



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

**Adjudicación directa No. AORS6-315-AD-S108/08
del Servicio de Administración Tributaria (SAT)**

CARLOS LOEZA MANZANERO
Investigador - Coordinador del estudio

**ROBERTO ESCALANTE SEMERENA
YOLANDA CRISTINA RAMÍREZ SOLTERO
HUGO MICHEL URIBE
FELICIANO SALAZAR BUENO
HORTENSIA ARROYO VARGAS**
Investigadores titulares

Investigadores participantes:
**CARLOS VALDÉS MARISCAL, HELIOS PADILLA ZAZUETA, MANUEL MORALES HERNÁNDEZ,
MIGUEL ANGEL MENDOZA GONZÁLEZ, RAÚL AMÉZQUITA FLORES
OLIVIA CASTAÑEDA ZARCO, LEAH SÁNCHEZ GONZÁLEZ**

CENTRO DE ESTUDIOS HACENDARIOS – UNAM

19 de diciembre de 2008

La responsabilidad del contenido de este Estudio es del grupo de investigadores y no representa la posición de la Institución.



CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	1
I. Introducción.....	2
II. Marco Legal.....	6
Impuesto Sobre la Renta	6
Impuesto al Valor Agregado	9
III. Metodología.....	10
Fuentes de información.....	10
Clasificación dentro del transporte terrestre	11
Tamaño del sector	11
Determinación del ISR y el IVA.....	12
Periodo de estudio	12
Comparación del SCN con el Censo Económico.....	12
IV. Dimensión del sector.....	13
Autotransporte de Carga	13
Número de empresas.....	14
Principales variables económicas	16
Transporte terrestre de pasajeros	18
Número de empresas.....	20
Principales variables económicas	21
Transporte por ferrocarril	23
Transporte turístico	24
Número de empresas.....	24
Principales variables económicas	25
V. Impuesto Sobre la Renta.....	25
Autotransporte de carga	26
Año 2003.....	26
Extrapolación de 2000 a 2007	34
Transporte de pasajeros.....	50
Año 2003.....	50
Extrapolación de 2000 a 2007	58
Transporte por ferrocarril	68
Año 2003.....	68
Extrapolación de 2000 a 2007	69
Transporte turístico	71
Año 2003.....	71
Extrapolación de 2000 a 2007	72
Impuesto Sobre la Renta Total del transporte terrestre	73
VI. Cálculo del IVA.....	75
Ventas.....	76
Gastos.....	77
Exportación	77
Inversiones.....	78
Base gravable.....	78
Cálculo del IVA a cargo	78
Extrapolación 2000 a 2007	80
VII. Estimación de la Evasión.....	83
VIII. Gasto Fiscal.....	85
IX. Conclusiones y recomendaciones.....	87
X. BIBLIOGRAFÍA	88
XI. ANEXOS.....	91



Resumen Ejecutivo

El transporte juega un papel esencial en la economía al ser un promotor del desarrollo y un elemento indispensable en la especialización regional.

En México el transporte terrestre goza de un tratamiento fiscal especial al considerarlo dentro del mismo régimen que el sector agropecuario y contar con facilidades de comprobación de gastos y estímulos por el pago de peaje.

El presente trabajo tiene como objetivo medir la evasión del transporte terrestre en México.

El trabajo se inició al buscar fuente de información para poder dimensionar el transporte terrestre, para lo cual se recurrió a diferentes fuentes como son: el Censo Económico de 2004 (con información de 2003), el Sistema de Cuentas Nacionales con sus dos metodologías (1993 y 2003), el anexo estadístico de la SCT y el Banco de México.

El año 2003 es el único en que se tiene información de todas las fuentes, por tanto se realizaron los cálculos para este año. Posteriormente gracias a indicadores de volumen y de precios se pudo completar la serie de 2000 a 2007.

La Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte divide el transporte terrestre en cuatro subsectores el transporte terrestre: el autotransporte de carga, el transporte de pasajeros, el transporte por ferrocarril y el transporte turístico. Los dos primeros de mayor importancia económica.

Se dimensionó cada uno de los subsectores en cuanto al número de empresas y las principales variables económicas: producción total, valor agregado y consumo intermedio. Las empresas se dividieron por su personalidad jurídica en personas morales y físicas.

Se calculó la utilidad gravable de las empresas, deduciendo a los ingresos los gastos que permite la Ley.. Se calculó por separado el impuesto retenido a los trabajadores que debió haberse enterado al fisco.

En el caso de IVA destaca dentro del sector la exención que tiene el transporte terrestre de pasajeros. Así como la tasa cero para la exportación del servicio.

Se calculó la recaudación potencial, es decir la cantidad que debería pagar todo el sector si cumplieran cabalmente con todos sus obligaciones fiscales. Por diferencia con la recaudación observada se determinó la evasión. La evasión del Impuesto Sobre la Renta en el Transporte Terrestre ha mostrado una clara tendencia a disminuir, en 2007 significó el 31 por ciento de la recaudación potencial. La evasión del Impuesto al Valor Agregado se ha mantenido en valores entre el 10 y 14 por ciento.

La evasión del transporte terrestre de ambos impuesto representó el 0.037% del PIB, con una marcada tendencia a disminuir.

La fuerte diferencia entre ambas evasiones se debe a la retención que realizan las personas morales cuando reciben el servicio de transporte de carga.

Las facilidades administrativas han fomentado la deducción de gastos que no necesariamente se realizan, lo que ha fomentado la evasión.

Los límites de las facilidades administrativas han disminuido, en términos nominales y reales, debe consolidarse esa tendencia y en paralelo fomentar la cultura del comprobante fiscal. En la medida que se logre incorporar en esa práctica a los hasta ahora proveedores informales, se volvería innecesarias la utilización de las facilidades administrativas,



I. Introducción

El Sector Transporte en México ha estado siempre a la vanguardia en la agenda de modernización del país. Desde los primeros esfuerzos de privatización de la infraestructura en la década de los ochenta hasta los más recientes esquemas de participación privada en la provisión de los diferentes servicios que comprenden el sector, el Transporte ha sido considerado un elemento impulsor de primera importancia en el crecimiento y desarrollo económico del país.

La organización institucional del Sector puede ser considerada mixta, en el sentido de que está constituida de componentes que son muy modernos, mientras que otros han cambiado poco en las últimas décadas. El sistema de ferrocarriles, cuyas líneas son operadas exclusivamente por el sector privado, se encuentra al frente de la modernización del sector y pone a México a la par de naciones como Argentina, Reino Unido y Brasil, quienes han concesionado sus redes ferroviarias al sector privado. Asimismo, México ha avanzado en la modernización de sus puertos mediante el otorgamiento al sector privado de las operaciones en varias terminales portuarias de carga. Sin embargo, la modernización del sistema carretero del país ha probado ser más difícil, como es el caso en el resto del mundo (con notables excepciones como las de Reino Unido y Nueva Zelanda, por ejemplo) y por tanto mucho más lenta.

La red mexicana de transporte, que comprende 356 mil kilómetros de carreteras y 26 mil kilómetros de vías férreas (además de 114 puertos y 85 aeropuertos nacionales e internacionales) es menos densa que la correspondiente a la mayor parte de los países desarrollados y enfrenta la problemática de una baja competitividad en su infraestructura, una cobertura insuficiente y una muy alta dependencia del transporte carretero (67% del movimiento nacional de carga y 99% del de pasajeros)¹, además de que su administración y mantenimiento han probado ser menos que satisfactorios.

El transporte terrestre en México ha mantenido un crecimiento sostenido en los últimos 10 años ligeramente inferior al del crecimiento de la economía (gráfica 1) y comprende más del 6% del Producto Interno Bruto² y más del 7% de la población ocupada en el país.

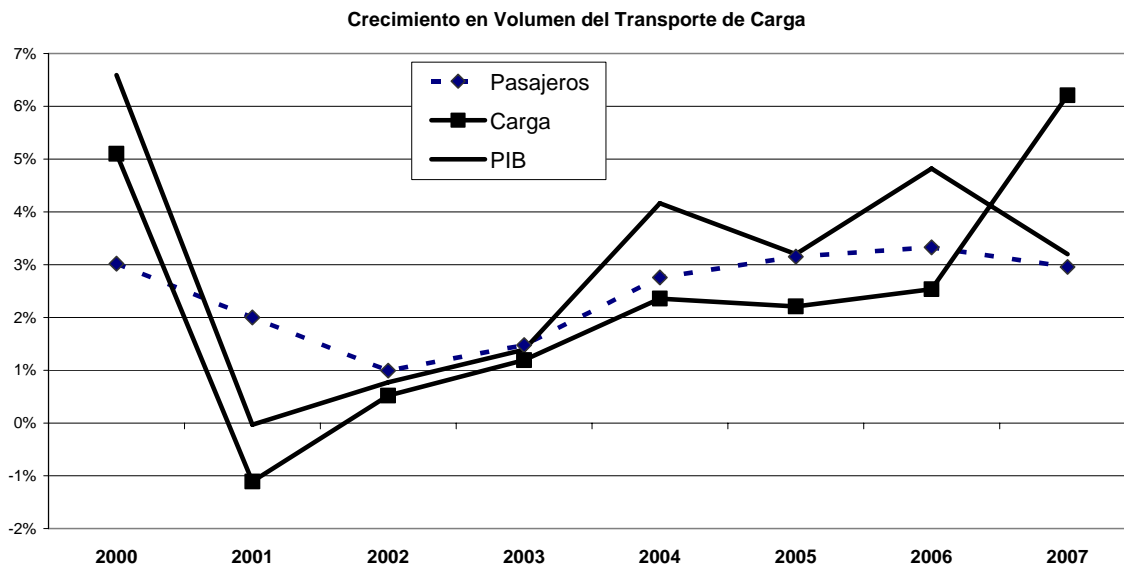
Tal es la importancia de este sector en la promoción del desarrollo, que la inversión esperada en transporte durante el período 2007-2012 será de 466 mil millones de pesos³, lo que representa casi el 20% de la inversión total en infraestructura en el país.

En el caso particular de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, por su función facilitadora en la especialización productiva entre regiones y en la distribución del comercio de bienes y servicios, han gozado tradicionalmente de un tratamiento preferencial en el pago del Impuesto Sobre la Renta y del Impuesto al Valor Agregado.

¹ El Desarrollo de Infraestructura en México. Semana SEFI. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 9 de octubre de 2008.

² Para el Sistema de Cuentas Nacionales el transporte incluye tanto el privado (realizado por las empresas para trasladar sus bienes) como el público (empresas dedicadas específicamente a prestar este servicio).

³ Incluyendo fuentes privadas, según el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012. Cabe señalar que del total estimado de 466 mmp, 287 mmp (62%) están previstos para realizarse en el sector carretero.



Gráfica 1: Evolución en volumen del Transporte Terrestre⁴.

Fuente: Elaboración propia con datos del Anuario Estadístico de SCT.

Por su importancia, el sector transporte resulta de gran interés no solamente en términos económicos, sino también en términos fiscales, ya que ha gozado tradicionalmente de un tratamiento fiscal preferencial similar al otorgado a sectores de actividad protegidos, generando con ello implicaciones de política que requieren consideración.

El tratamiento fiscal preferencial para el sector auto transporte, cuyo origen data de 1989 con la creación del Régimen Simplificado para el Impuesto Sobre la Renta, surge con el objetivo de facilitar el pago de las contribuciones ante el mayor nivel de ingresos que significó la liberalización de las tarifas (en transporte de carga), e incrementar la base de contribuyentes al promover el más fácil cumplimiento de las obligaciones fiscales.

En el caso del Impuesto al Valor Agregado, el transporte terrestre de pasajeros está exento de los impuestos y cuando se exporta el servicio está gravado a la tasa del 0%.

Además, los transportistas gozan también de Facilidades Administrativas otorgadas con la finalidad de que los contribuyentes cumplan con sus obligaciones fiscales en forma correcta y oportuna, y atendiendo a la consideración de que en ciertas ocasiones se encuentran imposibilitados para reunir los requisitos fiscales que se establece en ley.

Este trato fiscal preferencial, y la simplificación administrativa ha suscitado múltiples discusiones sobre su pertinencia y su continuidad.

Se ha argumentado ampliamente en la literatura, que los pequeños contribuyentes constituyen un problema para las administraciones tributarias y no puede esperarse que paguen impuestos sobre la base de una estructura tributaria compleja, similar a la que enfrentan los grandes contribuyentes, y que además, el objetivo de la simplificación tributaria tiende a complicarse cuando se separa a los grandes de los pequeños contribuyentes ya que el principio es contrario a la teoría económica que dicta que la estructura y la práctica tributaria deben llevarse a cabo con las mínimas distorsiones posibles.

⁴ El volumen del transporte de pasajeros se tomó como el crecimiento del número de pasajeros kilómetro transportado cada año; para el autotransporte de carga se tomó el crecimiento en toneladas kilómetro.



El estudio que a continuación se presenta tiene como objetivo medir la evasión fiscal generada por el Transporte Terrestre en México durante el período 2000 a 2007.

El documento se organiza como sigue:

En el Capítulo II (Marco Legal), se realiza una recapitulación de las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y la Ley del IVA aplicables al sector transporte materia de este estudio. Asimismo, se resumen los principales estímulos fiscales destinados a promover este sector en específico, que tradicionalmente le ha costado al fisco más que al sector agropecuario. La revisión de las tasas diferenciadas en los distintos impuestos, exenciones, subsidios y créditos fiscales, condonaciones, facilidades, estímulos, y regímenes especiales establecidos para el sector transporte terrestre, permitirá identificar los espacios que pudieran dar origen a la evasión fiscal y servirán para presentarse al final del documento como el total del Gasto Fiscal en este sector, antes de presentar las Conclusiones y Recomendaciones.

En el Capítulo III (Metodología), se presentan las principales características de la Metodología usada en el estudio. Debido a las limitaciones y falta de coincidencia entre fuentes de información en relación a las variables económicas relevantes en términos fiscales, el estudio parte de la información derivada del Censo Económico 2004 y del Sistema de Cuentas Nacionales 2004, que presentan información de 2003, la cual es complementada por información sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ese mismo año. Por ello, 2003 es el año base del estudio a partir del cual se realizan las extrapolaciones de las estimaciones para el resto del periodo bajo estudio.

De esta manera, la información censal, que mide establecimientos, capta la mayor parte de las empresas constituidas como personas morales y las personas físicas que estén establecidas, pero algunos agentes económicos quedan fuera de su alcance (como los taxis, el transporte interurbano no considerado en el Censo, o el denominado "hombre-camión" como mas adelante se detallará), y por tanto no mide la informalidad presente en el sector. Por su parte, el Sistema de Cuentas Nacionales capta información de la informalidad al incluir todo el transporte, independientemente quien provea el servicio, incluyendo al transporte de bienes que realizan por cuenta propia las empresas (denominado transporte privado), el cual no forma parte de este estudio. Los ajustes requeridos en ambas fuentes de información son complementados por la proporcionada por el Anuario de la SCT, que provee la clasificación por personalidad jurídica de las entidades que conforman el sector.

En el Capítulo IV (Dimensión del Sector), tras la descripción metodológica que sigue el análisis presentado en este documento, se detalla, en cuatro secciones, una para cada subsector de actividad (Auto transporte de Carga, Transporte Terrestre de Pasajeros, Transporte por Ferrocarril, y Transporte Turístico), la aplicación de la metodología previamente descrita y los ajustes necesarios a las variables económicas para la más adecuada estimación del monto del impuesto o recaudación potencial, a partir del cual se estimará el monto total de evasión en el sector.

Una vez definido el tamaño del sector se determina el impuesto potencial anual, es decir el monto de cada uno de los dos impuestos dada la legislación vigente en 2003, que se debería haber pagado en ausencia de evasión. La diferencia entre el impuesto potencial y la recaudación efectivamente observada es una estimación del valor de la evasión.

Una vez que determinado el impuesto potencial para 2003, se extrapola para el resto de los años del estudio con el soporte de las diferentes fuentes para determinar la evolución del sector, dados los cambios en el volumen de producción del servicio y los precios.

En el Capítulo V (Impuesto Sobre la Renta), se detallan los cálculos para la estimación del Impuesto Potencial Anual (ISR) que se requirieron en cada uno de los sectores, así como los ajustes necesarios. En el caso del ISR, la estimación requirió una aproximación de la utilidad promedio por empresa (personas morales) y por propietarios de la empresa o socios (personas físicas) en cada una de las categorías debido a que gravan a distinta tasa.

Adicionalmente, dado el tamaño de las unidades económicas, se realizaron los ajustes en la estimación para considerar a los "Hombre-camión" y las Retenciones. Además, dado el tamaño y tipo de las unidades económicas consideradas, se aplicó la legislación vigente a cada uno de los grupos de



personas físicas y morales, para considerar el Régimen tributario al que estuvieron sujetos en 2003 (incluyendo REPECOS), y se realizaron las estimaciones en cada caso de los Estímulos Fiscales como los existentes en el pago de servicios por el uso de infraestructura carretera de cuota (Peaje), o el subsidio para Remuneraciones en el caso de Personas Físicas detallados en los Anexos.

Finalmente, se llevó a cabo la extrapolación de 2000 a 2007 para la obtención de las estimaciones a otros años considerando la evolución del transporte en dos aspectos: volumen y precios, mediante la construcción de índices contruidos con las variables más relevantes en la evolución en el tiempo de cada subsector.

En el Capítulo VI (Cálculo del IVA), se detallan los cálculos para la estimación del Impuesto Potencial Anual del IVA que se requirieron en cada uno de los subsectores de auto transporte (carga, pasajeros, ferrocarril y turístico). La determinación de la Base Gravable considera el valor de las ventas y los ajustes requeridos por el monto de las inversiones (gastos), la transportación internacional (exportación), y los intereses pagados por las empresas que no forman parte del consumo intermedio en el Sistema de Cuentas Nacionales (inversiones).

Los ajustes necesarios para considerar la actividad de los “Hombre-camión”, las exenciones existentes para el transporte terrestre público de pasajeros y el transporte interurbano otorgado por concesión, la depreciación de activos y otros acreditable, fueron también realizados para este tipo de impuesto utilizando las fuentes de información relevantes, incluyendo la matriz insumo-producto.

Un elemento a considerar importante fue la disposición de que las personas morales que reciben servicios de auto transporte terrestre de bienes, prestados por personas físicas o morales están obligadas a efectuar la retención del impuesto por un monto igual al 4% del valor de la contraprestación pagada efectivamente.

Una vez determinada la Base Gravable, el IVA potencial fue calculado con las tasas aplicables, y dados los supuestos que se detallan para el caso de zonas fronterizas. Asimismo, se realizó la estimación del monto de retenciones por parte de las personas morales, a fin de determinar el total del IVA a cargo.

Finalmente, la extrapolación al resto de los años que abarca el periodo de estudio fue realizada conforme a la evolución de cada uno de los sectores, la cual fue a su vez estimada con base en la construcción de índices de comportamiento basados en las variables económicas más relevantes para cada subsector, y descritas en cada sección.

En el Capítulo VII (Estimación de la Evasión), se resumen las cifras de la evasión estimada dadas por las diferencias anuales entre el impuesto potencial calculado en cada una de las secciones anteriores y el monto de la recaudación efectiva del ISR y el IVA.

En el Capítulo VIII (Conclusiones y Recomendaciones), se presentan las Conclusiones del estudio y se derivan algunas recomendaciones de política.

Finalmente, se presentan un conjunto de anexos con información detallada de los cálculos.



II. Marco Legal

Impuesto Sobre la Renta

La actividad de transporte terrestre de carga y de pasajeros, junto con las actividades agropecuarias, ha gozado de un tratamiento preferencial en el pago del Impuesto Sobre la Renta (ISR), al considerarse en el régimen simplificado.

El 1 de enero de 2002 entró en vigor una nueva Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR), que sustituye a la anterior vigente desde el 1 de enero de 1981⁵.

El régimen simplificado se estableció en 1989 y comenzó a aplicarse a partir de 1990 para personas morales y de 1991 para personas físicas con la finalidad de facilitar el pago de las contribuciones ante el mayor nivel de ingresos que significó la liberalización de las tarifas (en transporte de carga), así como para incrementar la base de contribuyentes al facilitar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

En el régimen se reconocieron ciertas deducciones que en la actividad del transporte terrestre no se podían efectuar anteriormente, basándose en “entradas” y “salidas”. Sus disposiciones permitían el uso de los recursos de estos contribuyentes en el financiamiento de otras empresas sin que dichas salidas de efectivo constituyesen base gravable y sin obligar al cobro de intereses.

A partir del 2002 se estableció el nuevo Régimen Simplificado (Capítulo VII, del Título II).

El nuevo esquema, en base a flujo de efectivo, que determina la base gravable por diferencia entre “ingresos” y “egresos”, obliga al cumplimiento de requisitos fiscales principalmente el de corresponder a los fines propios de la actividad del contribuyente.

El efecto de ese cambio estructural en el ISR fue evitar que los contribuyentes consideraran no afectos al pago del ISR los egresos que no correspondiesen a los fines propios de su actividad. La transición del régimen anterior al nuevo obligó a determinar el resultado fiscal acumulado durante la vigencia del primero mediante la simple fórmula de comparar los pasivos contra los activos exigibles o no a favor de terceros incluidos, dentro de éstos, sus propios accionistas.

Se estima que el efecto en las finanzas públicas fue positivo ya que se evitó que se difiriera indefinidamente el ISR correspondiente a estas erogaciones que en sí constituían una disposición de recursos del tipo de dividendos.

No obstante, al mismo tiempo se estableció la posibilidad de no pagar este ISR, siempre que se invirtiera la utilidad en la adquisición de activos fijos que se utilizaran en su actividad de acuerdo con los plazos siguientes:

- De dos años y medio.
- Hasta 5 años previa autorización de la autoridad competente.

En caso de no invertir la utilidad dentro de los plazos señalados se deberá pagar el impuesto con recargos y actualizaciones.

Ya para el 2002, la pérdida fiscal pudo disminuirse de la Utilidad Fiscal o adicionarse a la pérdida fiscal determinada conforme al Régimen Simplificado de las personas.

Actualmente las personas morales dedicadas al autotransporte terrestre de carga y de pasajeros que conforme al régimen simplificado deban cumplir con sus obligaciones fiscales en materia del Impuesto Sobre la Renta, lo harán conforme a lo establecido en el Título II, Capítulo VII “Del Régimen

⁵ Publicada el 30 de diciembre de 1980.



Simplificado” de la Ley del Impuesto Sobre la Renta destacando que no pueden tributar en este r3gimen y por tanto lo har3n en los t3rminos generales de ley:

- Partes Relacionadas, a3n y cuando su actividad preponderante y exclusiva sea la del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros.
- Personas Morales que consoliden sus resultados fiscales de conformidad con el Cap3tulo VI del T3tulo II de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.
- Personas Morales que presten servicios auxiliares para el desarrollo de las actividades del autotransporte.
- Personas Morales que presten servicios de naturaleza previa o auxiliar para el desarrollo de las actividades de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, excepto cuando se trate de Coordinados.

Las tasas aplicables a personas morales del r3gimen simplificado son igual que el del r3gimen general. Dichas tasas vigentes en el periodo del estudio, han mostrado una tendencia a la baja (cuadro 1).

A3o	Tasa
2000	35%
2001	35%
2002	35%
2003	34%
2004	33%
2005	30%
2006	29%
2007	28%

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta, diferentes a3os.

Las personas f3sicas dedicadas a transporte terrestre de carga y de pasajeros deben cumplir con sus obligaciones fiscales en materia de Impuesto Sobre la Renta conforme a los tres diferentes r3gimenes, el general el intermedio y el de peque3os contribuyentes. En cuanto a carga fiscal no existe diferencia entre los dos primeros.

El r3gimen de peque3os contribuyentes (REPECOS) se aplica a las personas f3sicas que realizan actividades empresariales y que prestan servicios 3nicamente al p3blico en general. Se establece un monto m3ximo de ingresos en el ejercicio inmediato anterior que ha variado a lo largo del periodo de an3lisis (cuadro 2).



Cuadro 2: Límite de ingresos para el Régimen de Pequeños Contribuyentes (pesos)	
Año	Límite de ingresos
2000	2'233,824
2001	2,233,824
2002	1'500,000
2003	1'750,000
2004	1'750,000
2005	2'000,000
2006	2'000,000
2007	2'000,000

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta, diferentes años.

Los transportistas gozan de facilidades administrativas otorgadas con la finalidad de que los contribuyentes cumplan con sus obligaciones fiscales en forma correcta y oportuna, considerando que en ciertas ocasiones se encuentran imposibilitados para reunir todos y cada uno de los requisitos fiscales que se establece en ley.

Durante los años 2000 y 2001 existían las facilidades administrativas con el concepto de entradas-salidas. Con el cambio en la ley, las facilidades continuaron sin este criterio.

Las facilidades consisten básicamente en cuatro puntos:

- a) Retención de ISR por 7.5% por remuneraciones, en lugar de aplicar las tablas. Es importante aclarar que con sueldos bajos, esta facilidad no constituye ninguna ventaja ya que el impuesto puede ser más bajo, incluso negativo.
- b) Pueden deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales en función al peso transportado, los días y los kilómetros recorridos. Es importante aclarar que los gastos deben estar respaldados con comprobantes simplificados y estar efectivamente erogados y registrados en la contabilidad del contribuyente, por tanto no se trata de un gasto fiscal. Los montos susceptibles a la facilidad de comprobación han venido reduciendo en términos nominales, lo que implica una reducción aún mayor en términos reales (cuadro 3).
- c) Deducción del 10% de los ingresos por gastos efectivamente erogados, aunque no se cuente con ningún tipo de comprobante fiscal. Esta deducción paga el 16% y se considera pago definitivo. Al igual que el anterior no se trata de un gasto fiscal, debido a la condición de que hayan sido efectivamente erogados.
- d) A los contribuyentes que adquiera diesel para su consumo final se les permite acreditar contra los pagos provisionales y declaración anual que hayan calculado a la tasa del 16% a que se refiere el punto anterior, los estímulos del Impuesto Especial Sobre Productos y Servicios (IEPS) que les haya sido trasladado. Esta facilidad estuvo vigente durante los ejercicios 2002, 2003 y 2004; adicionalmente en los últimos años existe un estímulo fiscal en la Ley de Ingresos de la Federación, consistente en permitir el acreditamiento del diesel contra algunos impuestos federales.



Cuadro 3: Facilidades Administrativas para el Autotransporte de Carga Federal			
	2000 a 2003	2004 a 2006	2007
Maniobras			
Pesos por tonelada o por metro cúbico	66.95	53.56	45.53
Por tonelada en paquetería	111.65	89.32	75.95
Por tonelada en objetos voluminosos	268.00	214.40	182.24
Viáticos			
Por día	167.50	134.00	113.90
Refacciones			
Refacciones y reparaciones menores	0.90 /km	0.72/km	0.61/km

Fuente: Resoluciones de Facilidades Administrativas del 2000 al 2007

Impuesto al Valor Agregado

El transporte de carga y de pasajeros al ser un servicio independiente está gravado por el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

La actividad de transporte terrestre está gravada a la tasa del 15%, sin embargo, cuando los servicios se realizan en regiones fronterizas y por residentes de la citada localidad, dicha actividad debe gravarse a la tasa del 10%; asimismo, cuando el servicio se exporte la tasa aplicable es 0%.

El servicio de transporte entre la zona fronteriza⁶ y el resto del país se le aplica la tasa general 15%. La tasa del 10% sólo se aplicaría para un transporte dentro de la zona fronteriza. Para el estudio se consideró que todo transporte se efectúa entre las zonas y se aplicó la tasa general del 15%.

La actividad de transporte público terrestre de pasajeros se encuentra exenta del IVA (artículo 15 de la LIVA), excepto por ferrocarril.

Una reforma del año 2000 estableció para las personas morales usuarias de servicio de transporte terrestre la obligación de retener el 4% por concepto de IVA a las personas físicas o morales que les presten dichos servicios. Actualmente se encuentra establecido en el artículo 2 del reglamento de la ley⁷.

⁶ El artículo 2 de la LIVA define esta zona como la franja fronteriza de 20 kilómetros paralela a las líneas divisorias internacionales del norte y sur del país, todo el territorio de los estados de Baja California, Baja California Sur y Quintana Roo, además de cierto área del Estado de Sonora.

⁷ El reglamento se publicó el 4 de diciembre de 2006. Anteriormente el mismo porcentaje de retención estaba consignado en diferentes reglas: de 2000 a 2002 en la regla 5.2.1 publicada en el DOF del 31 de marzo de 2000 (2da resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2000); para 2003 en la regla 5.2.1 publicada en el DOF del 31 de marzo de 2003; para 2004 en la regla 5.1.1 publicada en el DOF del 30 de abril de 2004; para 2005 en la regla 5.1.1 publicada en el DOF del 30 de mayo de 2005; y para 2006 en la regla 5.1.1. publicada en el DOF del 28 de abril de 2006.



III. Metodología

Fuentes de información

No existe ninguna fuente de información diseñada específicamente para efectos fiscales, por lo que es necesario analizar los conceptos de diferentes fuentes, adaptar y transformar las variables en términos fiscales.

El Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) cuenta con dos publicaciones con información de transporte, aunque ninguna de ellas está diseñada únicamente para el sectores los términos requeridos: el Censo Económico de 2004 y el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN).

El Censo Económico capta información de diferentes unidades económicas de toda la República con información de 2003. Esta fuente reporta valores de utilidad para algunas de las estimaciones requeridas en el estudio. El Censo se levanta cada cinco años, pero no necesariamente con la misma metodología, ya que se destacan diferencias entre el Censo de 1999 (con datos de 1998). Por ello en este estudio sólo se considera la información del último censo disponible. En adelante, el documento se hará referencia al Censo Económico 2004 sólo como el Censo.

Por su parte, el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN) aporta información global de la economía, utilizando una metodología internacional. Sin embargo, el sistema de clasificación así como diferentes aspectos conceptuales se cambiaron recientemente, por lo que para dos años en particular, 2003 y 2004, la información de este sistema se publicó con dos metodologías. La metodología anterior se identifica con el año 1993 y comprende información anual para el periodo de 1988 a 2004; en tanto que la nueva metodología se identifica con el año 2003 y comprende información de 2003 a 2006, adicionalmente de algunos datos preliminares para 2007 y 2008. El SCN cuenta con varias publicaciones a las que se hará referencia en el momento de usarlas.

Aunque existen importantes diferencias entre el Censo y el SCN metodología 2003, ambas fuentes utilizan la misma clasificación de la actividad económica, el Sistema de Clasificación Industrial para América del Norte (SCIAN) y se trabajó con los datos de ambas fuentes.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) publica un Anuario con información sobre transporte federal, que comprende número de empresas, vehículos así como producción del servicio. En adelante se citará como el Anuario. Además SCT publicó de 2001 a 2005 información de transporte federal en un cuaderno llamado "Estadística Básica del Autotransporte Federal". En adelante se citará como el Cuaderno.

Finalmente, El Banco de México mide y publica el incremento de los precios, tanto del consumidor como del productor, entre ellos los de servicios de transporte y de peaje, particularmente fueron útiles para el trabajo los Índices Nacionales de Precios al Productor (INPP) que utilizaron como referentes para el cambio de precios de los servicios.



Clasificación dentro del transporte terrestre

En el SCIAN el sector transporte constituye un sector (codificado con el número 48) con 8 subsectores, clasificados como se muestra en la ilustración 1.

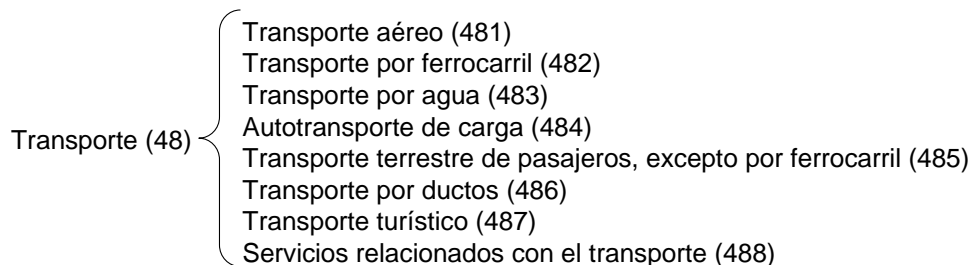


Ilustración 1: Clasificación del transporte.

Por lo anterior el estudio comprende los cuatro subsectores que corresponden al transporte terrestre⁸:

- 1) Autotransporte de carga (484)
- 2) Transporte terrestre de pasajeros, excepto por ferrocarril (485)
- 3) Transporte por ferrocarril (482)
- 4) Transporte turístico (487), sólo lo que corresponde a terrestre.

Dentro de cada uno de los subsectores existen una clasificación más detallada en ramas, subramas y órdenes, que se describirán más adelante.

Tamaño del sector

Con la información derivada del Censo, SCN y la SCT se dimensiona el tamaño del sector por el número de empresas o unidades económicas que lo conforman, así como las principales variables económicas: valor de sus producción, consumo intermedio y valor agregado.

Es indispensable tener en cuenta las limitaciones de cada fuente de información para medir el tamaño del sector.

Como el Censo mide a establecimientos es muy probable que capte información de la mayor parte de las empresas constituidas como personas morales, además de personas físicas que estén establecidas. El instrumento no mide la informalidad presente en el sector.

El SCN capta información de la informalidad aunque incluye el transporte privado. No hace ninguna referencia al número de empresas. Las variables reportadas son macroeconómicas, por lo que no cuentan con un desglose suficiente para muchos de los cálculos que se realizaron.

El anuario de SCT reporta el número de empresas clasificadas por su personalidad jurídica, lo cual fue de mucha utilidad para el cálculo del impuesto correspondiente.

⁸ Se presentan en otro orden debido a la importancia económica de cada uno de los subsectores. El autotransporte de carga y el transporte de pasajeros tienen una importancia similar en cuanto a su aportación a la economía.



Determinación del ISR y el IVA

Una vez definido el tamaño del sector se determinó el impuesto potencial anual, es decir el monto de cada uno de los dos impuestos, dada la legislación vigente en cada año del periodo de estudio, que se debería haber pagado en ausencia de evasión. La diferencia entre el impuesto potencia y la recaudación efectivamente observada es una estimación del valor de la evasión.

Para esta etapa se tomó en cuenta todas las características del marco legal vigente en su momento, no sólo en lo que se refiere a cada una de las leyes (LISR y LIVA) para efectos de la aplicación de la tasa sino también el resto de la legislación, reglamentos, miscelánea fiscal, facilidades administrativas, etc.

El valor de la producción bruta total incluye todos los bienes y servicios producidos o comercializados por la unidad económica, que comprende la producción para venta así como las obras ejecutadas para crear o mejorar los activos de la empresa. Este valor se expresa a precios del productor, sin incluir el IVA, lo cual es congruente con los cálculos para la determinación del impuesto.

