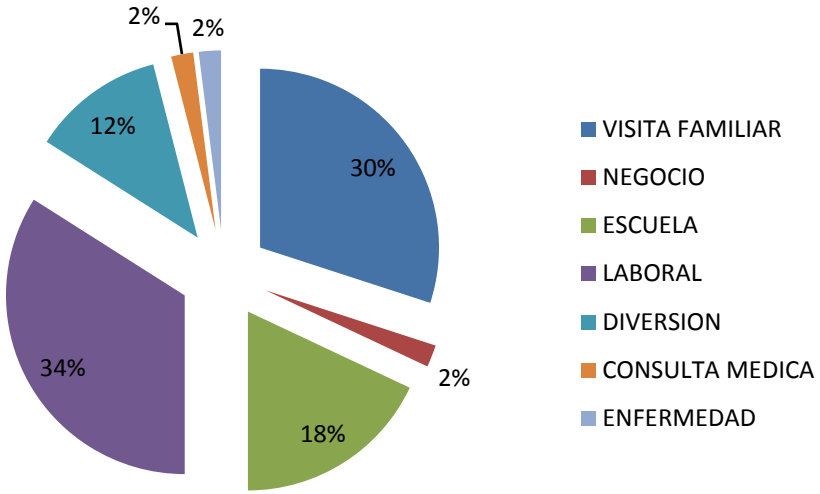
Item 5. Número de veces en que usa el servicio de Autotransporte de Pasajeros de las líneas de Autotransporte instaladas en la CAPU



Fuente: Elaboración propia.

Un 74% de los encuestados usa el servicio de 1 a 5 veces al mes siendo estas ocasiones generalmente el fin de semana, sin embargo, también hay un número mínimo de ellos que usa el servicio todos los días generalmente por cuestiones de trabajado percatándonos de esta forma la necesidad inminente que se tiene por el uso del mismo.

Item 6. Motivo por el que usa el servicio de Autotransporte de Pasajeros por parte de los usuarios de las líneas de Autotransporte instaladas en la CAPU

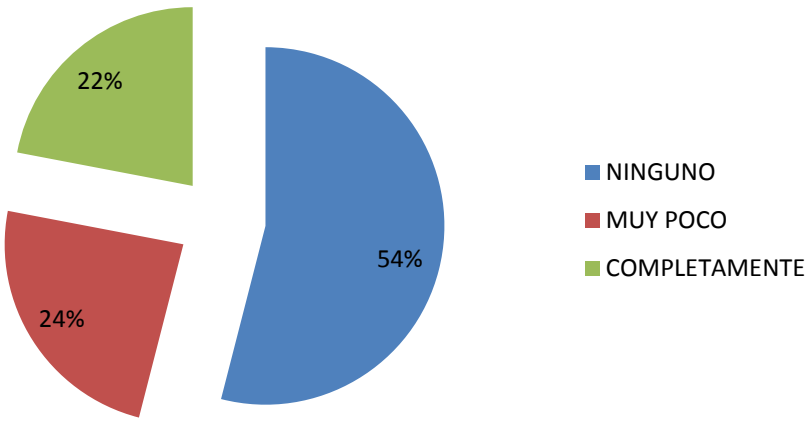


Fuente: Elaboración propia.

La razón principal que nos fue indicada por los usuarios por la que se usa el servicio es por cuestión laboral representando un 34%, seguida de visita a familiares en un 30%. Es importante indicar que la encuesta se aplicó al término del periodo vacacional de semana santa, razón por la cual consideramos que un porcentaje significativo de los encuestados nos indicó esta razón por la que usan el servicio, no dejando a un lado las demás razones que aunque no representan una cantidad representativa dentro de la población sí se indica como lo es aquella persona que viaja por cuestiones de encontrarse enferma y siendo su traslado una necesidad indispensable para recibir sus respectivos tratamientos.

b) Homologación de IVA

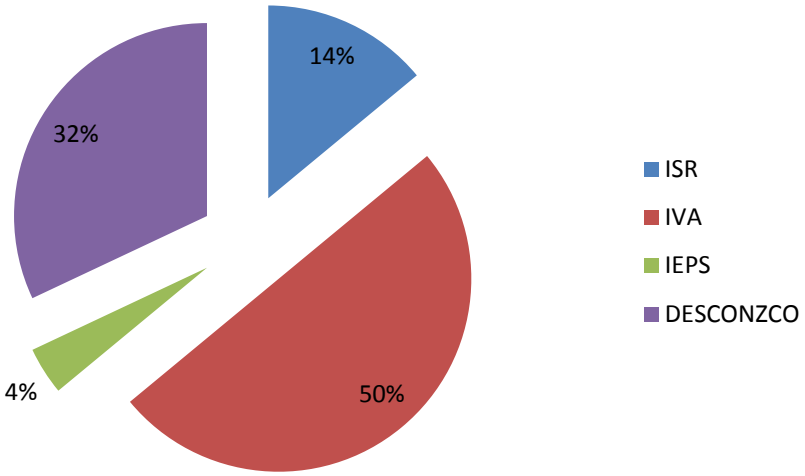
Item 7. Cambios en los horarios del servicio de Autotransporte de Pasajeros de las líneas instaladas en la CAPU



Fuente: Elaboración propia.

A partir del 1 de enero de 2014 y hasta las últimas fechas la mayoría de los usuarios indica que en la línea de autotransporte de la que son usuarios no se presentó cambio alguno en los horarios de las corridas representando estos un 54% y un 22% indica que si hay cambios significativos siendo algunos reflejados en el incremento de las corridas y algunos otros en disminución.

Item 8. Conocimiento en los usuarios de los impuestos que gravan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros

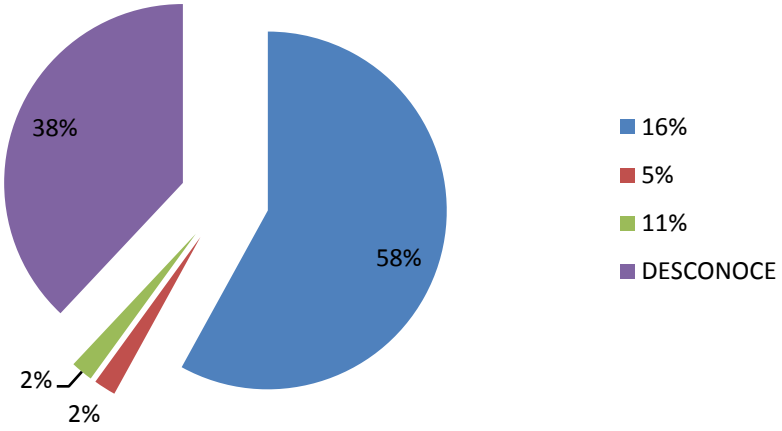


Fuente: Elaboración propia.

Respecto del conocimiento que se tiene por parte de la población de los impuestos que se aplican sobre el Servicio de Autotransporte un 50% nos indicó que dicho impuesto es el IVA principalmente y el otro 32% de la población nos indica que no tiene conocimiento de ello.

c) Incremento de los Precios

Item 9. Conocimiento en los usuarios del Servicio de Autotransporte respecto de la tasa de IVA que grava el Servicio de Autotransporte de Pasajeros

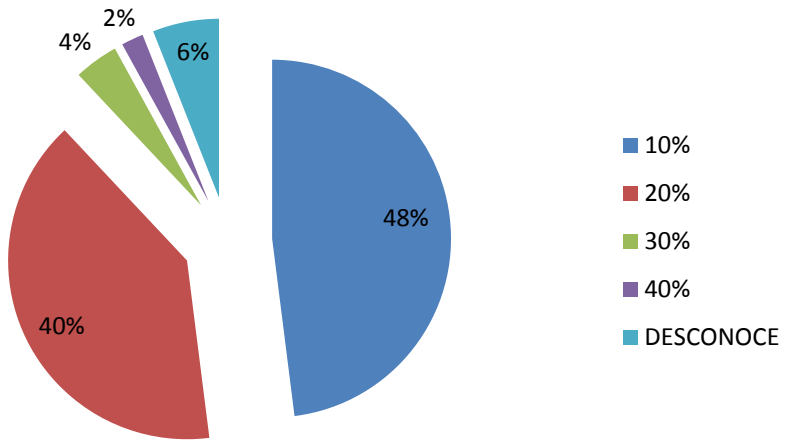


Fuente: Elaboración propia.

Un 58% de la población sabe que la tasa de impuesto IVA aplicable actualmente en el país al Servicio de Autotransporte es del 16% algunos otros indican que la tasa es del 5% o del 11% y un 38% no tiene conocimiento sobre ello.

d) Impacto económico en los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.

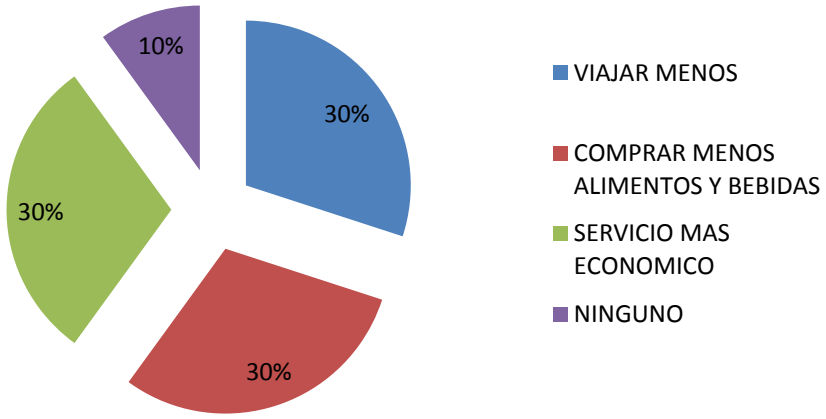
Item 10. Incremento de precios del boleto por el gravamen de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

A pesar de no tener conocimiento sobre el impuesto que se aplicó al Servicio de Autotransporte a partir del 1 de enero de 2014, la población si reciente de manera directa el incremento en los precios indicándonos un 48% que el incremento es de aproximadamente 10% y no tan alejado de dicha información un 40% manifiesta que el incremento es de 20%, esto dependiendo de los destinos a que los que dirigen ya que entre más larga es la distancia el precio es mayor por lo que el incremento en los precios se deja notar de manera más significativa y tan solo una parte muy pequeña de la población desconoce dicha información.

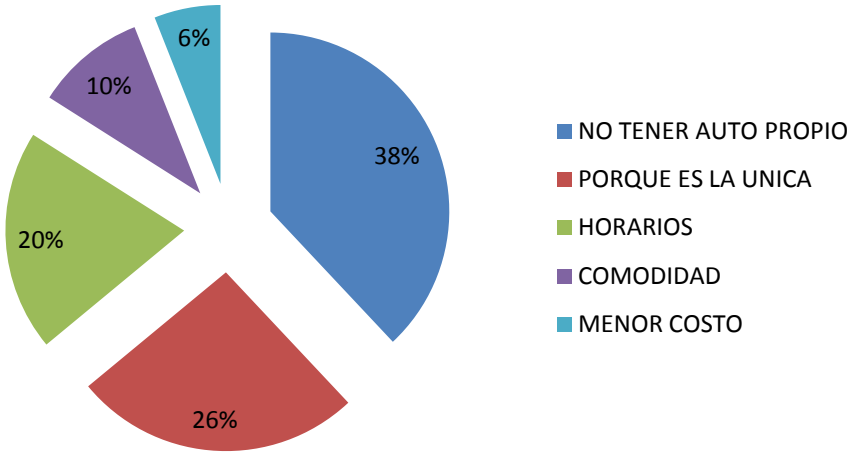
Item 11. Afectación en la economía familiar por el incremento de precios del boleto a los usuarios del servicio de Autotransporte de Pasajeros de las líneas de Autotransporte instaladas en la CAPU



Fuente: Elaboración propia.