El consumo intermedio es el importe de los bienes y servicios consumidos por la unidad económica para producir los bienes y servicios sin incluir la adquisición de activos, aunque sí los gastos de su reparación. El concepto es similar al costo de lo vendido en términos fiscales.

El valor agregado es la diferencia de los dos conceptos anteriores. Aunque el término es igual al nombre del Impuesto al Valor Agregado existen algunas diferencias importantes de considerar como se detallará en su momento.

Periodo de estudio

El estudio se realiza para el periodo de 2000 a 2007.

Como el único año donde existe información censal es 2003, además se cuenta con información del SCN con las dos metodologías y existe un cuaderno de estadística de la SCT para este año.

Una vez que se determinó el impuesto potencial para 2003, se extrapoló para el resto de los estudio apoyándose en información de las diferentes fuentes para determinar los cambios por volumen de producción del servicio y por cambios en los precios.

Comparación del SCN con el Censo Económico.

El Censo Económico de 2004 con datos de 2003, último publicado hasta el momento de la elaboración del estudio, presenta un desglose necesario para la realización de la determinación de los impuestos. El SCN no presente la suficiente desagregación.

La unidad de observación de los censos económicos es una unidad económica fija o semifija Dentro de la información que aporta el INEGI con relación al transporte aclara textualmente:



“Para las actividades de transportes se definió como unidad de observación a la empresa, entendida como la unidad económica y jurídica que bajo el control de una sola entidad propietaria o controladora se dedica a la realización de actividades económicas, y que puede estar constituida por un solo establecimiento, o por varios establecimientos que operan bajo la misma denominación social”.

“Una empresa de transportes se dedica a la prestación del servicio público de transporte de personas o mercancías u objetos de cualquier naturaleza y puede estar constituida por uno o varios establecimientos que operan bajo la misma denominación y razón social, como oficinas, agencias, terminales, talleres, etc. La empresa de transporte puede tener en propiedad o en administración los bienes que maneja, y al mismo tiempo puede estar formada por una sociedad legalmente constituida, por un grupo de personas reunidas para la explotación de una concesión otorgada colectiva o individualmente, o inclusive por una sola persona teniendo en propiedad determinado número de vehículos e incluso uno solo”.

Aunque algunos conceptos del Censo son iguales a los y del SCN, existen dos grandes diferencias:

- 1) El hecho de que el Censo se levanta en establecimientos, significa que algunos agentes económicos queden fuera de su alcance. Un ejemplo en transporte es lo que se refiere a los taxis, ya que al no ubicarse en un lugar fijo no forman parte de la población objetivo del Censo.
- 2) El SCN incluye todo transporte, independientemente quien provea el servicio, ya sea una empresa especialista en prestar el servicio o bien una empresa que transporta sus propios productos o traslada personas de un lugar a otro.

IV. Dimensión del sector

Autotransporte de Carga

El subsector autotransporte de carga (484) bajo la clasificación de SCIAN se divide en dos ramas: transporte general y transporte especializado, cada una de ellas se subdivide a su vez en dos subramas transporte local y foráneo, el especializado incluye además una subrama dedicado a las mudanzas. El transporte general, a su vez se divide en productos agropecuario y otros; mientras que el local y el foráneo especializado tiene cuatro rubros (ilustración 2).

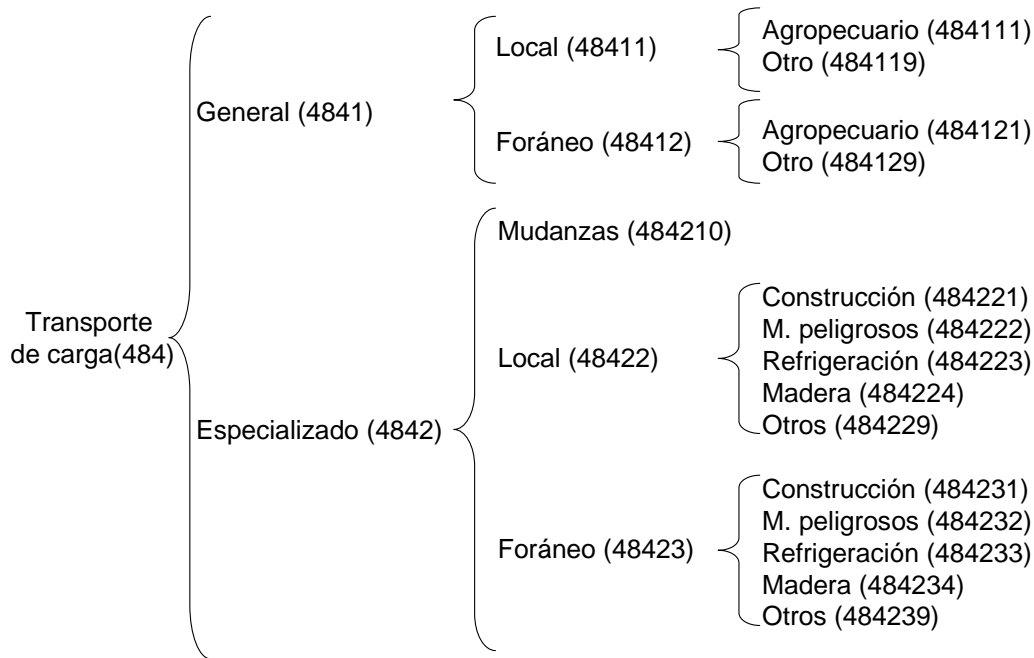


Ilustración 2: Clasificación del autotransporte de carga (SCIAN)

A fin de dimensionar el Sector Transporte Terrestre materia del estudio, vale la pena señalar las diferencias en las variables económicas derivada de la distinta delimitación del universo del transporte entre ambas fuentes de información. El Censo reporta tan sólo el 20% del valor bruto de la producción consignado en el SCN (cuadro 4). Como se comentó anteriormente, el Censo utiliza como unidad de observación los establecimientos, por tanto no está incluido todo el transporte “informal”, al que se le denomina hombre-camiión; tampoco toma en cuenta al transporte de bienes que realizan por cuenta propia las empresas, lo que se denomina transporte privado.

Cuadro 4: Autotransporte de carga. Comparación entre fuentes de información. (millones de pesos)		
Variable	Censo	SCN
Producción bruta total	65,158	314,402
Consumo intermedio	37,704	113,665
Valor agregado	27,454	200,737

Fuente: Censos económicos 2004 y SCN 2003-2006. INEGI.

Número de empresas.

La SCT a través del anuario reporta un número creciente de empresas dedicadas al autotransporte de carga. El crecimiento del número de empresas constituidas como personas morales observó una tasa de crecimiento media anual del 9.8% de 1997 a 2007, mientras que las personas físicas sólo lo han hecho al 4% en el mismo periodo.



Cuadro 5: Número de empresas de transporte federal de carga por personalidad jurídica.

Año	P. morales	P. físicas	Total
1997	5,883	71,754	77,637
1998	7,864	86,292	94,156
1999	7,783	92,002	99,785
2000	7,910	75,223	83,133
2001	8,118	75,867	83,985
2002	9,810	88,296	98,106
2003	10,432	92,025	102,457
2004	10,978	94,336	105,314
2005	11,758	96,624	108,382
2006	13,998	102,602	116,600
2007	14,923	106,563	121,486

Fuente: Anuario estadístico de 2007. SCT.

En el Censo se reportan 22,319 empresas dedicadas al autotransporte de carga (cuadro 6). Por su parte en el anuario estadístico de la SCT se consignan 102,457 empresas para 2003, 10,432 constituidas como personas morales y 92,025 como personas físicas. Existe una diferencia de 80,138 empresas entre las dos fuentes de información.

Cuadro 6: Número de unidades económicas en el Censo 2004 dedicadas al autotransporte de carga

Carga	22,319
General	12,935
Local	2,674
Agropecuarios	880
Otros	1,794
Foráneo	10,261
Agropecuarios	2,922
Otros	7,339
Especializado	9,384
Mudanzas	862
Local	4,917
Construcción	4,165
Mat. peligrosos	109
Refrigeración	19
Madera	93
Otros	531
Foráneo	3,605
Construcción	1,580
Mat. peligrosos	496
Refrigeración	705
Madera	295
Otros	529

Fuente: Censos económicos 2004. INEGI.



En el reporte de Estadística Básica de 2005⁹ existe un cuadro con el número de empresas denominadas hombre-camión donde se señalan 79,254 unidades económicas, lo que representa el 74.67% del número de empresas dedicadas al autotransporte de carga en ese año. Los datos apuntan a que la diferencia entre las dos fuentes se debe a que el Censo no capta a las unidades económicas denominadas hombre-camión.

Por lo anterior se va a considerar a las empresas faltantes como hombre-camión.

Con lo anterior se tiene una estimación de la empresas clasificadas como personas morales y físicas, estas últimas separadas en empresas captadas por el Censo y hombre-camión (cuadro 7).

Cuadro 7: Autotransporte de carga Número de empresas en 2003	
Personas morales	10,432
Personas físicas	92,025
Empresas	11,887
Hombre – camión	80,138
Total	102,457

Fuente: Cálculos propios con datos del Censo económico 2004 (INEGI) y anexo estadístico 2007 (SCT).

Para cálculos posteriores es indispensable clasificar las empresas por personalidad jurídica. Entre las empresas dentro del censo 10,432 se consideran personas morales, es decir el 46.7% de las empresas en 2003. Para estimar el número de empresas en cada una de las personalidades jurídicas se aplica el porcentaje a todas las categorías de transporte. La información completa se presenta en el cuadro 158 y un resumen en el cuadro 8.

Cuadro 8: Personalidad Jurídica de las Empresas de Autotransporte de Carga en 2003			
	Carga general	Carga especializada	Total
Personas morales	6,046	4,386	10,432
Personas físicas	6,889	4,998	11,887
Total	12,935	9,384	22,319

Fuente: Cálculos propios

Principales variables económicas

En el cuadro 4 se presentaron los valores de las principales variables económicas de las dos fuentes de información, en la sección anterior se explicó la necesidad de introducir el concepto de hombre-camión al número de unidades de producción. Por lo tanto es preciso agregar los valores de estas unidades al que reporta el Censo.

En el cuadro 9 se presentan los valores promedio por empresa de la tres variables económicas para cada uno de los grupos.

⁹ No se presenta este cuadro en las publicaciones anteriores.



Cuadro 9: Principales Variables Económicas del Autotransporte de Carga por Categoría. Valores por Unidad Económica en 2003 (miles de pesos)			
	Producción bruta total	Consumo intermedio	Valor agregado censal bruto
Carga	2,919	1,689	1,230
General	3,205	1,860	1,345
Local	661	354	307
Agropecuarios	526	276	250
Otros	727	393	334
Foráneo	3,868	2,253	1,616
Agropecuarios	861	501	360
Otros	5,066	2,950	2,116
Especializado	2,525	1,454	1,072
Mudanzas	775	436	339
Local	810	418	392
Construcción	732	382	350
Mat. peligrosos	5,092	2,445	2,647
Refrigeración	1,858	878	979
Madera	547	284	263
Otros	551	294	257
Foráneo	5,284	3,109	2,174
Construcción	1,980	1,107	873
Mat. peligrosos	15,452	9,310	6,142
Refrigeración	6,113	3,515	2,598
Madera	569	308	261
Otros	7,141	4,298	2,843

Fuente: Censos económicos 2004. INEGI.

Es necesario estimar los valores de las variables para las unidades económicas denominadas hombre-camión, lo cual se puede realizar con la información del Censo, tomando como referencia una cantidad similar al grupo de transportistas no son especializados, por ejemplo se pueden considerar parecidos a los que transportan productos agropecuarios o materiales de construcción.

Es probable que la unidad económica denominada hombre-camión siga un comportamiento mixto entre los diferentes tipos de servicio, por lo que no resulta evidente la selección, desde luego que no se trata de servicios de un alto grado de especialización como es el traslado de material peligroso ni de productos que requiere refrigeración, sin embargo pueden transportar fruta de un lugar a otro del país, o bien realizar un servicio de mudanza dentro de la misma ciudad. No obstante se piensa un servicio representativo de la unidad económica puede ser el de traslado foráneo de productos agropecuarios, que es similar al transporte local de material de construcción.

Al multiplicar por el número de empresas hombre-camión por los valores unitarios del transporte foráneo de productos agropecuarios, se obtienen los valores del cuadro 10.



Cuadro 10: Variables Económicas de las Unidades Económicas “Hombre-Camión” en 2003. (miles de pesos)	
Producción bruta total	68,473
Consumo intermedio	40,164
Valor agregado	28,829

Fuente: Cálculos propios

En el cuadro 11 se agrega a los valores del Censo la información contenida en el cuadro 10 y se compara con cuentas nacionales para 2003, la diferencia disminuyó sensiblemente y es explicada por el transporte privado

Cuadro 11: Estimación de las principales variables económicas del autotransporte de carga en 2003 (millones de pesos)					
	Censo	Hombre-camión	Total	SCN	Total / SCN
Producción bruta total	65,158	68,473	136,141	314,402	43.3%
Consumo intermedio	37,704	40,164	79,026	113,665	69.5%
Valor agregado	27,454	28,829	57,114	200,737	28.5%

Fuente: Censo económico 2004 y SCN metodología 2003, INEGI. Cálculos propios

Transporte terrestre de pasajeros

El subsector transporte terrestre de pasajeros (485) de acuerdo con la clasificación del SCIAN está dividido en seis ramas (ilustración 3). Las tres más importantes desde el punto de vista económico son:

- 1) El transporte urbano y suburbano (4851) donde se incluye al transporte público en autobuses, trolebuses, metro y colectivos de ruta fija (peseros).
- 2) El transporte de personas entre ciudades en la rama denominada interurbano y rural (4852).
- 3) El transporte individual, básicamente taxis aunque la rama incluye limusinas (4853).

Particular cuidado se debe tener en el transporte escolar y de personal (4854) ya que el Censo considera únicamente a las empresas que prestan el servicio de forma independiente y lo cobran específicamente como transporte; en tanto que para el SCN también incluye a las escuelas y empresas que trasladan a su personal y forman parte de una empresa, es decir, el servicio se cobra a través de la escuela o forma parte de sus costos.

Dentro del subsector se encuentran también el alquiler de vehículos, autobuses o automóviles, con chofer.

En la ilustración 3 se presenta la clasificación SCIAN que se utiliza en el Censo y en el SCN metodología 2003.

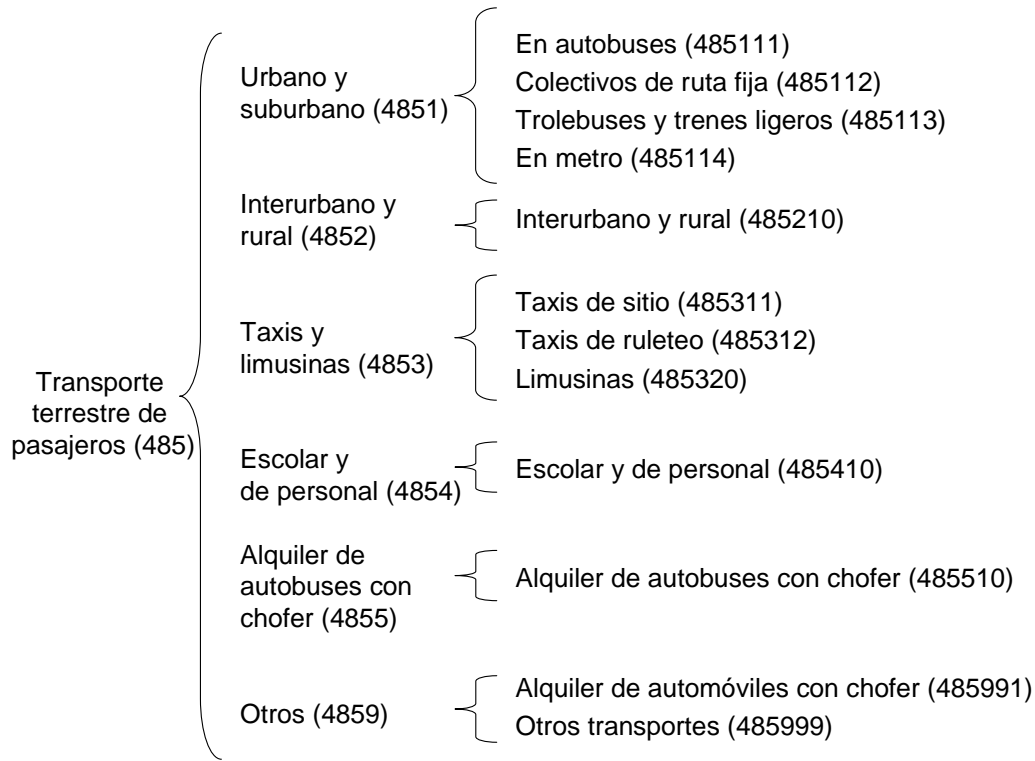


Ilustración 3: Clasificación de transporte terrestre de pasajeros (SCIAN)

En el SCN metodología 1993 el transporte de turistas se agrupaba con el de autobuses, ferrocarril o tranvía, mientras que con la nueva clasificación se consideró dentro del subsector de transporte turístico (487). En el anexo 6 se compara la clasificación de las dos metodologías del SCN.

El Censo de 2004 reporta sólo el 16% del valor bruto de la producción que consigna el SCN para el mismo año (cuadro 12) para el transporte de pasajeros, excepto ferrocarril. Existen varias explicaciones de esta diferencia, el Censo no capta información sobre taxis ni servicio de transporte urbano de pasajeros en vehículos colectivos de ruta fija (peseros); adicionalmente en el dato del SCN se considera el transporte de personas realizadas por empresas dedicadas a otras actividades que cuentan con algún tipo de transportación de personas como son escuelas y transporte de trabajadores.

Cuadro 12: Transporte de pasajeros, excepto ferrocarril		
Comparación entre fuentes de información (millones de pesos)		
Variable	Censo	SCN
Producción bruta total	53,483	327,140
Consumo intermedio	28,691	108,927
Valor agregado	24,792	218,214

Fuente: Censos económicos 2004 y SCN 2003-2006. INEGI.



Número de empresas

El número de empresas que reporta el anuario ha mostrado variaciones, manteniéndose alrededor de tres mil unidades sin observarse una tendencia clara. Sin embargo el número de empresas morales ha ido incrementándose mientras que las físicas disminuyendo (cuadro 13).

Año	P. morales	P. físicas	Total
1997	914	2,116	3,030
1998	1,275	2,192	3,467
1999	1,247	2,212	3,459
2000	1,161	1,688	2,849
2001	1,082	1,646	2,728
2002	1,317	1,728	3,045
2003	1,333	1,721	3,054
2004	1,337	1,695	3,032
2005	1,375	1,663	3,038
2006	1,617	1,665	3,282
2007	1,652	1,673	3,325

Fuente: Anuario estadístico de 2007. SCT.

En el Censo se reportan 8,787 empresas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros para 2003, sin incluir a los transportados en ferrocarril (cuadro 14). Como se observó en el cuadro 13, en el anuario estadístico de la SCT para 2003 se registran 3,054 empresas en servicio, 1,333 constituidas como personas morales y 1,721 como físicas. A diferencia de lo que sucede con el transporte de carga, se reportan más empresas en el Censo que en el anuario.

Pasajeros	
	8,787
Colectivo urbano y suburbano	5,785
En autobuses	5,780
En trolebuses y trenes ligeros	*
En metro	*
Interurbano y rural	1,031
Escolar y de personal	1,150
Alquiler de autobuses con chofer	81
Otros	740
Alquiler de automóvil con chofer	10
Otros	730

Fuente: Censo económico 2004.

* No se reporta el número de empresas para conservar la confidencialidad, aunque sí existe información sobre sus variables.



Las empresas del anuario se dedican al transporte federal, es decir que transitan por la red federal de carreteras, por tanto el rubro comparable es el transporte interurbano del Censo, es decir 1,031 unidades. Al tomar las 3,054 empresas del anuario, es necesario agregar la diferencia de 2,023 empresas para el análisis posterior, a las que se les denominará “fuera del censo”.

Resulta más complicado determinar el número de empresas dedicadas al transporte urbano, ya que está constituido por empresas establecidas formalmente y por personas que poseen sólo un vehículo y prestan el servicio de forma independiente, como ya se mencionó. En el Censo sólo aparecen los establecimientos fijos o semifijos, explícitamente se indica que no consideran a los taxis y colectivos de ruta fija, lo que podría denominarse como transporte “informal”.

Además, no se cuenta con la separación por personalidad jurídica en los otros tipos de transporte. El transporte en trolebuses, trenes ligeros y metro está manejado por los gobiernos locales (estatales o del Distrito Federal). Para el transporte urbano en autobuses y otros transportes se va a utilizar la misma proporción del transporte interurbano y rural: 43.6% de personas morales y 56.4% de personas físicas. Para el análisis se consideró que en el resto de las categorías (escolar y de personal, alquiler de autobuses y automóvil) se consideró que todas las empresas están constituidas como personas morales (cuadro 15).

Cuadro 15: Número de empresas de transporte de pasajeros por personalidad jurídica*. 2003			
	Personas morales	Personas físicas	Total
Autobuses urbanos	2,523	3,257	5,780
Autobuses interurbanos	1,333	1,721	3,054
Escolar y de personal	1,150	0	1,150
Alquiler de autobuses con chofer	81	0	81
Alquiler de automóvil con chofer	10	0	10
Otros	319	411	730
Total	5,416	5,389	10,805

Fuente: Cálculos propios

* No incluye a taxis ni a colectivos.

Principales variables económicas

En el cuadro 12 se presentan las diferencias entre las principales variables económicas del transporte terrestre de pasajeros del Censo y del SCN para 2003. Existe una diferencia aún mayor que la observada en el autotransporte de carga.

La diferencia entre las dos fuentes de información se explica principalmente por:

- 1) Las empresas de transporte interurbano que no están incluidas en el Censo.
- 2) Los taxis y colectivos de ruta fija, tampoco están incluidos.
- 3) El transporte privado que el Censo no lo considera dentro del sector y el SCN sí lo incluye.

Tanto en el anuario como en el Censo se reportan el número de vehículos que poseen las empresas se procedió a calcular el promedio por empresa (cuadro 16) y se observó que el número promedio de vehículos de las empresas del Censo es casi el doble que el del anuario.



	Censo	Anuario
Empresas	1,031	3,054
Vehículos	28,673	45,485
Promedio	27.81	14.89

Fuente: Censo económico 2004 (INEGI) y anuario estadístico 2007 (SCT)

Por otra parte se estimó la producción promedio por vehículo dentro del Censo. Para calcular la producción de todos los vehículos se multiplicó este promedio por el número de unidades que reporta el anuario (45,485), con lo que se determinó el valor de la producción total de transporte interurbano. La producción de los vehículos fuera del anuario se calculó por diferencia. La producción original reportada en el Censo se incrementó un 58.6%, por lo que el resto de las variables económicas se calcularon con el mismo incremento (cuadro 17).

Producción dentro del Censo	
Producción (miles de pesos)	25,451,650
Vehículo	28,673
Promedio por vehículo (miles de pesos)	887.652
Fuera del Censo	
Vehículos	45,485
Producción total (miles de pesos)	40,374,858
Producción total	
Producción (miles de pesos)	14,923,208
Consumo intermedio (miles de pesos)	8,294,323
Valor agregado (miles de pesos)	6,628,885
Empresas	2,023

Fuente: Censo económico 2004 (INEGI). Anuario estadístico 2007 (SCT) y cálculos propios.

Como se comentó anteriormente el Censo no capta información de taxis ni de transporte colectivo de ruta fija, lo que se podría denominar transporte "informal"¹⁰.

Con respecto al transporte informal en el SCN metodología 1993 reporta el valor agregado por grupo de actividad económica. El grupo 6412 corresponde a taxis y colectivos de ruta fija, en 2003 registró un valor agregado de 91,406 millones de pesos.

Sin embargo el SCN no ofrece información de la producción bruta ni del consumo intermedio, con objeto de estimarlas, se tomó de la misma base (SCN metodología 1993) los datos de la rama 64, correspondientes a transporte y se calculó el porcentaje que representa el valor agregado del valor de la producción (cuadro 18) para extrapolar al servicio de taxis.

¹⁰ Aquí la palabra informal se utiliza en el sentido de no estar constituida como una empresa con establecimiento y no en el sentido de ilegal. También se incluye el servicio de taxis de sitio y el transporte colectivo que tiene una base fija.



Cuadro 18: Producción, consumo intermedio y valor agregado del transporte (rama 66) en 2003, según el SCN metodología 1993. (millones de pesos)		
Producción bruta total	809,998	100.0%
Consumo intermedio	273,629	33.8%
Valor agregado	536,369	66.2%

Fuente: SCN metodología 1993. INEGI.

Con base en esta información, se asume que el valor agregado de los taxis representó el 66.2% del valor de la producción y el consumo intermedio se calculó por diferencia. (cuadro 19).

Cuadro 19: Estimación de las principales variables económicas para los taxis y colectivos en 2003 (millones de pesos)	
Producción bruta total	138,036
Consumo intermedio	46,631
Valor agregado	91,406

Fuente: Valor agregado del SCN metodología 1993.
Demás datos: cálculos propios.

Por tanto, el valor de las principales variables del transporte de pasajeros utilizados en el trabajo se obtiene de la suma de los datos del Censo (cuadro 12), los del transporte interurbano fuera del Censo (cuadro 17) y los de los taxis (cuadro 19), la información se agrupa en el con lo que se llega al cuadro 20.

Cuadro 20: Principales variables económicas en el transporte de pasajeros (millones de pesos)						
	Censo	Fuera de Censo	Taxis y colectivos	Total	SCN	Total / SCN
Producción bruta total	53,483	14,923	138,036	206,442	327,140	63.1%
Consumo intermedio	28,691	8,294	46,631	83,616	108,927	76.8%
Valor agregado	24,792	6,629	91,406	122,827	218,214	56.3%

Fuente: Censo Económico 2004, SCN 200-2006, INEGI y cálculos propios.

Transporte por ferrocarril

En el transporte por ferrocarril existe una coincidencia casi total de información entre el Censo y el SCN, debido a que no es posible que existan unidades económicas que realicen esta actividad que no fueran encontradas en el Censo.



Cuadro 21: Transporte por ferrocarril Comparación entre fuentes de información (millones de pesos)		
Variable	Censo	SCN
Producción bruta total	19,478	19,478
Consumo intermedio	9,691	10,186
Valor agregado	9,787	9,292

Fuente: Censos Económico 2004 y SCN 2003-2006. INEGI.

Número de empresas

El Censo reporta siete empresas dedicadas al transporte por ferrocarril, al existir coincidencia en la información en ambas fuentes no es necesario realizar ningún ajuste.

Principales variables económicas

Como se presentan poca diferencia entre ambas fuentes se considera que es la misma información, por lo que no se requiere estimar ninguna variable adicional.

Transporte turístico

Al igual que el transporte por ferrocarril, el transporte turístico sólo muestra pequeñas diferencia en el consumo intermedio.

Cuadro 22: Transporte turístico Comparación entre fuentes de información (millones de pesos)		
Variable	Censo	SCN
Producción bruta total	4,018	4,018
Consumo intermedio	2,257	2,228
Valor agregado	1,761	1,790

Fuente: Censos económicos 2004 y SCN 2003-2006. INEGI.

El turismo turístico se realiza por tierra, por agua y otras vías. El Censo aporta información por separado de cada rama.

Número de empresas

En el Censo sólo se consigna el número de empresas en el transporte turísticos por agua, ya que por razones de confidencialidad en el transporte por tierra y otros medios no se reporta el dato. Debido a que existe una coincidencia casi total en la información del Censo y del SCN no es necesario realizar ninguna corrección por el número de empresas.



Principales variables económicas

Como se observó en el cuadro 22, existe poca diferencia de información entre las dos fuentes de información, por lo que no se requiere ninguna corrección.

El Censo aporta información por separado por medio de transporte, se presenta el valor de las variables exclusivamente del transporte terrestre en el cuadro 23.

Cuadro 23: Principales Variables del Transporte Turístico por Tierra, 2003 (millones de pesos)			
Variable	Por tierra	Por agua	Otro
Producción bruta total	2,268	1,744	7
Consumo intermedio	1,197	1,059	0
Valor agregado	1,070	684	6

Fuente: Censo Económico 2004, INEGI.

V. Impuesto Sobre la Renta

Para el impuesto sobre la renta se determina la base gravable de la forma más desglosada posible con información del Censo.

En la Ley del Impuesto Sobre la Renta se describen los ingresos por lo que se debe pagar el impuesto del artículo 17 al 28, para el presente estudio es el ingreso por la prestación del servicio de transporte.

A los ingresos se les va a restar una serie de deducciones permitidas en la Ley, los gastos para la prestación del servicio, los sueldos y salarios y la depreciación de los activos, para llegar a una utilidad gravable sobre la que se aplica una tasa o una tabla para el cálculo del impuesto correspondiente.

En el Impuesto Sobre la Renta no basta calcular la base gravable debido a que la tasa aplicable varía por la personalidad jurídica del contribuyente, así como si se trata de trabajador independiente o asalariado.

Asimismo las empresas deben retener el impuesto correspondiente a sus empleados y enterarlo a la autoridad fiscal.

Se va a realizar un cálculo por cada una de los tipos de transporte terrestre.

Por lo anterior es de utilidad contar con la información con el mayor grado de desagregación posible, para tal efecto se va a trabajar con los datos censales, tanto para el impuesto empresarial como el derivado de los trabajadores.



Autotransporte de carga.

Año 2003

En el apartado sobre dimensión del sector se determinó la clasificación y el número de empresas del autotransporte de carga (cuadro 7). Por las características de levantamiento del Censo no se capta información de las unidades económicas "hombre-camión", por tanto en primera instancia se va a trabajar con la información censal; posteriormente se estimará el impuesto del resto de las unidades.

Se calcula la utilidad gravable por cada categoría del autotransporte de carga sólo para las empresas incluidas en el Censo con la clasificación SCIAN (ilustración 2). En el anexo 2 se presentan los cuadros con la información de todas las categorías, en tanto que en el texto sólo se separada por carga general y especializada.

Se determinó la utilidad gravable del autotransporte de carga en el cuadro 24 para 2003 (La información por categorías se presenta en cuadro 159, cuadro 160, cuadro 161 y cuadro 162 del anexo 2).

Cuadro 24: Determinación de utilidad gravable en autotransporte de carga. 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Número de empresas	12,935	9,384	22,319
Ingresos totales	41,315,283	23,583,737	64,899,020
Gastos totales	24,062,590	13,641,598	37,704,188
Depreciación total	4,545,260	3,080,469	7,625,729
Sueldos y salarios	5,254,159	3,052,094	8,306,253
Prestaciones	943,863	493,552	1,437,415
Indemnización	121,731	67,744	189,475
Utilidad gravable	6,387,680	3,248,280	9,635,960

Fuente. Elaboración propia con datos del Censo económico 2004. INEGI.

Se calculó la utilidad promedio por empresa en cada una de las categorías (cuadro 163 del anexo 2), se observó una utilidad gravable sensiblemente diferente, así el transporte local de productos agropecuarios apenas obtuvo una utilidad promedio de 137 mil pesos en 2003, en tanto que el transporte foráneo de materiales peligrosos registró más de un millón y medio de pesos promedio por empresa.

La utilidad gravable fue generada por empresas constituidas como personas morales y físicas, debe separarse por personalidad jurídica con objeto de calcular posteriormente su impuesto.

En el Censo se midieron 22,319 unidades económicas. Se consideró que las 10,432 empresas constituidas como personas morales, consignadas en el anuario, seguramente fueron captadas en el Censo. Por tanto se estableció que las otras 11,887 restantes se trataban de personas físicas. Es decir el 46.7% de las empresas estaban constituidas como personas morales y el 53.3% como personas físicas.

Se determinó en número de empresas en cada una de las categorías del transporte terrestre, se dejó constante la proporción calculada. La información se resume en el cuadro 25 (para mayor detalle ver el cuadro 164 del anexo 2).



Cuadro 25: Número de empresas clasificadas por personalidad jurídica en el autotransporte de carga. 2003			
	Carga general	Carga especializada	Total
Personas morales	6,046	4,386	10,432
Personas físicas	6,889	4,998	11,887
Total	12,935	9,384	22,319

Fuente: Cálculos propios

Personas morales

Para calcular la utilidad gravable de las personas morales se multiplicó el número de empresas cuadro 164 por la utilidad promedio de cada categoría del cuadro 163.

El impuesto sin considerar el estímulo del pago de peaje, que se verá más adelante, se calculó multiplicando la utilidad gravable por 34% (artículo 10 del LISR), tasa vigente para personas morales en 2003. Los resultados de todas las categorías se presentan en el cuadro 165 y un resumen en el cuadro 26.

Cuadro 26: Impuesto Sobre la Renta en personas morales del autotransporte de carga. 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Utilidad gravable ¹¹	2,985,467	1,518,672	4,504,139
ISR sin estímulo	1,015,059	516,349	1,531,407

Fuente: Cálculos propios.

En la fracción XI del artículo 17 de la Ley de Ingresos de la Federación de 2003 se otorgó un estímulo fiscal consistente en acreditar de los gastos realizados en el pago de servicios por el uso de infraestructura carretera de cuota (peaje) hasta en un 50% del gasto total erogado por este concepto. Adicionalmente aclara que los contribuyentes considerarán como ingresos acumulables para los efectos de impuesto sobre la renta el estímulo a que se hace referencia.

En el Censo se presenta el monto del pago por este concepto. Para su cálculo es necesario distribuir entre personas físicas y morales, utilizando la misma proporción con la que se determinó la utilidad gravable (cuadro 27, la información de todas las categorías se presenta en el cuadro 166).

¹¹ La utilidad gravable de las personas morales se podría calcular multiplicando el total del cuadro 24 por 46.7 % (porcentaje que representa estas empresas), existe una pequeña diferencia por el redondeo que se hace para manejar unidades completas en el número de empresas.



Cuadro 27: Gasto en peajes del autotransporte de carga en 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Personas morales	925,982	520,768	1,446,751
Personas f3sicas	1,055,134	593,403	1,648,536
Total	1,981,116	1,114,171	3,095,287

Fuente: C3lculos propios.

La mitad del peaje pagado se suma a la utilidad gravable se calcula el impuesto y se resta la misma cantidad al impuesto para obtener el impuesto con el est3mulo. En el cuadro 28 se presenta el c3lculo para personas morales (la informaci3n por categor3a se encuentra en el cuadro 167), para personas f3sicas se ver3 m3s adelante.