La manera principal en cómo se afecta la economía de los usuarios del servicio se encuentra dividida en porcentajes iguales entre viajar en menos ocasiones, comprar menos alimentos y bebidas y el uso de un servicio más económico en el interior de las instalaciones de la CAPU representando cada una de ellas un 30% y el 10% restante nos indica que de manera particular no hubo afectación alguna.

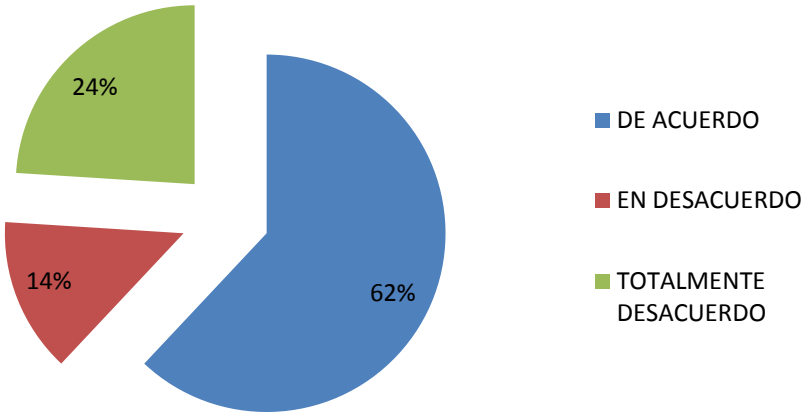
Item 12. Razones por las que el usuario elige la línea de Autotransporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

Las razones por las cuales el usuario ocupa la línea de Autotransporte se enumeran del 1 al 3, la número 1 representanta el 38% y es porque no cuenta con auto propio, la número 2 el 26% por ser la única línea que los lleva a su destino y la última indicada por los usuarios con el 20% de la encuesta es por los horarios que manejan las diferentes líneas de autotransporte. Con los resultados expresados anteriormente es muy clara la necesidad que se tiene por parte de la población del uso del Servicio de Autotransporte no sólo por tratarse de viajes de diversión o cosas no indispensables, pues la mayoría indica que no se cuenta con auto propio y por ello debe recurrir al uso de dicho servicio.

Item 13. Disminución en el consumo de productos en el interior de CAPU por el gravamen de IVA en el sector Autotransporte de Pasajeros



Fuente: Elaboración propia.

La forma en que se incrementó el precio del boleto se refleja en el ítem 13 en el cual el 62% está de acuerdo que se dejó de consumir alimentos y bebidas dentro del interior de la CAPU, pero un 24%, estuvo totalmente en desacuerdo y finalmente un 14% en desacuerdo.

De acuerdo a los resultados obtenidos con la aplicación de la encuesta aplicada a una muestra de 50 usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla se puede notar que la afectación a dicha parte de la población es inevitable ya que el uso del servicio de Autotransporte es indispensable considerando que una parte representativa de la misma lo usa por cuestiones laborales, de salud, etc. y que además no se cuenta con los medios propios para trasladarse no haciendo uso del Servicio de Autotransporte.

Como consecuencia de la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en Puebla con la cual se buscó ampliar la base de dicho impuesto se afecta de manera significativa a la población que es usuaria de dicho servicio ya que como se puede apreciar en los resultados obtenidos en las encuestas aplicadas el uso del servicio no se realiza por la mayoría de la población por gusto, más bien es una necesidad el trasladarse de un lugar a otro usando el Servicio de Autotransporte de Pasajeros al no contar con medios propios para hacerlo, además de que las principales razones de viaje por parte de los usuarios es por cuestiones de trabajo, razón por la cual podemos comprobar que no solamente es el transporte prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas y en zonas metropolitanas es destinado a lo laboral como se expresaba en la exposición de motivos y que además está establecido en la legislación actual como el servicio exento de IVA, sino que también se usa para ello el servicio foráneo, el cual se encuentra gravado por el 16% de IVA.

4.3.4. Los resultados obtenidos e interpretados de la entrevista realizada a un grupo de empresas que se dedican a la prestación del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.

Con la finalidad de conocer el impacto que se presentó en el Sector Empresarial como consecuencia de la homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros en Puebla se llevó a cabo una entrevista a personal que labora en uno de los grupos de empresas más importantes en Puebla dedicado a la prestación de dicho servicio.

La información obtenida de dicho instrumento de investigación se indica a continuación:

El día 18 de abril de 2015 en las instalaciones de la Central de Autobuses de Puebla (CAPU) se llevó a cabo la entrevista al Jefe del departamento de fiscal de un grupo de empresas que prestan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla. En dicho cargo lleva desempeñándose 6 años. De dicha entrevista se obtuvo la siguiente información:

El grupo de empresas se encuentra integrado por las líneas de Autotransporte que prestan servicio tanto foráneo como suburbano. Los Estados que abarca el mercado de dicho grupo son Puebla, Veracruz, Oaxaca, México centro, Chiapas y Campeche.

Las diversas líneas que integran el grupo son considerados servicio de segunda, alguna otra es de primera y cuenta tanto con servicio directo e intermedio y dependiendo del mismo es el precio que puede cobrarse por el servicio prestado.

Los usuarios principales de los servicios de Autotransporte se encuentran conformados de la siguiente forma: 30% estudiantes, 10% son adultos mayores y el 60% restante es público en general.

Para dar cumplimiento con las disposiciones legales aplicables a partir del 1 de enero de 2014 de adicionar el gravamen del 16% de IVA se incrementó el precio del boleto en un 6% aproximadamente ya que de acuerdo a regulaciones establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no se aplicó el incremento del 16% correspondiente al gravamen de IVA. Hasta el año 2013 los incrementos a las tarifas del Servicio de Autotransporte se llevaban a cabo de acuerdo a la inflación.

Respecto del conocimiento que se tiene sobre las reformas aprobadas a partir del ejercicio 2014 aplicables al Sector de Autotransporte en dicho grupo, es importante

destacar que sí se tiene conocimiento de las legislaciones y desde antes de que se estableciera en Resolución Miscelánea Fiscal el grupo consideraba como parámetro para establecer si el servicio se considera foráneo o suburbano 30 kilómetros y es a través de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) que se propuso ante el Congreso considerar dicha cantidad de kilómetros como referencia para la determinación del tipo de servicio que se presta.

El impacto de la homologación del IVA en el sector Autotransporte oscila entre un 8% y 9% en el sector empresarial específicamente en dicho grupo. Este se debe a que hasta el ejercicio 2013 el IVA de sus gastos e inversiones no se acreditaba, sino que se deducía, por lo que a partir de 2014 al pasar el Servicio de Autotransporte foráneo de estar exento a estar gravado por el 16% de IVA este se acredita. Del 100% de los gastos que se efectúan en el grupo un 45% de ellos se encuentran gravados de IVA. Los principales costos en los que se incurre para la prestación de servicio son el diesel representando un 30% aproximadamente y 20% correspondiente a mantenimiento.

Otro impacto que se presentó en la organización es el referente a los gastos incurridos en la implementación de mecanismos y programas ideales para llevar a cabo un adecuado control y manejo de las diversas tasas aplicables a partir del 1 de enero de 2014 ya que como se indicaba anteriormente las líneas que componen el grupo prestan el servicio tanto suburbano como foráneo y los gastos administrativos efectuados para dar cumplimiento al pago de impuestos y control de manera correcta también implicó la contratación de personal, además del costo que se absorbe al no poder incrementar el 16% del IVA sobre el precio normal del servicio.

Se considera que la principal causa por la que se aprobó la reforma aplicable al Sector Autotransporte es por razones de recaudación de impuestos, ya que un claro ejemplo es que en una de las líneas pertenecientes a dicho grupo en lo referente a

IVA mensual se está pagando aproximadamente arriba de Un millón y medio de pesos.

A pesar de que la carga administrativa que se genera por las nuevas disposiciones legales en el grupo de empresas antes mencionado se tiene una adecuada solvencia económica para poder cubrir sus costos ya que se cuenta con una administración eficiente.

En los primeros 3 meses del ejercicio 2014 se presentó una baja en el servicio de aproximadamente un 1% y 2%, de manera posterior se regularizó nuevamente. El factor de ocupación en general es de 60%. Nuestro entrevistado refiere que algunos estudios de mercadotecnia han comprobado que una empresa de Autotransporte sobrevive con una ocupación al 40%.

Por su parte la empresa como estrategia o política de venta maneja algunas promociones en la línea “X” del tramo Puebla-Grajales a estudiantes y maestros y de igual manera en la línea “Y” en el tramo Puebla-Tepeaca también se obtienen promociones. Estas estrategias son usadas para asegurar el ingreso y el uso por parte de sus clientes ya que son tramos muy competidos con otras líneas de transporte.

De acuerdo con la entrevista realizada al Sector Empresarial del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla podemos percatarnos que como consecuencia de la reforma aplicable a dicho sector a partir del 1 de enero de 2014 se afecta a la empresa que presta dicho servicio ya que como las tarifas del servicio no se incrementaron con el 16% de IVA, la empresa debe adsorber dicho gasto representando entre un 8% y 9%, además de que los gastos administrativos y de contratación de personal adicional afecta directamente en los costos y gastos incurridos dentro de la organización.

Es importante mencionar que con la finalidad de obtener más información referente al tema se tuvo una segunda entrevista el día viernes 12 de junio de 2015 con el Jefe del Departamento de Fiscal en la cual se nos indicó una corrección a la información proporcionada en la entrevista inicial, quedando de la siguiente manera:

El incremento en los precios del servicio de autotransporte de pasajeros no se encuentra regulado por la SCT como se nos indicó inicialmente. El transporte foráneo no está regulado por ninguna autoridad, simplemente lo que tu ofrezcas y lo tengas publicado en pantallas o en pizarrones eso es lo que se debe de cobrar.

Sin embargo quien puede hacer revisión de precios es la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) que es la encargada de regular y vigilar que cobres lo que se encuentra publicado, ya que de no cumplirlo te puede sancionar.

El incremento de precios en las tarifas se saca en base a dos pendientes:

1. Factor Ingreso Kilómetro
2. Factor Tarifa

1.- Factor Ingreso Kilómetro:

En el transporte federal la mayoría cobra $1.30 kilómetro

Para cobrar esta cantidad se hicieron estudios de mercado de los siguientes conceptos:

- Combustible
- Pago conductor

- Desgaste de autobús $1
- Pago de autopista

El margen de utilidad es de 30 centavos el kilómetro.

2.- Factor Tarifa

De acuerdo a los kilómetros recorridos se calcula el resultado por la inflación del año obtenido en base al Índice Nacional de Precios al Consumidor, por ejemplo

1.30X 3%=

1.339= 1.34

El incremento que se dio del 8% se basó en los gastos ya que representan el 50% para subsanar la renta, teléfono, papelería, luz, etc.

La distribución de los gastos en el sector Autotransporte, en específico en este grupo de empresas se lleva cabo de la siguiente manera:

MANTENIMIENTO

Está programado el mantenimiento a autobuses por cada 5,000 km recorridos, se le hace los servicios de cambio de bujías, filtros de aceite, etc., cada 10,000 kilómetros ya es un mantenimiento mayor. El motor se revisa cada 40,000 kilómetros y el taller tiene una base de 1,000 autobuses aproximadamente.

AUTOABASTO DE DIESEL

Como empresa establecida se cuenta con una isla que abastece de Diesel, a esa isla le distribuye directamente Pemex y esta isla a su vez le distribuye a todas las marcas del grupo.

En esa misma isla se encuentra un taller que proporciona servicio única y exclusivamente a las unidades del grupo, con un sobreprecio, este taller lleva su propia contabilidad para que le pague a los mecánicos, personal administrativo, pero siendo parte del grupo.

El taller se encuentra dado de alta como subsidiarias del transporte, pero este no tiene ni utilidad ni perdida, por ejemplo ellos compran el diesel a $1.00 y lo facturan a $1.50 para que puedan pagar sus gastos necesarios, entonces el margen de utilidad está en ceros, operación normal con margen de utilidad pequeño.

El taller deriva de una estrategia fiscal puesto que al recibir la factura se desglosa el IVA y el IEPS, en el IEPS se aprovecha un estímulo fiscal pues se puede acreditar el IEPS contra el ISR propio, esto está estipulado en la Ley de Ingresos de la Federación Art. 16 Fracción IV, pero con la condición de que quien los distribuya deben ser directos de PEMEX.

Las inversiones que lleva a cabo el grupo para la adquisición de autobuses son por camión para X línea vale 3 millones de pesos. Un camión para Y línea dos millones y medio de pesos y actualmente se compran micros cuyo costo es de un millón de pesos

La política del grupo tiene un efecto cascada es decir se le da un uso de 5 años al camión nuevo, luego se pasa al servicio intermedio.

La vida útil de un camión es de aproximadamente 15 años.

Tomando en consideración la información obtenida a través de las encuestas aplicadas a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla y a la entrevista realizada al personal de uno de los grupos de líneas que prestan el Servicio de Autotransporte en Puebla podemos observar la doble afectación que causó la homologación del IVA en el Servicio de Transporte de Pasajeros es conveniente proponer al poder legislativo una reconsideración respecto a la reforma que se aprobó en su momento pero que afecta tanto a la población como usuario del servicio y al sector empresarial que presta el mismo, dicha propuesta la podemos observar en el capítulo V que a continuación se presenta.

CAPITULO V. PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Tomando en consideración el acervo bibliográfico consultado es importante mencionar que el origen del presente trabajo de investigación es la iniciativa de reforma a la Ley al Impuesto al Valor Agregado (LIVA) para el ejercicio 2014 referente a gravar el servicio de transporte foráneo con la tasa del 16%, dicha reforma se aprobó por el Congreso e inició su aplicación a partir del 1 de enero de 2014.

En el presente capítulo se realizarán las propuestas pertinentes como resultado del trabajo de investigación desarrollado en dicho sector, la cual consiste en la aplicación de encuestas realizadas a los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla y al sector empresarial que presta dicho servicio.

5.1 Iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA), ejercicio 2014.

La iniciativa presentada al Presidente de la mesa directiva de la Cámara de Diputados para reformar, adicionar y derogar diversas disposiciones de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y Código Fiscal de la Federación, en lo referente al IVA y en especial al Servicio de Autotransporte fue prescindido por el bajo potencial recaudatorio de IVA en México, debido a la existencia de diversos regímenes especiales, como lo son la exención o la tasa del 0% a un amplio número de bienes y servicios, lo que reduce la base del impuesto. A continuación se cita lo manifestado en dicha iniciativa de reforma:

Como se señaló, el bajo potencial recaudatorio del IVA en México se explica fundamentalmente por la aplicación de diversos regímenes especiales, como lo son la exención o la tasa del 0% a un amplio número de bienes y servicios, lo que reduce la base del impuesto.

El Poder Ejecutivo propone ampliar la base gravable del IVA a través de la eliminación de un número importante de regímenes especiales en el mismo y con ello dotar de mayor progresividad al sistema impositivo. Con ese fin, se evitan mecanismos que afectarían particularmente a los sectores más vulnerables de la población. En particular, se plantea eliminar el régimen de exención a la enajenación, prestación y arrendamiento de los siguientes bienes y servicios.

- **Limitar la exención en materia de transporte público terrestre de personas, únicamente al servicio de transporte prestado en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas.**

Como se señaló, el bajo potencial recaudatorio del IVA en México se explica fundamentalmente por la aplicación de diversos regímenes especiales como la exención o la tasa del 0% a un amplio número de bienes y servicios.

Si bien en la presente iniciativa se propone ampliar la base gravable del IVA, eliminando ciertos regímenes especiales, también se pretende que el conjunto de medidas propuestas doten de mayor progresividad al sistema impositivo.

Actualmente, la Ley del Impuesto al Valor Agregado exenta del pago de este impuesto a la prestación del servicio de transporte público terrestre de personas; ello

abarca a los servicios de autotransporte terrestre de pasajeros foráneo, urbano y suburbano.

Con objeto de ampliar la base del IVA, se propone eliminar la exención al servicio de transporte público foráneo de pasajeros.

Por otro lado, el transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, se estima que debe permanecer exento en todas sus modalidades, incluyendo al servicio ferroviario.

Lo anterior, obedece a que éste, a diferencia del foráneo, es utilizado para trasladarse a los centros de trabajo y escuelas y tiene un efecto particularmente elevado en el presupuesto de los hogares de menores ingresos.

Así, mediante la exención sólo al servicio de transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas, se logra ampliar la base gravable de IVA, al tiempo que se protege a los hogares de menores ingresos.

Muestra de la importancia del transporte público terrestre de pasajeros urbano y suburbano es que en promedio el 87% del gasto corriente en transporte corresponde a esta modalidad. Además, se observa que la proporción del gasto corriente monetario en transporte público terrestre urbano y suburbano, respecto del gasto corriente total, es 90% mayor para el 30% de los hogares con menores ingresos respecto de la proporción que significa para el 30% de los hogares de mayores ingresos.

Lo anterior, se debe a que la movilidad de los hogares de mayores ingresos se da, principalmente, a través del automóvil. Así lo demuestra el hecho de que del total del gasto corriente monetario en la adquisición de automóviles y camionetas, así como en rubros relacionados al uso del automóvil como son gasolina, reparaciones, refacciones, llantas y seguros de daños para automóviles, el 75% es realizado por el 30% de los hogares más ricos, mientras que sólo el 5% es realizado por los hogares de los primeros tres deciles.

Por lo anterior, se propone modificar la fracción V del artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, a fin de precisar que únicamente se mantendrá exento del pago del IVA el transporte público terrestre de personas prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.

Cabe mencionar que actualmente la Ley del Impuesto al Valor Agregado exenta del pago de este impuesto el transporte público terrestre de personas, prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o zonas metropolitanas puesto que éste a diferencia del foráneo, es utilizado para trasladarse a los centros de trabajo y escuelas, además de que tiene un efecto particularmente elevado en el presupuesto de los hogares de menores ingresos.

5.2 Modificación al artículo 15 fracción V de la Ley del Impuesto al Valor Agregado.

Se propone modificar la fracción V del artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, a fin de precisar que únicamente se mantendrá exento del pago del IVA el transporte público terrestre de personas prestado exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.

A partir de esta iniciativa y a la aprobación de la misma el artículo 15 de LIVA quedó de la siguiente manera:

Artículo 15.- No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios:

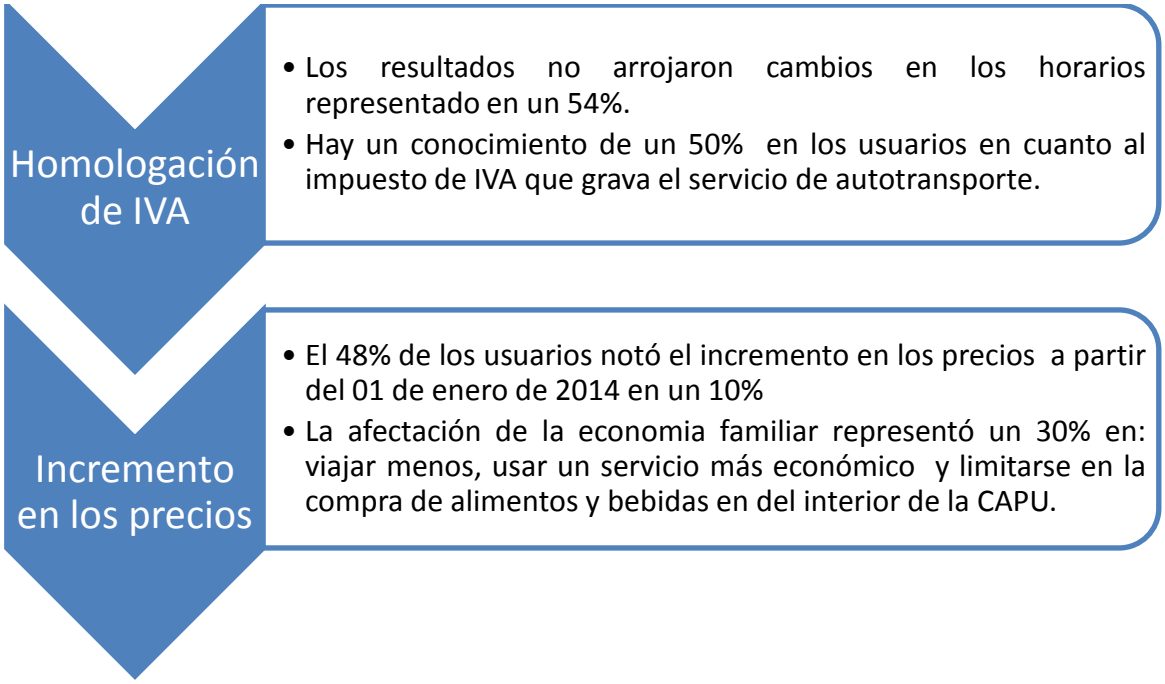
V. El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas.

5.3 Vinculación de los resultados obtenidos con las variables y objetivos de Investigación

De acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas aplicadas a los usuarios del servicio de Autotransporte en Puebla se encontró una vinculación con las variables tanto dependientes como independientes, ya que dicha encuesta está diseñada por bloques, mostrando los resultados en las gráficas contenidas en el capítulo IV.

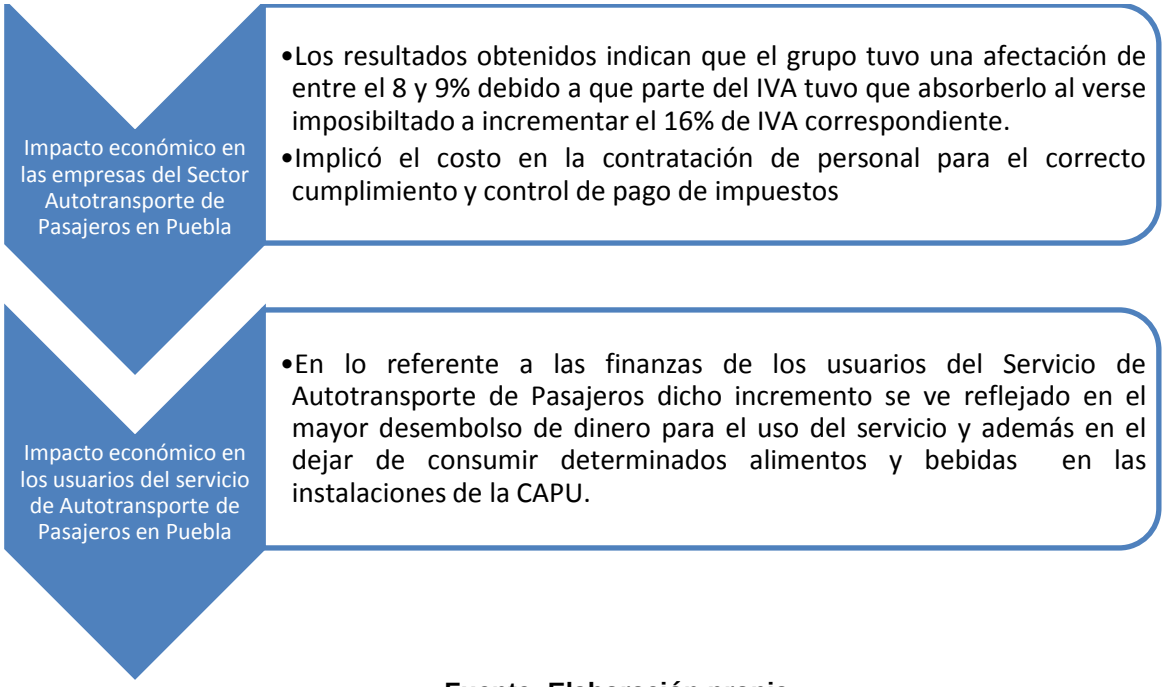
A continuación se mostrará un gráfico en donde se asocian las variables y los resultados obtenidos.