Cuadro 28: Impuesto potencial de las personas morales considerando el efecto del est3mulo del autotransporte terrestre de carga en 2003, (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Mitad del peaje	462,991	260,384	723,375
Utilidad gravable			
Del cuadro 26	2,985,467	1,518,672	4,504,139
M3s mitad del peaje	3,448,458	1,779,057	5,227,515
Impuesto			
Sin est3mulo	1,172,476	604,879	1,777,355
Menos mitad del peaje	709,485	344,495	1,053,980

Fuente: C3lculos propios.

En el cuadro 26 se determin3 un impuesto por 1,531 millones de pesos antes de considerar el efecto del est3mulo por peaje, en el cuadro 28 se recalcul3 al considerar el est3mulo al peaje y disminuy3 a 1,054, lo que represent3 un gasto fiscal para la naci3n equivalente a 477 millones de pesos.

Personas F3sicas

Para la determinaci3n del impuesto potencial en el caso de personas f3sicas es necesario tomar en cuenta dos puntos:

- 1) El impuesto se cobra individualmente por lo tanto la utilidad gravable de cada empresa se dividi3 entre el n3mero de socios.
- 2) El c3lculo del impuesto se efectu3 individualmente seg3n su ingreso, con la tabla vigente de 2003.

La utilidad gravable de las personas f3sicas se calcul3 de la misma manera que se hizo para las morales, multiplicando el n3mero de empresas por el promedio de utilidad gravable por unidad econ3mica (se presentan los resultados en el cuadro 29 y la informaci3n completa por categor3as se encuentra en el cuadro 168).



	Carga general	Carga especializada	Total
Número de empresas	6,889	4,998	11,887
Utilidad unitaria (miles de pesos)	493.862	346.060	431.717
Utilidad gravable (miles de pesos)	3,402,213	1,729,608	5,131,821

Fuente: Cálculos propios.

Con objeto de determinar la utilidad por socio, se estimó el número de propietarios por empresa. El Censo aporta información del número de propietarios en cada una de las categorías, se calcula el promedio de propietarios por unidad y se estima el número de propietarios de cada una de las categorías de la clasificación del autotransporte de carga (cuadro 30, información por categoría en el cuadro 169).

	Carga general	Carga especializada	Total
Personas físicas y morales			
Número de empresas	12,935	9,384	22,319
Propietarios	21,503	19,566	41,069
Promedio	1.66	2.09	1.84
Personas físicas			
Personas físicas	6,889	4,998	11,887
Propietarios	11,453	10,422	21,875

Fuente: Las dos primeras filas Censo 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

La utilidad gravable del cuadro 29 (información por categoría en el cuadro 168) se divide entre el número de propietarios del cuadro 30 (información por categoría en el cuadro 169), para calcular el impuesto de esta utilidad gravable por propietario.

Algunas empresas tienen ingresos¹² bajos por lo que se podría considerar dentro del Régimen de Pequeños Contribuyentes, sin embargo la mayor parte del transporte de carga forma parte de un eslabón intermedio de la cadena productiva por lo que no cumple la condición de que el servicio se preste al público en general.

Se utilizaron las tablas vigentes en 2003 para personas físicas (anexo 7) del artículo 177 de la LISR para el cálculo del impuesto y las del 178 para el cálculo del subsidio.

Dentro de cada categoría se calculó el impuesto individual por propietario y el resultado se multiplicó por el número de propietarios (cuadro 30, la información por categoría en la cuadro 170).

¹² Como se comentó en el apartado de marco legal, el artículo 137 de la LISR fija el monto máximo de ingresos, que han ido variando. En 2003 el límite era 1,7500,000 pesos.



Cuadro 31: Impuesto Sobre la Renta en Personas Físicas dentro del Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Utilidad gravable	3,402,213	1,729,608	5,131,821
Propietarios	11,453	10,422	21,875
Utilidad promedio	297.06	165.96	234.60
Impuesto individual*	62,987.98	31,014.44	47,754.69
Impuesto total	721,401	323,232	1,044,634

Fuente: Cálculos propios.

* Los datos del impuesto individual están expresados en pesos.

El impuesto total es sin considerar el estímulo por el pago de peaje.

En el cuadro 27 (la información por categoría cuadro 166) se separó el pago por peaje entre personas morales y físicas. El peaje pagado dentro de cada categoría se divide entre el número de propietarios para determinar su promedio (cuadro 32 y por categorías en el cuadro 171)

Cuadro 32: Impuesto Sobre la Renta en Personas Físicas dentro del Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Peaje	1,055,134	593,403	1,648,536
Propietarios	11,453	10,422	21,875
Promedio	92.127	56.937	75.362

Fuente: Cálculos propios.

La mitad del peaje pagado se sumó a la utilidad gravable. Con esta nueva base gravable se calculó el impuesto de forma individual y posteriormente se restó la misma cantidad al impuesto individual (cuadro 33 y por categorías en el cuadro 172). Existe una diferencia con el mismo cálculo para las personas morales, ya que éstas tienen una tasa única del impuesto, lo que hace que el estímulo sea proporcionalmente menor en el caso de personas físicas.



Cuadro 33: Impuesto potencial de las personas físicas considerando el efecto del estímulo del autotransporte de carga. 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Cálculos individuales			
Mitad del peaje	46.064	28.469	37.681
Utilidad gravable			
Del cuadro 31	297.085	165.973	234.619
Más mitad de peaje	343.148	194.442	272.300
Impuesto (pesos)			
Impuesto calculado*	77,972.00	39,988.39	59,875.31
Menos mitad peaje*	32,921.21	11,690.24	22,806.05
Impuesto total			
Propietarios	11,453	10,422	21,875
Con estímulo	377,047	121,836	498,882

Fuente: Cálculos propios. *En el cuadro se presentan valores ponderados, el cálculo por categorías se encuentra en el cuadro 172 y en el cuadro 173

El gasto fiscal en personas físicas por el estímulo del peaje representó 546 millones de pesos, por la diferencia del impuesto determinado en el cuadro 31 y el del cuadro 33.

“Hombre-camión”

El impuesto generado por las unidades económicas “hombre-camión” se calcula con la utilidad estimada para las empresas de carga agropecuaria foránea, como se había indicado anteriormente.

Se parte del número de unidades económicas “hombre-camión” del cuadro 7. Se utiliza la utilidad gravable promedio que se determinó en el transporte foráneo de carga agropecuaria del cuadro 163, de divide entre el número de propietarios promedio del cuadro 169, con lo que se calcula la utilidad promedio por propietario y se determina el impuesto con las tablas del año (único dato del cuadro que está en pesos). Se multiplica el impuesto por el número de propietarios por empresa y por el número de empresas, con lo que se obtiene un impuesto total de 721 millones de pesos (cuadro 34).

Cuadro 34. Cálculo del Impuesto Sobre la Renta de las unidades económicas “hombre-camión” en 2003 (miles de pesos)	
No. de “hombre-camión”	80,138
Utilidad. gravable por unidad	126.822
Número de propietarios por empresas	1.45
Utilidad. gravable por propietario	87.358
Impuesto por propietario (pesos)	6,026
Impuesto total	701,018

Fuente: Cálculos propios



Al considerar el estímulo por el pago de peaje, el estímulo resulta ser mayor que el impuesto a pagar por lo que no deben pagar nada (cuadro 35). El ISR empresarial de las unidades económicas “hombre camión” es igual a cero, es decir el gasto fiscal representó lo 701 millones de pesos.

Cuadro 35: Impuesto potencial de las unidades “hombre camión” considerando el efecto del estímulo en autotransporte de carga. 2003 (miles de pesos)	
Mitad del peaje	13.118
Utilidad gravable	87.355
Más mitad del peaje	100.473
Impuesto calculado (pesos)	7,982.73
Menos mitad del peaje (pesos)	-7,970

Fuente: Cálculos propios.

Retenciones

Adicionalmente es necesario calcular el Impuesto Sobre la Renta retenido a los empleados de las empresas dedicadas al autotransporte de carga.

El impuesto se calcula de forma individual y se toma en cuenta el crédito al salario. En el artículo 177 se consignan las tablas para el cálculo del pago anual del impuesto, en el artículo 178 el subsidio contra el impuesto a cargo y en el artículo 115 el crédito al salario mensual.

Para los cálculos se consideró un porcentaje del 80% para la determinación del subsidio.

El Censo aporta información por separado para los operarios y para el personal administrativo, por tanto se obtiene la cantidad de remuneraciones y el personal que lo recibe, con lo que se calcula el promedio salarial en cada uno de las categorías del autotransporte de carga. Se calcula el impuesto individual, incluyendo crédito y subsidio, y posteriormente se multiplica por el número de empleados tanto de operarios como de personal administrativo, para determinar el impuesto total.

En el cuadro 174 se determina el impuesto a retener a los operarios en las diferentes categorías de transporte de carga. El cuadro 36 se resume la información.

Cuadro 36: Determinación la Retención del Impuesto a Operarios del Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Remuneraciones	4,242,241	2,579,129	6,821,370
Número de operarios	73,488	42,136	115,624
Promedio	57.727	61.210	58.996
Impuesto individual (pesos)	556.66	1,203.57	792.41
Impuesto total	40,908	50,713	91,621

Fuente: Cálculos propios

El cálculo de las retenciones al personal administrativo en cada una de las categorías se presenta en el cuadro 175. En el cuadro 37 se resumen la información.



Cuadro 37: Determinación la Retención del Impuesto al Personal Administrativo del Autotransporte de Carga. en 2003 (miles de pesos)			
	Carga general	Carga especializada	Total
Remuneraciones	1,011,918	472,965	1,484,883
Número de operarios	13,971	5,943	19,914
Promedio	72.430	79.584	74.565
Impuesto individual (pesos)	2,614.10	4,018.53	3,033.23
Impuesto total	36,522	23,882	60,404

Fuente: Cálculos propios

Se requiere calcular el impuesto retenido para las empresas “hombre-camión”, cuya información se encuentra fuera del Censo. Se realiza de la misma forma utilizando los promedios de las empresas de carga agropecuaria foránea (cuadro 38). Resulta un impuesto negativo por el crédito al salario.

Cuadro 38. Determinación del impuesto por retenciones a los trabajadores de las unidades “hombre-camión”. 2003 (miles de pesos)	
No. de “hombre-camión”	80,138
Operarios	
Operarios promedio	1.53
Sueldo promedio	44.235
Impuesto individual (pesos)	-1,630.53
Impuesto total operarios	-199,713
Personal administrativos	
Promedio de personal	0.11
Sueldo promedio	82.912
Impuesto individual (pesos)	4,674.68
Impuesto total administrativos	42.188
Impuesto total	-153,533

Fuente: Cálculos propios

Como el impuesto empresarial de las unidades “hombre-camión” son cero, el potencial recaudatorio de las unidades es negativo. Es decir la incorporación de las unidades al fisco le implicaría un costo

Total de Impuesto Sobre la Renta del Autotransporte de Carga en 2003

El Impuesto Sobre la Renta potencial generado por el Autotransporte de Carga en 2003 fue 1,543 millones de pesos. En el cuadro 39 se presenta separado por impuesto empresarial y por retenciones.



Cuadro 39: Impuesto Sobre la Renta Total del Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)	
Empresarial	
Personas morales	1,053,980
Personas físicas	498,882
Hombre-camión	0
Subtotal	1,552,862
Retenciones	
Operarios	91,621
Administrativos	60,404
Hombre-camión	-157,533
Subtotal	-5,508
Total	1,547,354

Fuente: Cálculos propios

Extrapolación de 2000 a 2007

Para extrapolar a otros años es necesario tener elementos que indiquen la evolución del transporte de carga, a partir del año base 2003.

Se consideró su evolución en dos aspectos: volumen y precios.

Como referente para determinar un indicador de volumen se tomaron los datos del anuario sobre el número de toneladas kilómetro transportadas de carga general y de carga especializada (cuadro 40). El índice se construye con la ecuación 1.

El índice de precios se construyó con base a los índices productor que publica el Banco de México, entre los cuales existe uno específico para el transporte de carga, aunque no existe al separación para general y especializado. Los datos publicados por Banco de México son mensuales, por lo que primero se obtiene un promedio (ecuación 2) y luego el índice (ecuación 3). Los resultados se muestran en el cuadro 41.

La evolución se definió con el indicador conjunto (ecuación 4). Los resultados se encuentran en el cuadro 42.

Ecuación 1:
$$I_{v_{ij}} = \frac{tk_{ij}}{tk_{03j}}$$

Ecuación 2:
$$\overline{INPPt_c}_i = \frac{\sum_{j=1}^{12} INPPt_{c_{ij}}}{12}$$



Ecuaci3n 3:
$$I_{p_i} = \frac{\overline{INPPtc}_i}{\overline{INPPtc}_{03}}$$

Ecuaci3n 4:
$$IC_{ij} = I_{v_{ij}} I_{p_i}$$

Donde:

$I_{v_{ij}}$ = 3ndice volumen de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo

tk_{ij} = toneladas kil3metro transportadas por la especialidad j-3sima del a3o i-3simo

tk_{i03} = toneladas kil3metro transportadas por la especialidad j-3sima del a3o 2003

Especialidad =

j = 1 con carga general

j = 2 con carga especializada

\overline{INPPtc}_i = Promedio del 3ndice Nacional de Precios Productor de Autotransporte Carga para el a3o i-3simo.

$INPPtc_{ij}$ = 3ndice Nacional de Precios Productos de Autotransporte Carga del mes j-3simo del a3o i-3simo.

I_{p_i} = 3ndice de Precios del a3o i-3simo.

IC_{ij} = 3ndice conjunto de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo.

Cuadro 40: 3ndice de volumen en el autotransporte de carga				
	miles de ton / km		3ndice	
	Carga General	Carga Especializada	Carga General	Carga Especializada
2000	174,062	19,992	0.99806	0.96113
2001	171,500	20,400	0.98337	0.98079
2002	172,400	20,500	0.98853	0.98558
2003	174,400	20,800	1.00000	1.00000
2004	178,510	21,290	1.02357	1.02356
2005	182,465	21,761	1.04624	1.04618
2006	187,071	22,321	1.07265	1.07315
2007	199,015	23,376	1.14114	1.12384

Fuente: Las dos primeras columnas anuario estad3stico 2007, SCT. Dem3s columnas, c3lculos propios.



Año	INPP	Índice precio
2000	90.3048	0.90552
2001	94.9528	0.95213
2002	96.1246	0.96388
2003	99.7272	1.00000
2004	103.8944	1.04179
2005	110.3983	1.10700
2006	120.4712	1.20801
2007	124.8619	1.25203

Fuente: INPP de Banxico. Índice, cálculos propios.

Año	Índice de volumen		Índice de precios	Índice conjunto	
	Carga General	Carga Especializada		Carga General	Carga Especializada
2000	0.99806	0.96113	0.90552	0.90376	0.87032
2001	0.98337	0.98079	0.95213	0.93629	0.93383
2002	0.98853	0.98558	0.96388	0.95282	0.94997
2003	1.00000	1.00000	1.00000	1.00000	1.00000
2004	1.02357	1.02356	1.04179	1.06634	1.06633
2005	1.04624	1.04618	1.10700	1.15819	1.15813
2006	1.07265	1.07315	1.20801	1.29577	1.29637
2007	1.14114	1.12384	1.25203	1.42875	1.40709

Fuente: Cálculos propios con datos de los anuarios de SCT y del INPP del Banco de México

Personas morales

En el caso de ISR personas morales se multiplica la base gravable de 2003 por cada uno de los índices para obtener la base gravable de cada año (ecuación 5). Los resultados resumidos se encuentran en el cuadro 43 y por categoría en el cuadro 180.

El impuesto se calcula al multiplicar la base gravable por las tasas vigentes (ecuación 6). El resumen se presenta en el cuadro 44 y la información por categoría en el cuadro 181.

Con objeto de estimar la reducción por el estímulo del peaje se requiere extrapolar el gasto del peaje. De la misma forma que se hizo para la utilidad gravable se va a considerar los dos efectos: volumen y precio.

El índice de volumen estimado en el cuadro 40 se utiliza para el peaje.

El incremento de precios está medido directamente por un índice de precios productor "peaje camiones", por lo que se utiliza la ecuación 2 y ecuación 3 la para determinar este índice. Los datos se encuentran en el cuadro 45.

El índice conjunto (ecuación 4) se presenta en el cuadro 46.

Con el dato de peaje de las personas morales de 2003 del cuadro 27 se extrapola para el resto de los años con el índice conjunto para cada una de las categorías de transporte (ecuación 7).

Posteriormente se calcula el efecto del estímulo por el pago de peaje en el impuesto (ecuación 8). Los resultados de la carga general se encuentran en el cuadro 48, de carga especializada en el cuadro 49 y



el total en el cuadro 50. Los resultados del impuesto por categor3a de transporte se encuentran en el cuadro 183.

Ecuaci3n 5: $BG_{ij} = BG_{03j} IC_{ij}$

Ecuaci3n 6: $IPM_{ij} = BG_{ij} t_i$

Ecuaci3n 7: $P_{ij} = P_{03j} ICp_{ij}$

Ecuaci3n 8: $IPMc_{ij} = \left(BG_{ij} + \frac{P_{ij}}{2} \right) t_i - \frac{P_{ij}}{2}$

Donde:

BG_{ij} = Base gravable (personas morales) de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo

BG_{03j} = Base gravable (personas morales) de la especialidad j-3sima del a3o 2003

IPM_{ij} = Impuesto Sobre la Renta de Personas Morales de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo.

t_i = Tasa de inter3s de las personas morales (cuadro 1).

P_{ij} = Peaje de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo

P_{03j} = Peaje de la especialidad j-3sima del a3o 2003.

ICp_{ij} = 3ndice conjunto de peaje para la especialidad j-3sima del a3o i-3simo(calculado en el cuadro 46)

$IPMc_{ij}$ = Impuesto Sobre la Renta de Personas Morales corregido por el est3mulo de peaje de la especialidad j-3sima del a3o i-3simo

Cuadro 43: Utilidad Gravable en Autotransporte de Carga sin el Efecto del Est3mulo, de 2000 a 2007. (miles de pesos)			
A3o	Carga General	Carga Especializada	Total
2000	2,698,150	1,321,737	4,019,887
2001	2,795,276	1,418,188	4,213,464
2002	2,844,618	1,442,698	4,287,317
2003	2,985,467	1,518,672	4,504,139
2004	3,183,515	1,619,403	4,802,918
2005	3,457,752	1,758,815	5,216,567
2006	3,868,489	1,968,760	5,837,249
2007	4,265,475	2,136,909	6,402,384

Fuente: C3lculos propios



Cuadro 44: Impuesto Sobre la Renta en Personas Morales del autotransporte de Carga, 2000 a 2007, sin considerar el Efecto del Estímulo (miles de pesos)

Año	Tasa	Carga general		Carga especializada		Impuesto Total
		U. gravable	Impuesto	U. gravable	Impuesto	
2000	35%	2,698,150	944,352	1,321,737	462,608	1,406,960
2001	35%	2,795,276	978,347	1,418,188	496,366	1,474,712
2002	35%	2,844,618	995,616	1,442,698	504,944	1,500,561
2003	34%	2,985,467	1,015,059	1,518,672	516,349	1,531,407
2004	33%	3,183,515	1,050,560	1,619,403	534,403	1,584,963
2005	30%	3,457,752	1,037,326	1,758,815	527,644	1,564,970
2006	29%	3,868,489	1,121,862	1,968,760	570,941	1,692,802
2007	28%	4,265,475	1,194,333	2,136,909	598,335	1,792,667

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 45: Índice de precios productor del peaje camiones.

Año	INPP	Índice precio
2000	87.4723	0.87589
2001	92.3093	0.92433
2002	96.2849	0.96414
2003	99.8664	1.00000
2004	102.2713	1.02408
2005	106.3575	1.06500
2006	110.1153	1.10263
2007	113.7258	1.13878

Fuente: INPP de Banxico. Índice, cálculos propios.

Cuadro 46: Índices del peaje de autotransporte de carga

Año	Índice de volumen		Índice de precios	Índice conjunto	
	Carga General	Carga Especializada		Carga General	Carga Especializada
2000	0.9981	0.9611	0.8759	0.8742	0.8419
2001	0.9834	0.9808	0.9243	0.9090	0.9066
2002	0.9885	0.9856	0.9641	0.9531	0.9502
2003	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
2004	1.0236	1.0236	1.0241	1.0482	1.0482
2005	1.0462	1.0462	1.0650	1.1142	1.1142
2006	1.0727	1.0731	1.1026	1.1827	1.1833
2007	1.1411	1.1238	1.1388	1.2995	1.2798

Fuente: Cálculos propios con datos de los anuarios de SCT y del INPP del Banco de México



Cuadro 47: Determinación del Pago de Peaje de las Personas Morales del Autotransporte de Carga, 2002 a 2007.
(miles de pesos)

Año	Carga General	Carga Especializada	Total
2000	809,488	438,409	1,247,898
2001	841,681	472,114	1,313,795
2002	882,536	494,851	1,377,387
2003	925,982	520,768	1,446,751
2004	970,629	545,873	1,516,501
2005	1,031,774	580,231	1,612,006
2006	1,095,194	616,216	1,711,409
2007	1,203,320	666,484	1,869,804

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 48: Impuesto potencial considerando el efecto del estímulo del autotransporte terrestre de carga general para personas morales, 2002 a 2007.
(miles de pesos)

Año	Mitad del peaje	Utilidad gravable		Impuesto	
		Sin estímulo	Con estímulo	Antes del estímulo	Con el estímulo
2000	404,744	2,698,150	3,102,894	1,086,013	681,269
2001	420,840	2,795,276	3,216,116	1,125,641	704,800
2002	441,268	2,844,618	3,285,886	1,150,060	708,792
2003	462,991	2,985,467	3,448,458	1,172,476	709,485
2004	485,314	3,183,515	3,668,829	1,210,714	725,399
2005	515,887	3,457,752	3,973,639	1,192,092	676,205
2006	547,597	3,868,489	4,416,086	1,280,665	733,068
2007	601,660	4,265,475	4,867,135	1,362,798	761,138

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 49: Impuesto potencial considerando el efecto del estímulo del autotransporte terrestre de carga especializada para personas morales, 2002 a 2007. (miles de pesos)

Año	Mitad del peaje	Utilidad gravable		Impuesto	
		Sin estímulo	Con estímulo	Antes del estímulo	Con el estímulo
2000	219,205	1,321,737	1,540,942	539,330	320,125
2001	236,057	1,418,188	1,654,245	578,986	342,929
2002	247,425	1,442,698	1,690,124	591,543	344,118
2003	260,384	1,518,672	1,779,057	604,879	344,495
2004	272,936	1,619,403	1,892,339	624,472	351,536
2005	290,116	1,758,815	2,048,930	614,679	324,564
2006	308,108	1,968,760	2,276,868	660,292	352,184
2007	333,242	2,136,909	2,470,151	691,642	358,400

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 50: Impuesto potencial considerando el efecto del estímulo del autotransporte terrestre de carga (total) para personas morales, 2002 a 2007. (miles de pesos)

Año	Mitad del peaje	Utilidad gravable		Impuesto	
		Sin estímulo	Con estímulo	Antes del estímulo	Con el estímulo
2000	623,949	4,019,887	4,643,835	1,625,342	1,001,394
2001	656,897	4,213,464	4,870,362	1,704,627	1,047,729
2002	688,694	4,287,317	4,976,010	1,741,604	1,052,910
2003	723,375	4,504,139	5,227,515	1,777,355	1,053,980
2004	758,251	4,802,918	5,561,169	1,835,186	1,076,935
2005	806,003	5,216,567	6,022,570	1,806,771	1,000,768
2006	855,705	5,837,249	6,692,954	1,940,957	1,085,252
2007	934,902	6,402,384	7,337,286	2,054,440	1,119,538

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 51: Gasto fiscal por el estímulo del peaje en el Autotransporte Terrestre de Carga para Personas Morales, 2002 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Impuesto sin estímulo cuadro 44	Impuesto con estímulo cuadro 50	Gasto fiscal
2000	1,406,960	1,001,394	405,567
2001	1,474,712	1,047,729	426,983
2002	1,500,561	1,052,910	447,651
2003	1,531,407	1,053,980	477,428
2004	1,584,963	1,076,935	508,028
2005	1,564,970	1,000,768	564,202
2006	1,692,802	1,085,252	607,550
2007	1,792,667	1,119,538	673,130

Fuente: Cálculos propios

Personas físicas

Se siguen los siguientes pasos para extrapolar el impuesto de personas físicas.

- Para las personas físicas se parte de la base gravable estimada por categorías en 2003 (cuadro 170), se extrapola de la misma forma como se hizo para personas morales (ecuación 5), con los índices conjuntos calculados en el cuadro 41.
- Con la utilidad gravable por propietario se calcula el impuesto individual al aplicar las tablas vigentes para cada año, sin considerar el estímulo del peaje.
- El impuesto total se calcula multiplican el impuesto individual por el número de propietarios.
- Con la ecuación 7 se extrapola el pago de peaje pagado por propietario del cuadro 176.
- Se suma la mitad del peaje para determinar la utilidad gravable que se va a utilizar para el cálculo del impuesto individual.
- Se calcula con las tablas el impuesto individual.
- Se resta al impuesto individual la mitad del peaje.
- El impuesto resultante se multiplica por el número de propietarios.

Relación de cuadros		
	Resumen	Categorías
Utilidad gravable por propietario	Cuadro 52	Cuadro 184
Impuesto individual	Cuadro 53	Cuadro 185
Impuesto total	Cuadro 54	Cuadro 186
Peaje pagado por propietario	Cuadro 55	Cuadro 187
Utilidad gravable más la mitad del peaje	Cuadro 56	Cuadro 188
Impuesto individual con mitad del peaje	Cuadro 57	Cuadro 189
Impuesto individual menos la mitad del peaje.	Cuadro 58	Cuadro 190
Impuesto total considerando estímulo de peaje	Cuadro 59	Cuadro 191



Cuadro 52: Utilidad Promedio por Propietario, Personas F3sicas de Autotransporte de Carga, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
A3o	Carga general	Carga especializada	Total
2000	268.470	144.437	209.376
2001	278.134	154.977	219.458
2002	283.044	157.655	223.304
2003	297.059	165.957	234.598
2004	316.765	176.965	250.159
2005	344.052	192.200	271.704
2006	384.921	215.142	304.032
2007	424.421	233.517	333.468

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 53: Impuesto individual de Personas F3sicas de Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 pesos			
A3o	Carga general	Carga especializada	Total
2000	48,978.63	25,900.73	37,983.52
2001	49,936.81	27,854.95	39,416.25
2002	58,942.38	29,344.10	44,840.74
2003	62,987.98	31,014.44	47,754.69
2004	67,473.98	32,922.36	51,012.40
2005	66,282.65	32,398.19	50,138.93
2006	75,299.27	36,313.22	56,724.98
2007	82,817.09	37,874.58	61,404.94

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 54: Impuesto Total de Personas F3sicas de Autotransporte de Carga antes del Est3mulo por peaje, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
A3o	Carga general	Carga especializada	Total
2000	560,952	269,937	830,890
2001	571,926	290,304	862,231
2002	675,067	305,824	980,891
2003	721,401	323,232	1,044,634
2004	772,779	343,117	1,115,896
2005	759,135	337,654	1,096,789
2006	862,403	378,456	1,240,859
2007	948,504	394,729	1,343,233

Fuente: C3lculos propios



Cuadro 55: Peaje Promedio por Propietario, Personas Físicas de Autotransporte Terrestre de Carga, 2000 a 2007.
(miles de pesos)

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	80.537	39.537	31.211
2001	83.740	41.314	32.545
2002	87.805	43.317	34.124
2003	92.127	45.469	35.813
2004	96.569	47.661	37.540
2005	102.653	50.663	39.904
2006	108.962	53.781	42.359
2007	119.720	58.958	46.480

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 56: Utilidad Gravable con la mitad del Peaje, Personas Físicas, Autotransporte de Carga.
(miles de pesos)

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	308.739	164.155	149.466
2001	320.004	171.355	156.502
2002	326.946	175.005	159.750
2003	343.122	183.777	167.804
2004	365.049	195.556	178.610
2005	395.378	211.848	193.559
2006	439.402	235.586	215.441
2007	484.281	258.818	236.362

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 57: Impuesto Individual calculado con la Utilidad Gravable corregida por el estímulo del peaje, Personas Físicas, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007
(miles de pesos)

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	65.290	28.368	25.199
2001	66.721	29.086	25.882
2002	73.197	31.698	28.183
2003	77.972	33.793	30.047
2004	82.762	36.019	32.017
2005	81.066	35.533	31.634
2006	90.049	39.623	35.297
2007	99.050	43.932	39.129

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 58: Impuesto Individual considerando el est3mulo en Autotransporte de Carga (miles de pesos)			
Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	25.894	10.136	10.448
2001	25.807	10.098	10.540
2002	30.318	11.862	12.132
2003	32.921	12.883	13.150
2004	35.413	13.862	14.174
2005	30.796	12.055	12.715
2006	36.881	14.450	15.171
2007	40.380	15.844	16.779

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 59: Impuesto Total de Personas F3sicas, (miles de pesos)			
Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	296,565	102,269	398,834
2001	295,562	109,835	405,398
2002	347,233	116,747	463,981
2003	377,047	121,836	498,882
2004	405,580	129,166	534,746
2005	352,707	101,094	453,802
2006	422,401	116,338	538,739
2007	462,473	120,826	583,299

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 60: Gasto Fiscal de Personas F3sicas por Efecto del est3mulo al peaje (miles de pesos)			
Año	Impuesto sin est3mulo cuadro 54	Impuesto con est3mulo cuadro 60	Gasto fiscal
2000	830,890	398,834	432,055
2001	862,231	405,398	456,833
2002	980,891	463,981	516,910
2003	1,044,634	498,882	545,751
2004	1,115,896	534,746	581,151
2005	1,096,789	453,802	642,988
2006	1,240,859	538,739	702,120
2007	1,343,233	583,299	759,934

Fuente: C3lculos propios



Remuneraciones

Para la estimación del impuesto retenido a los asalariados se realizan los siguientes pasos para los operarios y para el personal administrativo.

- Se tomó el valor de las remuneraciones medias nominales de la industria manufacturera para calcular el crecimiento nominal de los sueldos de operarios y personal administrativo. El índice se calculó con la ecuación 2 y la ecuación 3. Los valores del índice se encuentran en el cuadro 61.
- Las remuneraciones promedio se calcularon extrapolando (ecuación 5) con base a los datos de 2003 del cuadro 174 y el índice calculado en el punto anterior.
- Se calcula el impuesto individual con las tablas correspondientes de cada año. Se calculó un subsidio del 80% en todos los casos.
- El número de operarios se incrementó con base a los reportados en 2003 para cada categoría y el índice de volumen de cada una de las especialidades (cuadro 40).
- Se multiplicó el impuesto individual por el número de trabajadores de cada categoría.

Cuadro 61: Cálculo del índice de remuneraciones		
Año	Índice Banxico	Índice
2000	312.59	0.7777
2001	354.65	0.8823
2002	379.42	0.9440
2003	401.94	1.0000
2004	421.94	1.0498
2005	437.63	1.0888
2006	455.10	1.1323
2007	477.70	1.1885

Fuente: Cálculos propios

Relación de cuadros		
Operarios		
	Resumen	Categorías
Remuneraciones promedio por operario	Cuadro 62	Cuadro 192
Impuesto promedio por operario	Cuadro 63	Cuadro 193
Número de operarios	Cuadro 64	Cuadro 194
Impuesto total	Cuadro 65	Cuadro 195
Personal administrativo		
Remuneraciones promedio por operario	Cuadro 66	Cuadro 196
Impuesto promedio por operario	Cuadro 67	Cuadro 197
Número de empleados administrativos	Cuadro 68	Cuadro 198
Impuesto total	Cuadro 69	Cuadro 199



Cuadro 62: Remuneraciones promedio por operario, Autotransporte de Carga, 200 a 2007 miles de peso			
Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	44.894	47.602	45.881
2001	50.934	54.007	52.054
2002	54.493	57.780	55.691
2003	57.727	61.210	58.996
2004	60.599	64.255	61.932
2005	62.853	66.645	64.235
2006	65.362	69.305	66.799
2007	68.608	72.747	70.117

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 63: Impuesto individual promedio por operario, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 pesos			
Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	-553.39	-155.401	-408.352
2001	-281.62	308.315	-66.631
2002	282.11	730.766	445.610
2003	556.66	1203.567	792.405
2004	843.60	1762.949	1178.633
2005	391.36	1185.266	680.680
2006	644.30	1660.114	1014.489
2007	968.06	2856.605	1656.291

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 64: Número de operarios, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007			
Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	73,345	40,499	113,844
2001	72,266	41,326	113,592
2002	72,646	41,529	114,175
2003	73,488	42,136	115,624
2004	75,219	43,130	118,349
2005	76,886	44,081	120,967
2006	78,827	45,220	124,047
2007	83,860	47,354	131,214

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 65: Impuesto total, operarios en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	-40,587	-6,294	-46,881
2001	-20,350	12,745	-7,606
2002	20,493	30,347	50,841
2003	40,908	50,713	91,621
2004	63,458	76,034	139,492
2005	30,091	52,247	82,338
2006	50,789	75,064	125,853
2007	81,182	135,278	216,459

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 66: Remuneraciones Promedio por Empleado Administrativo, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	56.33	61.891	57.988
2001	63.91	70.219	65.791
2002	68.37	75.124	70.387
2003	72.43	79.584	74.565
2004	76.03	83.544	78.275
2005	78.86	86.650	81.186
2006	82.01	90.110	84.427
2007	86.08	4.585	88.620

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 67: Impuesto Individual Promedio por Persona Administrativa, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007. pesos

Año	Carga general	Carga especializada	Total
2000	955.04	1,826.27	1,215.05
2001	1,411.29	2,638.26	1,777.46
2002	2,247.85	3,455.83	2,608.35
2003	2,614.10	4,018.53	3,033.23
2004	3,359.39	4,712.27	3,763.13
2005	2,697.06	5,407.47	3,505.93
2006	3,023.43	5,919.90	3,887.84
2007	3,864.86	6,666.15	4,700.86

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 68: N3mero de empleados administrativos, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007.			
A3o	Carga general	Carga especializada	Total
2000	12,626	5,172	17,798
2001	13,081	5,550	18,631
2002	13,312	5,646	18,958
2003	13,971	5,943	19,914
2004	14,898	6,337	21,235
2005	16,181	6,884	23,065
2006	18,102	7,703	25,805
2007	19,961	8,363	28,324

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 69: Impuesto Total, Personal Administrativo en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 (miles de pesos)			
A3o	Carga general	Carga especializada	Total
2000	13,343	10,854	24,196
2001	19,717	15,679	35,396
2002	31,405	20,538	51,943
2003	36,522	23,882	60,404
2004	46,934	28,005	74,939
2005	37,681	32,137	69,817
2006	42,240	35,182	77,422
2007	53,996	39,617	93,613

Fuente: C3lculos propios

“Hombre-cami3n”

La unidad econ3mica “hombre-cami3n” no causa Impuesto Sobre la Renta empresarial debido al bajo nivel de ingresos y al est3mulo por peaje. En el se presenta el gasto fiscal que represent3, fue calculado como el impuesto que hubiera tenido que pagar ante la ausencia del est3mulo.