Gráfico 3. Relación de variables independientes con los resultados obtenidos de las encuestas



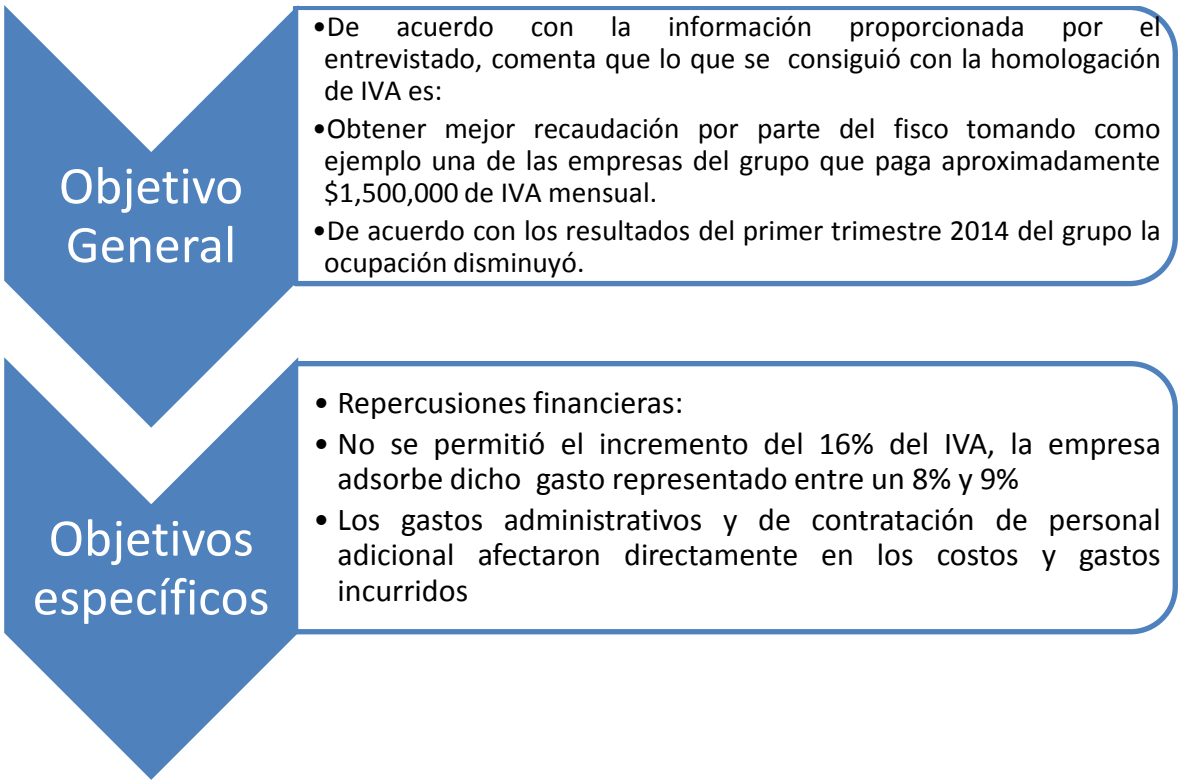
Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 4. Relación de variables dependientes con la entrevista dirigida al jefe de Fiscal del grupo un grupo de líneas que prestan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 5. Relación de objetivos con los resultados arrojados en la entrevista dirigida.



Fuente: Elaboración propia.

5.4 Propuesta de iniciativa para la modificación a la Ley del Impuesto al Valor Agregado del ejercicio 2014.

Tomando en consideración la información obtenida en la encuesta y entrevista, a continuación se presente una propuesta para que se reconsidere gravar con el IVA el servicio foráneo de transporte de pasajeros.

5.4.1 Contenido de la propuesta

La propuesta que se expondrá al congreso tiene la finalidad de solicitar la reconsideración de gravar con el IVA el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla, debido a que el mismo trae como consecuencia una doble afectación, teniendo por un lado lo referente a las finanzas personales de los usuarios y por el otro lado el sector empresarial que presta el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.

5.4.2 Principales aspectos de la propuesta

Dentro de la propuesta se aborda como primer aspecto la afectación a las finanzas personales de los usuarios lo cual nos indicaron y comprobamos a través de la encuesta.

Por el otro lado, se tiene al sector empresarial que son los encargados de prestar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla al tener que absorber una parte del impuesto aplicable por el servicio

PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Tomando en consideración que la iniciativa de reforma presentada por el ejecutivo en la que se busca ampliar la base gravable del IVA, esta contempló gravar con dicho impuesto el Servicio de Autotransporte de Pasajeros, dicha iniciativa se aprueba e inicia vigencia a partir del 1 de enero de 2014. En este sentido, es importante mencionar que el servicio de Autotransporte de Pasajeros que se encuentra exento de IVA es el prestado en área urbana, suburbana y zonas metropolitanas por lo que el transporte foráneo se encuentra gravado por la tasa del 16%.

De acuerdo a la investigación de campo efectuada en el presente trabajo de investigación a través de la aplicación de encuestas a usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros y entrevistas al sector empresarial que presta dicho servicio se logra demostrar que dicha reforma provoca una doble afectación en la población, ya que a través de la aplicación de la encuesta se comprueba que la homologación del IVA en el servicio de autotransporte afecta a una parte significativa de la población ya que la necesidad de uso del servicio es indispensable y la causa de su uso no es meramente en plan vacacional o de recreación sino que la mayoría de la población lo hace por cuestiones laborales y el efecto de la homologación se ve reflejado principalmente en la afectación a las finanzas personales de los usuarios.

Por otro lado, respecto del sector empresarial también se llevó a cabo una afectación importante, ya que a pesar de establecerse en la legislación un 16% de IVA por el servicio, éste no se adicionó completamente, ya que se determinó no adicionar el 16% de IVA, sino una cantidad menor logrando con ello que la empresa absorbiera parte de ese impuesto que no se incrementó a las tarifas del servicio.

Otra afectación generada a este sector es el incurrido en el aspecto administrativo ya que para el correcto cumplimiento de sus obligaciones fiscales y para el logro de un mejor control de costos e ingresos sobre todo en aquellas líneas de autotransporte que ofrecen tanto servicio foráneo como urbano, suburbano o en zonas metropolitanas se presenta la necesidad de contratación de personal nuevo para lograr el mejor control de las operaciones en la empresa.

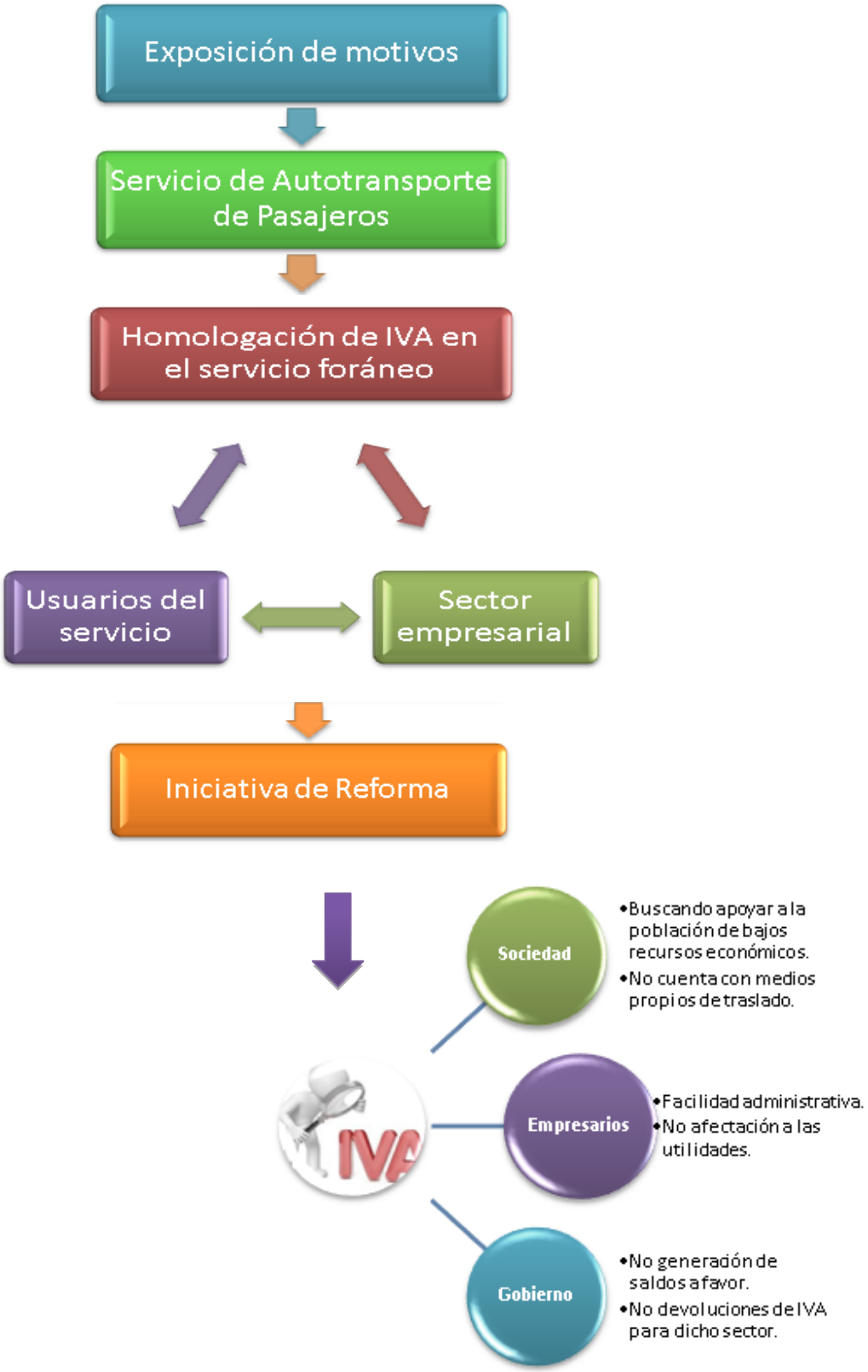
Ahora bien, tomando en consideración estos dos panoramas se propone la presentación de una iniciativa de reforma a la Ley del IVA, en especial al artículo 15 fracción V que actualmente exenta de pago de impuesto (IVA) al servicio de transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas y zonas metropolitanas.