La estimaci3n de las remuneraciones se extrapolando la base de 2003 y utilizando el 3ndice de remuneraciones del cuadro 61.

Se calcula el impuesto individual (cuadro 71) y se multiplica por el n3mero de operarios y de empleados administrativos para determinar el impuesto total por retenciones a asalariados (cuadro 72).



Cuadro 70: Sueldo promedio de "Hombre-cami3n" en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007		
(miles de pesos)		
	Operarios	Administrativos
2000	34.401	64.480
2001	39.030	73.156
2002	41.757	78.266
2003	44.235	82.912
2004	46.436	87.037
2005	48.163	90.274
2006	50.086	93.878
2007	52.573	98.540

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 71: Impuesto Individual Promedio de "Hombre-cami3n" en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007		
pesos		
	Operarios	Administrativos
2000	-1,966.27	2,179.98
2001	-1,847.62	2,774.46
2002	-1,731.75	4,064.01
2003	-1,630.53	4,674.68
2004	-1,426.09	5,293.89
2005	-1,949.86	6,907.41
2006	-1,834.41	7,448.05
2007	-1,599.31	8,147.38

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 72: Impuesto Total de empleados de "Hombre-cami3n" en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007		
pesos		
	Operarios	Administrativos
2000	-240,835	19,670
2001	-226,303	25,034
2002	-212,111	36,670
2003	-199,713	42,180
2004	-174,672	47,767
2005	-238,825	62,326
2006	-224,684	67,204
2007	-195,889	73,514

Fuente: C3lculos propios



Cuadro 73: Gasto fiscal de "Hombre-camión" en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007 (miles de pesos)	
2000	625,883
2001	632,725
2002	647,407
2003	701,018
2004	792,464
2005	828,264
2006	1,026,209
2007	951,534

Fuente: Cálculos propios

Transporte de pasajeros

Año 2003

Al igual que en el autotransporte de carga se presenta primero la determinación de la base gravable de las empresas en el Censo. Los cálculos para el transporte interurbano fuera del Censo así como los taxis y colectivos de ruta fija se presentan por separado.

Es importante aclarar que las empresas gubernamentales no pagan ISR sobre utilidades, por lo que el transporte público como el metro y los trenes eléctricos se excluyen del cálculo. Las retenciones que realizan a sus trabajadores se contabilizan en la recaudación de los gobiernos estatales, por lo que se omiten estas categorías en el cálculo.

Se determina la utilidad gravable de las empresas en el Censo (todas las categorías en el cuadro 200, resumen en el cuadro 74).

Cuadro 74: Utilidad gravable en transporte de pasajeros, empresas dentro del Censo en 2003 (miles de pesos)				
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
No. de empresas	5,780	1,031	1,971	8,782
Ingresos totales	24,596,612	25,361,235	3,298,045	53,255,892
Gastos totales	10,554,012	14,146,034	1,783,639	26,483,685
Depreciación total	2,642,587	2,262,591	402,675	5,307,853
Sueldos y salarios	4,183,601	4,379,491	555,315	9,118,407
Prestaciones	659,348	932,340	83,181	1,674,869
Indemnización	75,647	89,953	14,379	179,979
Utilidad gravable	6,481,417	3,550,826	458,856	10,491,099

Fuente: Cálculos propios con datos del Censo económico 2004. INEGI.



Para las empresas fuera del Censo se parte del valor de la producción estimada en el cuadro 17. Los ingresos son ligeramente menores al valor de la producción. Los ingresos se estimaron con la misma proporción que representan en las empresas dentro del Censo (cuadro 75), los egresos se obtuvieron directamente del consumo intermedio determinado en el cuadro 17. El resto de las variables para el cálculo de la utilidad gravable se calculó por proporción, la estimación de la utilidad gravable se presenta en el cuadro 76.

Cuadro 75: Ingresos de las Empresas fuera del Censo en 2003. (millones de pesos)	
Transporte interurbano Dentro del Censo	
Ingresos	25,361
Producción	25,452
Porcentaje	99.6%
Fuera del Censo	
Producción	14,923
Ingresos	14,870

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 76: Utilidad gravable de las empresas fuera del Censo en 2003. Transporte interurbano. (miles de pesos)	
No. de empresas	2,023
Ingresos totales	14,870,194
Gastos totales	8,294,323
Depreciación total	1,326,638
Sueldos y salarios	2,567,851
Prestaciones	546,664
Indemnización	52,743
Utilidad gravable	2,081,976

Fuente: Cálculos propios

El impuesto de los taxis y colectivos de ruta fija no se calcula con base a la utilidad gravable, por lo que no se incluyó en esta sección. Se verá más adelante.

Personas morales

Para el cálculo del impuesto de las personas morales es necesario separar la utilidad gravable por la personalidad jurídica de las empresas. Se calcula el promedio de todas las empresas con los datos del cuadro 74 (cuadro 200 para todas las categorías) y después se multiplica por el número de personas morales del cuadro 15. La utilidad gravable se multiplica por el 34%, tasa vigente en 2003, el resultado resumido se presenta en el cuadro 77 y por todas las categorías en cuadro 201.

El impuesto potencial de las empresas de transporte de pasajeros dentro del Censo fue 2,303 millones de pesos.



Cuadro 77: Utilidad Gravable e Impuesto Sobre la Renta de las Personas Morales del Transporte de Pasajeros dentro del Censo en 2003.				
(miles de pesos)				
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
No. de empresas	5,780	1,031	1,971	8,782
Utilidad gravable	6,481,417	3,550,826	458,856	10,491,099
Promedio	1,121	3,444	233	1,195
Personas morales	2,523	1,031	1,560	5,114
Uti. Gravable PM	2,829,172	3,550,826	393,480	6,773,478
Impuesto PM	961,919	1,207,281	133,783	2,302,983

Fuente: Cálculos propios.

Se hace exactamente lo mismo para las empresas fuera del Censo (cuadro 78).

Cuadro 78: Utilidad Gravable e Impuesto Sobre la Renta de las Personas Morales del Transporte de Pasajeros fuera del Censo en 2003.	
(miles de pesos)	
	Interurbano y rural
No. de empresas	2,023
Utilidad gravable	2,081,976
Promedio	1,029
Personas morales	302
Uti. Gravable PM	310,804
Impuesto PM	105,673

Fuente: Cálculos propios.

El cálculo anterior se realizó sin considerar el estímulo fiscal por el pago de cuota de peaje (fracción XI del artículo 17 de la Ley de Ingresos de la Federación 2003). Como el peaje se paga sólo cuando se transita entre ciudades, se consideró el estímulo únicamente para el transporte interurbano.

El Censo ofrece el dato del pago de peaje de la categoría de transporte interurbano, al dividir entre el número de vehículos reportados en el Censo se obtuvo el promedio por unidad (cuadro 79).

Cuadro 79: Promedio de pago de peaje por vehículo en el transporte de pasajeros interurbano en 2003.	
(miles de pesos)	
Pago de peaje	912,390
Número de vehículos	28,673
Promedio por vehículo	31,821

Fuente: Primera fila, Censo Económico 2004, INEGI.

Resto: cálculos propios.

Como se describió en el cuadro 16 había 45,485 vehículos de transporte interurbano en 2003, para distribuirlos en empresas constituidas como personas morales y físicas, se consideró que las primeras tienen mayor número de unidades por lo que se dejó el promedio de los establecimientos dentro del Censo estimado en el mismo cuadro. El número de unidades de las personas físicas se determinó por



diferencia (cuadro 80), en el cuadro se determina el pago de peaje al multiplicar el número de vehículos por el promedio del cuadro 79.

Cuadro 80: Número de vehículos y pago de peaje por personalidad jurídica en 2003.		
	Personas morales	Personas físicas
Dentro del Censo		
Empresas	1,031	0
Promedio	27.81	
Unidades	28,673	
Peaje miles pesos	912,390	0
Fuera del Censo		
Empresas	302	1,721
Promedio	27.81	4.89
Unidades	8,399	8,413
Peaje miles pesos	267,257	267,710

Fuente: Cálculos propios.

Se debe tomar en cuenta el estímulo al peaje, se calcula en el cuadro 81.

Cuadro 81: Impuesto Potencial de las Personas Morales considerando el Efecto del Estímulo del Autotransporte de Pasajeros Interurbano en 2003, (miles de pesos)			
	Dentro del Censo	Fuera del Censo	Total
Mitad del peaje	456,195	133,628	589,823
Utilidad gravable			
Del cuadro 26	3,550,826	310,804	3,861,630
Más mitad del peaje	4,007,021	444,432	4,451,453
Impuesto			
Sin estímulo	1,362,387	151,107	1,513,494
Menos mitad del peaje	906,192	17,479	923,671

Fuente: Cálculos propios.

El gasto fiscal por el estímulo se calcula sumando el impuesto del transporte interurbano sin el estímulo (1,208 mdp del cuadro 77 más 106 mdp del cuadro 78) menos el impuesto pagado con el beneficio del estímulo (9240 mdp del cuadro 81), es decir 389 millones de pesos.

Cuadro 82: Impuesto Personas Morales del Transporte de Pasajeros en 2003 (miles de pesos)	
Autobuses urbanos	961,919
Interurbano dentro del Censo	906,192
Interurbano fuera del Censo	17,479
Otras clasificaciones	133,783
Total	2,019,373

Fuente: Cálculos propios



Personas físicas

Sólo se presentan tres categorías de transporte de pasajeros con personas físicas (cuadro 15): autobuses urbanos, autobuses interurbano y otros.

En el caso de transporte de pasajeros es posible aplicar el régimen de pequeños contribuyentes (REPECO) cuando los ingresos no son altos, ya que la mayor parte del servicio está dirigido al público en general.

En el artículo 137 indican como requisito para ser considerado en este régimen un límite de ingresos y no se hace referencia a la utilidad gravable, por lo que se calcula el ingreso por propietario (cuadro 83).

Cuadro 83: Ingreso promedio por propietario en transporte de pasajeros en 2003. (miles de pesos)			
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros
Ingresos	24,596,612	14,870,194	747,714
Propietarios	15,902	5,847 ¹³	3,807
Promedio	1,546.8	2,543	196

Fuente: Censos económicos 2004. INEGI.

El servicio interurbano es el único que sobrepasó el límite de 1,750 mil pesos vigente en 2003, por tanto en autobuses urbano y en otros se van a considerar como pequeños contribuyentes.

Como el impuesto es individual y no por empresa se requiere hacer los cálculos por propietario, tanto ingreso promedio para el régimen de pequeños contribuyente y utilidad promedio para el régimen general (transporte interurbano), para realizar estos cálculos es necesario determinar el número de propietarios de las empresas constituidas como personas físicas. El cálculo se presenta en el cuadro 84 y se realizó con el mismo método de las personas morales del transporte de carga en el cuadro 30.

Cuadro 84: Número de propietarios de las empresas constituidas como personas físicas del transporte de pasajeros en 2003 (miles de pesos)			
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros
Personas físicas y morales			
Número de empresas	5,780	1,031	730
Propietarios	15,902	2,980	3,807
Promedio	2.75	2.89	5.22
Personas físicas			
Personas físicas	3,257	1,721	411
Propietarios	8,961	4,974	2,143

Fuente: Las dos primeras filas Censo 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

Para el cálculo de impuesto como REPECOS se obtuvo el promedio de ingresos de todos los propietarios, se calculó el impuesto de cada propietario con una tas del 2% y se multiplicó por el número de propietarios constituidos como personas físicas (cuadro 84), para calcular el impuesto total de las dos categorías (cuadro 85).

¹³ El número de propietarios se calculó con el promedio de propietarios de las empresas dentro del Censo y multiplicando por el número de empresas constituidas como personas físicas.



Cuadro 85: Impuesto para Personas F3sicas en el R3gimen de Pequeños Contribuyentes del Transporte de Pasajeros en 2003 (miles de pesos)			
	Autobuses urbanos	Otros	Total
Ingresos totales	24,596,612	747,714	25,344,326
Propietarios totales	15,902	3,807	19,709
Promedio	1,546.8	196	1,286
Impuesto individual	30,935	3,928	25,719
Propietarios	8,961	2,143	11,104
Impuesto total	277,211	8,418	285,629

Fuente: C3lculos propios.

Para el transporte interurbano se calcul3 su utilidad gravable del total en el cuadro 76 menos lo generado por las personas morales en el cuadro 78; se dividi3 entre el n3mero de propietarios del cuadro 84, se calcul3 el impuesto con las tablas vigentes de 2003 a esta utilidad promedio y el resultado se multiplic3 por el n3mero de propietarios para determinar el impuesto total de las personas f3sicas.

Cuadro 86: Impuesto de las Personas F3sicas del Transporte Interurbano, fuera del Censo, en 2003. (miles de pesos)	
	Interurbano y rural fuera del Censo
No. de empresas	1,721
Utilidad gravable	1,771,172
N3mero de propietarios	4,974
Utilidad promedio	356.086
Utilidad personal (pesos)	64,516
Impuesto total	320,903

Fuente: C3lculos propios

Al transporte interurbano es necesario considerar el est3mulo fiscal por el pago de cuotas de peaje, se parte del c3lculo de peaje que se hizo en el cuadro 80. Se calcula el efecto por propietario igual que se hizo en el transporte de carga. El c3lculo se presenta en el cuadro 87.



Cuadro 87: Impuesto potencial de las personas físicas considerando el efecto del estímulo del transporte de pasajeros interurbano en 2003 (miles de pesos)	
Mitad del peaje	133,855
Propietarios	4,974
Peaje por propietario	26.91
Utilidad gravable	
Sin estímulo	356.086
Con estímulo	382.997
Impuesto	
Sin estímulo	73,666
Con estímulo	46,755
Impuesto total	
Antes del estímulo	366,414
Con estímulo	232,559

Fuente: Cálculos propios

El gasto fiscal representó 88 millones de dólares, por la diferencia del pago de 321 millones del cuadro 86 y 233 del cuadro 87.

Taxis y colectivos de ruta fija

El valor de la producción de los taxis y del transporte urbano en colectivos de ruta fija se estimó en el cuadro 19. Se va a tomar este valor como referente para el ingreso. Debido al ingreso de los taxis y que prestan el servicio al público en general se consideran dentro del régimen de pequeños contribuyentes que estaban obligados a pagar el 2% de sus ingresos. La estimación del impuesto de todo el grupo se estima en el (cuadro 88).

Cuadro 88: Impuestos Sobre la Renta de Taxis y Colectivos. 2003 (miles de pesos)	
Ingresos	138,036,448
Tasa	2%
Impuesto Sobre la Renta	2,760,729

Fuente: Cálculos propios.

Retenciones

El cálculo del impuesto retenido a los asalariados se calcula de la misma forma como se hizo para autotransporte de carga. El cálculo se hace por separado para los operarios y para el personal administrativo.

Se consideró el mismo porcentaje de subsidio, 80%.

Se presentan en el cuadro 89 para los operarios y en el cuadro 90 para el personal administrativos de forma resumida. Los cálculos de todas las categorías se encuentran en el cuadro 201 y cuadro 202.



Cuadro 89: Impuesto por Retenciones a Operarios del Transporte de Pasajeros de las Empresas dentro del Censo en 2003				
(miles de pesos)				
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
Remuneraciones	3,665,196	3,542,175	489,934	7,697,305
Operarios	81,735	41,751	11,375	134,861
Promedio	44.842	84.840	43.071	57.076
Impuesto				
Individual*	-1,589.57	4,963.98	-1,708.56	429.28
Total	-129,924	207,251	-19,435	57,893

Fuente: Primeras dos filas, Censos económicos 2004. INEGI. Las demás, cálculos propios.

* Datos en pesos.

Cuadro 90: Impuesto por Retenciones a Personal Administrativo del Transporte de Pasajeros de las Empresas Dentro del Censo en 2003				
(miles de pesos)				
	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
Remuneraciones	518,405	837,316	65,381	1,421,102
Operarios	9,272	14,729	1,058	25,059
Promedio	55.911	56.848	61.797	394
Impuesto				
Individual*	151	568	1,217.95	441.33
Total	1,403	8,368	1,289	11,059

Fuente: Primeras dos filas, Censos económicos 2004. INEGI. Las demás, cálculos propios.

* Datos en pesos.

Para las empresas de transporte interurbano fuera del Censo se va estimar el impuesto con el promedio de trabajadores dentro del Censo. El método de estimación se aplicó por separado para los operarios y para el personal administrativo.

Se determinó el promedio de empleados por empresa.

Como el tamaño de la empresa es diferente se utilizó el promedio de vehículos por empresa (cuadro 80) para determinar la proporción del tamaño que constituyen las empresas fuera del Censo en relación con la que están dentro.

La proporción se utilizó para estimar el número de empleados en las empresas fuera del Censo.

Generalmente las empresas más pequeñas pagan sueldos más bajos, por tanto se estableció que pagan el 80% del promedio de las empresas de mayor tamaño. Se calculó el impuesto correspondiente a ese sueldo, finalmente se multiplicó por el número de empleados promedio y por el número de empresas.

Cuadro 91 :Variables para estimar el tamaño de las empresas fuera del Censo	
Número de empresas	2,023
Promedio	
Vehículos dentro del Censo	27.81
Vehículos fuera del Censo	4.89
Proporción	17.6%

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 92: Promedio de empleados y sueldos de las empresas fuera del Censo				
	Dentro del Censo		Fuera del Censo	
	Operarios	Administrativos	Operarios	Administrativos
Número	40.496	14.286	7.12	2.51
Remuneraciones	84.840	56.848	67.872	45.478

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 93: Impuesto retenido por las empresas fuera del Censo del Transporte de Pasajeros en 2003. (miles de pesos)		
	Operarios	Administrativos
Trabajadores	14,400	5,080
Base gravable	67.872	45.478
Impuesto individual	2,129.16	-1,524.69
Impuesto total	30,660	-7,746

Fuente: Cálculos propios

En el cuadro 94 se presenta un resumen del Impuesto Sobre la Renta del transporte de pasajeros, tanto el empresarial como la retención a sus trabajadores.

Cuadro 94: Impuesto Sobre la Renta total del Autotransporte de carga. 2003 (miles de pesos)	
Empresarial	
Personas morales	2,019,373
Personas físicas	518,188
Taxis y colectivos	2,760,729
Subtotal	5,298,289
Retenciones	
Operarios	88,553
Administrativos	3,314
Subtotal	91,866
Total	5,390,155

Fuente: Cálculos propios.

Extrapolación de 2000 a 2007

La extrapolación a otros años, en el caso de transporte de pasajeros, se realizó siguiendo la misma metodología utilizada para transporte de carga.

Se empieza con la estimación de un índice de volumen. El anuario reporta la evolución de pasajeros kilómetro, lo que constituye un indicador de volumen, con la ecuación 1 se calcula el índice, los datos como se muestra en el cuadro 95.



El índice de precios se calculó con el índice nacional de precios productor transporte de pasajeros primero se calculó el promedio anual (ecuación 2) y posteriormente el índice de precios (ecuación 3). Los cálculos se presentan en el cuadro 96.

El índice conjunto se calcula como el producto de los dos índices anteriores (ecuación 4), la información se presenta en el cuadro 97.

Cuadro 95: Índice volumen de transporte de pasajeros		
Año	Pasajero / km millones	Índice de volumen
2000	381,700	0.95664
2001	389,329	0.97576
2002	393,200	0.98546
2003	399,000	1.00000
2004	410,000	1.02757
2005	422,915	1.05994
2006	436,999	1.09524
2007	449,917	1.12761

Fuente: Pasajero/km Anuario SCT. Índice, cálculos propios

Cuadro 96: Índice de precios del transporte de pasajeros		
Año	INPP	Índice precio
2000	84.0441	0.86218
2001	87.8985	0.90172
2002	91.9168	0.94294
2003	97.4785	1.00000
2004	103.2603	1.05931
2005	110.3303	1.13184
2006	112.0953	1.14995
2007	115.6834	1.18676

Fuente: INPP de Banxico. Índice, cálculos propios.

Cuadro 97: Índices del autotransporte de pasajeros			
Año	Índice de volumen	Índice de precios	Índice conjunto
2000	0.95664	0.86218	0.82480
2001	0.97576	0.90172	0.87987
2002	0.98546	0.94294	0.92924
2003	1.00000	1.00000	1.00000
2004	1.02757	1.05931	1.08852
2005	1.05994	1.13184	1.19968
2006	1.09524	1.14995	1.25946
2007	1.12761	1.18676	1.33820

Fuente: Cálculos propios con datos de los anuarios de SCT y del INPP del Banco de México



Personas morales

Se calcula la base gravable para cada uno de los años al multiplicar el valor¹⁴ de 2003 por el índice del cuadro 97.

Cuadro 98: Utilidad Gravable en Transporte de Pasajeros sin el Efecto del Estímulo, 2000 a 2007. (miles de pesos)				
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
2000	2,333,498	3,185,068	324,542	5,843,108
2001	2,489,291	3,397,716	346,210	6,233,216
2002	2,628,972	3,588,370	365,636	6,582,978
2003	2,829,172	3,861,630	393,480	7,084,282
2004	3,079,605	4,203,453	428,310	7,711,368
2005	3,394,105	4,632,725	472,051	8,498,881
2006	3,563,241	4,863,584	495,574	8,922,398
2007	3,786,005	5,167,643	526,556	9,480,204

Fuente: Cálculos propios.

Cuadro 99: Impuesto Sobre la Renta en Personas Morales del Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007, sin el Efecto del Estímulo, 2000 a 2007 (miles de pesos)					
Año	Tasa	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
2000	35%	816,724	1,114,774	113,590	2,045,088
2001	35%	871,252	1,189,200	121,173	2,181,626
2002	35%	920,140	1,255,930	127,973	2,304,042
2003	34%	990,210	1,351,571	137,718	2,408,656
2004	33%	1,077,862	1,471,209	149,908	2,544,751
2005	30%	1,187,937	1,621,454	165,218	2,549,664
2006	29%	1,247,134	1,702,254	173,451	2,587,496
2007	28%	1,325,102	1,808,675	184,295	2,654,457

Fuente: Cálculos propios.

El estímulo del peaje sólo se consideró para el transporte interurbano por las razones antes expuestas.

Para el peaje se calculó un índice compuesto con base al volumen del cuadro 95 y el índice de peaje del cuadro 45. Los cálculos se presentan en el cuadro 100.

El peaje del transporte interurbano se calcula extrapolando el gasto en este concepto de 2003 con el índice conjunto estimado en el cuadro 101.

Se recalcula el impuesto de personas morales con el estímulo (cuadro 101) y se presenta el cálculo del impuesto empresarial de personas morales en el cuadro 102.

¹⁴ Incluye el transporte interurbano fuera de Censo.



Cuadro 100: Índices de peaje para el autotransporte de pasajeros

	Índice volumen	Índice precio	Índice conjunto
2000	0.95664	0.87589	0.83792
2001	0.97576	0.92433	0.90192
2002	0.98546	0.96414	0.95012
2003	1.00000	1.00000	1.00000
2004	1.02757	1.02408	1.05231
2005	1.05994	1.06500	1.12883
2006	1.09524	1.10263	1.20764
2007	1.12761	1.13878	1.28410

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 101: Base Gravable más la Mitad del Pago de Peaje para Transporte de Pasajeros Interurbano, de 2000 a 2007 (miles de pesos)

	Mitad de peaje	Utilidad más mitad	Impuesto	Corregido
2000	494,223	3,679,291	1,287,752	793,529
2001	531,976	3,929,692	1,375,392	843,416
2002	560,405	4,148,775	1,452,071	891,667
2003	589,823	4,451,453	1,513,494	923,671
2004	620,679	4,824,133	1,591,964	971,284
2005	665,811	5,298,537	1,589,561	923,750
2006	712,292	5,575,876	1,617,004	904,712
2007	757,393	5,925,036	1,659,010	901,617

Fuente: Cálculos propios.

Cuadro 102: Impuesto Sobre la Renta en Personas Morales del Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007, considerando el efecto del estímulo (miles de pesos)

Año	Tasa	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Otros transportes	Total
2000	35%	816,724	793,529	113,590	1,723,843
2001	35%	871,252	843,416	121,173	1,835,841
2002	35%	920,140	891,667	127,973	1,939,779
2003	34%	990,210	923,671	137,718	2,051,599
2004	33%	1,077,862	971,284	149,908	2,199,055
2005	30%	1,187,937	923,750	165,218	2,276,904
2006	29%	1,247,134	904,712	173,451	2,325,297
2007	28%	1,325,102	901,617	184,295	2,411,013

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 103: Gasto Fiscal de Personas Morales por Efecto del Estimulo de Peaje, Transporte de Pasajeros Interurbano, de 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Impuesto sin estímulo cuadro 99	Impuesto con estímulo cuadro 101	Gasto fiscal
2000	1,114,774	793,529	321,245
2001	1,189,200	843,416	345,784
2002	1,255,930	891,667	364,263
2003	1,351,571	923,671	389,283
2004	1,471,209	971,284	415,855
2005	1,621,454	923,750	466,068
2006	1,702,254	904,712	505,727
2007	1,808,675	901,617	545,323

Fuente: Cálculos propios.

Personas físicas

Como se comentó anteriormente existen dos regímenes aplicables a personas físicas del transporte de pasajeros, para autobuses urbanos y otros transportes se le aplica el de pequeños contribuyentes, en tanto que el servicio de transporte interurbano se va a aplicar el régimen simplificado.

Para las dos categorías que entran al régimen de pequeños contribuyentes se extrapola el ingreso promedio por propietario del cuadro 83 con el índice conjunto del cuadro 97. Los resultados se presentan en el cuadro 104.

El ingreso promedio se multiplica por el número de propietarios y el resultado se le aplica la tasa del 2%¹⁵. En el se determina el monto del impuesto (cuadro 105)

Cuadro 104: Ingresos promedio por propietario en el régimen de REPECOS de transporte de pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)		
Año	Autobuses urbanos	Otros
2000	1,275.77	161.99
2001	1,360.94	172.81
2002	1,437.31	182.51
2003	1,546.76	196.41
2004	1,683.68	213.79
2005	1,855.62	235.62
2006	1,948.09	247.37
2007	2,069.88	262.83

Fuente: Cálculos propios.

¹⁵ Las entidades federativa fueron incorporando tablas para el pago del impuesto bajo este régimen que se han ido incorporando en diferentes momentos, sin embargo aquí se utilizó como una media la tasa que se utilizaba anteriormente, 2%.



Cuadro 105: Impuesto Sobre la Renta, Régimen REPECO en transporte de pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)					
Año	Ingresos totales		Impuesto Sobre la Renta		
	Autobuses urbanos	Otros	Autobuses urbanos	Otros	Total
2000	11,432,154	347,155	228,643	6,943	235,586
2001	12,195,409	370,332	243,908	7,407	251,315
2002	12,879,725	391,112	257,594	7,822	265,417
2003	13,860,536	420,896	277,211	8,418	285,629
2004	15,087,441	458,153	301,749	9,163	310,912
2005	16,628,225	504,941	332,565	10,099	342,663
2006	17,456,846	530,103	349,137	10,602	359,739
2007	18,548,202	563,244	370,964	11,265	382,229

Fuente: Cálculos propios.

Para el transporte interurbano se extrapoló la utilidad promedio del cuadro 86 con el índice conjunto, con lo que se obtuvo la base gravable para los diferentes años. Se calculó el impuesto con las tablas correspondientes a la fecha del ingreso. El impuesto individual se multiplicó por el número de propietarios para obtener el impuesto de personas físicas de la serie completa (cuadro 106).

Cuadro 106: Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas del Transporte Interurbano, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Base gravable	Impuesto individual*	Impuesto total
2000	293.699	50,568.06	251,526
2001	313.308	53,957.68	268,385
2002	330.888	57,907.87	288,034
2003	356.086	64,516.13	320,903
2004	387.606	73,563.46	365,905
2005	427.190	73,507.63	365,627
2006	448.477	77,476.68	385,369
2007	476.515	82,909.74	412,393

Fuente: Cálculos propios

*Dato en pesos

Es necesario considerar el estímulo por peaje, en el cuadro 80 se calculó el monto pagado por persona física, se extrapola con el índice específico calculado en el cuadro 45.

Se divide el peaje entre el número de propietarios de las empresas y se divide entre dos.

A la base gravable individual se le suma la mitad del peaje y se calcula el impuesto con este valor. Posteriormente se resta la mitad del peaje, lo que resulta

Considerar el estímulo del peaje.



Cuadro 107: Base Gravable para Considerar el Estímulo por Peaje, Personas Físicas, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)					
	Peaje completo	Mitad de peaje	Peaje por propietario	Base gravable	Base más mitad
2000	224,319	112,159	22.549	293.699	316.248
2001	241,454	120,727	24.272	313.308	337.579
2002	254,357	127,179	25.569	330.888	356.457
2003	267,710	133,855	26.911	356.086	382.997
2004	281,715	140,857	28.319	387.606	415.925
2005	302,199	151,100	30.378	427.190	457.568
2006	323,296	161,648	32.499	448.477	480.976
2007	343,767	171,883	34.556	476.515	511.071

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 108: Base Gravable considerando el Estímulo por Peaje, Personas Físicas, Transporte de Pasajeros, de 2000 a 2007 (miles de pesos)			
Año	Impuesto individual	Impuesto menos estímulo	Impuesto total
2000	55,934.75	33,385.63	166,060
2001	59,734.32	35,462.70	176,391
2002	65,269.84	39,701.16	197,474
2003	73,665.85	46,754.92	232,559
2004	82,908.65	54,589.91	271,530
2005	82,621.00	52,243.10	259,857
2006	86,901.27	54,402.67	270,599
2007	92,585.52	58,029.17	288,637

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 109: Gasto Fiscal de Personas Físicas por Efecto del Estímulo al Peaje, de 2000 a 2007 (miles de pesos)			
Año	Impuesto sin estímulo	Impuesto con el estímulo	Gasto fiscal
2000	251,526	166,060	85,465
2001	268,385	176,391	91,994
2002	288,034	197,474	90,560
2003	320,903	232,559	88,344
2004	365,905	271,530	94,374
2005	365,627	259,857	105,770
2006	385,369	270,599	114,770
2007	412,393	288,637	123,756

Fuente: Cálculos propios



Remuneraciones

Se sigue la misma metodología que se utilizó para autotransporte de carga.

- Se tomó el índice de remuneraciones del cuadro 61.
- Las remuneraciones promedio se calcularon extrapolando (ecuación 5) con base a los datos de 2003 del cuadro 89 y cuadro 90 (personal administrativo) con el índice calculado en el punto anterior.
- Se calcula el impuesto individual con las tablas correspondientes de cada año. Se calculó un subsidio del 80% en todos los casos.
- El número de operarios se incrementó con base a los reportados en 2003 para cada categoría y el índice de volumen (cuadro 95).
- Se multiplicó el impuesto individual por el número de trabajadores de cada categoría.

Relación de cuadros		
Operarios		
	Resumen	Categorías
Remuneraciones promedio por operario	Cuadro 110	Cuadro 204
Impuesto promedio por operario	Cuadro 111	Cuadro 205
Número de operarios	Cuadro 112	Cuadro 206
Impuesto total	Cuadro 113	Cuadro 207
Personal administrativo		
Remuneraciones promedio por operario	Cuadro 114	Cuadro 208
Impuesto promedio por operario	Cuadro 115	Cuadro 209
Número de empleados administrativos	Cuadro 116	Cuadro 210
Impuesto total	Cuadro 117	Cuadro 211

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 110: Remuneraciones promedio por operario, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)				
Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	34.874	62.596	33.496	45.197
2001	39.566	71.018	38.003	51.279
2002	42.330	75.979	40.658	54.861
2003	44.842	80.489	43.071	58.117
2004	47.074	84.494	45.214	61.009
2005	48.824	87.636	46.896	63.278
2006	50.773	91.135	48.768	65.804
2007	53.295	95.661	51.190	69.072

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 111: Impuesto promedio por operario, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	-1,837.460	1,885.098	-1,972.854	-447.375
2001	-1,815.470	2,724.567	-1,964.982	-118.930
2002	-1,697.356	3,574.313	-1,854.031	273.873
2003	-1,589.571	4,236.982	-1,708.561	593.274
2004	-1,361.057	4,796.583	-1,270.644	962.299
2005	-1,910.184	5,788.190	-2,090.081	972.187
2006	-1,782.881	6,403.153	-1,918.594	1,286.312
2007	-1,525.686	7,035.064	-1,424.776	1,702.505

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 112: Número de operarios, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	78,191	53,717	24,658	136,080
2001	79,754	54,790	25,151	138,800
2002	80,547	55,335	25,401	140,180
2003	81,735	56,151	25,775	142,247
2004	83,988	57,699	26,486	146,168
2005	86,634	59,516	27,320	150,772
2006	89,519	61,499	28,231	155,795
2007	92,165	63,317	29,064	160,399

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 113: Impuesto total de operarios, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	-143,673	101,262	-13,388	-85,704
2001	-144,791	149,279	-7,843	-48,442
2002	-136,717	197,784	-1,445	-520
2003	-129,924	237,911	11,225	43,265
2004	-114,312	276,758	21,758	95,395
2005	-165,487	344,490	-322	78,218
2006	-159,602	393,785	14,327	128,902
2007	-140,615	445,438	27,407	195,745

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 114: Remuneraciones promedio por empleado administrativo, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	43.481	41.943	48.059	42.631
2001	49.332	47.586	54.525	48.367
2002	52.778	50.911	58.334	51.746
2003	55.911	53.932	61.797	54.817
2004	58.693	56.616	64.872	57.545
2005	60.875	58.721	67.284	59.684
2006	63.306	61.066	69.970	62.067
2007	66.450	64.098	73.445	65.150

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 115: Impuesto promedio por empleado administrativo, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	-943.165	-1,109.613	-91.206	-1,022.657
2001	-396.521	-689.056	279.967	-565.044
2002	-106.687	-438.275	895.246	-289.453
2003	151.283	31.419	1,217.946	109.946
2004	756.984	382.777	1,609.867	540.974
2005	186.535	9.790	1,388.677	112.568
2006	186.496	50.591	1,384.712	139.234
2007	870.053	446.797	1,811.801	624.925

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 116: Número de empleados administrativos, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	8,870	18,950	5,873	33,693
2001	9,047	19,329	5,990	34,366
2002	9,137	19,521	6,048	34,706
2003	9,272	19,809	6,138	35,219
2004	9,528	20,355	6,308	36,191
2005	9,828	20,997	6,506	37,331
2006	10,155	21,696	6,722	38,573
2007	10,455	22,337	6,921	39,713

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 117: Impuesto total de empleados administrativos, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbanos y rural	Otros transportes	Total
2000	-8,366	-21,027	-8,877	-38,270
2001	-3,587	-13,319	-8,542	-25,448
2002	-975	-8,555	-7,385	-16,915
2003	1,403	623	-6,457	-4,432
2004	7,213	7,792	-3,429	11,575
2005	1,833	205	-8,508	-6,470
2006	1,894	1,098	-7,909	-4,917
2007	9,096	9,981	-4,196	14,882

Fuente: Cálculos propios

Taxi y colectivos de ruta fija

El ingreso de los taxis se extrapoló con el índice calculado en el cuadro 97. El impuesto se calculó como el 2% del ingreso (cuadro 118).

Cuadro 118: Impuesto potencial generado por los taxis y colectivos de ruta fija, 2000 a 2007 (miles de pesos)

	Ingreso	Impuesto
2000	113,852,299	2,277,046
2001	121,453,528	2,429,071
2002	128,268,594	2,565,372
2003	138,036,448	2,760,729
2004	150,255,143	3,005,103
2005	165,599,743	3,311,995
2006	173,851,938	3,477,039
2007	184,720,707	3,694,414

Fuente: Cálculos propios.

Transporte por ferrocarril

Año 2003

En el transporte por ferrocarril se toman datos directamente del Censo. No es necesario realizar ningún ajuste al no poder existir ningún tipo de informalidad



Cuadro 119: Utilidad gravable en transporte por ferrocarril. 2003 (miles de pesos)	
No. de empresas	7
Ingresos totales	19,134,966
Gastos totales	9,690,787
Depreciación total	1,234,109
Sueldos y salarios	2,185,798
Prestaciones	793,565
Indemnización	73,992
Utilidad gravable	5,156,715

Fuente: Censos Económicos, INEGI.

Debido a que todas las empresas están constituidas como personas morales el impuesto empresarial se calcula multiplicando la utilidad gravable por 34%. Por tanto el impuesto potencial es 1,753 millones de pesos.

Como se vio anteriormente se calculó el impuesto retenido para los operarios y para el personal administrativo.

Cuadro 120: Impuestos por retenciones a empleados en transporte por ferrocarril. 2003 (miles de pesos)		
	Operarios	Administrativos
Remuneraciones	1,459,954	725,844
Número de empleados	10,593	3,365
Promedio	137.823	215.704
Impuesto individual (pesos)	15,781.98	33,258.59
Impuesto total	167,179	111,915

Fuente: Primeras dos filas, Censos Económicos, INEGI. Demás filas: Cálculos propios.

El impuesto sobre la renta total del transporte en ferrocarril se presenta en el

Cuadro 121: Impuesto Sobre la Renta total del transporte en ferrocarril. 2003 (miles de pesos)	
Empresarial	1,753,283
Retenciones	
Operarios	167,179
Administrativos	111,915
Subtotal	279,094
Total	2,032,377

Fuente: Cálculos propios.

Extrapolación de 2000 a 2007

El impuesto empresarial se extrapoló al resto de los años con el índice conjunto de carga general estimado en el cuadro 42. El impuesto se calcula aplicando la tasa correspondiente en cada uno de los años.



Cuadro 122: Impuesto Sobre la Renta Empresarial, Transporte por Ferrocarril, 2000 a 2007 (miles de pesos)			
Año	Utilidad gravable	Tasa	Impuesto potencial
2000	4,660,440	35%	1,631,154
2001	4,828,203	35%	1,689,871
2002	4,913,431	35%	1,719,701
2003	5,156,715	34%	1,753,283
2004	5,498,798	33%	1,814,603
2005	5,972,481	30%	1,791,744
2006	6,681,935	29%	1,937,761
2007	7,367,637	28%	2,062,938

Fuente: Cálculos propios

Para el cálculo de retenciones se extrapola el salario individual, de operarios y del personal administrativo, con el índice correspondiente de remuneraciones y se calcula el impuesto de forma individual. Posteriormente se multiplica por el número de empleados de cada categoría.

Cuadro 123: Impuesto por retenciones a operarios en Transporte por Ferrocarril, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Salario promedio	Impuesto individual (pesos)	Impuesto total
2000	107.183	10,160.35	107,629
2001	121.605	12,479.03	132,190
2002	130.100	14,217.20	150,603
2003	137.823	15,781.98	167,179
2004	144.680	17,321.26	183,484
2005	150.060	15,960.97	169,075
2006	156.051	16,905.43	179,079
2007	163.801	18,103.14	191,767

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 124: Impuesto por retenciones a personal administrativo en Transporte por Ferrocarril, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Salario promedio	Impuesto individual (pesos)	Impuesto total
2000	167.751	23,751.74	79,925
2001	190.323	27,899.23	93,881
2002	203.618	30,714.59	103,355
2003	215.704	33,258.59	111,915
2004	226.437	27,008.15	90,882
2005	234.857	33,259.54	111,918
2006	244.234	34,295.00	115,403
2007	256.363	27,897.89	93,876

Fuente: Cálculos propios



Transporte turístico

Año 2003

No se cuenta con informaci3n sobre el n3mero de empresas ni de su personalidad jur3dica. Debido al tipo de servicio que prestan se van a considerar la totalidad como personas morales. Los datos se toman directamente del Censo, 3nicamente los de transporte turístico por tierra.

Cuadro 125: Utilidad gravable en transporte turístico por tierra. 2003 (miles de pesos)	
Ingresos totales	2,265,335
Gastos totales	1,197,237
Depreciaci3n total	424,588
Sueldos y salarios	369,651
Prestaciones	61,837
Indemnizaci3n	5,916
Utilidad gravable	206,106

Fuente: C3lculos propios

El Impuesto Sobre la Renta se calcula multiplicando la utilidad gravable determinada en el cuadro 125 por la tasa del 34% vigente en 2003.

Cuadro 126: Impuestos por retenciones a empleados en transporte turístico por tierra. 2003 (miles de pesos)		
	Operarios	Administrativos
Remuneraciones	287,002	82,649
N3mero de empleados	6,492	1,636
Promedio	44.209	50.519
Impuesto individual (pesos)	-1,632.12	-398.69
Impuesto total	-10,596	-652

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 127: Impuesto Sobre la Renta total del transporte turístico por tierra. 2003 (miles de pesos)	
Empresarial	70,076
Retenciones	
Operarios	-10,596
Administrativos	-652
Subtotal	-11,248
Total	58,828

Fuente: C3lculos propios



Extrapolaci3n de 2000 a 2007

Para el transporte turístico el anuario reporta informaci3n anual sobre pasajeros kil3metro, lo que constituye un indicador de volumen. Para calcular el indicador de precios se utiliza el correspondiente al del autob3s foráneo, con lo que se puede construir un indicador conjunto.

Año	Pasajeros / kil3metro	Índice volumen	INPP autob3s	Índice precio	Índice conjunto
2000	88,371,166	1.18142	84.0441	0.86218	1.01860
2001	72,987,601	0.97576	87.8985	0.90172	0.87987
2002	73,713,300	0.98546	91.9168	0.94294	0.92924
2003	74,800,600	1.00000	97.4785	1.00000	1.00000
2004	76,862,800	1.02757	103.2603	1.05931	1.08852
2005	79,284,000	1.05994	110.3303	1.13184	1.19968
2006	81,294,917	1.08682	112.0953	1.14995	1.24979
2007	83,823,623	1.12063	115.6834	1.18676	1.32991

Fuente: Cálculos propios

La utilidad gravable se multiplica por el índice conjunto para extrapolarla a todos los años. Al multiplicar por la tasa vigente de cada año se obtiene el impuesto potencial.

Año	Utilidad gravable	Tasa	Impuesto potencial
2000	209,940	35%	73,479
2001	181,346	35%	63,471
2002	191,521	35%	67,032
2003	206,106	34%	70,076
2004	224,350	33%	74,036
2005	247,262	30%	74,179
2006	257,589	29%	74,701
2007	274,103	28%	76,749

Fuente: Cálculos propios

Al igual que en el resto de los grupos, para el cálculo de retenciones se extrapola el salario individual, de operarios y del personal administrativo, con el índice correspondiente de remuneraciones y se calcula el impuesto de forma individual. Posteriormente se multiplica por el número de empleados de cada categoría.



Cuadro 130: Impuesto por Retenciones a Operarios en Transporte Turístico por Tierra, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Salario promedio	Impuesto individual (pesos)	Impuesto total
2000	34.381	-1,967.51	-12,773
2001	39.007	-1,849.03	-12,004
2002	41.732	-1,733.26	-11,252
2003	44.209	-1,632.12	-10,596
2004	46.408	-1,428.93	-9,277
2005	48.134	-1,951.59	-12,670
2006	50.056	-1,836.21	-11,921
2007	52.542	-1,602.53	-10,404

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 131: Impuesto por retenciones a personal administrativo en Transporte Turístico por Tierra, 2000 a 2007. (miles de pesos)			
Año	Salario promedio	Impuesto individual (pesos)	Impuesto total
2000	39.288	-1,572.59	-2,573
2001	44.575	-1,479.98	-2,421
2002	47.688	-934.36	-1,529
2003	50.519	-398.69	-652
2004	53.033	-141.54	-232
2005	55.005	-1,012.49	-1,656
2006	57.201	-436.21	-714
2007	60.041	-146.46	-240

Fuente: Cálculos propios

Impuesto Sobre la Renta Total del transporte terrestre

De todos los cuadros anteriores se presenta la determinación del impuesto potencial del sector transporte terrestre.



Cuadro 132: Impuesto Sobre la Renta total del transporte terrestre. 2003					
(miles de pesos)					
	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turístico	Total
Empresarial					
Personas morales	1,053,980	2,019,373	1,753,283	70,076	4,896,711
Personas f3sicas	498,882	3,278,917			3,777,799
Subtotal	1,552,862	5,298,289	1,753,283	70,076	8,674,510
Retenciones					
Operarios	-108,092	88,553	167,179	-10,596	137,044
Administrativos	102,584	3,314	111,915	-652	217,160
Subtotal	-5,508	91,866	279,094	-11,248	354,204
Total	1,547,354	5,390,155	2,032,377	58,828	9,028,714

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 133: ISR Potencial Empresarial, 2000 a 2007			
(miles de pesos).			
	Personas morales	Personas f3sicas	Total
2000	4,429,869	3,077,526	7,507,395
2001	4,636,913	3,262,175	7,899,087
2002	4,779,423	3,492,243	8,271,666
2003	4,896,711	3,777,799	8,674,510
2004	5,094,470	4,122,291	9,216,761
2005	4,950,287	4,368,317	9,318,604
2006	5,179,482	4,646,116	9,825,598
2007	5,368,359	4,948,580	10,316,939

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 134: ISR Potencial Retenciones, 2000 a 2007			
(miles de pesos).			
	Personas morales	Personas f3sicas	Total
2000	-190,861	123,218	-67,643
2001	-111,721	153,891	42,170
2002	-19,918	192,441	172,523
2003	50,494	215,850	266,343
2004	141,032	215,361	356,393
2005	1,923	244,410	246,333
2006	70,334	261,322	331,655
2007	203,941	262,771	466,712

Fuente: C3lculos propios



	Personas morales	Personas físicas	Total
2000	7,507,395	-67,643	7,439,753
2001	7,899,087	42,170	7,941,257
2002	8,271,666	172,523	8,444,189
2003	8,674,510	266,343	8,940,853
2004	9,216,761	356,393	9,573,153
2005	9,318,604	246,333	9,564,937
2006	9,825,598	331,655	10,157,253
2007	10,316,939	466,712	10,783,651

Fuente: Cálculos propios

VI. Cálculo del IVA

El Impuesto al Valor Agregado considera como base el valor de venta del servicio, sobre el cual acreditará el impuesto que le hubieran trasladado (artículo 1 del LIVA), asimismo disminuirá el impuesto que le hubieran retenido.

En la Ley del Impuesto al Valor Agregado en el artículo 1-A, fracción II, inciso c indica que la personas morales que reciban servicios de autotransporte terrestre de bienes, prestados por personas físicas o morales están obligadas a efectuar la retención del impuesto. En el reglamento de la ley en el artículo 3 en la fracción II indica que la retención se hará por el 4% del valor de la contraprestación pagada efectivamente.

En el artículo 15, fracción V de la Ley se indica que no se pagará el impuesto por el transporte público terrestre de personas, excepto por ferrocarril. Se entiende por público todo transporte que requiere una concesión para operar. Lo que implica que los taxis, colectivos, autobuses urbano e interurbanos, así como el transporte turístico están exentos del impuesto. El transporte escolar y de personal tendrían que pagar este impuesto.

Para determinar la base gravable del IVA se parte del Valor Agregado calculado para cada uno de los subsectores descritos. Se deben restar varios conceptos para llegar a la base gravable.

- 1) Las inversiones.
- 2) La transportación internacional (artículo 29 fracción V).
- 3) (Los intereses pagados por las empresas, que no forman parte del consumo intermedio para el SCN.)

La forma general:

Ventas – Gastos - Exportación – Inversiones



Ventas

La base gravable del impuesto parte del valor de las ventas. En el Censo se reporta el valor de la producción bruta y el importe de las ventas (ingreso por suministro de bienes y servicios). La diferencia consiste en que el primero incluye la producción de algunos activos fijos por la propia empresa, como estos no se venden no genera ningún ingreso gravable a la empresa.

En el transporte de carga es necesario incluir las ventas de la unidad económica denominada “hombre-camión”, en el cuadro 10 se determino el valor de la producción basándose en los datos del transporte de carga foránea agropecuaria. Bajo el mismo esquema se estiman sus ventas, primero se estiman las ventas promedio por empresa del autotransporte de carga agropecuaria foránea con base en la información del Censo y se aplica este promedio al número de unidades determinado anteriormente (cuadro 136). Esta cantidad se suma a las ventas de autotransporte de carga consignadas en el Censo (64,899 millones de pesos).

Cuadro 136: Estimación de ventas de las unidades “hombre-camión”. 2003 (miles de pesos)	
Autotransporte de carga agropecuaria foránea	
Número de empresas	2,922
Ventas	2,496,681
Venta promedio	854.443
Unidades “hombre-camión”	
Hombre-camión	80,138
Ventas hombre-camión	68,473,313

Fuente: Los dos primeros renglones, Censo económico 2004. INEGI. El resto del cuadro cálculos propios.

Los ingresos por ventas del transporte de carga que reporta el Censo se suman las ventas estimadas en el cuadro 136 por el sector informal de las unidades “hombre-camión” ($64,899 + 68.473 = 133,372$ millones de pesos).

El transporte terrestre de pasajeros está exento siempre y cuando sea público, lo que se ha interpretado como el contar con una concesión, tanto el transporte interurbano como el urbano (taxis, colectivos y autobuses) requieren concesión para su funcionamiento, por lo que se consideran beneficiarios de esta exención. Por tanto para el Impuesto al Valor Agregado sólo se toman las ventas de las empresas de transporte escolar y de personal. Del Censo se toman los valores de ventas sólo de esta categoría de transporte (2,302 millones de pesos).

El transporte de ferrocarril, tanto de carga como de pasajeros, está gravado, por lo que se toman las ventas directamente del Censo (19,135 millones de pesos).

El transporte turístico también requiere de una concesión por lo que se considera que la totalidad de sus ventas están exentas del impuesto.

Cuadro 137: Ventas totales y gravadas para el cálculo del IVA (millones de pesos)				
	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turismo
Ventas	133,372	147,611	19,135	2,265
Gravadas	133,372	2,302	19,135	0

Fuente: Cálculos propios.



Gastos

El impuesto trasladado por los gastos de operación es acreditado contra el impuesto a pagar, dado que sólo se paga por el valor agregado. Para su determinación se toma el consumo intermedio o los gastos derivados (en el Censo son exactamente iguales¹⁶).

En el caso de transporte de pasajeros sólo se van a incluir como gravados los correspondientes a transporte escolar y de personal, ya que la actividad se considera exenta por lo que el IVA trasladado no es susceptible a devolución.

Como se está considerando exenta la totalidad del servicio de turismo, no se consideran sus gastos.

	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turismo
Gastos	79,026	79,077	10,186	1,197
Gravados	79,026	1,210	10,186	0

Fuente: Cálculos propios

Exportación

Debido a que la transportación internacional de bienes se calcula con tasa cero (artículo 29, fracción V), es preciso tomar en cuenta que una parte de los servicios de autotransporte de carga y el transporte por ferrocarril se ofrecen para la exportación.

Para determinar el porcentaje exportado se utiliza información de la matriz insumo producto de la economía total de 2003 desglosada en los 79 subsectores.

El porcentaje se calcula dividiendo el valor de las exportación de la economía interna F.O.B. entre la producción de la economía a precios básicos¹⁷. Este porcentaje se aplica a las ventas determinadas en el cuadro 137. El cálculo se presenta en el cuadro 139.

	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turismo
Producción*	337,421	325,850	18,536	3,789
Exportación*	40,955	0	2,192	0
Porcentaje	12.1%	0.0%	11.8%	0.0%
Ventas	135,347	2,302	19,135	0
Tasa 0%	16,428	0	2,263	0
Ventas al interior	118,919	2,302	16,872	0

*Fuente: Matriz insumo producto 2003. Resto del cuadro: cálculos propios.

Los gastos del punto anterior también se destinaron al servicio de exportación, como se trata de tasa 0% tienen derecho a una devolución, por lo que no están sobrestimados.

¹⁶ Una parte de estos gastos se utiliza para la producción de activos fijos y no para los productos que van a ser vendidos (diferencia entre producción e ingresos), para el IVA también deben ser considerados como gastos.

¹⁷ Resulta igual que la utilización total de la producción interna a valores básicos.



Inversiones

Como el IVA pagado para la adquisición de bienes es acreditable se debe restar a la base.

Las inversiones muestran variaciones cada año por factores coyunturales, la depreciación de los activos se puede considerar como un promedio de la adquisición de inversiones, por lo que se utilizó el valor de la depreciación total para reducir la base gravable.

Con objeto de estimar la proporción que representa la depreciación se utilizó como fuente de información el Censo.

Cuadro 140: Estimación del monto de la inversión (millones de pesos)				
	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turismo
Producción	64,899	53,256	19,135	2,265
Depreciación*	3,925	3,779	1,523	204
Porcentaje	6.0%	7.1%	8.0%	9.0%
Ventas	135,347	2,302	19,135	0
Tasa 0%	8,185	163	1,523	0
Monto inversión	64,899	53,256	19,135	2,265

* Fuente: Censo Económico 2004. INEGI

Base gravable

Con los datos anteriores se determina la base gravable, definida como el valor agregado susceptible al impuesto. Aunque la base gravable más general es la totalidad de las ventas al que se le debe calcular el IVA causado y restar el IVA acreditado.

Cuadro 141: Valor de las exportaciones de transporte (millones de pesos)					
	Carga	Pasajeros	Ferrocarril	Turismo	Total
Ventas	135,347	2,302	19,135	0	156,783
Gastos	79,026	1,210	10,186	0	90,422
Exportación	16,428	0	2,263	0	18,691
Inversiones	8,185	163	1,523	0	9,871
Base gravable	31,708	929	5,163	0	37,799

Fuente: Cálculos propios.

Cálculo del IVA a cargo

Con la base gravable estimada en el cuadro 141 se calculó el IVA causado por el valor agregado generado por el transporte terrestre, al multiplicar la base gravable por la tasa del impuesto. Existen dos tasas aplicables, la general del 15% y la de zonas fronterizas del 10%.



La tasa fronteriza sólo es aplicable cuando el transporte se inicia y termina dentro de lo que se denomina zona fronteriza¹⁸. Debido a que el servicio implica necesariamente movilidad, la mayor parte de los servicios se realizan que se inician o terminan en esta zona implican también al resto de la república. Una excepción a lo anterior es el servicio de mudanzas. Por lo anterior sólo se estimará con la tasa general del impuesto.

Adicionalmente es necesario estimar el IVA retenido por personas morales por el autotransporte de carga¹⁹.

Se determinó la proporción del monto que pagan las personas morales del total de los fletes usados, con base al consumo intermedio por sectores institucionales del SCN. Se tomó los datos de 2003, el consumo intermedio de hogares y el de las sociedades no financieras, considerando estas últimas como personas morales (cuadro 142).

Cuadro 142: Estimación de la proporción de fletes destinados a personas morales. 2003		
Consumo intermedio	millones de pesos	Porcentaje
Hogares	3,239,797	59.9%
Sociedades no financieras	2,166,945	40.1%
Total	5,406,742	

Fuente: Cálculos propios.

Se toman sólo las ventas al interior, tanto de carga como de ferrocarril (cuadro 139), con lo que se calculan las ventas a las personas morales, el IVA retenido es el 4% de éste (cuadro 143).

Cuadro 143: Retenciones efectuadas por Personas Morales, 2003 (millones de pesos)			
	Carga	Ferrocarril	Total
Ventas al interior	118,919	16,872	135,791
Porcentaje a PM	59.9%	59.9%	59.9%
Ventas a P. Morales	71,258	10,110	81,368
IVA retenido	2,850	404	3,255

Fuente: Cálculos propios.

El IVA a cargo se calcula al aplicar la tasa a la base gravable y restarle el IVA retenido.

Cuadro 144: Retenciones efectuadas por Personas Morales (millones de pesos)	
Base gravable	31,226
IVA causado	4,684
IVA retenido	1,914
IVA a cargo	2,770

Fuente: Cálculos propios.

¹⁸ Los límites de la zona fronteriza están descritos en el cuarto párrafo del artículo 2 de la Ley, de forma general incluye 20 kilómetros de las líneas divisorias, los estados de Baja California, Baja California Sur y Quitana Roo, y una región adicional de Sonora.

¹⁹ En el Reglamento de la Ley (2007) se indica una retención del 4%. Para años anteriores se encuentran en diferentes reglas de la Resolución Miscelánea Fiscal.



Extrapolación 2000 a 2007

Transporte terrestre

Para el transporte de carga se calcula un índice que se utilizará para extrapolar al resto de los años. En el cuadro 42 se presenta un índice conjunto para carga general y otro par especializada, se calculó un índice ponderado con estos dos. El criterio de extrapolación fueron los ingresos por venta de ambas especialidades.

Año	Carga en general	Carga especializada	Ponderado
2000	0.90376	0.87032	0.89161
2001	0.93629	0.93383	0.93540
2002	0.95282	0.94997	0.95179
2003	1.00000	1.00000	1.00000
2004	1.06634	1.06633	1.06633
2005	1.15819	1.15813	1.15817
2006	1.29577	1.29637	1.29599
2007	1.42875	1.40709	1.42088

Fuente: Cálculos propios.

Los ingresos y los gastos se extrapolaron con este índice ponderado. Las exportaciones y las inversiones se calcularon con el mismo porcentaje utilizado en 2003.

	Ventas	Gastos	Exportación	Inversiones	Base
2000	118,916	69,428	14,434	7,191	27,863
2001	124,757	72,838	15,143	7,544	29,232
2002	126,942	74,114	15,408	7,677	29,744
2003	133,372	77,868	16,188	8,065	31,251
2004	142,219	83,033	17,262	8,600	33,323
2005	154,468	90,184	18,749	9,341	36,193
2006	172,849	100,916	20,980	10,453	40,500
2007	189,506	110,641	23,002	11,460	44,403

Fuente: Cálculos propios.

En el transporte de carga recibido por personas morales realizan una retención del 4%. Como sólo se trata de ventas nacionales, a las ventas totales se le restan las exportaciones. Se considera el mismo porcentaje (56.9%) de la carga para personas morales. El 4% sólo se aplica a este porcentaje de las ventas nacionales.



	Ventas	Exportación	Ventas nacionales	Ventas a P. morales	IVA retenido
2000	118,916	14,434	104,482	62,607	2,504
2001	124,757	15,143	109,614	65,682	2,627
2002	126,942	15,408	111,534	66,833	2,673
2003	133,372	16,188	117,184	70,218	2,809
2004	142,219	17,262	124,957	74,876	2,995
2005	154,468	18,749	135,719	81,325	3,253
2006	172,849	20,980	151,869	91,002	3,640
2007	189,506	23,002	166,504	99,771	3,991

Fuente: Cálculos propios.

Transporte de pasajeros

Las inversiones y los gastos del transporte de pasajeros se actualizan con el índice compuesto del cuadro 97. Las exportaciones e inversiones se calculan con el mismo porcentaje que se utilizó en el 2003.

	Ventas	Gastos	Exportación	Inversiones	Base
2000	1,898	998	0	135	766
2001	2,025	1,064	0	144	817
2002	2,139	1,124	0	152	863
2003	2,302	1,210	0	163	929
2004	2,505	1,317	0	178	1,011
2005	2,761	1,451	0	196	1,114
2006	2,899	1,523	0	206	1,170
2007	3,080	1,619	0	219	1,243

Fuente: Cálculos propios.

Transporte por ferrocarril

El transporte de ferrocarril se extrapoló utilizando el índice ponderado estimado en el cuadro 145, sólo los ingresos y los gastos. Las exportaciones y las inversiones se calcularon con el mismo porcentaje descrito anteriormente.



Cuadro 149: Base gravable de IVA en transporte por ferrocarril					
	Ventas	Gastos	Exportación	Inversiones	Base
2000	17,061	9,082	2,018	1,358	4,603
2001	17,899	9,528	2,117	1,425	4,829
2002	18,212	9,695	2,154	1,450	4,914
2003	19,135	10,186	2,263	1,523	5,163
2004	20,404	10,862	2,413	1,624	5,505
2005	22,162	11,797	2,621	1,764	5,979
2006	24,799	13,201	2,933	1,974	6,691
2007	27,188	14,473	3,216	2,164	7,336

Fuente: Cálculos propios.

Todo el transporte

Cuadro 150: Base gravable de IVA en transporte terrestre					
	Ventas	Gastos	Exportación	Inversiones	Base
2000	137,875	79,507	16,452	8,684	33,232
2001	144,680	83,430	17,260	9,113	34,878
2002	147,293	84,932	17,562	9,278	35,521
2003	154,809	89,263	18,452	9,752	37,342
2004	165,129	95,211	19,676	10,402	39,840
2005	179,390	103,432	21,370	11,301	43,287
2006	200,547	115,640	23,913	12,632	48,361
2007	219,774	126,732	26,218	13,843	52,981

Fuente: Cálculos propios.

IVA a cargo

Cuadro 151: Impuesto a cargo del Transporte Terrestre, 2000 a 2007 (miles de pesos)				
Año	Base	causado	retenido	a cargo
2000	33,232	4,985	2,504	2,481
2001	34,878	5,232	2,627	2,604
2002	35,521	5,328	2,673	2,655
2003	37,342	5,601	2,809	2,793
2004	39,840	5,976	2,995	2,981
2005	43,287	6,493	3,253	3,240
2006	48,361	7,254	3,640	3,614
2007	52,981	7,947	3,991	3,956

Fuente: Cálculos propios.



VII. Estimación de la Evasión.

La evasión se estima por diferencia entre el impuesto potencial calculado en cada una de las secciones menos el recaudado.

Cuadro 152: Estimación de la Evasión de ISR				
Año	Impuesto potencial	Impuesto recaudado	Monto de evasión	Porcentaje de evasión
2001	7,941	2,379	5,562	70.0%
2002	8,444	3,248	5,197	61.5%
2003	8,941	5,073	3,868	43.3%
2004	9,573	5,378	4,195	43.8%
2005	9,565	6,013	3,551	37.1%
2006	10,157	6,625	3,532	34.8%
2007	10,784	7,452	3,331	30.9%

Fuente: Cálculos propios.

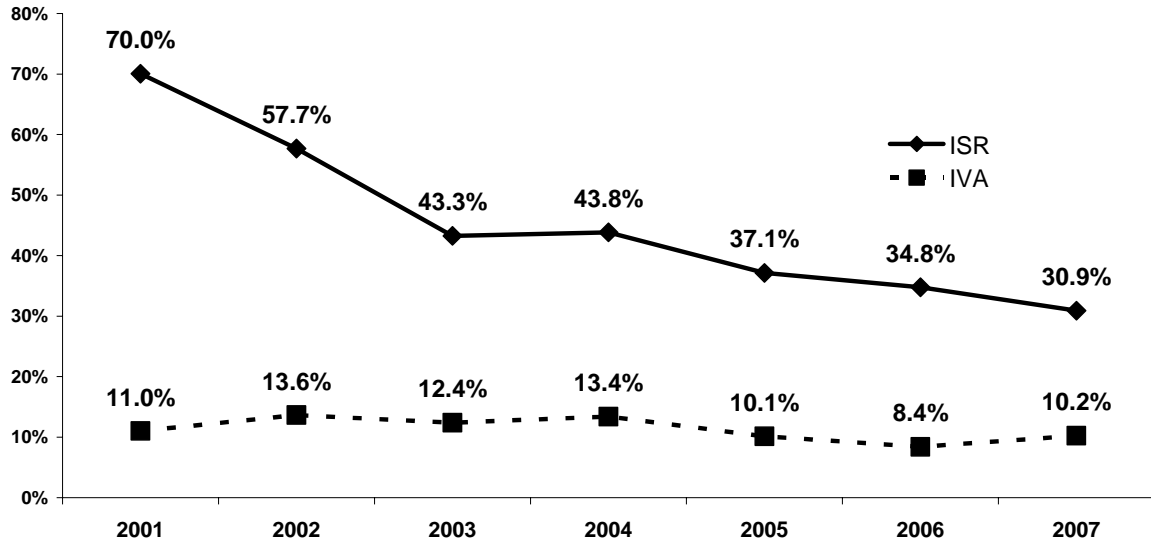
Cuadro 153: Estimación de la Evasión de IVA					
Año	Impuesto potencial	Impuesto retenido	Impuesto recaudado	Monto de evasión	Porcentaje de evasión
2001	5,232	2,627	2,027	577	11.0%
2002	5,328	2,673	1,928	727	13.6%
2003	5,601	2,809	2,098	694	12.4%
2004	5,976	2,995	2,181	800	13.4%
2005	6,493	3,253	2,582	658	10.1%
2006	7,254	3,640	3,004	610	8.4%
2007	7,947	3,991	3,144	812	10.2%

Fuente: Cálculos propios.

La evasión del ISR resulta mucho mayor que la del IVA, tanto en términos absolutos como relativos. Una clara explicación de lo anterior es por la retención que se realizan las personas morales del segundo impuesto (gráfica 2).



Porcentaje de Evasión de Ambos Impuestos



Gráfica 2: Tasas de evasión de ambos impuestos

Por el cambio en la metodología del SCN, el PIB con la metodología 2003 se incrementó sensiblemente, por tanto no resulta comparable una serie de todo el periodo, por tanto sólo se presenta la evasión como porcentaje del PIB para los cinco últimos años.

	ISR	IVA	Total
2003	0.051%	0.009%	0.060%
2004	0.049%	0.009%	0.058%
2005	0.039%	0.007%	0.046%
2006	0.034%	0.006%	0.040%
2007	0.030%	0.007%	0.037%

Fuente: Cálculos propios



VIII. Gasto Fiscal

El gasto fiscal ha representado una cantidad por el est3mulo al peaje se present3 en cada una de las secciones, se presenta una en un solo cuadro para mostrar su magnitud.

Cuadro 155: Gasto Fiscal por el Est3mulo de Peaje en Autotransporte de Carga, de 2000 a 2007. (miles de pesos)				
A3o	Personas morales	Personas f3sicas	Hombre camión	Total autotransporte de carga
2000	405,567	432,055	625,883	1,463,505
2001	426,983	456,833	632,725	1,516,541
2002	447,651	516,910	647,407	1,611,968
2003	477,428	545,751	701,018	1,724,198
2004	508,028	581,151	792,464	1,881,643
2005	564,202	642,988	828,264	2,035,453
2006	607,550	702,120	1,026,209	2,335,879
2007	673,130	759,934	951,534	2,384,597

Fuente: C3lculos propios

Cuadro 156: Gasto Fiscal por el Est3mulo de Peaje en Autotransporte de Carga, de 2000 a 2007. (miles de pesos)			
A3o	Personas morales	Personas f3sicas	Total transporte de pasajeros
2000	321,245	85,465	406,710
2001	345,784	91,994	437,778
2002	364,263	90,560	454,823
2003	389,283	88,344	477,628
2004	415,855	94,374	510,230
2005	466,068	105,770	571,838
2006	505,727	114,770	620,497
2007	545,323	123,756	669,079

Fuente: C3lculos propios



**Cuadro 157: Gasto Fiscal por el Est3mulo de Peaje en
Transporte Terrestre, de 2000 a 2007.
(miles de pesos)**

A3o	Autotransporte de carga	Transporte de pasajeros	Total Transporte Terrestre
2000	1,463,505	406,710	1,870,216
2001	1,516,541	437,778	1,954,319
2002	1,611,968	454,823	2,066,791
2003	1,724,198	477,628	2,201,825
2004	1,881,643	510,230	2,391,872
2005	2,035,453	571,838	2,607,291
2006	2,335,879	620,497	2,956,376
2007	2,384,597	669,079	3,053,676

Fuente: C3lculos propios



IX. Conclusiones y recomendaciones.

- 1) La evasión del Impuesto Sobre la Renta en el Transporte Terrestre ha mostrado una clara tendencia a disminuir, en 2007 significó el 31 por ciento de la recaudación potencial.
- 2) La evasión del Impuesto al Valor Agregado se ha mantenido en valores entre el 10 y 14 por ciento.
- 3) La evasión del transporte terrestre de ambos impuesto representó el 0.037 por ciento del PIB en 2007.
- 4) La fuerte diferencia entre ambas evasiones se debe a la retención que realizan las personas morales cuando reciben el servicio de transporte de carga.
- 5) Derivado de lo anterior se sugiere que también se retenga el ISR en un porcentaje similar, con lo que la evasión disminuiría sensiblemente.
- 6) Las facilidades administrativas han fomentado la deducción de gastos que no necesariamente se realizan, lo que impacta negativamente la recaudación.
- 7) Los límites de las facilidades administrativas han disminuido, en términos nominales y reales, debe consolidarse esa tendencia y en paralelo fomentar la cultura del comprobante fiscal. En la medida que se logre incorporar en esa práctica a los proveedores, la utilización de las facilidades administrativas tenderían a ser innecesarias.
- 8) La transición que se da del ejercicio fiscal 2001 al 2002 impactó positivamente en la recaudación fiscal al precisar los conceptos de ingresos y egresos homologándolos a los aplicables al régimen general y evitando interpretaciones confusas.
- 9) Existe un potencial recaudatorio en el Régimen de Pequeños Contribuyentes en el Transporte de Pasajeros, que debería ser utilizado por las Entidades Federativas para hacerse de recursos.
- 10) En el sector transporte, los contribuyentes con ingresos que superan el tope permitido en Ley para considerarse REPECOS, se ubican con facilidad en este régimen debido a que sus clientes no solicitan la expedición de comprobantes con requisitos fiscales.
- 11) El gasto fiscal por el pago de peaje representó más de tres mil millones de pesos en 2007.
- 12) Se recomienda intercambiar experiencias recaudatorias con otros países que cuenten con regímenes especiales o de excepción tributario para el transporte como lo son entre otras, Brasil y Chile.