Consideramos que dicha iniciativa de reforma debe centrarse en 3 puntos importantes:

- El primero es referente al apoyo a la sociedad de bajos recursos y que no cuenta con los medios propios para trasladarse de un lugar a otro, por lo que recurre al uso del servicio público y al mismo tiempo a aquellas personas cuya razón principal de uso del mismo es por cuestiones laborales, en algunas ocasiones por razones de salud o de igual manera una gran cantidad de la población usuaria de dicho servicio son la población joven estudiante o en una cantidad considerable se trata de la población de la tercera edad.

- Un segundo aspecto se refiere a la facilidad administrativa tanto para la autoridad como para el sector empresarial tener el servicio de transporte de pasajeros exentos de IVA y no una combinación tanto de exentos como gravados de dicho impuesto.

- Tomando en cuenta que el servicio de autotransporte al encontrarse gravado a la tasa del 16% de IVA existe la posibilidad de solicitar algún saldo a favor en devolución y estando exento de dicho impuesto no existe la posibilidad de devoluciones debido a que el IVA pagado en compras o gastos no puede acreditarse, por el contrario, únicamente pueden disminuirse como parte del costo del servicio sin posibilidad de devolución.


Exposición de motivos
Servicio de Autotransporte de Pasajeros
Homologación de IVA en el servicio foráneo
Usuarios del servicio
Sector empresarial
Iniciativa de Reforma
Sociedad
•Buscando apoyar a la población de bajos recursos económicos.
•No cuenta con medios propios de traslado.
IVA
Empresarios
•Facilidad administrativa.
•No afectación a las utilidades.
Gobierno
•No generación de saldos a favor.
•No devoluciones de IVA para dicho sector.

Tomando en consideración el panorama actual en base a información proporcionada tanto por los empresarios del Sector Autotransporte y por los Usuarios del Sector Autotransporte en la Ciudad de Puebla se puede notar la doble afectación que provocó la reforma aplicable a partir del 2014 en especial al Sector de Autotransporte al gravarse con el 16% de IVA. El sector empresarial se ve afectado en sus utilidades debido a que al no ser posible adicionar el 16% de IVA deben adsorber parte de ese impuesto impactando directamente en sus utilidades a través de una disminución a las mismas. Por otro lado, respecto a los Usuarios del Servicio de Autotransporte de igual manera se impacta directamente en sus finanzas personales debido al incremento en el desembolso necesario para poder cubrir el importe del costo del boleto. Además de lo mencionado anteriormente no debemos dejar a un lado el impacto de manera indirecta que se generó también a las personas que tienen negocios en el interior de las instalaciones de la CAPU, en especial al giro de alimentos ya que la mayoría de nuestros encuestados indicaron que debido al aumento en el precio del autotransporte dejaron de consumir ciertos productos en el interior de dicha Central de Autobuses.

Conclusiones y recomendaciones

a) Conclusiones

Podemos concluir de acuerdo con nuestra hipótesis de investigación planteada en un inicio que la homologación de IVA derivado de la reforma fiscal para el año 2014 afecta directamente en la economía tanto de los usuarios como de los empresarios en el Sector Autotransporte de Pasajeros de la Ciudad de Puebla de acuerdo con los resultados arrogados por las encuestas y la entrevista dirigida.

La entrevista dirigida que se aplicó al jefe de Fiscal de uno de los importantes grupos que conforman la línea de Autotransporte al interior de la CAPU contribuyó para que se comprobara la hipótesis de la afectación que se tuvo de las finanzas ya que se incrementó el precio de los boletos para subsanar el gravamen de IVA además de que tuvo que efectuar gastos adicionales administrativos por la contratación de nuevo personal.

Desafortunadamente nuestra legislación mexicana no cuenta con análisis previos antes de imponer una reforma fiscal para los ejercicios futuros, el gravamen impuesto de IVA fue una estrategia simplemente recaudatoria por parte de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público sin tomar en cuenta la afectación que se hace a las empresas del ramo y a los contribuyentes usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en general.

b) Recomendaciones

Se pretende hacer del conocimiento al Congreso del Estado de Puebla la manera de reconsiderar la reforma fiscal de homologación de IVA en el Sector Autotransporte de Pasajeros impuesta a partir del ejercicio fiscal 2014, tomando en cuenta la evidencia plasmada en el presente trabajo de investigación.

Debido a que las empresas del sector tendrán que ver disminuidas sus utilidades derivado de los gastos generados por dicha reforma y los usuarios en la afectación de su bolsillo ya que principalmente las personas que utilizan el servicio son de bajos recursos económicos, según datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo social (CONEVAL) en Puebla en el año 2012 el 64.5% de la población se encuentra en situación de pobreza, dicho porcentaje equivale a 3,878.1 miles de personas. Un 22% se refiere a población vulnerable por carencias sociales, el 4.2% es población vulnerable por ingresos y el 9.4% restante es población no pobre y no vulnerable.

Es importante destacar que ese 64.5% se encuentra integrado de la siguiente manera: un 46.9% es población en situación de pobreza moderada (equivalente a 2,819.0 miles de personas) y el 17.6% es población en situación de pobreza extrema (1.059.1 miles de personas). Es importante observar que del 100% de la población, más del 50% se encuentra en situación de pobreza y una buena parte de la misma se encuentra en situación de pobreza extrema.

Se sugiere realizar anualmente encuestas para poder contar con indicadores económicos actuales acerca de las inadecuadas reformas fiscales que se plantean año con año que solo a lo que conllevan es a evadir gran parte de los impuestos.

Se espera que este trabajo de investigación sea un parteaguas para nuestros diputados y senadores considerando las áreas de oportunidad encontradas en la Ley de IVA con la que cuenta nuestro país ya que se aprueba con carencia de razones como lo explica la exposición de motivos de la Ley antes mencionada.

Se desea que los resultados obtenidos no se queden plasmados solo en papel, sino que se lleven ante las instancias correspondientes y ejercer el derecho de petición que tenemos como mexicanos contemplado en el artículo 8 de la CPEUM, que a la letra dice:

Artículo 8 CPEUM. Los funcionarios y empleados públicos respetarán el ejercicio de derecho de petición, siempre que ésta se formule por escrito, de manera pacífica y respetuosa; pero en materia política sólo podrán hacer uso de ese derecho los ciudadanos de la República.

A toda petición deberá recaer un acuerdo escrito de la autoridad a quien se haya dirigido, la cual tiene obligación de hacerlo conocer en breve término al peticionario.

VI. BIBLIOGRAFÍA

Impresas

- Chapman, (1975) La construcción del ferrocarril mexicano, México, Secretaría de Educación Pública.

- Código Fiscal de la Federación (2015). Artículo 2,4 y 32 A. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 14 de marzo de 2014.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2015). Artículo 31 fracción IV y artículo 8. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 07 de Julio de 2014.

- Cossa, L. Premiers Elements de la Science des Finances, citado por Flores Zavala, Ernesto (2001) Finanzas Públicas Mexicanas, México, Editorial Porrúa.

- De la Fuente, Estuardo. Nombre de la Tesis: Régimen Preferente o Facilidades Administrativas, El caso del Autotransporte Federal de Pasajeros. Diciembre 2013.

- Dickey, W. J. (1975) Metropolitan Transportation Planning. United States of America, Scripta Book Company.

- Dimitriou, H. T. (1992) Urban Transport Planning, A Developmental approach. New York: Routledge.

- Donald B., Cooper, (1980) Las epidemias en la ciudad de México, 1761- 1813, México, Instituto Mexicano del Seguro Social.

- Eherberg – Boesler. Principios de Hacienda, citado por Flores Zavala, Ernesto (2001) Finanzas Públicas Mexicanas, México, Editorial Porrúa.

- Flores Zavala, Ernesto (2001) Finanzas Públicas Mexicanas, México, Editorial Porrúa.

- Haro Zea, Karla Liliana. El Riesgo de Trabajo ocasionado en las Empresas de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla a lo largo de los años 2004 a 2006. Diciembre 2006.

- Lafragua y Orozco, (1998) La ciudad de México, prólogo, Ernesto de la Torre Villar, México, Editorial Porrúa.

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Artículo 6, 7, 17, 39 y 52. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 25 de octubre de 2005.

- Ley de Vías Generales de Comunicación, artículo 14, 40, 54, 76 y 127. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 14 de julio de 2014.

- Ley del Impuesto al Valor Agregado, Articulo 1, 1-A, 1-C, 2, 2-A, 2-C, 3, 5, 5-E, 9, 11, 29, 32, 15 y 32. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2013.

- Ley del Impuesto sobre la Renta, Articulo 72, 73, 76, 106, 152. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2013.

- Manheim, M.L. (1984). Fundamentals of Transportation System Analysis. Vol. 1 Basic Concepts. Massachusetts Mit Press Series of Transportation Studies.

- Meyer, J, (1977) La ciudad de México, ex de los palacios, Historia de la Revolución Mexicana, México.

- Molinero M. y Sánchez I. (1997), Transporte Público, Planeación, Diseño, Operación y Administración. México: Universidad Autónoma del Estado de México.

- Nitti Francisco. Principios de la Ciencia de las Finanzas, citado por Flores Zavala, Ernesto (2001) Finanzas Públicas Mexicanas, México, Editorial Porrúa.

- Rodríguez, M, (1980) Los tranviarios y el anarquismo en México (1920-1925), Universidad Autónoma de Puebla, México.

- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (2015). Artículo 4, 7, 18, 19, 20, 21, 22 y 30. Ultima reforma publicada en el Diario oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2000.

- Resolución Miscelánea Fiscal, Regla 4.3.1. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de octubre de 2014.

- Vitti de Marco A. de. Principios fundamentales de Hacienda, citado por Flores Zavala, Ernesto (2001) Finanzas Públicas Mexicanas, México, Editorial Porrúa.

Electrónicas

- Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes (2013). Empresas que prestan los servicios del Autotransporte de pasajeros y carga según su personalidad jurídica y terminales de pasajeros, reporte 2003-2013. Cuadro 2.1.1 obtenido a través de internet: http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/ [Acceso 21/03/2014].

- Anuario Estadístico Sector Comunicaciones y Transportes (2013). Variables seleccionadas del autotransporte federal de pasajeros por clase de servicio. Cuadro 2.1.4 obtenido a través de internet: http://www.sct.gob.mx/informacion-general/planeacion/estadistica/anuario-estadistico-sct/ [Acceso 21/03/2014].

- Al Momento. Líneas de autobuses buscarán palear afectaciones a usuarios por aumento en tarifas. Obtenido a través de internet:http://www.almomento.mx/lineas-de-autobuses-buscaran-paliar-afectaciones-a-usuarios-por-aumento-en-tarifas/ [Acceso 21/03/2014].

- Automotores. Lastrara gravamen de 16% de IVA a transportistas de pasaje. Obtenido a través de internet: http://www.automotores-rev.com/lastrara-gravamen-de-16-de-iva-transportistas-de-pasaje/ [Acceso 21/03/2014].

- Banco de Desarrollo de América Latina, Clases de Transporte Colectivo Ofrecido (2007). Cuadro 4. Obtenido a través de Internet: http://omu.caf.com/media/30839/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf [Acceso 21/03/2014].

- El financiero. Empresas de transporte foráneo reportan impacto por impuesto. Obtenido a través de internet:

http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/empresas-de-transporte-foraneo-reportan-impacto-por-impuesto.html [Acceso 21/03/2014].

- El universal. Líneas de autobús absorberán IVA en boletos. Obtenido a través de internet: http://www.eluniversal.com.mx/finanzas-cartera/2014/autobuses-iva-976966.html [Acceso 21/03/2014].

- E-consulta. Transporte de Atah se ve afectado por reforma fiscal y aumento constante a sus insumos. Obtenido a través de internet: http://e-tlaxcala.mx/nota/2014-01-06/ciudad/transporte-de-atah-se-ve-afectado-por reforma-fiscal-y-aumento-constante-sus [Acceso 21/03/2014].

- Estrella Roja. Historia. Obtenido a través de internet: https://www.estrellaroja.com.mx/historia.php [Acceso 20/03/2014].

- Oro noticias. Afectará alza de 16% de IVA a más de 10 mil usuarios. Obtenido a través de internet: https://oronoticias.com.mx/.../Afectara-alza-del-16-de-IVA-en-transporte [Acceso 21/03/2014].

- Pasajero 7. Transporte foráneo apuesta por México. Obtenido a través de internet: http://pasajero7.com.mx/wp-content/uploads/2014/06/rev-marzo-2014-p7.pdf [Acceso 21/03/2014].

- Por los caminos de América. La historia del Transporte de Pasajeros por autobús en las Américas. Obtenido a través de internet: http://caminosamerica.blogspot.mx/2012/09/flecha-amarilla-1-parte.html [Acceso 19/03/2014].

- Rasgado Jazmín (2013). Movilidad y accesibilidad urbana en las nuevas centralidades de Puebla: El caso de la Vía Atlixcáyotl. Obtenido a través de

internet:http://www.iberopuebla.edu.mx/micrositios/disenourbano/tesis/yrasgado/CAP%C3%8DTULO%20III.pdf [Acceso 19/03/2014].

- Real Academia Española (2001). Obtenido a través de internet: http://lema.rae.es/drae/?val=homologar [Acceso 12/04/2014].

- Salón hogar. Los medios de Transporte. Obtenido a través de internet: http://www.salonhogar.net/transportes/terrestre/urbano.html [Acceso 19/03/2014].

- SAT. Régimen de los coordinados de Autotransporte. Obtenido a través de internet:http://www.sat.gob.mx/fichas_tematicas/reforma_fiscal/Paginas/coordinados_2014.aspx [Acceso 19/03/2014].

- Wikipedia. La Enciclopedia Libre, Escala Likert. Obtenido a través de internet: https://es.wikipedia.org/wiki/Escala_Likert [Acceso 19/03/2014].

- Wikipedia. La Enciclopedia Libre, Cupe. Obtenido a través de internet: https://es.wikipedia.org/?title=Cup%C3%A9 [Acceso 19/03/2014].

- Wikipedia. La Enciclopedia Libre, Paraje. Obtenido a través de internet: https://es.wikipedia.org/wiki/Paraje [Acceso 19/03/2014].

VII. GLOSARIO

Coordinados: son 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 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.

Se establece que los coordinados cumplirán sus obligaciones conforme al régimen de las actividades empresariales de las personas físicas, aplicando el esquema de flujo de efectivo.

Cupés: (del francés couper, cortar) es un tipo de carrocería de automóviles dos o tres volúmenes y dos puertas laterales. Los cupés, junto con los descapotables, forman el grupo de los automóviles deportivos.

Escala Likert: también denominada método de evaluaciones sumarias se denomina así por Rensis Likert, quien publicó en 1932 un informe donde describía su uso. Es una escala psicométrica comúnmente utilizada en cuestionarios y es la escala de uso más amplio en encuestas para la investigación, principalmente en ciencias sociales. Al responder a una pregunta de un cuestionario elaborado con la técnica de Likert, se especifica el nivel de acuerdo o desacuerdo con una declaración (elemento, ítem, reactivo o pregunta).

Paraje: es un término que se utiliza en los pueblos de habla hispana para denominar un punto geográfico de una provincia o estado que puede estar habitado o no y que generalmente cuenta con pobladores de casa.

Partes relacionadas: se considera que dos o más personas son partes relacionadas 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 participa directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas". Para ejemplificar lo anterior se comenta lo siguiente: supongamos que existen dos empresas, A y B, siendo A una empresa ubicada en el extranjero que tiene participación importante en el capital de B, la cual es una empresa ubicada en territorio nacional. La empresa A vende a B productos terminados para distribución, por tanto, A y B son partes relacionadas entre sí y la empresa B tendrá la obligación, en su caso, de registrar y documentar para efectos de precios de transferencia en México la operación con A, ya que se trata de una relación accionaria directa.

VIII. ANEXOS

Anexo 1

Anexo 22 de la Resolución Miscelánea Fiscal.

Ciudades que comprenden dos o más municipios, conforme al Catálogo Urbano Nacional 2012, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Gobernación y el Consejo Nacional de Población.

CONTENIDO

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
Aguascalientes	Aguascalientes Jesús María San Francisco de los Romo	Aguascalientes
Tijuana	Tecate Tijuana Playas de Rosarito	Baja California
La Laguna	Matamoros Torreón Gómez Palacio Lerdo	Coahuila de Zaragoza Durango
Saltillo	Arteaga Ramos Arizpe Saltillo	Coahuila de Zaragoza
Monclova-Frontera	Castaños Frontera Monclova	Coahuila de Zaragoza
Piedras Negras	Nava Piedras Negras	Coahuila de Zaragoza
Colima-Villa de Álvarez	Colima Comala Coquimatlán Cuauhtémoc Villa de Álvarez	Colima
Tecomán	Armería Tecomán	Colima
Tuxtla Gutiérrez	Berriozábal Chiapa de Corzo Tuxtla Gutiérrez	Chiapas
Chihuahua	Aldama Aquiles Serdán Chihuahua	Chihuahua
Valle de México	Azcapotzalco	Distrito Federal

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Coyoacán	
	Cuajimalpa de Morelos	
	Gustavo A. Madero	
	Iztacalco	
	Iztapalapa	
	La Magdalena Contreras	
	Milpa Alta	
	Álvaro Obregón	
	Tláhuac	
	Tlalpan	
	Xochimilco	
	Benito Juárez	
	Cuauhtémoc	
	Miguel Hidalgo	
	Venustiano Carranza	
	Tizayuca	Hidalgo
	Acolman	México
	Amecameca	
	Apaxco	
	Atenco	
	Atizapán de Zaragoza	
	Atlautla	
	Axapusco	
	Ayapango	
	Coacalco de Berriozábal	
	Cocotitlán	
	Coyotepec	
	Cuautitlán	
	Chalco	
	Chiautla	
	Chicoloapan	
	Chiconcuac	
	Chimalhuacán	
	Ecatepec de Morelos	
	Ecatzingo	
	Huehuetoca	
	Hueypoxtla	
	Huixquilucan	
	Isidro Fabela	
	Ixtapaluca	
	Jaltenco	

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Jilotzingo Juchitepec Melchor Ocampo Naucalpan de Juárez Nezahualcóyotl Nextlalpan Nicolás Romero Nopaltepec Otumba Ozumba Papalotla La Paz San Martín de las Pirámides Tecámac Temamatla Temascalapa Tenango del Aire Teoloyucan Teotihuacán Tepetlaoxtoc Tepetlixpa Tepotzotlán Tequixquiac Texcoco Tezoyuca Tlalmanalco Tlalnepantla de Baz Tultepec Tultitlán Villa del Carbón Zumpango Cuautitlán Izcalli Valle de Chalco Solidaridad Tonanitla	
León	León Silao	Guanajuato
San Francisco del Rincón	Purísima del Rincón San Francisco del Rincón	Guanajuato
Moroleón-Uriangato	Moroleón	Guanajuato

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Uriangato	
Acapulco	Acapulco de Juárez Coyuca de Benítez	Guerrero
Pachuca	Epazoyucan Mineral del Monte Pachuca de Soto Mineral de la Reforma San Agustín Tlaxiaca Zapotlán de Juárez Zempoala	Hidalgo
Tulancingo	Cuautepec de Hinojosa Santiago Tulantepec de Lugo Guerrero Tulancingo de Bravo	Hidalgo
Tula	Atitalaquia Atotonilco de Tula Tlahuelilpan Tlaxcoapan Tula de Allende	Hidalgo
Guadalajara	Guadalajara Ixtlahuacán de los Membrillos Juanacatlán El Salto Tlajomulco de Zéñiga Tlaquepaque Tonalá Zapopan	Jalisco
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta Bahía de Banderas	Jalisco Nayarit
Ocotlán	Ocotlán Poncitlán	Jalisco
Toluca	Almoloya de Juárez Calimaya Chapultepec Lerma Metepec Mexicaltzingo Ocoyoacac Otzolotepec Rayón San Antonio la Isla	México

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	San Mateo Atenco Temoaya Toluca Xonacatlán Zinacantepec	
Morelia	Charo Morelia Tarímbaro	Michoacán de Ocampo
Zamora-Jacona	Jacona Zamora	Michoacán de Ocampo
La Piedad-Pénjamo	Pénjamo La Piedad	Guanajuato Michoacán de Ocampo
Cuernavaca	Cuernavaca Emiliano Zapata Huitzilac Jiutepec Temixco Tepoztlán Tlaltizapán Xochitepec	Morelos
Cuautla	Atlatlahucan Ayala Cuautla Tlayacapan Yautepec Yecapixtla	Morelos
Tepic	Xalisco Tepic	Nayarit
Monterrey	Apodaca Cadereyta Jiménez Carmen García San Pedro Garza García General Escobedo Guadalupe Juárez Monterrey Salinas Victoria San Nicolás de los Garza Santa Catarina	Nuevo León

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Santiago	
Oaxaca	Oaxaca de Juárez San Agustín de las Juntas San Agustín Yatareni San Andrés Huayápam San Antonio de la Cal San Bartolo Coyotepec San Jacinto Amilpas Ánimas Trujano San Lorenzo Cacaotepec San Pablo Etla Villa de Etla San Sebastián Tutla Santa Cruz Amilpas Santa Cruz Xoxocotlán Santa Lucía del Camino Santa María Atzompa Santa María Coyotepec Santa María del Tule Santo Domingo Tomaltepec Soledad Etla Tlalixtac de Cabrera Villa de Zaachila	Oaxaca
Tehuantepec	Salina Cruz San Blas Atempa Santo Domingo Tehuantepec	Oaxaca
Puebla-Tlaxcala	Acajete Amozoc Coronango Cuautlancingo Chiautzingo Domingo Arenas Huejotzingo Juan C. Bonilla Ocoyucan Puebla San Andrés Cholula San Felipe Teotlalcingo San Gregorio Atzompa San Martín Texmelucan San Miguel Xoxtla	Puebla

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	San Pedro Cholula San Salvador el Verde Tepatlaxco de Hidalgo Tlaltenango Ixtacuixtla de Mariano Matamoros Mazatecochco de José María Morelos Tepetitla de Lardizábal Acuamanala de Miguel Hidalgo Natívitas San Pablo del Monte Tenancingo Teolocholco Tepeyanco Tetlatlahuca Papalotla de Xicohténcatl Xicohtzinco Zacatelco San Jerónimo Zacualpan San Juan Huactzinco San Lorenzo Axocomanitla Santa Ana Nopalucan Santa Apolonia Teacalco Santa Catarina Ayometla Santa Cruz Quilehtla	Tlaxcala
Tehuacán	Santiago Miahuatlán Tehuacán	Puebla
Querétaro	Corregidora Huimilpan El Marqués Querétaro	Querétaro
Cancún	Isla Mujeres Benito Juárez	Quintana Roo
San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez	San Luis Potosí Soledad de Graciano Sánchez	San Luis Potosí
Río Verde-Ciudad Fernández	Ciudad Fernández Río Verde	San Luis Potosí
Guaymas	Empalme	Sonora