X. BIBLIOGRAFÍA

- BARRA, Patricio y Michael Jorratt. "Estimación de la evasión tributaria en Chile." Departamento de Estudios, Servicio de Impuestos Internos. *Teatinos* N° 120, 6° Piso, Of. 600. Santiago, Chile. Junio 1999
- BETTINGER Barrios, Herbert. *Estudio practico sobre los convenios impositivos para evitar la doble tributación*. México, D.F. : Ediciones Fiscales ISEF, 2007.
- Cadena Clavijo, Héctor José. *La Modernización y fiscalización aduanera colombiana y el control a la evasión fiscal Santiago de Chile*: CEPAL, 1994.
- Calvo Nicolau, Enrique. *Tratados en materia tributaria con Estados Unidos de América*. México, D.F.: Themis, 1994.
- Calzada de Campos, María Luisa. *La lotería fiscal: un procedimiento para atenuar la evasión fiscal y acrecentar los recursos del gobierno s.l.: s.e. s.p.*
- CAMARGO Hernández, David Francisco. *Evasión Fiscal: un problema a resolver*. EDT. Eumed.net. 2005.
- Carcamo Sabido, Layda. *Alcance de los términos "beneficios empresariales" y "otras rentas" en los convenios para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal*. México, Editorial Themis: Academia de Estudios Fiscales de la Contaduría Pública, 2002.
- CÁRDENAS Peña, Carmen. "Resolución de facilidades administrativas para los sectores que en la misma señalan para el 2008: Actividades ganaderas y autotransporte terrestre." *Revista Mensual Pagos de Impuestos en Español*, Mayo del 2008.
- "Convenio de las naciones unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías." Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1982.
- COSSÍO Muñoz Reyes, Fernando y María Félix Delgadillo Camacho. "Estimación de la evasión en el Impuesto al Valor Agregado (IVA)." <http://www.udape.gov.bo/AnalisisEconomico/analisis/vol09/art05.pdf>
- DELGADILLO, María Félix y César Calderón. Estimación de la evasión en el impuesto al consumo específico (ICE) 1988-1992. <http://www.udape.gov.bo/analisisEconomico/analisis/vol15/art03.pdf>
- DUSSEL Peters, Enrique."Los costos de transporte en las exportaciones mexicanas. BID, *Int Working Paper* 13.
- Fernández, Arturo M. *Evasión fiscal y respuesta a la imposición: teoría y evidencia para México*: El Colegio de México. Centro de Estudios Económicos, 1984.
- García Alba Idunate, Pascual. *La evasión fiscal en México: un estudio comparativo del impuesto sobre ingresos mercantiles con el impuesto al valor agregado México*: UAM. Azcapotzalco, 1982.
- GARCÍA Gutiérrez, Isabel y Gil Gutiérrez Casas. "El transporte ferroviario en Europa y en España: situación actual y perspectivas de futuro." *Revista de Dirección, Organización y Administración de Empresas*. N° 28, 2002, pp. 12-22.



- Gerard Rivero, Jerónimo Marcos. *La economía de la evasión fiscal, un método sistemático de selección de auditorías* México: Minal Impresos, S.A., 1993.
- González Salas Campos, Raúl, 1959. *Los delitos fiscales* / Raúl González Salas Campos México: Perezniето Editores, 1995.
- INEGI. "Encuesta Anual de Transportes 2006. Síntesis Metodológica, México.
- INEGI. Encuesta Anual de Transportes 2007. , México.
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- INEGI. Metodología para las actividades del Sector Transportes, Correos y Almacenamiento. [En línea]. http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/censos/metodo_transporte.pdf
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Tablas comparativas entre el SCIAN y otros clasificadores. México 2006.
- LANSDBERGER, M. y Meilijson, I. (1982) Incentive Generating State Dependent Penalty System. The Case of Income Tax Evasion, *Journal of Public Economics*, nº 19.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940. Última reforma publicada DOF 25-10-2005
- Ley del Servicio Postal Mexicano. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1986.
- Ley Federal de Telecomunicaciones. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 1995. Última reforma publicada DOF 11-04-2006.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.
- LUNA Guerra, Antonio. *Régimen Fiscal del Autotransporte Federal y Local 2008*. México, Ediciones Fiscal ISEF, 2008.



MORENO Sáez, Alfredo y María del Pilar Ruiz Rescalvo. Evaluación empírica del fraude fiscal: Análisis de la estrategia de Landsberger y Meilijson. Documentos de Trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad Complutense de Madrid,

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994. Última reforma publicada DOF 28-11-2000.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994. Última reforma publicada DOF 28-11-2000.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Nuevo Reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994. Última reforma publicada DOF 28-11-2000.

RUIZ Rodríguez, José Manuel. Transporte por carretera. Barcelona, Marge Books, 2006.

VALDIVIA Correón, Elsa Leticia. Los aspectos económicos de la evasión fiscal México: s. e., 1967.

VILLEGAS, Ma. Clementina de Plaza, Ramón Plaza Mancera. *Contabilidad Social* Secretaria de Servicios Académicos .Coordinación de Universidad Abierta. Facultad de Economía. División Sistema de Universidad Abierta UNAM.

Servicio De Administración Tributaria, México
<http://www.sat.gob.mx/>



XI. ANEXOS

Anexo 1 Marco Legal	92
Anexo 2: Transporte de carga, informaci3n por categorías	115
Anexo 3: Proyecciones Transporte de Carga	132
Anexo 4: Transporte de pasajeros	172
Anexo 5: Proyecciones Transporte de Pasajeros	174
Anexo 6: Comparaci3n de los dos sistemas de cuentas nacionales	177
Anexo 7: Tablas para el pago de Impuesto Sobre la Renta de Personas Físicas, con Actividad Empresarial y Asalariados.....	180



Anexo 1 Marco Legal

2001	2002-2007	Modificaci3n
<p>ARTICULO 67 Las personas morales que se dediquen exclusivamente a actividades agr3colas, ganaderas, pesqueras o silv3cola, asi como al autotransporte terrestre de carga o pasajeros, en lugar de aplicar lo dispuesto en el titulo ii de esta ley, deber3n pagar el impuesto sobre la renta en los t3rminos establecidos en este titulo, a excepci3n de aquellas que tengan el car3cter de controladoras o controladas en los t3rminos de capitulo iv del titulo ii de esta ley, mismas que pagaran el impuesto conforme a lo previsto en dicho capitulo.</p>	<p>Art3culo 79. Deber3n cumplir con sus obligaciones fiscales en materia del impuesto sobre la renta conforme al r3gimen simplificado establecido en el presente Cap3tulo las siguientes personas morales:</p> <p>I. Las dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, siempre que no presten preponderantemente sus servicios a otra persona moral residente en el pa3s o en el extranjero, que se considere parte relacionada, aplicando en lo conducente los p3rrafos quinto y sexto del art3culo 215 de esta Ley.</p> <p>V. Las sociedades cooperativas de autotransportistas dedicadas exclusivamente al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros.</p> <p>Lo dispuesto en este Cap3tulo no ser3 aplicable a las personas morales que consoliden sus resultados fiscales en los t3rminos del Cap3tulo VI del T3tulo II de esta Ley. Igualmente, no ser3 aplicable lo dispuesto en este Cap3tulo a las personas morales que presten servicios de naturaleza previa o auxiliar para el desarrollo de las actividades de autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, excepto cuando se trate de coordinados.</p> <p>Art3culo 80. Para los efectos del r3gimen simplificado establecido en este Cap3tulo se consideran:</p> <p>I. Contribuyentes dedicados exclusivamente al autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, o a</p>	<p>Se especifican con mayor detalle los sujetos de este r3gimen en los art3culos 79 y 80.</p>



2001	2002-2007	Modificaci3n
	<p>las actividades agr3colas, ganaderas, pesqueras o silv3colas, aqu3llos cuyos ingresos por dichas actividades representan cuando menos el 90% de sus ingresos totales, sin incluir los ingresos por las enajenaciones de activos fijos o terrenos, de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad.</p> <p>III. Coordinado, la persona moral que administra y opera activos fijos o 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 terrenos, relacionados directamente con dichas actividades.</p>	
<p>ARTICULO 67 Las personas morales a que se refiere este articulo calcularan el impuesto sobre la renta, aplicando al resultado fiscal del ejercicio la tasa establecida en el primer parrafo del articulo 10; tambi3n podr3n calcularlo aplicando la tasa referida a la cantidad que se obtenga de multiplicar el resultado fiscal por el factor de 1.5385. el impuesto del ejercicio que se haya determinado conforme a este p3rrafo, despu3s de aplicar, en su caso, la reducci3n a que se refiere el articulo 13 de esta ley, ser3 el que se acreditara contra el impuesto al activo del mismo ejercicio, y ser3 el causado para determinar la diferencia que se podr3 acreditar adicionalmente contra el impuesto al activo, en los t3rminos del articulo 9o. de la ley del impuesto al activo.</p>	<p>Art3culo 81. Las personas morales a que se refiere este Cap3tulo cumplir3n, con las obligaciones establecidas en esta Ley, aplicando al efecto lo dispuesto en la Secci3n I del Cap3tulo II del T3tulo IV de esta Ley, de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>I. Calcular3n y enterar3n, por cada uno de sus integrantes, los pagos provisionales en los t3rminos del articulo 127 de esta Ley. Al resultado obtenido conforme a esta fracci3n se le aplicar3 la tarifa del citado articulo trat3ndose de personas f3sicas, o la tasa establecida en el articulo 10 de la misma, trat3ndose de personas morales.</p> <p>II. Para calcular y enterar el impuesto del ejercicio de cada uno de sus integrantes, determinar3n la utilidad gravable del ejercicio aplicando al efecto lo dispuesto en el articulo 130 de esta Ley. A la utilidad gravable determinada en los t3rminos de esta fracci3n, se le</p>	<p>La base del impuesto se determina de acuerdo al procedimiento de las personas f3sicas con actividades empresariales y profesionales, restando del total de los ingresos las deducciones autorizadas, anteriormente la resta era del total de entradas y el total de salidas, al resultado se aplica en ambos casos, la tasa del ISR que marca el articulo 10 para el caso de las personas morales.</p> <p>Dentro de las salidas que pod3an restarse en el ejercicio se destacaban las inversiones, mismas que pod3an aplicarse en su totalidad y hasta por el monto de los l3mites de deducibilidad determinados en el ejercicio en que se pagaban, en el presente las inversiones siguen el tratamiento de</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>El impuesto del ejercicio se pagara mediante declaración que presentaran ante las oficinas autorizadas, dentro de los 3 meses siguientes a la fecha en que termine el ejercicio fiscal.</p> <p>Para los efectos de este titulo, será aplicable lo dispuesto en el articulo 13 y en el capitulo vi del titulo ii de la presente ley.</p> <p>ARTICULO 67-A Las personas morales que paguen el impuesto en los términos de este titulo determinaran el resultado fiscal del ejercicio disminuyendo del total de entradas obtenidas, las salidas autorizadas a que se refiere el articulo 67-c de esta ley, correspondientes al mismo ejercicio.</p> <p>Para los efectos de la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, la renta gravable a que se refiere el inciso e) de la fracción IX del articulo 123 de la constitución política de los estados unidos mexicanos y el articulo 120 de la ley federal del trabajo, será el resultado fiscal que se obtenga de conformidad con lo dispuesto en este titulo.</p> <p>ARTICULO 67-C Los contribuyentes a que se refiere este titulo consideraran las entradas en efectivo, bienes o servicios obtenidos en el ejercicio. se consideraran entradas, entre otras, las que se mencionan en el articulo 119-d de esta ley.</p> <p>Estos contribuyentes podrán restar de las entradas a que se refiere el párrafo anterior,</p>	<p>aplicará la tarifa del artículo 177 de esta Ley, tratándose de personas físicas, o la tasa establecida en el artículo 10 de la misma, tratándose de personas morales.</p> <p>Contra el impuesto que resulte a cargo en los términos del párrafo anterior, se podrán acreditar los pagos provisionales efectuados por la persona moral.</p> <p>El impuesto del ejercicio se pagará mediante declaración que presentarán las personas morales durante el mes de marzo del año siguiente, ante las oficinas autorizadas, excepto cuando se trate de personas morales, cuyos integrantes por los cuales cumpla con sus obligaciones fiscales sólo sean personas físicas, en cuyo caso la declaración se presentará en el mes de abril del año siguiente.</p> <p>IV. Calcularán y, en su caso, pagarán por cuenta de cada uno de sus integrantes, el impuesto al activo que les corresponda a cada uno de éstos aplicando al efecto lo dispuesto en la Ley del Impuesto al Activo.</p> <p>V. Cumplirán con las demás obligaciones formales, de retención y de entero, que establecen las disposiciones fiscales.</p> <p>Para los efectos de este artículo, las personas morales cumplirán con sus propias obligaciones y lo harán en forma conjunta por sus integrantes en los casos en que así proceda. Igualmente, el impuesto que determinen por cada uno de sus integrantes se enterará de manera conjunta en una sola declaración.</p> <p>No tendrán efectos fiscales las operaciones entre integrantes de un mismo coordinado relativas a las actividades a que se refiere este Capítulo que realicen</p>	<p>deducción vía depreciación.</p> <p>Puede ser posible la deducción de inversiones en el mismo ejercicio en forma de gasto siempre que en el ejercicio inmediato anterior los ingresos del contribuyente no hubieran excedido de 10 millones de pesos y que no se trate de automóviles, camiones de carga, autobuses, tractocamiones y remolques, mismos que se aplican necesariamente vía depreciación.</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>las salidas en efectivo, bienes o servicios efectuados en el ejercicio, que se señalan en el artículo 119-e de esta ley, a excepción de la prevista en la fracción XII de dicho precepto. los contribuyentes que hubiesen ejercido la opción a que se refiere el segundo párrafo del artículo 67 de esta ley, podrán considerar como salida el impuesto pagado en los términos de dicha opción.</p> <p>Se consideran salidas los pagos de utilidades o dividendos provenientes de la cuenta de utilidad fiscal neta que el contribuyente hubiera llevado con anterioridad a la fecha en que comenzó a pagar el impuesto conforme a este título.</p> <p>Únicamente se podrán considerar como salidas aquellas que reúnan los requisitos a que se refiere el artículo 24 de esta ley. Las inversiones serán salidas hasta por el monto autorizado por esta ley en el ejercicio en el que se paguen. en ningún caso serán salidas los conceptos no deducibles señalados en el artículo 25.</p> <p>ARTICULO 67-E Los contribuyentes a que se refiere este título, para calcular el impuesto sobre la renta a su cargo en el ejercicio en el que determinen resultado fiscal, podrán comparar el capital contable actualizado a la fecha de terminación del ejercicio de que se trate, adicionado con el resultado fiscal del mismo periodo, con el saldo de la cuenta de capital de aportación al final de dicho ejercicio. Cuando el primero sea mayor que el segundo,</p>	<p>los propios integrantes ni las transferencias de bienes que se realicen entre integrantes de un mismo coordinado, siempre que la factura del bien de que se trate esté a nombre del propio coordinado.</p> <p>Los contribuyentes de este Capítulo cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior no hubieran excedido de \$10'000,000.00, en lugar de aplicar lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de esta Ley, podrán aplicar las disposiciones de la Sección II del Capítulo II del Título IV de la misma; a la utilidad gravable así determinada se le aplicará la tasa del artículo 10 de esta Ley o la tarifa del 177 de la misma, según se trate de persona moral o persona física, respectivamente.</p>	<p>Anterior a la modificación de la ley, los contribuyentes tenían la opción de calcular el ISR a su cargo del ejercicio a partir de comparar el capital contable actualizado agregándole el resultado fiscal obtenido y disminuyendo al resultado el saldo de la cuenta de capital de aportación.</p> <p>A partir de un supuesto de disminución de capital la base del impuesto se entendía como</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>el impuesto se calculara sobre el total del resultado fiscal del ejercicio. en los casos en que el primero sea menor que el segundo, se entenderá que existe una disminución del capital inicial y se estará a lo siguiente:</p> <p>i.- cuando el resultado fiscal sea mayor que la disminución del capital de aportación, la diferencia entre ambos conceptos será el monto del resultado fiscal sobre el que se pagara impuesto en el ejercicio. El importe restante se considerara utilidad pendiente de distribuir de ejercicios anteriores a la fecha en que se comenzó a tributar conforme a este titulo y se pagara el impuesto aplicando la tasa contenida en el primer párrafo del artículo 10 de esta ley.</p> <p>ii.- cuando el resultado fiscal sea menor que la disminución del capital de aportación, no se pagara el impuesto por el resultado fiscal del ejercicio y la disminución del capital se considerara utilidad pendiente de distribuir de ejercicios anteriores a la fecha en que se comenzó a tributar conforme a este titulo y se pagara el impuesto aplicando la tasa contenida en el primer párrafo del articulo 10 de esta ley.</p> <p>La cuenta de capital de aportación se constituirá conforme a lo previsto en los párrafos penúltimo y último del artículo 67-g de esta ley.</p> <p>El capital contable actualizado, será el que se determine de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados, cuando la persona utilice dichos principios para integrar su contabilidad; en caso contrario, el</p>		<p>la diferencia entre el resultado fiscal y la cuenta de capital de aportación.</p> <p>Cuando el resultado fiscal superaba lo que se entendía como disminución de capital no se pagaba el impuesto sobre el resultado de ese año.</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>capital contable deberá actualizarse conforme a las reglas que al efecto expida la secretaria de hacienda y crédito público mediante disposiciones de carácter general.</p>		
	<p>Artículo 83. Tratándose de personas físicas o morales, que cumplan sus obligaciones fiscales por conducto de varios coordinados de los cuales son integrantes, cuando sus ingresos provengan exclusivamente del autotransporte terrestre de carga o de pasajeros, deberán solicitar a los coordinados de los que sean integrantes, la información necesaria para calcular y enterar el impuesto sobre la renta que les corresponda.</p> <p>Para calcular y enterar el impuesto del ejercicio aplicarán lo dispuesto por el artículo 130 de esta Ley. A la utilidad gravable determinada conforme a dicho precepto, se le aplicará la tarifa del artículo 177 o la tasa del artículo 10 de la misma, según se trate de persona física o moral.</p> <p>Las personas físicas o morales, en lugar de aplicar lo dispuesto en el párrafo anterior, podrán optar porque cada coordinado de los que sean integrantes efectúe por su cuenta el pago del impuesto sobre la renta, respecto de los ingresos que obtengan del coordinado de que se trate, aplicando a la utilidad gravable a que se refiere el párrafo anterior la tasa establecida en el artículo 10 de esta Ley, tratándose de personas morales o la tasa máxima para aplicarse sobre el excedente del límite inferior que establece la tarifa contenida en el artículo 177 de la misma en el caso de personas físicas. Dicho pago se considerará como definitivo.</p>	<p>Se describe el procedimiento de cumplimiento de obligaciones fiscales cuando se forman coordinados y que los ingresos de sus integrantes provengan exclusivamente del autotransporte.</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>ARTICULO 67-H Las personas morales a que se refiere este titulo, efectuaran pagos provisionales mensuales a cuenta del impuesto anual a mas tardar el día 17 del mes inmediato posterior al que corresponda el pago, mediante declaración que presentaran ante las oficinas autorizadas. el pago provisional se determinara restando de la totalidad de las entradas correspondientes al periodo comprendido desde el inicio del ejercicio hasta el ultimo día del mes al que se refiere el pago, las salidas a que se refiere el articulo 67-c de la ley, correspondientes al mismo periodo y aplicándole a la diferencia la tasa a que se refiere el articulo 67 de esta ley. contra el impuesto a pagar, podrán acreditar los pagos provisionales del mismo ejercicio efectuados con anterioridad.</p> <p>las personas morales a que se refiere este titulo, que hayan obtenido en el ejercicio inmediato anterior ingresos que no excedieron de 12,711,341.00, podrán efectuar pagos provisionales trimestrales a cuenta del impuesto anual a mas tardar el día 17 de los meses de abril, julio, octubre y enero del año siguiente. Dicho pago provisional se determinara en los términos de este artículo. Cuando los contribuyentes antes señalados hubieran efectuado pagos provisionales trimestrales en los términos de este párrafo y obtengan en un ejercicio ingresos acumulables que excedan del monto antes indicado, podrán estar a lo previsto en este párrafo en el ejercicio siguiente a aquel en el que excedan</p>	<p>Artículo 81. Las personas morales a que se refiere este Capítulo cumplirán, con las obligaciones establecidas en esta Ley, aplicando al efecto lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de esta Ley, de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>I. Calcularán y enterarán, por cada uno de sus integrantes, los pagos provisionales en los términos del artículo 127 de esta Ley. 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 10 de la misma, tratándose de personas morales.</p>	<p>Anteriormente existía la posibilidad de que los contribuyentes presentaran pagos provisionales trimestrales, siempre que no hubieran tenido ingresos superiores a 12.72 millones de pesos en el ejercicio inmediato anterior.</p>



2001	2002-2007	Modificación
de dicha cantidad.		
<p>ARTICULO 119-D Los contribuyentes a que se refiere esta sección consideraran las entradas en efectivo, bienes o servicios obtenidos en el ejercicio, entre otras, se consideran entradas la siguientes:</p> <p>i.- los ingresos propios de la actividad.</p> <p>ii.- los recursos provenientes de préstamos obtenidos.</p> <p>iii.- los intereses cobrados, sin ajuste alguno.</p> <p>iv.- los recursos provenientes de la enajenación de títulos de crédito, distintos de las acciones. se consideran entradas los recursos que provengan de la enajenación de acciones de las sociedades de inversión a que se refiere el título iii de esta ley.</p> <p>v.- los retiros de cuentas bancarias.</p> <p>vi.- la totalidad de los ingresos que provengan de la enajenación de bienes, salvo que estos se hubieran considerado como entradas en los términos de la fracción i de este artículo.</p> <p>vii.- el monto de las contribuciones que le sean devueltas al contribuyente en el ejercicio.</p> <p>viii.- las aportaciones de capital que efectúe el contribuyente. Para estos efectos se</p>	<p>Artículo 121. Para los efectos de esta Sección, se consideran ingresos acumulables por la realización de actividades empresariales o por la prestación de servicios profesionales, además de los señalados en el artículo anterior y en otros artículos de esta Ley, los siguientes:</p> <p>I. Tratándose de condonaciones, quitas o remisiones, de deudas relacionadas con la actividad empresarial o con el servicio profesional, así como de las deudas antes citadas que se dejen de pagar por prescripción que resulte de restar del principal actualizado de la acción del acreedor, la diferencia por inflación, el monto de la quita, condonación o remisión, al momento de su liquidación o reestructuración, siempre y cuando la liquidación total sea menor al principal actualizado y se trate de quitas, condonaciones o remisiones otorgadas por instituciones del sistema financiero.</p> <p>En el caso de condonaciones, quitas remisiones de deudas otorgadas por personas distintas a instituciones del sistema financiero, se acumulará el monto total en dichas condonaciones, quitas o remisiones.</p> <p>II. Los provenientes de la enajenación de cuentas y documentos por cobrar y de títulos de crédito distintos de las acciones, relacionados con las actividades a que se refiere este Capítulo.</p> <p>III. Las cantidades que se recuperen por seguros, fianzas o responsabilidades a cargo de terceros, tratándose de pérdidas</p>	<p>De acuerdo a lo establecido en el Art. 81 de la LISR, las personas morales del Régimen Simplificado cumplirán con sus obligaciones aplicando lo dispuesto en la Sección I del Capítulo II del Título IV de la propia Ley.</p> <p>Los ingresos son manejados básicamente de la misma manera, en el sentido de que estos se acumulan cuando efectivamente se cobran, adicionalmente la ley actual considera los ingresos determinados presuntivamente por la autoridad.</p> <p>No obstante, anterior a la creación del nuevo régimen simplificado se consideraban ingresos todos los retiros bancarios, así como las contribuciones trasladadas por el contribuyente y las recibidas en devolución.</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>consideran aportaciones de capital los recursos que el contribuyente afecte a la actividad empresarial y que no provengan de la misma.</p> <p>ix.- los impuestos trasladados por el contribuyente.</p> <p>Los ingresos por operaciones en crédito se consideraran entradas hasta que se cobren en efectivo, bienes o servicios.</p>	<p>de bienes del contribuyente afectos a la actividad empresarial o al servicio profesional.</p> <p>IV. Las cantidades que se perciban para efectuar gastos por cuenta de terceros, salvo que dichos gastos sean respaldados con documentación comprobatoria a nombre de aquél por cuenta de quien se efectúa el gasto.</p> <p>V. Los derivados de la enajenación de obras de arte hechas por el contribuyente.</p> <p>VI. Los obtenidos por agentes de instituciones de crédito, de seguros, de fianzas o de valores, por promotores de valores o de administradoras de fondos para el retiro, por los servicios profesionales prestados a dichas instituciones.</p> <p>VII. Los obtenidos mediante la explotación de una patente aduanal.</p> <p>VIII. Los obtenidos por la explotación de obras escritas, fotografías o dibujos, en libros, periódicos, revistas o en las páginas electrónicas vía Internet, o bien, la reproducción en serie de grabaciones de obras musicales y en general cualquier otro que derive de la explotación de derechos de autor.</p> <p>IX. Los intereses cobrados derivados de la actividad empresarial o de la prestación de servicios profesionales, sin ajuste alguno.</p> <p>X. Las devoluciones que se efectúen o los descuentos o bonificaciones que se</p>	



2001	2002-2007	Modificación
	<p>reciban, siempre que se hubiese efectuado la deducción correspondiente.</p> <p>XI. La ganancia derivada de la enajenación de activos afectos a la actividad, salvo tratándose de los contribuyentes a que se refiere el artículo 134 de esta Ley; en este último caso, se considerará como ganancia el total del ingreso obtenido en la enajenación.</p> <p>Los ingresos determinados presuntivamente por las autoridades fiscales, en los casos en que proceda conforme a la Ley, se considerarán ingresos acumulables en los términos de esta Sección, cuando en el ejercicio de que se trate el contribuyente perciba preponderantemente ingresos que correspondan a actividades empresariales o a la prestación de servicios profesionales.</p>	
<p>ARTICULO 119-E Los contribuyentes a que se refiere esta sección, podrán restar de las entradas a que se refiere el artículo anterior, las salidas en efectivo, en bienes o servicios efectuados en el ejercicio, que a continuación se señalan:</p> <p>i.- las devoluciones que reciban y los descuentos y bonificaciones que se hagan.</p> <p>ii.- las adquisiciones de mercancías, de materias primas y productos semiterminados o terminados que se utilicen en la actividad, disminuidas con las devoluciones, descuentos o bonificaciones sobre las mismas.</p>	<p>Artículo 123. Las personas físicas que obtengan ingresos por actividades empresariales o servicios profesionales, podrán efectuar las deducciones siguientes:</p> <p>I. Las devoluciones que se reciban o los descuentos o bonificaciones que se hagan, siempre que se hubiese acumulado el ingreso correspondiente.</p> <p>II. Las adquisiciones de mercancías, así como de materias primas, productos semiterminados o terminados, que utilicen para prestar servicios, para fabricar bienes o para enajenarlos.</p> <p>No serán deducibles conforme a esta</p>	<p>Las deducciones anteriores de la reforma eran más amplias que las existentes en la actualidad, destacándose lo relativo al tratamiento de la deducción de inversiones, pues anteriormente eran deducidas al momento de ser erogadas mientras que actualmente es vía depreciación.</p> <p>Otra serie de deducciones con características similares a los ingresos eran la adquisición de terrenos, los depósitos e inversiones en cuentas bancarias o los impuestos trasladados al contribuyente.</p>



2001	2002-2007	Modificación
<p>iii.- los gastos.</p> <p>iv.- las adquisiciones de bienes. Tratándose de terrenos únicamente se considerara salida su adquisición, cuando estos se destinen a la actividad empresarial del contribuyente.</p> <p>v.- la adquisición, a nombre del contribuyente, de títulos de crédito, distintos de las acciones. se consideran salidas la adquisición de acciones de las sociedades de inversión a que se refiere el titulo iii de esta ley.</p> <p>vi.- los depósitos e inversiones en cuentas bancarias del contribuyente.</p> <p>vii.- el pago de prestamos concedidos al contribuyente.</p> <p>viii.- los intereses pagados, sin ajuste alguno.</p> <p>ix.- los pagos de contribuciones a cargo del contribuyente, excepto el impuesto sobre la renta. Tratándose de las aportaciones al instituto mexicano del seguro social, solo serán salidas las cuotas obreras pagadas por los patrones, correspondientes a trabajadores de salario mínimo general para una o varias áreas geográficas.</p> <p>x.- los impuestos que le trasladen al contribuyente.</p> <p>xi.- el entero de contribuciones a cargo de terceros que retenga el contribuyente.</p>	<p>fracción los activos fijos, los terrenos, las acciones, partes sociales, obligaciones y otros valores mobiliarios, los títulos valor que representen la propiedad de bienes, excepto certificados de depósito de bienes o mercancías, la moneda extranjera, las piezas de oro o de plata que hubieran tenido el carácter de moneda nacional o extranjera ni las piezas denominadas onzas troy.</p> <p>En el caso de ingresos por enajenación de terrenos y de acciones, se estará a lo dispuesto en los artículos 21 y 24 de esta Ley, respectivamente.</p> <p>III. Los gastos.</p> <p>IV. Las inversiones.</p> <p>V. Los intereses pagados derivados de la actividad empresarial o servicio profesional, sin ajuste alguno, así como los que se generen por capitales tomados en préstamo siempre y cuando dichos capitales hayan sido invertidos en los fines de las actividades a que se refiere esta Sección.</p> <p>VI. Las cuotas pagadas por los patrones al Instituto Mexicano del Seguro Social, incluso cuando éstas sean a cargo de sus trabajadores.</p> <p>VII. Los pagos efectuados por el impuesto local sobre los ingresos por actividades empresariales o servicios profesionales.</p> <p>Tratándose de personas físicas residentes en el</p>	



2001	2002-2007	Modificación
<p>xii.- los pagos por salarios y en general por la prestación de un servicio personal subordinado, hasta por tres trabajadores o familiares que efectivamente les presten sus servicios con el único requisito de registrar el nombre y el monto del pago, siempre que cada uno de estos no exceda del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año. Cuando la deducción se efectúe respecto de familiares del contribuyente, no se presumirá la existencia de relación laboral entre los mismos.</p> <p>Lo previsto en esta fracción no será aplicable a las personas físicas que hayan obtenido en el ejercicio inmediato anterior ingresos superiores a \$ 1,482,104.00 así como a las mencionadas en el artículo 119-c de esta ley.</p> <p>xiii.- los pagos por el crédito al salario a que se refieren los artículos 80-b y 81 de esta ley.</p> <p>xiv.- las cantidades que tengan el carácter de participación en la utilidad del contribuyente que serían deducibles en los términos de esta ley.</p> <p>Los conceptos anteriores solo se consideraran salidas hasta que sean efectivamente erogados. Solo se entenderán efectivamente erogados cuando hayan sido pagados en efectivo, en cheque girado contra la cuenta del contribuyente, mediante traspasos de cuentas bancarias, o en otros bienes que no sean títulos de crédito.</p> <p>Únicamente se podrán considerar como</p>	<p>extranjero que tengan uno o varios establecimientos permanentes en el país, podrán efectuar las deducciones que correspondan a las actividades del establecimiento permanente, ya sean las erogadas en México o en cualquier otra parte, aun cuando se prorrateen con algún establecimiento ubicado en el extranjero, aplicando al efecto lo dispuesto en el artículo 30 de esta Ley.</p> <p>Artículo 124. Los contribuyentes a que se refiere esta Sección determinarán la deducción por inversiones aplicando lo dispuesto en la Sección II del Capítulo II del Título II de esta Ley. Para estos efectos, se consideran inversiones las señaladas en el artículo 38 de esta Ley.</p> <p>Para los efectos de este artículo, los por cientos de deducción se aplicarán sobre el monto original de la inversión, aun cuando ésta no se haya pagado en su totalidad en el ejercicio en que proceda su deducción. Cuando no se pueda separar el monto original de la inversión de los intereses que en su caso se paguen por el financiamiento, el por ciento que corresponda se aplicará sobre el monto total, en cuyo caso, los intereses no podrán deducirse en los términos de la fracción V del artículo 123 de esta Ley.</p> <p>Los contribuyentes a que se refiere esta Sección, que únicamente presten servicios profesionales y que en el ejercicio inmediato anterior sus ingresos no hubiesen excedido de \$840,000.00, en lugar de aplicar lo dispuesto en los párrafos precedentes de este artículo, podrán deducir las erogaciones efectivamente realizadas en el ejercicio para la adquisición de activos fijos, gastos o cargos diferidos. Lo dispuesto en este párrafo no será aplicable tratándose de automóviles, terrenos y construcciones, respecto de los cuales se aplicará lo dispuesto en el Título II de esta Ley. La cantidad</p>	



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2001	2002-2007	Modificación
<p>salidas aquellas que reúnan los requisitos a que se refiere el artículo 136 de este ordenamiento.</p> <p>En ningún caso serán salidas los conceptos no deducibles señalados en el artículo 137 de esta ley.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior, en los casos en que los artículos señalados hagan mención a deducciones o ingresos, se entenderá que estos se refieren a salidas o entradas, respectivamente.</p>	<p>a que se refiere este párrafo se actualizará en los términos señalados en el último párrafo del artículo 177 de esta Ley.</p>	

FACILIDADES ADMINISTRATIVAS

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>6. Sector Autotransporte de Carga Federal</p> <p>6.1. Impuesto sobre la Renta</p> <p>6.1.1. Las personas físicas y morales dedicadas al autotransporte de carga federal podrán cumplir con sus obligaciones fiscales en el Régimen Simplificado conforme a lo dispuesto en este capítulo, por las actividades de autotransporte a que se refiere esta regla.</p> <p>Base del Impuesto</p> <p>6.1.2. A la diferencia que se obtenga de restarle al total de</p>	<p>2. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal</p> <p>2.3. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, para los efectos de la retención del impuesto por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7 por ciento por concepto de retenciones del ISR, correspondiente a los pagos realizados a operadores, macheteros y maniobristas, en</p>	<p>2. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal</p> <p>2.1. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, para los efectos de la retención del impuesto por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR, correspondiente a los pagos</p>	<p>2. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal</p> <p>2.1. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, para los efectos de la retención del impuesto por los pagos efectuados a sus trabajadores, en lugar de aplicar las disposiciones correspondientes al pago de salarios, podrán enterar el 7.5 por ciento por concepto de retenciones del ISR, correspondiente a los pagos realizados a operadores, macheteros y maniobristas, de acuerdo al convenio que tengan</p>	<p>2. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga Federal</p>	<p>El principal cambio dentro de las facilidades administrativas que pueden impactar la determinación de ISR por salarios, es la tasa del 7.5% que desde 2004 a la fecha no ha cambiado.</p>