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Guaymas	
Villahermosa	Centro Nacajuca	Tabasco
Tampico	Altamira Ciudad Madero Tampico Pánuco Pueblo Viejo	Tamaulipas Veracruz de Ignacio de la Llave
Reynosa-Río Bravo	Reynosa Río Bravo	Tamaulipas
Tlaxcala-Apizaco	Amaxac de Guerrero Apetatitlán de Antonio Carvajal Apizaco Cuaxomulco Chiautempan Contla de Juan Cuamatzi Panotla Santa Cruz Tlaxcala Tetla de la Solidaridad Tlaxcala Tocatlán Totolac Tzompantepec Xaloztoc Yauhquemehcan La Magdalena Tlaltelulco San Damián Texóloc San Francisco Tetlanohcan Santa Isabel Xiloxoxtla	Tlaxcala
Veracruz	Alvarado Boca del Río Jamapa Medellín Veracruz	Veracruz de Ignacio de la Llave
Xalapa	Banderilla Coatepec Emiliano Zapata	Veracruz de Ignacio de la Llave

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Xalapa Jilotepec Rafael Lucio Tlalnelhuayocan	
Poza Rica	Cazones de Herrera Coatzintla Papantla Poza Rica de Hidalgo Tihuatlán	Veracruz de Ignacio de la Llave
Orizaba	Atzacan Camerino Z. Mendoza Huiloapan de Cuauhtémoc Ixhuatlancillo Ixtaczoquitlán Maltrata Mariano Escobedo Nogales Orizaba Rafael Delgado Río Blanco Tlilapan	Veracruz de Ignacio de la Llave
Minatitlán	Cosoleacaque Chinameca Jáltipan Minatitlán Oteapan Zaragoza	Veracruz de Ignacio de la Llave
Coatzacoalcos	Coatzacoalcos Ixhuatlán del Sureste Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río	Veracruz de Ignacio de la Llave
Córdoba	Amatlán de los Reyes Córdoba Fortín Yanga	Veracruz de Ignacio de la Llave
Acayucan	Acayucan	Veracruz de Ignacio de la Llave

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Oluta Soconusco	
Mérida	Conkal Kanasín Mérida Ucú Umán	Yucatán
Zacatecas-Guadalupe	Guadalupe Morelos Zacatecas	Zacatecas
Celaya	Celaya Comonfort Villagrán	Guanajuato
Tianguistenco	Almoloya del Río Atizapán Capulhuac Xalatlaco Texcalyacac Tianguistenco	México
Teziutlán	Chignautla Teziutlán	Puebla
Nueva Rosita-Cloete	Sabinas San Juan de Sabinas	Coahuila de Zaragoza
Ciudad Altamirano-Riva Palacio	Pungarabato San Lucas	Guerrero Michoacán de Ocampo
Actopan	Actopan Francisco I. Madero San Salvador	Hidalgo
Mixquiahuala-Progreso	Mixquiahuala de Juárez Progreso de Obregón	Hidalgo
Tetepango-Ajacuba	Ajacuba Tetepango	Hidalgo
La Barca-Briseñas	La Barca Briseñas	Jalisco Michoacán de Ocampo
Yurécuaro-La Ribera	Ayotlán	Jalisco

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
	Yurécuaro	Michoacán de Ocampo
Jojutla-Tlaquiltenango	Jojutla Tlaquiltenango	Morelos
Tuxpan	Rosamorada Tuxpan	Nayarit
Matías Romero Avendaño	Matías Romero Avendaño Santa María Petapa	Oaxaca
Ocotlán de Morelos	Ocotlán de Morelos San Antonino Castillo Velasco	Oaxaca
San Francisco Telixtlahuaca-San Pablo Huitzo	San Francisco Telixtlahuaca San Pablo Huitzo	Oaxaca
Puerto Escondido-Zicatela	San Pedro Mixtepec - Dto. 22 - Santa María Colotepec	Oaxaca
Acatzingo de Hidalgo	Acatzingo Cuapiaxtla de Madero Los Reyes de Juárez	Puebla
Ciudad de Ajalpan	Ajalpan Altepexi	Puebla
Atempan	Atempan Teteles de Ávila Castillo Yaonáhuac	Puebla
Nuevo Necaxa-Tenango	Huauchinango Juan Galindo Tlaola	Puebla
Nopalucan de la Granja-Ciudad de Rafael Lara Grajales	Nopalucan Rafael Lara Grajales	Puebla
Palmarito Tochapan	Palmar de Bravo Quecholac	Puebla
Juan José Ríos	Ahome Guasave	Sinaloa

11

Nombre de la ciudad	Municipios que la conforman	Entidad federativa
Naranjos	Naranjos Amatlán Chinampa de Gorostiza	Veracruz de Ignacio de la Llave
José Cardel	La Antigua Puente Nacional	Veracruz de Ignacio de la Llave
Cosamaloapan-Carlos A. Carrillo	Cosamaloapan de Carpio Carlos A. Carrillo	Veracruz de Ignacio de la Llave
Jalacingo-San Juan Xiutetelco	Xiutetelco Jalacingo	Puebla Veracruz de Ignacio de la Llave
Martínez de la Torre	Atzalan Martínez de la Torre	Veracruz de Ignacio de la Llave

Fuente: Catálogo del Sistema Urbano Nacional 2012. SEDESOL-SEGOB-CONAPO.

Anexo 2

Transporte de ATAH se ve afectado por la reforma fiscal y aumento constante a sus insumos.

Como consecuencia del aumento a los precios de insumos básicos para vehículos, tales como el diesel, gasolina y refacciones, así como a la tarifa en casetas del país y la aprobación de la reforma fiscal, el Consejo de Administración de la empresa, Autotransportes Tlaxcala- Huamantla -Apizaco (ATAH), se vio en la necesidad de incrementar sus tarifas en las rutas con las que cuenta.

Explicaron, que uno de los motivos que orilló a los socios a tomar la decisión sobre el incremento a la cuota del pasaje fue que la Cámara de Diputados Federal aprobó la aplicación de la tasa general del IVA al transporte público terrestre de personas, y ATAH, teniendo el grueso de su transporte y tarifas en la modalidad federal foránea se vio obligada a trasladar ese impuesto al consumidor, pues encaja en esta nueva modalidad.

Indicaron que ante la carencia que hay en el país para el mercado del autotransporte, tanto los vehículos como sus refacciones se cotizan y se obtienen en dólares y euros, lo que por ende, eleva los costos hacia los empresarios.

“Sabemos que esto afecta directamente a nuestro mercado, pero si el incremento se vio reflejado de esa manera es por las modificaciones fiscales. Como accionistas

tlaxcaltecas de esta empresa, nos comprometemos a mejorar nuestro servicio de manera continua, pero si queremos que quede claro que esta situación es consecuencia de la crítica situación financiera por la que atraviesa el país y por el incremento constante a nuestros insumos".

Agregaron que además de la Ciudad de México con el alza del costo en el boleto del metro y Tlaxcala, otros estados como Yucatán, Puebla y Jalisco ya consideran también este incremento teniendo como justificación el rezago que ha tenido el sector con las tarifas, y en algunos casos la decisión ya fue tomada, mientras que en casos específicos como Nuevo León, la tarifa del transporte público presenta un incremento continuo en función a las variables macro económicas.

Cabe recordar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Estado aprobó el incremento de un peso en la tarifa de la parada mínima en distancias no menores a 5 kilómetros, "y en este caso, todos nuestros trayectos son superiores a dicha distancia por lo que si nos apegáramos a una política similar, siendo regulados por la SCT, el aumento hubiera sido mayor tomando en cuenta el incremento de un peso y la reforma fiscal".

En el caso de Mérida, Yucatán, se dio a conocer que este año habrá un aumento emergente en las tarifas del transporte urbano y en 2014 habrá otro ajuste en ese servicio; y a diferencia de ATAH, durante el siguiente año no sufrirá incremento alguno en apoyo a la ciudadanía. Pese a lo anterior, los empresarios tlaxcaltecas reiteraron su compromiso en la renovación del parque vehicular, aunque enfatizaron en que ninguna de sus unidades tiene una antigüedad superior a los diez años, siendo así, modelos recientes la mayoría de ellos.

Destacaron que el consorcio se ha distinguido a nivel nacional por ser uno de los pocos que apoyan a la educación a través de descuentos a los alumnos tlaxcaltecas, por lo que dijeron que su apoyo sigue en las rutas estatales y federales sin que esto sea una obligación y si un acto de solidaridad. Aunado a ello,

ATAH, siendo una empresa socialmente responsable, condona el precio del traslado a pacientes con enfermedades degenerativas a través de la fundación con la que cuenta y convenios que se han firmado a través de los Sistemas Municipales para el Desarrollo Integral de la Familia.

"Estamos conscientes de que es un golpe a la economía de los tlaxcaltecas, pero, el transporte público durante años no había sufrido incremento alguno a sus cuotas, mientras que el costo de sus insumos se elevan cada mes y cada vez es más difícil cubrir esos gastos", puntualizaron.

Anexo 3 encuesta

Buenas tardes.

El objetivo principal de la presente encuesta es conocer el efecto económico que tuvo el gravar el Servicio de Autotransporte de Pasajeros con el 16% del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en los usuarios de dicho servicio de la Central de Autobuses de Puebla (CAPU).

Cabe mencionar que los datos aquí recabados son confidenciales.

Datos generales

Edad 18-30 años 31-43 años 44-56 años 57-69 años 70-82 años

Ocupación: _____

Nivel escolar: _____

1.- De las siguientes líneas de Autotransporte de Pasajeros ¿De cuál es cliente generalmente?

a) ADO	b) Estrella Roja	c) AU
d) VIA	e) ATAH	f) Flecha Azul
g) Oro	h) Erco	i) Surianos
j) Valles	k) OCC	l) Estrella Blanca

2.- ¿Qué tipo de servicio es el que usa?

a) Económico b) De primera c) Ejecutivo d) De lujo

3.- ¿Con qué frecuencia es usuario del Servicio de Autotransporte de Pasajeros?

a) Nunca b) Casi nunca c) Algunas veces d) Siempre

4.- ¿Cuántas veces al mes usa el Servicio de Autotransporte?

a) De 1 a 5 b) De 5 a 10 c) De 10 a 15 veces d) Todos los días

5.- ¿Cuál es el motivo principal por el que usa el Servicio de Autotransporte de Pasajeros?

a) Laboral b) Escuela c) Diversión (plan de paseo)

d) Otro. Especifique _____

6.- ¿Ha notado cambios en los horarios de las corridas del servicio a partir del 1 de enero de 2014?

a) Ninguno b)Muy poco c) Completamente

Homologación de IVA

7.- ¿Conoce cuáles son los impuestos que gravan el Servicio de Autotransporte de Pasajeros que usted usa? (marcar hasta 2 opciones)

a) Impuesto Sobre la Renta (ISR) b) Impuesto al Valor Agregado (IVA)

c) Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios (IEPS)

d) Impuesto Empresarial a Tasa Única (IETU)

8.- ¿Conoce usted la tasa de IVA que se paga por el Servicio de Autotransporte de Pasajeros?

a) 30% b) 16% c) 5% d) 11%

Incremento de los precios

9.- A partir del 1 de enero de 2014 ¿notó incremento en los precios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros? ¿en qué porcentaje?

a) 10% b) 20% c) 30% d) 40%

Impacto económico en los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en Puebla.

10.- ¿De qué forma considera que las modificaciones a los precios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros afectan su economía personal?

a) Viajar en menos ocasiones b) Comprar menos alimentos y bebida

c) Usar un servicio más económico d) Otra: _____

11.- Indique del 1 al 3 cuáles son las razones por las que elige esa línea de Autotransporte de Pasajeros, siendo 1 la más importante.

a) No tener auto propio b) Comodidad c) Ahorro de tiempos

d) Menor costo que viajar en auto propio e) Seguridad

f) Ofertas y promociones g) Horarios h) Descuentos especiales

i) Porque es la única j) Otra. Especifique _____

12.- Para cubrir el costo de su boleto a partir del 1 de enero de 2014 ¿ha tenido que dejar de consumir otros productos en los locales que se encuentran dentro de las instalaciones de la CAPU, como alimentos, bebidas, etc.?

a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo

c) En desacuerdo d) Totalmente en desacuerdo

Anexo 4 entrevista

Entrevistas dirigidas a los gerentes de las principales líneas de Autotransporte de Pasajeros en la Central de Autobuses Puebla (CAPU).

El objetivo de la aplicación de entrevistas dirigidas a las principales líneas de Autotransporte de Pasajeros en Puebla es recabar información suficiente de tipo confidencial para la obtención de información en cuanto al impacto del gravamen de IVA para dicho servicio.

Datos Generales

1. Como personal administrativo indique ¿a qué línea de transporte pertenece?

   a) Grupo Estrella Roja b) Grupo ADO c) Grupo ORO

   d) Grupo Senda e) Otro: especifique

2. ¿Cuál es su edad?

   a) 20-25 años b) 26-31 años c) 32-37 años d) 38-43 años

   e) Más de 43 años

3. ¿Qué cargo desempeña en la línea de Autotransporte de Pasajeros?

   a) Gerente b) Administrador c) Contador d) Supervisor

   e) Analista f) Otro: especifique

4. ¿Cuántos años de experiencia tiene en el puesto antes mencionado?

   a) 1-2b) 3-5c) 6-8d) 9-11 e) 12-14

   f) Más de 14

5. De los siguientes clientes, ¿Cuáles son las que usan con mayor frecuencia el servicio de su línea?

   a) Estudiantes b) Trabajadores c) Adultos mayores

Homologación de IVA

6. ¿Tiene conocimiento sobre lo argumentado en la exposición de motivos de la iniciativa presentada por el ejecutivo por la cual se reformó la LIVA en lo relacionado con el Sector Autotransporte de pasajeros?

   a) Si b) No

7. Mantener exento de IVA el servicio prestado exclusivamente en área urbana, suburbana y zona metropolitana en beneficio de las personas de menores ingresos.

   a) Para ampliar la base del impuesto

   b) Incrementar los índices de recaudación de IVA

   c) Para poder brindar mejores servicios a la población

8. Sabe usted, ¿cuáles son las leyes que rigen el Sector Autotransporte de Pasajeros en la legislación mexicana actual?

   a) ISR b) IETU c) IEPS d) IVA e) LSS

   f) Todas las anteriores

9. Dentro de la Reforma 2014, se aprobaron algunas modificaciones a la Ley de IVA ¿sabe qué artículos se reformaron de la misma referentes al Sector Autotransporte de Pasajeros?

   a) 1-Ab) 15c) 5d) 32

10. ¿En dónde se establece la definición de zona urbana, suburbana y área metropolitana para determinar si el Servicio de Autotransporte de Pasajeros está exento o gravado?

    a) LIVA 2015 b) RLIVA 2015 c) RMF 2015

Impacto económico en las empresas del sector autotransporte de pasajeros en Puebla

11. De acuerdo con la experiencia obtenida en la línea de Autotransporte ¿considera usted que ha repercutido significativamente la Reforma Fiscal aprobada 2014 en cuanto al gravamen de IVA?

    a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c) Desacuerdo

    d) Totalmente en desacuerdo

12. ¿Cuál fue la diferencia porcentual en cuanto al volumen de ventas obtenidas en el ejercicio 2013 y 2014?

    a) 5% b) 10% c) 15% d) 20% e) Otro: especifique

13. ¿Considera que los costos de producción se vieron afectados en el año 2014 y entrada al 2015?

    a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c) En desacuerdo
    d) Totalmente en desacuerdo

14. Con la reforma aprobada para 2014, ¿considera que la línea de Autotransporte de la cual forma parte se encuentra con una adecuada solvencia económica para poder cubrir con sus costos?

a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c) Desacuerdo

d) Totalmente en desacuerdo

15. ¿Qué política de venta maneja su línea para la reducción de costos?

a) Compra anticipada b) Descuentos c) Cliente frecuente

d) Todas las anteriores

Incremento en los precios

16. ¿Cuáles son las proyecciones con las que cuenta para este 2015 en cuanto a las tarifas ofrecidas?

a) Incremento de un 2% b) Incremento de un 3%

c) Incremento de un 4% d) Incremento de un 5%

e) Otro: especifique

17. En la línea a la que pertenece, ¿se hicieron ajustes en las tarifas por el gravamen de IVA?

a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c)Desacuerdo

d) Totalmente en Desacuerdo

18. ¿En qué porcentaje se hicieron los ajustes en los costos del boleto a los usuarios del servicio?

a) 16% b) 12% c) 7% d) 9% e) Es confidencial

19. ¿Qué tipo de servicio opera en su línea?

a) De lujo b) De Primera c) Ejecutivo d) Económico

e) Todas las anteriores

20. De acuerdo con el tipo de servicio antes mencionado, ¿qué porcentaje tenían de ocupación en el año 2013 en cuanto a su demanda?

a) 60% b) 70% c) 80% d) 90% e) 100%

21. ¿Qué porcentaje de ocupación manejaba en el primer semestre de 2014?

a) 100% b) 90% c) 80% d) 70%

22. ¿Qué medidas considera pertinentes para evitar el alza en los precios de esta línea?

a) Disminución de costos de producción b) Obtención de financiamientos

c) Mejora continua para la mantención de los vehículos

d) Otro: especifique

23. ¿Cuál es el costo de producción más importante de la línea?

a) Diesel b) Llantas c) Mantenimiento d) Accidentes

e) Personal f) Administración

24. ¿Considera que el primer trimestre 2015 ha tenido una afectación por el alza en los costos de producción?

a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c) En desacuerdo

d) Totalmente en desacuerdo

25. ¿Cuáles han sido las estrategias utilizadas por la empresa para minimizar el impacto en el precio de venta derivado de la reforma 2014?

26. ¿Maneja su línea algún tipo de descuentos para las personas de la tercera edad, adultos mayores y discapacitados?

a) De acuerdo b) Totalmente de acuerdo c) En desacuerdo
d) Totalmente en desacuerdo

27. Si su línea maneja un descuento para las personas antes mencionadas, ¿en qué porcentaje se maneja?

a) 10% b) 15% c) 20% d) 25% e) 50%

f) Otro: especifique

Puebla, Pue. a 10 de junio de 2015

Leobardo Soto Martínez

Diputado Local Distrito 18

P R E S E N T E

Derivado del trabajo de investigación de tesis de la Facultad de Contaduría Pública de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla titulada "Propuesta de iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado (IVA) respecto de su homologación en el Sector Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla" para la obtención del grado de maestro en contribuciones nos permitimos a través de este medio dirigirnos ante usted para exponer lo siguiente.

De acuerdo a información obtenida por parte de los usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros en la Ciudad de Puebla y empresarios de las líneas del Sector Autotransporte comprobamos que hay una afectación en ambos grupos derivado de la homologación del IVA en dicho servicio.

Nos permitimos a través del presente hacer llegar a usted la siguiente propuesta de Iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la misma forma se le agradecería mucho nos informara sobre el seguimiento que vaya teniendo dicha iniciativa.

En caso de requerir mayor información quedamos a sus órdenes.

Hernández Carranco Evelyn

evelynhc@hotmail.com

Ramiro López Bibiana

bramirol@hotmail.com

C.T.M. 26 JUN 2015

PROPUESTA DE INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Tomando en consideración que la iniciativa de reforma presentada por el ejecutivo en la que se busca ampliar la base gravable del IVA, esta contempló gravar con dicho impuesto el Servicio de Autotransporte de Pasajeros, dicha iniciativa se aprueba e inicia vigencia a partir del 1 de enero de 2014. En este sentido, es importante mencionar que el servicio de Autotransporte de Pasajeros que se encuentra exento de IVA es el prestado en área urbana, suburbana y zonas metropolitanas por lo que el transporte foráneo se encuentra gravado por la tasa del 16%.

De acuerdo a la investigación de campo efectuada en el presente trabajo de investigación a través de la aplicación de encuestas a usuarios del Servicio de Autotransporte de Pasajeros y entrevistas al sector empresarial que presta dicho servicio se logra demostrar que dicha reforma provoca una doble afectación en la población, ya que a través de la aplicación de la encuesta se comprueba que la homologación del IVA en el servicio de autotransporte afecta a una parte significativa de la población ya que la necesidad de uso del servicio es indispensable y la causa de su uso no es meramente en plan vacacional o de recreación sino que la mayoría de la población lo hace por cuestiones laborales y el efecto de la homologación se ve reflejado principalmente en la afectación a las finanzas personales de los usuarios.

Por otro lado, respecto del sector empresarial también se llevó a cabo una afectación importante, ya que es a través de la intervención de la SCT que se establecen las tarifas que pueden cobrar las empresas que prestan el servicio y a pesar de establecerse en la legislación un 16% de IVA por el servicio, éste no se

adicionó completamente, ya que a través de la SCT se determinó no adicionar el 16% de IVA, sino una cantidad menor logrando con ello que la empresa absorbiera parte de ese impuesto que no se incrementó a las tarifas del servicio.

Otra afectación generada a este sector es el incurrido en el aspecto administrativo ya que para el correcto cumplimiento de sus obligaciones fiscales y para el logro de un mejor control de costos e ingresos sobre todo en aquellas líneas de autotransporte que ofrecen tanto servicio foráneo como urbano, suburbano o en zonas metropolitanas se presenta la necesidad de contratación de personal nuevo para lograr el mejor control de las operaciones en la empresa.

Ahora bien, tomando en consideración estos dos panoramas se propone la presentación de una iniciativa de reforma a la Ley del IVA, en especial al artículo 15 fracción V que actualmente exenta de pago de impuesto (IVA) al servicio de transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas y zonas metropolitanas.

Consideramos que dicha iniciativa de reforma debe centrarse en 3 puntos importantes:

- El primero es referente al apoyo a la sociedad de bajos recursos y que no cuenta con los medios propios para trasladarse de un lugar a otro, por lo que recurre al uso del servicio público y al mismo tiempo a aquellas personas cuya razón principal de uso del mismo es por cuestiones laborales, en algunas ocasiones por razones de salud o de igual manera una gran cantidad de la población usuaria de dicho servicio son la población

joven estudiante o en una cantidad considerable se trata de la población de la tercera edad.

- Un segundo aspecto se refiere a la facilidad administrativa tanto para la autoridad como para el sector empresarial tener el servicio de transporte de pasajeros exentos de IVA y no una combinación tanto de exentos como gravados de dicho impuesto.

- Tomando en cuenta que el servicio de autotransporte al encontrarse gravado a la tasa del 16% de IVA existe la posibilidad de solicitar algún saldo a favor en devolución y estando exento de dicho impuesto no existe la posibilidad de devoluciones debido a que el IVA pagado en compras o gastos no puede acreditarse, por el contrario, únicamente pueden disminuirse como parte del costo del servicio sin posibilidad de devolución.