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>las entradas el total de las salidas, se denominará base del impuesto.</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>6.1.7. Los contribuyentes podrán deducir los gastos por los conceptos que se señalan en los siguientes rubros, hasta las cantidades que se indican, siempre que se registren en su cuaderno de entradas y salidas, que hayan sido efectivamente erogadas en el ejercicio fiscal de que se trate, y estén vinculadas con la actividad:</p> <p>A. Maniobras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por tonelada en carga, \$66.95; 2. Por tonelada en paquetería, \$111.65; 3. Por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso, \$268.00; 4. Por cada 400 kilogramos por metro cúbico en carga ligera \$66.95; 5. Por cada 600 kilogramos por metro cúbico en transporte de muebles y mudanzas \$66.95. <p>B. Viáticos de la tripulación,</p>	<p>cuyo caso, no estarán obligados a elaborar nómina respecto de dicho personal, siempre que elaboren una relación individualizada del mismo que indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate.</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales, los gastos por conceptos de maniobras, viáticos de la tripulación, refacciones y reparaciones menores, hasta por las cantidades aplicables dependiendo del número de toneladas, días y kilómetros recorridos, respectivamente, como a continuación se señala:</p> <p>A. Maniobras</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por tonelada en carga o por metro cúbico \$ 66.95 2. Por tonelada en paquetería \$ 111.65 3. Por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso \$ 268.00 <p>B. Viáticos de la tripulación por día \$ 167.50</p> <p>C. Refacciones y reparaciones</p>	<p>realizados a operadores, macheteros y maniobristas, de acuerdo al convenio que tengan celebrado con el Instituto Mexicano del Seguro Social, para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores, en cuyo caso, no estarán obligados a elaborar nómina respecto de dicho personal, siempre que elaboren una relación individualizada del mismo que indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate.</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>2.2. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales, los gastos por conceptos de maniobras, viáticos de la tripulación, refacciones y reparaciones menores, hasta por las cantidades aplicables dependiendo del número de toneladas, días y kilómetros recorridos, respectivamente, como a continuación se señala:</p> <p>1.-Por tonelada en carga o metro cúbico \$53.56</p>	<p>celebrado con el Instituto Mexicano del Seguro Social, para el cálculo de las aportaciones de dichos trabajadores, en cuyo caso, no estarán obligados a elaborar nómina respecto de dicho personal, siempre que elaboren una relación individualizada del mismo que indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate.</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>2.2. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales, los gastos por conceptos de maniobras, viáticos de la tripulación, refacciones y reparaciones menores, hasta por las cantidades aplicables dependiendo del número de toneladas, días y kilómetros recorridos, respectivamente, como a continuación se señala:</p> <p>A. Maniobras</p> <p>1. Por tonelada en carga o por</p>	<p>Facilidades de comprobación</p> <p>2.2. Los contribuyentes dedicados a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales, los gastos por conceptos de maniobras, viáticos de la tripulación, refacciones y reparaciones menores, hasta por las cantidades aplicables dependiendo del número de toneladas, días y kilómetros recorridos, respectivamente, como a continuación se señala:</p>	<p>Dentro de las facilidades de comprobación, han disminuido los montos máximos para deducciones con documentos que no reúnen los requisitos fiscales.</p>



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>\$167.50 por día.</p> <p>Tratándose del transporte de objetos voluminosos y/o de gran peso, \$334.80 por día, por cada uno de los miembros de la tripulación.</p> <p>C. Refacciones y reparaciones menores \$0.90 por kilómetro recorrido.</p> <p>Cálculo del impuesto del ejercicio fiscal</p> <p>6.1.11. Las personas físicas calcularán el ISR del ejercicio fiscal, aplicando a la base del impuesto, la tarifa del artículo 141 de la ley de la materia. Sobre este resultado se tendrá derecho a la aplicación del subsidio previsto en el artículo 141-A, y contra el monto que se obtenga será acreditable el crédito general anual a que se refiere el artículo 141-B.</p> <p>Tratándose de personas morales se aplicará la tasa del 35 por ciento, o bien, podrán calcular este impuesto aplicando la tasa del 35 por ciento a la cantidad que se obtenga de multiplicar la base del impuesto por el factor de 1.5385. Quienes ejerzan esta opción podrán considerar como salida el impuesto pagado.</p> <p>En el caso de tener ingresos por otras actividades distintas de las señaladas en este</p>	<p>menores \$ 0.90 por kilómetro recorrido.</p> <p>No imposición de sanciones ni gastos de ejecución</p> <p>2.7. Las personas morales y físicas que hasta el 31 de diciembre de 2001 hubieran tributado en el Régimen Simplificado, y que a partir del 1o. de enero de 2002 pasen a tributar en el régimen establecido en el Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, durante el periodo de enero a marzo de 2002 no se les impondrán sanciones cuando cometan infracciones por violaciones a las disposiciones fiscales correspondientes al nuevo régimen fiscal que les es aplicable. Lo anterior no será aplicable cuando la infracción implique omisión en el pago de contribuciones o sus accesorios.</p> <p>Régimen de Flujo de Efectivo</p> <p>2.8. Las personas físicas dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga, cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior hubieran excedido de \$4'000,000.00 estarán obligadas a cumplir con sus obligaciones fiscales en los términos de la Sección I del Capítulo II del Título IV de la Ley del ISR.</p> <p>Las personas físicas cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior sean superiores a \$4'000,000.00 y no excedan de \$10'000,000.00, tendrán la facilidad de llevar</p>	<p>2.-Por tonelada en paquetería \$89.32</p> <p>3.-Por tonelada en objetivos voluminosos \$214.4</p> <p>Régimen de Flujo de Efectivo</p> <p>2.4. Las personas físicas dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga, cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior hubieran excedido de \$4'000,000.00 estarán obligadas a cumplir con sus obligaciones fiscales en los términos de la Sección I del Capítulo II del Título IV de la Ley del ISR.</p> <p>Las personas físicas cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior sean superiores a \$4'000,000.00 y no excedan de \$10'000,000.00, tendrán la facilidad de llevar contabilidad simplificada en los términos del Código.</p> <p>Acreditamiento del IEPS de diesel</p> <p>2.5. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 17 fracción X de la LIF, los contribuyentes que cumplan con los requisitos establecidos en dicho precepto, podrán efectuar el acreditamiento del IEPS contra el ISR que tengan a su cargo, o las retenciones del mismo impuesto</p>	<p>metro cúbico \$ 53.56</p> <p>2. Por tonelada en paquetería \$89.32</p> <p>3. Por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso \$ 214.40</p> <p>B. Viáticos de la tripulación por día \$ 134.00</p> <p>C. Refacciones y reparaciones menores \$ 0.72 por kilómetro recorrido.</p> <p>Régimen de Flujo de Efectivo</p> <p>2.3. Las personas físicas dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga, cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior hubieran excedido de \$4'000,000.00 estarán obligadas a cumplir con sus obligaciones fiscales en los términos de la Sección I del Capítulo II del Título IV de la Ley del ISR.</p> <p>Las personas físicas cuyos ingresos en el ejercicio inmediato anterior sean superiores a \$4'000,000.00 y no excedan de \$10'000,000.00, tendrán la facilidad de llevar contabilidad simplificada en los términos del Código.</p>	<p>A. Maniobras</p> <p>1. Por tonelada en carga o por metro cúbico \$ 45.53</p> <p>2. Por tonelada en paquetería \$75.92</p> <p>3. Por tonelada en objetos voluminosos y/o de gran peso \$ 182.24</p> <p>B. Viáticos de la tripulación por día \$ 113.90</p> <p>C. Refacciones y reparaciones menores \$ 0.61 por kilómetro recorrido.</p>	<p>Hasta 2001, estos contribuyentes estaban eximidos de la presentación de la declaración informativa de clientes y proveedores.</p>



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>capítulo, éstos deberán acumularse antes de aplicar el impuesto, pudiéndose acreditar las retenciones de impuesto que en su caso les hubieran efectuado.</p> <p>Disminución de impuestos</p> <p>6.1.13. Los contribuyentes podrán disminuir de los impuestos federales a su cargo o de los retenidos a terceros, las cantidades que entreguen a sus trabajadores por concepto de crédito al salario, siempre que hayan cumplido con lo dispuesto en el rubro C de la regla 6.1.5.</p> <p>Obligaciones de las que se encuentran relevados</p> <p>6.1.17. Los contribuyentes no tendrán que cumplir las siguientes obligaciones:</p> <p>A. Emitir cheques nominativos para abono en cuenta respecto de las compras y gastos que realicen. En cuanto a sus servicios, quienes los contraten podrán pagar dichos servicios en efectivo al operador del vehículo hasta por el 50 por ciento de la contraprestación, debiendo pagar el resto con cheque nominativo para abono en cuenta.</p> <p>B. Elaborar estados financieros y, consecuentemente, dictaminarlos por contador</p>	<p>contabilidad simplificada en los términos del Código.</p> <p>Estimación del primer pago provisional</p> <p>2.9. Las personas dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga federal, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, que estén obligadas a efectuar el primer pago provisional del ejercicio de 2002 en los términos de lo dispuesto en la fracción LXXXIII del Artículo Segundo de las Disposiciones Transitorias de la Ley del ISR, podrán estimar el monto de dicho pago. Los pagos provisionales posteriores al mes de marzo de 2002, se deberán realizar considerando los ingresos y deducciones del periodo de que se trate, conforme a lo establecido en las disposiciones fiscales.</p> <p>Acreditamiento del IEPS de diesel</p> <p>2.10. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 17, fracción X de la LIF, los contribuyentes que cumplan con los requisitos establecidos en dicho precepto, podrán acreditar el IEPS contra el ISR a su cargo, retenciones a terceros, el impuesto a que se refiere el tercer párrafo de la regla 2.3. de este Capítulo y, en su caso, contra el impuesto al activo, que</p>	<p>efectuadas a terceros, así como contra el IMPAC o el IVA a su cargo.</p> <p>Ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como deducción de inversiones, provenientes del anterior Régimen Simplificado</p> <p>Tratándose de los ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como de las inversiones, que hubiesen realizado los contribuyentes que tributaban en el Título II-A o la Sección II, Capítulo VI, Título IV de la Ley del ISR vigente hasta el 2001, o bien, conforme a la Resolución de Facilidades Administrativas en el Régimen Simplificado, para los efectos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, dichos contribuyentes no deberán acumular los citados ingresos o deducir tales erogaciones que hubieran efectuado conforme a las citadas disposiciones, cuando efectivamente los cobren o las paguen ni deberán deducir las inversiones que hubiesen realizado hasta el 31 de diciembre de 2001, ya que conforme al procedimiento establecido en el Artículo Segundo fracción XVI de las Disposiciones Transitorias de la Ley del ISR para 2002,</p>	<p>Responsabilidad solidaria de personas morales</p> <p>2.4. Las personas morales que opten por aplicar las facilidades a que se refieren las reglas anteriores, en el caso de que sus integrantes opten por tributar en lo individual, serán responsables solidarias únicamente por los ingresos, deducciones, impuestos y retenciones, que hayan consignado en la liquidación emitida al integrante de que se trate.</p>		



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>público autorizado.</p> <p>C. Elaborar nómina respecto del personal de tripulación, macheteros y maniobristas, siempre que elaboren una relación individualizada de los mismos que indique el monto de las cantidades que les son pagadas en el periodo de que se trate.</p> <p>D. Presentar declaración con la información de sus 50 principales clientes y proveedores.</p> <p>E. Llevar un registro de control a base de tarjetas por cada vehículo, a fin de efectuar la deducción para los efectos del ISR y el acreditamiento para el IVA, respecto de los gastos incurridos por concepto de combustibles y lubricantes, siempre y cuando se cumpla con lo establecido en la regla 6.3.3.</p> <p>5. Sector Autotransporte de Carga de Materiales para Construcción, Productos del Campo, Carga General, Carga Urbana y Grúas</p> <p>Obligaciones de las que se encuentran relevados</p> <p>5.1.16. Los contribuyentes no tendrán que cumplir las siguientes obligaciones:</p> <p>A. Emitir cheques nominativos para abono en</p>	<p>deban enterar.</p> <p>Responsabilidad solidaria de personas morales</p> <p>2.11. Las personas morales que opten por aplicar las facilidades a que se refieren las reglas anteriores, en el caso de que sus integrantes opten por tributar en lo individual, serán responsables solidarias únicamente por los ingresos, deducciones e impuestos, que hayan consignado en la liquidación emitida al integrante de que se trate.</p> <p>Ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como deducción de inversiones, provenientes del anterior Régimen Simplificado</p> <p>Tratándose de los ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como de las inversiones, que hubiesen realizado los contribuyentes que tributaban en el Título II-A o la Sección II, Capítulo VI, Título IV de la Ley del ISR vigente hasta el 2001, o bien, conforme a la Resolución de Facilidades Administrativas en el Régimen Simplificado, para los efectos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, dichos contribuyentes no deberán acumular los citados ingresos o deducir tales erogaciones que hubieran efectuado conforme a las citadas disposiciones, cuando efectivamente los cobren o las paguen ni deberán deducir las inversiones que hubiesen</p>	<p>su efecto se debió considerar al momento de determinar la utilidad o pérdida fiscal respectiva.</p>			



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>cuenta respecto de las compras y gastos que realicen, y quienes contraten sus servicios quedan relevados de pagarles con cheque nominativo.</p> <p>B. Elaborar estados financieros y, consecuentemente, dictaminarlos por contador público autorizado.</p> <p>C. Presentar declaración con la información de sus 50 principales clientes y proveedores.</p>	<p>realizado hasta el 31 de diciembre de 2001, ya que conforme al procedimiento establecido en el Artículo Segundo, fracción XVI de las Disposiciones Transitorias de la Ley del ISR, su efecto se debió considerar al momento de determinar la utilidad o pérdida fiscal respectiva.</p>				
2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>5.3. Impuesto al Valor Agregado</p> <p>5.3.1. Los contribuyentes por los actos o actividades a que se refiere este capítulo deberán trasladar este impuesto aplicando la tasa del 15 por ciento.</p> <p>6.3. Impuesto al Valor Agregado</p> <p>6.3.1. Los contribuyentes por los actos o actividades a que se refiere este capítulo, deberán trasladar este impuesto aplicando la tasa del 15 por ciento. Considerando como impuesto trasladado y</p>	<p>Causación del IVA de operaciones de 2001</p> <p>2.6. Lo dispuesto en el Artículo Séptimo, fracción XII de las Disposiciones Transitorias de la LIF, no será aplicable a las personas morales y físicas que hasta el 31 de diciembre de 2001 hubieran tributado en el Régimen Simplificado, y que a partir del 1o. de enero de 2002 pasen a tributar en el régimen establecido en el Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR.</p> <p>Lo anterior, siempre que por las operaciones realizadas hubieran aplicado lo establecido en el artículo 4o.-A de la Ley del IVA.</p>	<p>2.3. Lo dispuesto en el Artículo Quinto de las Disposiciones Transitorias de la Ley del IVA no será aplicable a las personas morales y físicas que hasta el 31 de diciembre de 2001 hubieran tributado en el Régimen Simplificado, y que a partir del 1 de enero de 2002 pasen a tributar en el régimen establecido en el Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR.</p> <p>Lo anterior, siempre que por las operaciones realizadas hubieran aplicado lo establecido en el artículo 4o.-A de la Ley del IVA vigente en 2001.</p>			<p>Se aclara que por las contraprestaciones recibidas con posterioridad a la modificación a la Ley en la cuál estos contribuyentes son causantes de IVA, no se genera impuesto.</p>



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2005	2006-2007	2007	Comentarios
<p>acreditable el que corresponda a los actos o actividades que hayan considerado como entradas o salidas para efectos del ISR, es decir, en el momento en que se cobre o se pague en efectivo, en bienes o en servicios.</p>	<p>2003</p> <p>2.6. Lo dispuesto en el Artículo Quinto de las Disposiciones Transitorias de la Ley del IVA no será aplicable a las personas morales y físicas que hasta el 31 de diciembre de 2001 hubieran tributado en el Régimen Simplificado, y que a partir del 1o. de enero de 2002 pasen a tributar en el régimen establecido en el Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR.</p> <p>Lo anterior, siempre que por las operaciones realizadas hubieran aplicado lo establecido en el artículo 4o.-A de la Ley del IVA vigente en 2001.</p>				

2000-2001	2002-2003	2004-2006	2007	Comentarios
<p>7. Sector Autotransporte de Pasajeros Urbano y Suburbano</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>7.1.7. Las erogaciones por concepto del sueldo o salario que se le asigne al operador del vehículo, así como de reparaciones y gastos menores, serán deducibles hasta por el 60 por ciento del total de los ingresos propios de la actividad. Dichas erogaciones deberán reunir los siguientes requisitos:</p> <p>Obligaciones de las que se encuentran relevados</p>	<p>4. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales o Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>4.3. Los contribuyentes dedicados al autotransporte terrestre de carga de materiales o autotransporte terrestre de pasajeros urbano y suburbano, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales hasta el equivalente del 30 por ciento del total de sus ingresos propios, los gastos por concepto de pagos a trabajadores</p>	<p>4. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>4.2. Los contribuyentes dedicados al autotransporte terrestre de carga de materiales o autotransporte terrestre de pasajeros urbano y suburbano, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales hasta el equivalente de 24 por ciento del total de sus ingresos propios, (19.20% en 2005, 17% en 2006) los gastos por concepto de pagos a trabajadores eventuales,</p>	<p>4. Sector de Autotransporte Terrestre de Carga de Materiales y Autotransporte Terrestre de Pasajeros Urbano y Suburbano</p> <p>Facilidades de comprobación</p> <p>4.2. Los contribuyentes dedicados al autotransporte terrestre de carga de materiales o autotransporte terrestre de pasajeros urbano y suburbano, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, podrán deducir con documentación que no reúna los requisitos fiscales hasta el equivalente de 15 por ciento del total de sus ingresos propios, los gastos por concepto de pagos a trabajadores eventuales, sueldos o salarios que se le asignen al operador del vehículo, personal de tripulación y macheteros, gastos por maniobras, refacciones de medio uso y reparaciones menores, siempre que cumplan</p>	<p>El principal estímulo que implica un % de deducibilidad de gastos sin comprobantes con requisitos fiscales decreció gradualmente desde el 60% del gasto al 15%</p>



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2006	2007	Comentarios
<p>7.1.16. Los contribuyentes no tendrán que cumplir las siguientes obligaciones:</p> <p>A. Emitir cheques nominativos para abono en cuenta respecto de las compras y gastos que realicen.</p> <p>B. Elaborar estados financieros y, consecuentemente, dictaminarlos por contador público autorizado.</p> <p>C. Presentar declaración con la información de sus 50 principales clientes y proveedores.</p>	<p>eventuales, sueldos o salarios que se le asignen al operador del vehículo, personal de tripulación y macheteros, gastos por maniobras, refacciones de medio uso y reparaciones menores, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:</p> <p>Los contribuyentes que efectúen las erogaciones por concepto de pagos a trabajadores eventuales; sueldos o salarios que se le asignen al operador del vehículo, personal de tripulación y macheteros; gastos por maniobras, refacciones de medio uso y reparaciones menores, a personas obligadas a expedir comprobantes que reúnan los requisitos fiscales para su deducción, deberán considerar el importe de dichas erogaciones dentro del porcentaje de facilidad de comprobación a que se refiere esta regla y obtener el comprobante correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">Estimación del primer pago provisional</p> <p>4.4. Las personas dedicadas a la actividad de autotransporte terrestre de carga de materiales o autotransporte terrestre de pasajeros urbano y suburbano, que cumplan con sus obligaciones fiscales en los términos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, que estén obligadas a efectuar el primer pago provisional del ejercicio de 2002 en los términos de lo dispuesto en la fracción LXXXIII del Artículo Segundo de las Disposiciones Transitorias de la Ley del ISR, podrán estimar el monto de dicho pago. Los pagos provisionales posteriores al mes de marzo de 2002, se deberán realizar considerando los ingresos y deducciones del periodo de que se trate, conforme a lo establecido en las</p>	<p>sueldos o salarios que se le asignen al operador del vehículo, personal de tripulación y macheteros, gastos por maniobras, refacciones de medio uso y reparaciones menores, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:</p>	<p>con los siguientes requisitos:</p>	



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2006	2007	Comentarios
	<p>disposiciones fiscales.</p> <p>Responsabilidad solidaria de personas morales</p> <p>Ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como deducción de inversiones, provenientes del anterior Régimen Simplificado</p> <p>Tratándose de los ingresos y deducciones por operaciones a crédito, así como de las inversiones, que hubiesen realizado los contribuyentes que tributaban en el Título II-A o la Sección II, Capítulo VI, Título IV de la Ley del ISR vigente hasta el 2001, o bien, conforme a la Resolución de Facilidades Administrativas en el Régimen Simplificado, para los efectos del Título II, Capítulo VII o Título IV, Capítulo II, Secciones I o II de la Ley del ISR, dichos contribuyentes no deberán acumular los citados ingresos o deducir tales erogaciones que hubieran efectuado conforme a las citadas disposiciones, cuando efectivamente los cobren o las paguen ni deberán deducir las inversiones que hubiesen realizado hasta el 31 de diciembre de 2001, ya que conforme al procedimiento establecido en el Artículo Segundo, fracción XVI de las Disposiciones Transitorias de la Ley del ISR, su efecto se debió considerar al momento de determinar la utilidad o pérdida fiscal respectiva. Transitorios</p> <p>Primero. La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y estará vigente hasta el 30 de abril de 2003. No obstante lo anterior, las facilidades contenidas en la presente Resolución serán aplicables para todo el ejercicio fiscal de 2002.</p>			



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2006	2007	Comentarios
	<p>2003</p> <p>Primero. La presente Resolución entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y estará vigente hasta el 30 de abril de 2004.</p>			
<p>7.3. Impuesto al Valor Agregado</p> <p>7.3.1. Los contribuyentes a que se refiere este capítulo deberán retener y enterar el IVA que corresponda, de conformidad con la Ley del IVA.</p>			<p>Impuesto al valor agregado</p> <p>4.5. Para los efectos del artículo 81 de la Ley del ISR, las personas morales o coordinados que cumplan con sus obligaciones en los términos del Título II, Capítulo VII de la citada ley, podrán cumplir con las obligaciones fiscales en materia del IVA por cuenta de cada uno de sus integrantes, aplicando al efecto lo dispuesto en la Ley del IVA. Asimismo, deberán emitir la liquidación a sus integrantes en los términos de lo dispuesto en el artículo 84 del Reglamento de la Ley del ISR. En dicha liquidación además, deberán asentar la información correspondiente al valor de actividades, impuesto al valor agregado que se traslada y el que les hayan trasladado y el pagado en la importación.</p> <p>.....</p> <p>Información con proveedores del IVA</p> <p>Para los efectos de la obligación a que se refiere el artículo 32, fracción VIII de la Ley del IVA, tratándose de personas morales o coordinados del autotransporte terrestre de carga que cumplan con las obligaciones fiscales por cuenta de sus integrantes presentarán la información en forma global por sus operaciones y las de sus integrantes, por las actividades empresariales que se realicen a través de la persona moral o coordinado.</p>	



Estudio de Evasión Fiscal Generada por el Transporte Terrestre

2000-2001	2002-2003	2004-2006	2007	Comentarios



Anexo 2: Transporte de carga, información por categorías.

Cuadro 158: Personalidad Jurídica de las Empresas de Autotransporte de Carga en 2003. Por categoría.			
	Personas morales	Personas físicas	Total
General	6,046	6,889	12,935
Local	1,250	1,424	2,674
Agropecuario	411	469	880
Otro	839	955	1,794
Foráneo	4,796	5,465	10,261
Agropecuario	1,366	1,556	2,922
Otro	3,430	3,909	7,339
Especializado	4,386	4,998	9,384
Mudanzas	403	459	862
Local	2,298	2,619	4,917
Construcción	1,947	2,218	4,165
Mat. peligrosos	51	58	109
Refrigeración	9	10	19
Madera	43	50	93
Otros	248	283	531
Foráneo	1,685	1,920	3,605
Construcción	738	842	1,580
Mat. peligrosos	232	264	496
Refrigeración	330	375	705
Madera	138	157	295
Otros	247	282	529
Total de carga	10,432	11,887	22,319

Fuente: Cálculos propios.

Cuadro 159: Determinación de la Utilidad Gravable en Autotransporte de Carga General en 2003. (miles de pesos)				
	Local		Foráneo	
	Agropecuario	Otro general	Agropecuario	Otro general
Número de empresas	880	1,794	2,922	7,339
Ingresos totales	462,230	1,303,885	2,496,681	37,052,487
Gastos totales	242,602	704,779	1,464,454	21,650,755
Depreciación total	54,804	131,322	400,205	3,958,929
Sueldos y salarios	43,489	187,265	224,832	4,798,573
Prestaciones	1,267	31,610	32,248	878,738
Indemnización	49	2,253	4,368	115,061
Utilidad gravable	120,019	246,656	370,574	5,650,431

Fuente: Censo económico 2004. INEGI



Cuadro 160: Determinación de la Utilidad Gravable en Mudanzas en 2003.	
(miles de pesos)	
Número de empresas	862
Ingresos totales	667,758
Gastos totales	375,957
Depreciación total	62,892
Sueldos y salarios	90,213
Prestaciones	13,466
Indemnización	1,077
Utilidad gravable	124,153

Fuente: Censo económico 2004. INEGI

Cuadro 161: Determinación de la Utilidad Gravable en Autotransporte de Carga Especializado Local en 2003.					
(miles de pesos)					
	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Número de empresas	880	1,794	2,922	7,339	531
Ingresos totales	462,230	1,303,885	2,496,681	37,052,487	292,300
Gastos totales	242,602	704,779	1,464,454	21,650,755	156,128
Depreciación total	54,804	131,322	400,205	3,958,929	29,955
Sueldos y salarios	43,489	187,265	224,832	4,798,573	40,114
Prestaciones	1,267	31,610	32,248	878,738	7,855
Indemnización	49	2,253	4,368	115,061	474
Utilidad gravable	120,019	246,656	370,574	5,650,431	57,774

Fuente: Censo económico 2004. INEGI

Cuadro 162: Determinación de la Utilidad Gravable en Autotransporte de Carga Especializado Foráneo en 2003					
(miles de pesos)					
	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Número de empresas	1,580	496	705	295	529
Ingresos totales	3,113,870	7,628,872	4,291,244	167,890	3,751,357
Gastos totales	1,748,925	4,617,840	2,478,377	90,913	2,273,546
Depreciación total	451,327	996,432	649,623	24,584	392,339
Sueldos y salarios	395,375	1,053,203	486,938	13,901	540,113
Prestaciones	54,596	188,077	85,789	2,566	96,511
Indemnización	4,179	26,619	6,439	52	26,053
Utilidad gravable	459,468	746,701	584,078	35,874	422,795

Fuente: Censo económico 2004. INEGI



Cuadro 163: Utilidad gravable unitaria en el autotransporte de carga en 2003. (miles de pesos)			
	Número de empresas	Utilidad gravable	Promedio
General	12,935	6,387,680	493.83
Local	2,674	366,675	137.13
Agropecuario	880	120,019	136.39
Otro	1,794	246,656	137.49
Foráneo	10,261	6,021,005	586.79
Agropecuario	2,922	370,574	126.82
Otro	7,339	5,650,431	769.92
Especializado	9,384	3,248,280	346.15
Mudanzas	862	124,153	144.03
Local	4,917	875,211	178.00
Construcción	4,165	695,842	167.07
Mat. peligrosos	109	104,184	955.82
Refrigeración	19	8,755	460.79
Madera	93	8,656	93.08
Otros	531	57,774	108.80
Foráneo	3,605	2,248,916	623.83
Construcción	1,580	459,468	290.80
Mat. peligrosos	496	746,701	1,505.45
Refrigeración	705	584,078	828.48
Madera	295	35,874	121.61
Otros	529	422,795	799.23
Total de carga	22,319	9,635,960	431.74

Fuente: Las dos primeras columnas Censo económico 2004. INEGI. El promedio, cálculos propios



Cuadro 164: Número de empresas divididas por su personalidad jurídica en el autotransporte de carga en 2003			
	Personas morales	Personas físicas	Total
General	6,046	6,889	12,935
Local	1,250	1,424	2,674
Agropecuario	411	469	880
Otro	839	955	1,794
Foráneo	4,796	5,465	10,261
Agropecuario	1,366	1,556	2,922
Otro	3,430	3,909	7,339
Especializado	4,386	4,998	9,384
Mudanzas	403	459	862
Local	2,298	2,619	4,917
Construcción	1,947	2,218	4,165
Mat. peligrosos	51	58	109
Refrigeración	9	10	19
Madera	43	50	93
Otros	248	283	531
Foráneo	1,685	1,920	3,605
Construcción	738	842	1,580
Mat. peligrosos	232	264	496
Refrigeración	330	375	705
Madera	138	157	295
Otros	247	282	529
Total de carga	10,432	11,887	22,319

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 165: Impuesto Sobre la Renta en Personas Morales del Autotransporte de Carga en 2003 sin estímulo fiscal.

	Número de empresas	Utilidad unitaria	Utilidad gravable	Impuesto sin estímulo
		(millones de pesos)		
General	6,046	493.83	2,985,467	1,015,059
Local	1,250	137.13	171,408	58,279
Agropecuario	411	136.39	56,054	19,058
Otro	839	137.49	115,354	39,220
Foráneo	4,796	586.79	2,814,059	956,780
Agropecuario	1,366	126.82	173,239	58,901
Otro	3,430	769.92	2,640,820	897,879
Especializado	4,386	346.15	1,518,672	516,349
Mudanzas	403	144.03	58,044	19,735
Local	2,298	178.00	409,162	139,115
Construcción	1,947	167.07	325,283	110,596
Mat. peligrosos	51	955.82	48,747	16,574
Refrigeración	9	460.79	4,147	1,410
Madera	43	93.08	4,002	1,361
Otros	248	108.80	26,983	9,174
Foráneo	1,685	623.83	1,051,466	357,499
Construcción	738	290.80	214,612	72,968
Mat. peligrosos	232	1,505.45	349,263	118,750
Refrigeración	330	828.48	273,398	92,955
Madera	138	121.61	16,782	5,706
Otros	247	799.23	197,411	67,120
Total de carga	10,432	431.74	4,504,139	1,531,407

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 166: Gasto en Peaje del Autotransporte de Carga en 2003.			
(miles de pesos)			
	Total	P. morales	P. físicas
General	1,981,116	925,982	1,055,134
Local	30,894	14,440	16,454
Agropecuario	5,310	2,482	2,828
Otro	25,584	11,958	13,626
Foráneo	1,950,222	911,542	1,038,680
Agropecuario	111,278	52,012	59,266
Otro	1,838,944	859,531	979,413
Especializado	1,114,171	520,768	593,403
Mudanzas	23,456	10,963	12,493
Local	19,805	9,257	10,548
Construcción	8,364	3,909	4,455
Mat. peligrosos	5,625	2,629	2,996
Refrigeración	1,719	803	916
Madera	148	69	79
Otros	3,949	1,846	2,103
Foráneo	1,070,910	500,548	570,362
Construcción	115,275	53,880	61,395
Mat. peligrosos	451,495	211,031	240,464
Refrigeración	263,385	123,107	140,278
Madera	3,558	1,663	1,895
Otros	237,197	110,867	126,330
Total de carga	3,095,287	1,446,751	1,648,536

Fuente: Primera columna Censo 2004. Demás columnas: Cálculos propios



**Cuadro 167: Efecto del estímulo fiscal en el Impuesto sobre la Renta en personas morales de autotransporte de carga en 2003.
(miles de pesos)**

	Utilidad gravable		Impuesto	
	Sin estímulo	Con estímulo	Sin estímulo	Con estímulo
General	2,985,467	3,448,458	1,172,476	709,485
Local	171,408	178,628	60,733	53,514
Agropecuario	56,054	57,295	19,480	18,239
Otro	115,354	121,333	41,253	35,274
Foráneo	2,814,059	3,269,830	1,111,742	655,971
Agropecuario	173,239	199,245	67,743	41,737
Otro	2,640,820	3,070,585	1,043,999	614,234
Especializado	1,518,672	1,779,057	604,879	344,495
Mudanzas	58,044	63,525	21,599	16,117
Local	409,162	413,791	140,689	136,060
Construcción	325,283	327,238	111,261	109,306
Mat. peligrosos	48,747	50,061	17,021	15,706
Refrigeración	4,147	4,549	1,547	1,145
Madera	4,002	4,037	1,373	1,338
Otros	26,983	27,906	9,488	8,565
Foráneo	1,051,466	1,301,741	442,592	192,318
Construcción	214,612	241,552	82,128	55,188
Mat. peligrosos	349,263	454,779	154,625	49,109
Refrigeración	273,398	334,952	113,884	52,330
Madera	16,782	17,613	5,989	5,157
Otros	197,411	252,844	85,967	30,534
Total de carga	4,504,139	5,227,515	1,777,355	1,053,980

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 168: Determinación de la Utilidad Gravable en Personas Físicas del Autotransporte de Carga en 2003.			
(miles de pesos)			
	Número de empresas	Utilidad unitaria	Utilidad gravable
General	6,889	493.86	3,402,213
Local	1,424	137.13	195,267
Agropecuario	469	136.39	63,965
Otro	955	137.49	131,302
Foráneo	5,465	586.82	3,206,946
Agropecuario	1,556	126.82	197,335
Otro	3,909	769.92	3,009,611
Especializado	4,998	346.06	1,729,608
Mudanzas	459	144.03	66,109
Local	2,619	177.95	466,049
Construcción	2,218	167.07	370,559
Mat. peligrosos	58	955.82	55,437
Refrigeración	10	460.79	4,608
Madera	50	93.08	4,654
Otros	283	108.80	30,791
Foráneo	1,920	623.67	1,197,450
Construcción	842	290.80	244,856
Mat. peligrosos	264	1,505.45	397,438
Refrigeración	375	828.48	310,680
Madera	157	121.61	19,092
Otros	282	799.23	225,384
Total de carga	11,887	431.72	5,131,821

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 169: Número de propietarios por unidad económica. 2003					
	Número de Empresas	Propietarios	Promedio	Personas físicas	Propietarios
General	12,935	21,503	1.66	6,889	11,453
Local	2,674	6,436	2.41	1,424	3,428
Agropecuario	880	2,694	3.06	469	1,436
Otro	1,794	3,742	2.09	955	1,992
Foráneo	10,261	15,067	1.47	5,465	8,025
Agropecuario	2,922	4,242	1.45	1,556	2,259
Otro	7,339	10,825	1.47	3,909	5,766
Especializado	9,384	19,566	2.09	4,998	10,422
Mudanzas	862	1,804	2.09	459	961
Local	4,917	12,857	2.61	2,619	6,848
Construcción	4,165	10,127	2.43	2,218	5,393
Mat. peligrosos	109	1,664	15.27	58	885
Refrigeración	19	20	1.05	10	11
Madera	93	232	2.49	50	125
Otros	531	814	1.53	283	434
Foráneo	3,605	4,905	1.36	1,920	2,613
Construcción	1,580	2,547	1.61	842	1,357
Mat. peligrosos	496	475	0.96	264	253
Refrigeración	705	821	1.16	375	437
Madera	295	380	1.29	157	202
Otros	529	682	1.29	282	364
Total de carga	22,319	41,069	1.84	11,887	21,875

Fuente: Censo económico 2004 (primera y segunda columna). Cálculos propios (resto de las columnas)



Cuadro 170: Cálculo del Impuesto Sobre la Renta en Personas Físicas en el Censo de Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)					
	Utilidad gravable	Propietarios	Utilidad promedio	Impuesto individual* (pesos)	Impuesto total
General	3,402,213	11,453	297.059	62,987.98	721,401
Local	195,267	3,428	56.962	3,094.46	10,608
Agropecuario	63,965	1,436	44.544	2,042.77	2,933
Otro	131,302	1,992	65.915	3,852.60	7,674
Foráneo	3,206,946	8,025	399.619	88,572.40	710,794
Agropecuario	197,335	2,259	87.355	6,025.19	13,611
Otro	3,009,611	5,766	521.958	120,912.70	697,183
Especializado	1,729,608	10,422	165.957	31,014.44	323,232
Mudanzas	66,109	961	68.792	4,097.18	3,937
Local	466,049	6,848	68.056	4,122.97	28,234
Construcción	370,559	5,393	68.711	4,090.28	22,059
Mat. peligrosos	55,437	885	62.641	3,574.33	3,163
Refrigeración	4,608	11	418.900	85,872.75	945
Madera	4,654	125	37.230	1,677.09	210
Otros	30,791	434	70.947	4,280.34	1,858
Foráneo	1,197,450	2,613	458.266	111,389.59	291,061
Construcción	244,856	1,357	180.439	23,476.39	31,857
Mat. peligrosos	397,438	253	1,570.900	477,552.81	120,821
Refrigeración	310,680	437	710.938	185,165.74	80,917
Madera	19,092	202	94.516	7,029.66	1,420
Otros	225,384	364	619.187	153,970.52	56,045
Total de carga	5,131,821	21,875	234.598	47,754.69	1,044,634

Fuente: Cálculos propios.

*El impuesto en las categorías que implican la suma de clasificaciones menores fueron calculados por ponderación, ya que no representan ingresos individuales.



Cuadro 171: Gasto en peaje del autotransporte de carga, promedio por persona física en 2003. (miles de pesos)			
	Peaje	Propietarios	Promedio
General	1,055,134	11,453	92.127
Local	16,454	3,428	4.800
Agropecuario	2,828	1,436	1.969
Otro	13,626	1,992	6.840
Foráneo	1,038,680	8,025	129.430
Agropecuario	59,266	2,259	26.236
Otro	979,413	5,766	169.860
Especializado	593,403	10,422	56.937
Mudanzas	12,493	961	13.000
Local	10,548	6,848	1.540
Construcción	4,455	5,393	0.826
Mat. peligrosos	2,996	885	3.385
Refrigeración	916	11	83.230
Madera	79	125	0.631
Otros	2,103	434	4.846
Foráneo	570,362	2,613	218.279
Construcción	61,395	1,357	45.243
Mat. peligrosos	240,464	253	950.451
Refrigeración	140,278	437	321.002
Madera	1,895	202	9.381
Otros	126,330	364	347.061
Total de carga	1,648,536	21,875	75.362

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 172: Impuesto potencial considerando el efecto del estímulo datos individuales de personas físicas del Autotransporte de Carga en 2003 (miles de pesos)

	Mitad del peaje por propietario	Utilidad gravable		Impuesto individual (pesos)
		Del cuadro 170	Más mitad de peaje	
General	46.064	297.059	343.122	77,972.00
Local	2.400	56.962	59.362	3,295.64
Agropecuario	0.985	44.544	45.528	2,119.75
Otro	3.420	65.915	69.335	4,143.32
Foráneo	64.715	399.619	464.335	109,871.14
Agropecuario	13.118	87.355	100.473	7,982.73
Otro	84.930	521.958	606.888	149,788.91
Especializado	28.469	165.957	194.426	39,988.39
Mudanzas	6.500	68.792	75.292	4,649.66
Local	0.770	68.056	68.826	29,966.42
Construcción	0.413	68.711	69.124	4,125.39
Mat. peligrosos	1.693	62.641	64.334	3,718.20
Refrigeración	41.615	418.900	460.515	100,021.87
Madera	0.315	37.230	37.545	1,692.86
Otros	2.423	70.947	73.370	4,486.30
Foráneo	109.139	458.266	567.405	883,624.29
Construcción	22.622	180.439	203.061	27,955.46
Mat. peligrosos	475.226	1,570.900	2,046.125	639,129.57
Refrigeración	160.501	710.938	871.439	239,736.00
Madera	4.691	94.516	99.207	7,780.14
Otros	173.530	619.187	792.717	212,970.83
Total de carga	37.681	234.598	272.278	59,875.31

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 173: Impuesto Potencial considerando el efecto del estímulo de las Personas Físicas del Autotransporte de Carga en 2003

	Propietarios	Impuesto individual (pesos)		Impuesto total con estímulo
		Calculado	Menos peaje	
General	11,453	77,972.00	32,921.21	377,047
Local	3,428	3,295.64	895.70	3,070
Agropecuario	1,436	2,119.75	1,135.04	1,630
Otro	1,992	4,143.32	723.16	1,441
Foráneo	8,025	109,871.14	46,601.39	373,976
Agropecuario	2,259	7,982.73	0.00	0
Otro	5,766	149,788.91	64,858.86	373,976
Especializado	10,422	39,988.39	11,690.24	121,836
Mudanzas	961	4,649.66	0.00	0
Local	6,848	29,966.42	3,435.12	23,524
Construcción	5,393	4,125.39	3,712.39	20,021
Mat. peligrosos	885	3,718.20	2,025.63	1,793
Refrigeración	11	100,021.87	58,406.79	642
Madera	125	1,692.86	1,377.56	172
Otros	434	4,486.30	2,063.24	895
Foráneo	2,613	883,624.29	37,624.18	98,312
Construcción	1,357	27,955.46	5,333.89	7,238
Mat. peligrosos	253	639,129.57	163,903.82	41,468
Refrigeración	437	239,736.00	79,235.23	34,626
Madera	202	7,780.14	3,089.61	624
Otros	364	212,970.83	39,440.52	14,356
Total de carga	21,875	59,875.31	22,806.05	498,882

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 174: Determinación de la Retención del Impuesto a Operarios del Autotransporte de Carga en 2003, Primera Parte: Transporte de Carga General. (miles de pesos)

	Local		Foráneo	
	Agrope- cuario	Otro general	Agrope- cuario	Otro general
Remuneraciones	41,127	153,506	197,554	3,850,054
Número de operarios	1,495	4,008	4,466	63,519
Promedio	27.510	38.300	44.235	60.613
Impuesto individual (pesos)	-2,893.02	-1,986.64	-1,630.53	952.11
Impuesto total	-4,325	-7,962	-7,282	60,477

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

Cuadro 174: Determinación de la Retención del Impuesto por a Operarios del Autotransporte de Carga en 2003, Segunda Parte: Mudanzas. (miles de pesos)

Remuneraciones	78,920
Número de operarios	1,962
Promedio	40.224
Impuesto individual (pesos)	-1,871.18
Impuesto total	-3,671

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

Cuadro 174: Determinación de la Retención del Impuesto a Operarios del Autotransporte de Carga en 2003, Tercera Parte: Transporte Especializado Local. (miles de pesos)

	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Remuneraciones	318,390	64,365	4,694	7,228	36,064
Número de operarios	8,780	1,129	89	204	760
Promedio	36.263	57.011	52.742	35.431	47.453
Impuesto individual (pesos)	-2,365.53	584.70	-171.98	-2,415.44	-1,023.45
Impuesto total	-20,769	660	-15	-493	-778

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.



**Cuadro 174: Determinación de la Retención del impuesto a Operarios del Autotransporte de Carga en 2003. Cuarta parte: Transporte Especializado Foráneo.
(miles de pesos)**

	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Remuneraciones	340,958	857,071	395,710	13,733	461,996
Número de operarios	6,108	11,107	5,914	490	5,593
Promedio	55.822	77.165	66.911	28.027	82.603
Impuesto individual (pesos)	142.18	3,458.72	2,031.07	-2,862.01	4,628.29
Impuesto total	868	38,416	12,012	-1,402	25,886

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

**Cuadro 175: Determinación de la Retención del impuesto a Personal Administrativo del Autotransporte de Carga en 2003, Primera parte: Transporte de Carga General.
(miles de pesos)**

	Local		Foráneo	
	Agrope- cuario	Otro general	Agrope- cuario	Otro general
Remuneraciones	2,362	33,759	27,278	948,519
Personal	49	467	329	13,126
Promedio	48.204	72.289	82.912	72.263
Impuesto individual (pesos)	-946.80	2,579.67	4,674.68	2,576.97
Impuesto total	-46	1,205	1,538	33,825

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

**Cuadro 175: Determinación de la Retención a Personal Administrativo del Autotransporte de Carga en 2003. Segunda parte: Mudanzas.
(miles de pesos)**

Remuneraciones	11,293
Personal	250
Promedio	45.172
Impuesto individual (pesos)	-1,555.96
Impuesto total	-389

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.



Cuadro 175: Determinación de la Retención del impuesto a Personal Administrativo del Autotransporte de Carga en 2003. Tercera parte: Transporte Especializado Local. (miles de pesos)					
	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Remuneraciones	20,733	14,521	1,541	765	4,050
Personal	365	217	16	10	81
Promedio	56.803	66.917	96.313	76.500	50.000
Impuesto individual (pesos)	563.50	2,031.72	6,891.54	3,390.90	-763.62
Impuesto total	206	441	110	34	-62

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

Cuadro 175: Determinación de la Retención del impuesto a Personal Administrativo del Autotransporte de Carga en 2003. Cuarta parte: Transporte Especializado Foráneo. (miles de pesos)					
	Cons- trucción	Mat. peligrosos	Refrige- ración	Madera	Otros
Remuneraciones	54,417	196,132	91,228	168	78,117
Personal	629	2,164	1,262	7	942
Promedio	86.514	90.634	72.288	24.000	82.927
Impuesto individual (pesos)	5,214.93	5,833.01	2,579.60	-3,103.60	4,676.92
Impuesto total	3,280	12,623	3,255	-22	4,406

Fuente: Primeras dos filas Censo económico 2004. INEGI. Demás filas, cálculos propios.

Cuadro 176 Salario promedio de remuneraciones en hombre-camión, todos los años. (miles de pesos)		
	Operarios	Personal Administrativos
2000	34.401	64.480
2001	39.030	73.156
2002	41.757	78.266
2003	44.235	82.912
2004	46.436	87.037
2005	48.163	90.274
2006	50.086	93.878
2007	52.573	98.540

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 177 Impuesto individual de remuneraciones en hombre-camión, todos los años. (pesos)		
	Operarios	Personal Administrativos
2000	-1,966.27	2,179.98
2001	-1,847.62	2,774.46
2002	-1,731.75	4,064.01
2003	-1,630.53	4,674.68
2004	-1,426.09	5,293.89
2005	-1,949.86	6,907.41
2006	-1,834.41	7,448.05
2007	-1,599.31	8,147.38

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 178 Impuesto total de remuneraciones en hombre-camión, todos los años. (miles de pesos)		
	Operarios	Personal Administrativos
2000	-247,780	20,237
2001	-232,829	25,756
2002	-218,228	37,727
2003	-205,472	43,396
2004	-179,709	49,145
2005	-245,712	64,123
2006	-231,164	69,142
2007	-201,538	75,634

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 179: Retención de ISR de asalariados en autotransporte de carga	
Operarios	
Remuneraciones	6,821,370
Número	115,624
Promedio	58.996
Impuesto total	91,621
Administrativos	
Remuneraciones	1,484,883
Número	19,914
Promedio	74.565
Impuesto total	60,404
Impuesto retenciones	152,025

Fuente: Cálculos propios



Anexo 3: Proyecciones Transporte de Carga

Cuadro 180: Utilidad Gravable en Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	2,698,150	2,795,276	2,844,618	2,985,467
Local	154,912	160,488	163,321	171,408
Agropecuario	50,660	52,483	53,410	56,054
Otro	104,252	108,005	109,911	115,354
Foráneo	2,543,238	2,634,788	2,681,297	2,814,059
Agropecuario	156,567	162,203	165,066	173,239
Otro	2,386,671	2,472,585	2,516,231	2,640,820
Especializado	1,321,737	1,418,188	1,442,698	1,518,672
Mudanzas	50,517	54,203	55,140	58,044
Local	356,104	382,090	388,693	409,162
Construcción	283,102	303,761	309,010	325,283
Mat. peligrosos	42,425	45,521	46,308	48,747
Refrigeración	3,609	3,873	3,940	4,147
Madera	3,483	3,737	3,802	4,002
Otros	23,484	25,198	25,633	26,983
Foráneo	915,117	981,895	998,865	1,051,466
Construcción	186,782	200,412	203,876	214,612
Mat. peligrosos	303,972	326,154	331,791	349,263
Refrigeración	237,945	255,309	259,721	273,398
Madera	14,606	15,671	15,942	16,782
Otros	171,811	184,349	187,535	197,411
Total de carga	4,019,887	4,213,464	4,287,317	4,504,139

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 180: Utilidad Gravable en Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	3,183,515	3,457,752	3,868,489	4,265,475
Local	182,779	198,524	222,106	244,898
Agropecuario	59,773	64,922	72,634	80,087
Otro	123,006	133,602	149,472	164,811
Foráneo	3,000,736	3,259,229	3,646,383	4,020,576
Agropecuario	184,731	200,644	224,478	247,514
Otro	2,816,005	3,058,584	3,421,905	3,773,062
Especializado	1,619,403	1,758,815	1,968,760	2,136,909
Mudanzas	61,894	67,222	75,246	81,673
Local	436,301	473,862	530,425	575,728
Construcción	346,859	376,719	421,687	457,703
Mat. peligrosos	51,980	56,455	63,194	68,591
Refrigeración	4,422	4,803	5,376	5,835
Madera	4,268	4,635	5,188	5,632
Otros	28,773	31,250	34,980	37,967
Foráneo	1,121,208	1,217,731	1,363,089	1,479,508
Construcción	228,847	248,548	278,217	301,979
Mat. peligrosos	372,429	404,491	452,774	491,445
Refrigeración	291,532	316,630	354,425	384,696
Madera	17,895	19,435	21,755	23,613
Otros	210,505	228,627	255,917	277,775
Total de carga	4,802,918	5,216,567	5,837,249	6,402,384

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 181: Impuesto de Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	944,352	978,347	995,616	1,015,059
Local	54,219	56,171	57,162	58,279
Agropecuario	17,731	18,369	18,693	19,058
Otro	36,488	37,802	38,469	39,220
Foráneo	890,133	922,176	938,454	956,780
Agropecuario	54,798	56,771	57,773	58,901
Otro	835,335	865,405	880,681	897,879
Especializado	462,608	496,366	504,944	516,349
Mudanzas	17,681	18,971	19,299	19,735
Local	124,636	133,731	136,043	139,115
Construcción	99,086	106,316	108,154	110,596
Mat. peligrosos	14,849	15,932	16,208	16,574
Refrigeración	1,263	1,355	1,379	1,410
Madera	1,219	1,308	1,331	1,361
Otros	8,219	8,819	8,972	9,174
Foráneo	320,291	343,663	349,603	357,499
Construcción	65,374	70,144	71,357	72,968
Mat. peligrosos	106,390	114,154	116,127	118,750
Refrigeración	83,281	89,358	90,902	92,955
Madera	5,112	5,485	5,580	5,706
Otros	60,134	64,522	65,637	67,120
Total de carga	1,406,960	1,474,712	1,500,561	1,531,407

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 181: Impuesto de Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	1,050,560	1,037,326	1,121,862	1,194,333
Local	60,317	59,557	64,411	68,572
Agropecuario	19,725	19,477	21,064	22,424
Otro	40,592	40,081	43,347	46,147
Foráneo	990,243	977,769	1,057,451	1,125,761
Agropecuario	60,961	60,193	65,099	69,304
Otro	929,282	917,575	992,352	1,056,457
Especializado	534,403	527,644	570,941	598,335
Mudanzas	20,425	20,167	21,821	22,868
Local	143,979	142,158	153,823	161,204
Construcción	114,463	113,016	122,289	128,157
Mat. peligrosos	17,153	16,936	18,326	19,205
Refrigeración	1,459	1,441	1,559	1,634
Madera	1,408	1,391	1,505	1,577
Otros	9,495	9,375	10,144	10,631
Foráneo	369,999	365,319	395,296	414,262
Construcción	75,520	74,564	80,683	84,554
Mat. peligrosos	122,902	121,347	131,305	137,605
Refrigeración	96,206	94,989	102,783	107,715
Madera	5,905	5,831	6,309	6,612
Otros	69,467	68,588	74,216	77,777
Total de carga	1,584,963	1,564,970	1,692,802	1,792,667

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 182: Pago de Peaje de las Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	809,488	841,681	882,536	925,982
Local	12,623	13,125	13,762	14,440
Agropecuario	2,170	2,256	2,365	2,482
Otro	10,454	10,869	11,397	11,958
Foráneo	796,865	828,556	868,774	911,542
Agropecuario	45,468	47,277	49,571	52,012
Otro	751,397	781,279	819,202	859,531
Especializado	438,409	472,114	494,851	520,768
Mudanzas	9,230	9,939	10,418	10,963
Local	7,793	8,392	8,796	9,257
Construcción	3,291	3,544	3,715	3,909
Mat. peligrosos	2,213	2,384	2,498	2,629
Refrigeración	676	728	763	803
Madera	58	63	66	69
Otros	1,554	1,673	1,754	1,846
Foráneo	421,387	453,783	475,637	500,548
Construcción	45,359	48,846	51,199	53,880
Mat. peligrosos	177,656	191,315	200,528	211,031
Refrigeración	103,638	111,606	116,981	123,107
Madera	1,400	1,508	1,580	1,663
Otros	93,333	100,509	105,349	110,867
Total de carga	1,247,898	1,313,795	1,377,387	1,446,751

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 182: Pago de Peaje de las Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, 2000 a 2007
Primera parte
(miles de pesos)

	2004	2005	2006	2007
General	970,629	1,031,774	1,095,194	1,203,320
Local	15,136	16,090	17,079	18,765
Agropecuario	2,602	2,765	2,935	3,225
Otro	12,535	13,324	14,143	15,540
Foráneo	955,493	1,015,685	1,078,115	1,184,555
Agropecuario	54,520	57,954	61,516	67,590
Otro	900,973	957,731	1,016,599	1,116,965
Especializado	545,873	580,231	616,216	666,484
Mudanzas	11,492	12,215	12,973	14,031
Local	9,703	10,314	10,954	11,847
Construcción	4,098	4,356	4,626	5,003
Mat. peligrosos	2,756	2,929	3,111	3,365
Refrigeración	842	895	951	1,028
Madera	73	77	82	89
Otros	1,935	2,057	2,184	2,362
Foráneo	524,678	557,702	592,289	640,606
Construcción	56,477	60,032	63,755	68,956
Mat. peligrosos	221,204	235,127	249,709	270,079
Refrigeración	129,042	137,164	145,671	157,554
Madera	1,743	1,853	1,968	2,128
Otros	116,211	123,526	131,187	141,889
Total de carga	1,516,501	1,612,006	1,711,409	1,869,804

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 183: Impuesto Potencial de las Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, considerando el estímulo del peaje, 2000 a 2007				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	681,269	704,800	708,792	709,485
Local	50,117	51,905	52,690	53,514
Agropecuario	17,026	17,636	17,925	18,239
Otro	33,091	34,269	34,765	35,274
Foráneo	631,152	652,895	656,102	655,971
Agropecuario	40,021	41,406	41,662	41,737
Otro	591,131	611,489	614,440	614,234
Especializado	320,125	342,929	344,118	344,495
Mudanzas	14,681	15,741	15,913	16,117
Local	122,104	131,004	133,184	136,060
Construcción	98,016	105,164	106,946	109,306
Mat. peligrosos	14,130	15,158	15,396	15,706
Refrigeración	1,043	1,119	1,131	1,145
Madera	1,200	1,288	1,309	1,338
Otros	7,714	8,275	8,402	8,565
Foráneo	183,340	196,184	195,021	192,318
Construcción	50,632	54,269	54,717	55,188
Mat. peligrosos	48,652	51,977	50,955	49,109
Refrigeración	49,598	53,086	52,884	52,330
Madera	4,657	4,995	5,066	5,157
Otros	29,801	31,857	31,399	30,534
Total de carga	1,001,394	1,047,729	1,052,910	1,053,980

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 183: Impuesto Potencial de las Personas Morales del Autotransporte de Carga por Categoría, considerando el estímulo del peaje, 2000 a 2007 Segunda parte (miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	725,399	676,205	733,068	761,138
Local	55,246	53,926	58,348	61,816
Agropecuario	18,854	18,509	20,022	21,263
Otro	36,393	35,417	38,326	40,553
Foráneo	670,153	622,279	674,720	699,322
Agropecuario	42,697	39,909	43,260	44,972
Otro	627,456	582,370	631,460	654,350
Especializado	351,536	324,564	352,184	358,400
Mudanzas	16,575	15,891	17,216	17,817
Local	140,729	138,549	149,935	156,939
Construcción	113,091	111,491	120,647	126,356
Mat. peligrosos	16,230	15,911	17,222	17,994
Refrigeración	1,177	1,128	1,222	1,264
Madera	1,384	1,364	1,476	1,545
Otros	8,847	8,655	9,369	9,780
Foráneo	194,232	170,124	185,033	183,644
Construcción	56,600	53,553	58,050	59,730
Mat. peligrosos	48,798	39,053	42,658	40,376
Refrigeración	52,977	46,982	51,070	50,995
Madera	5,321	5,182	5,610	5,846
Otros	30,536	25,354	27,645	26,697
Total de carga	1,076,935	1,000,768	1,085,252	1,119,538

Fuente: Cálculos propios.



Personas físicas

Cuadro 184: Utilidad gravable por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Primera parte (miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	268.470	278.134	283.044	297.059
Local	51.480	53.334	54.275	56.962
Agropecuario	40.257	41.706	42.442	44.544
Otro	59.571	61.716	62.805	65.915
Foráneo	361.161	374.161	380.766	399.619
Agropecuario	78.948	81.790	83.234	87.355
Otro	471.726	488.707	497.333	521.958
Especializado	144.437	154.977	157.655	165.957
Mudanzas	59.872	64.241	65.351	68.792
Local	59.231	63.553	64.652	68.056
Construcción	59.801	64.165	65.274	68.711
Mat. peligrosos	54.518	58.496	59.507	62.641
Refrigeración	364.578	391.183	397.943	418.900
Madera	32.402	34.767	35.368	37.230
Otros	61.747	66.253	67.398	70.947
Foráneo	398.840	427.945	435.341	458.266
Construcción	157.040	168.500	171.412	180.439
Mat. peligrosos	1,367.192	1,466.960	1,492.313	1,570.900
Refrigeración	618.746	663.898	675.372	710.938
Madera	82.260	88.262	89.788	94.516
Otros	538.893	578.218	588.211	619.187
Total de carga	209.376	219.458	223.304	234.598

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 184 Utilidad gravable por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	316.765	344.052	384.921	424.421
Local	60.741	65.974	73.810	81.385
Agropecuario	47.499	51.590	57.718	63.642
Otro	70.287	76.342	85.411	94.176
Foráneo	426.129	462.837	517.816	570.955
Agropecuario	93.150	101.174	113.192	124.808
Otro	556.584	604.529	676.340	745.746
Especializado	176.965	192.200	215.142	233.517
Mudanzas	73.355	79.670	89.180	96.797
Local	72.570	78.818	88.226	95.761
Construcción	73.269	79.576	89.075	96.683
Mat. peligrosos	66.796	72.546	81.206	88.142
Refrigeración	446.684	485.139	543.049	589.429
Madera	39.700	43.117	48.264	52.386
Otros	75.653	82.166	91.974	99.829
Foráneo	488.662	530.730	594.082	644.822
Construcción	192.407	208.971	233.916	253.894
Mat. peligrosos	1,675.095	1,819.301	2,036.466	2,210.398
Refrigeración	758.093	823.356	921.638	1,000.354
Madera	100.785	109.462	122.528	132.993
Otros	660.257	717.097	802.695	871.252
Total de carga	250.159	271.704	304.032	333.468

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 185: Impuesto individual por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Primera parte				
pesos				
	2000	2001	2002	2003
General	48,978.63	49,936.81	58,942.38	62,987.98
Local	2,781.89	2,851.90	2,908.92	3,094.46
Agropecuario	1,843.65	1,904.98	1,939.64	2,042.77
Otro	3,458.26	3,534.52	3,607.66	3,852.60
Foráneo	68,712.26	70,049.84	82,877.92	88,572.40
Agropecuario	5,379.41	5,438.20	5,564.39	6,025.19
Otro	93,524.76	95,363.35	113,167.76	120,912.70
Especializado	25,900.73	27,854.95	29,344.10	31,014.44
Mudanzas	3,483.78	3,749.13	3,824.04	4,097.18
Local	3,485.72	3,751.44	3,846.22	4,122.97
Construcción	3,477.77	3,742.69	3,817.49	4,090.28
Mat. peligrosos	3,028.73	3,260.88	3,327.35	3,574.33
Refrigeración	61,057.27	65,776.18	79,375.24	85,872.75
Madera	1,450.92	1,558.02	1,585.91	1,677.09
Otros	3,643.19	3,920.18	3,998.04	4,280.34
Foráneo	92,889.11	99,889.60	105,553.16	111,389.59
Construcción	19,857.65	21,384.43	21,825.05	23,476.39
Mat. peligrosos	412,159.27	442,694.43	460,022.21	477,552.81
Refrigeración	150,203.31	161,622.73	174,092.83	185,165.74
Madera	5,793.35	6,247.25	6,383.65	7,029.66
Otros	122,766.55	132,143.10	144,066.32	153,970.52
Total de carga	37,983.52	39,416.25	44,840.74	47,754.69

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 185: Impuesto individual por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Primera parte				
pesos				
	2004	2005	2006	2007
General	67,473.98	66,282.65	75,299.27	82,817.09
Local	3,412.84	3,630.86	4,296.94	5,066.33
Agropecuario	2,287.22	2,408.28	2,929.13	3,432.59
Otro	4,224.28	4,512.20	5,282.97	6,244.06
Foráneo	94,838.66	93,045.31	105,628.99	116,029.50
Agropecuario	6,811.07	7,118.87	8,820.16	8,150.32
Otro	129,326.06	126,709.52	143,556.70	158,294.35
Especializado	32,922.36	32,398.19	36,313.22	37,874.58
Mudanzas	4,485.02	4,795.06	5,619.62	6,571.71
Local	4,512.83	4,810.28	5,638.85	6,546.59
Construcción	4,477.67	4,787.08	5,606.48	6,557.45
Mat. peligrosos	3,927.50	4,189.54	4,925.57	5,515.10
Refrigeración	93,059.34	90,892.34	104,902.30	114,525.77
Madera	1,800.57	1,947.41	2,204.84	2,475.88
Otros	4,680.34	5,007.19	5,968.81	6,950.73
Foráneo	117,834.98	114,850.79	127,991.21	131,489.62
Construcción	25,846.09	23,355.09	27,162.78	19,981.33
Mat. peligrosos	498,434.72	491,140.98	537,993.48	568,396.89
Refrigeración	195,824.17	192,357.51	214,693.23	229,584.52
Madera	8,032.71	8,310.32	10,173.81	9,525.32
Otros	163,538.19	160,479.86	180,199.84	193,436.12
Total de carga	51,012.40	50,138.93	56,724.98	61,404.94

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 186: Impuesto Total en Personas Físicas en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007, sin incluir el efecto del estímulo al peaje Primera parte (miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	560,952	571,926	675,067	721,401
Local	9,536	9,776	9,972	10,608
Agropecuario	2,647	2,736	2,785	2,933
Otro	6,889	7,041	7,186	7,674
Foráneo	551,416	562,150	665,095	710,794
Agropecuario	12,152	12,285	12,570	13,611
Otro	539,264	549,865	652,525	697,183
Especializado	269,937	290,304	305,824	323,232
Mudanzas	3,348	3,603	3,675	3,937
Local	23,870	25,690	26,339	28,234
Construcción	18,756	20,184	20,588	22,059
Mat. peligrosos	2,680	2,886	2,945	3,163
Refrigeración	672	724	873	945
Madera	181	195	198	210
Otros	1,581	1,701	1,735	1,858
Foráneo	242,719	261,012	275,810	291,061
Construcción	26,947	29,019	29,617	31,857
Mat. peligrosos	104,276	112,002	116,386	120,821
Refrigeración	65,639	70,629	76,079	80,917
Madera	1,170	1,262	1,289	1,420
Otros	44,687	48,100	52,440	56,045
Total de carga	830,890	862,231	980,891	1,044,634

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 186: Impuesto Total en Personas Físicas en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007, sin incluir el efecto del estímulo al peaje
Segunda parte
(miles de pesos)

	2004	2005	2006	2007
General	772,779	759,135	862,403	948,504
Local	11,699	12,447	14,730	17,367
Agropecuario	3,284	3,458	4,206	4,929
Otro	8,415	8,988	10,524	12,438
Foráneo	761,080	746,689	847,673	931,137
Agropecuario	15,386	16,082	19,925	18,412
Otro	745,694	730,607	827,748	912,725
Especializado	343,117	337,654	378,456	394,729
Mudanzas	4,310	4,608	5,400	6,315
Local	30,904	32,941	38,615	44,831
Construcción	24,148	25,817	30,236	35,364
Mat. peligrosos	3,476	3,708	4,359	4,881
Refrigeración	1,024	1,000	1,154	1,260
Madera	225	243	276	309
Otros	2,031	2,173	2,590	3,017
Foráneo	307,903	300,105	334,441	343,582
Construcción	35,073	31,693	36,860	27,115
Mat. peligrosos	126,104	124,259	136,112	143,804
Refrigeración	85,575	84,060	93,821	100,328
Madera	1,623	1,679	2,055	1,924
Otros	59,528	58,415	65,593	70,411
Total de carga	1,115,896	1,096,789	1,240,859	1,343,233

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 187: Peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Primera parte (miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	80.537	83.740	87.805	92.127
Local	4.196	4.363	4.575	4.800
Agropecuario	1.722	1.790	1.877	1.969
Otro	5.980	6.218	6.519	6.840
Foráneo	113.147	117.647	123.358	129.430
Agropecuario	22.935	23.847	25.005	26.236
Otro	148.491	154.396	161.890	169.860
Especializado	39.537	41.314	43.317	45.469
Mudanzas	10.944	11.785	12.353	13.000
Local	1.297	1.396	1.464	1.540
Construcción	0.695	0.749	0.785	0.826
Mat. peligrosos	2.850	3.069	3.217	3.385
Refrigeración	70.067	75.454	79.088	83.230
Madera	0.531	0.572	0.599	0.631
Otros	4.080	4.393	4.605	4.846
Foráneo	183.758	197.885	207.415	218.279
Construcción	38.088	41.016	42.991	45.243
Mat. peligrosos	800.138	861.652	903.149	950.451
Refrigeración	270.235	291.011	305.026	321.002
Madera	7.897	8.505	8.914	9.381
Otros	292.173	314.635	329.788	347.061
Total de carga	31.211	32.545	34.124	35.813

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 187: Peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Segunda parte (miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	96.569	102.653	108.962	119.720
Local	5.031	5.348	5.677	6.237
Agropecuario	2.064	2.194	2.329	2.559
Otro	7.170	7.622	8.090	8.889
Foráneo	135.671	144.218	153.082	168.196
Agropecuario	27.501	29.233	31.030	34.093
Otro	178.050	189.266	200.900	220.734
Especializado	47.661	50.663	53.781	58.958
Mudanzas	13.626	14.484	15.382	16.637
Local	1.615	1.716	1.823	1.971
Construcción	0.866	0.920	0.977	1.057
Mat. peligrosos	3.548	3.772	4.006	4.332
Refrigeración	87.242	92.734	98.485	106.519
Madera	0.661	0.703	0.746	0.807
Otros	5.080	5.399	5.734	6.202
Foráneo	228.801	243.202	258.285	279.355
Construcción	47.424	50.409	53.535	57.903
Mat. peligrosos	996.269	1,058.977	1,124.651	1,216.397
Refrigeración	336.476	357.654	379.835	410.821
Madera	9.833	10.452	11.100	12.006
Otros	363.791	386.689	410.670	444.171
Total de carga	37.540	39.904	42.359	46.480

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 188: Utilidad gravable más la mitad del peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	308.739	320.004	326.946	343.122
Local	53.578	55.515	56.562	59.362
Agropecuario	41.118	42.601	43.381	45.528
Otro	62.561	64.824	66.065	69.335
Foráneo	417.734	432.985	442.445	464.335
Agropecuario	90.416	93.714	95.736	100.473
Otro	545.971	565.905	578.278	606.888
Especializado	164.155	171.355	175.005	183.777
Mudanzas	65.343	70.133	71.527	75.292
Local	59.879	64.251	65.383	68.826
Construcción	60.149	64.539	65.666	69.124
Mat. peligrosos	55.943	60.031	61.116	64.334
Refrigeración	399.612	428.910	437.487	460.515
Madera	32.668	35.053	35.667	37.545
Otros	63.787	68.450	69.700	73.370
Foráneo	490.719	526.887	539.048	567.405
Construcción	176.084	189.008	192.908	203.061
Mat. peligrosos	1,767.261	1,897.786	1,943.888	2,046.125
Refrigeración	753.864	809.403	827.885	871.439
Madera	86.208	92.515	94.245	99.207
Otros	684.980	735.536	753.105	792.717
Total de carga	149.466	156.502	159.750	167.804

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 188: Peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Segunda parte (miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	365.049	395.378	439.402	484.281
Local	63.257	68.648	76.649	84.504
Agropecuario	48.531	52.687	58.883	64.921
Otro	73.873	80.153	89.456	98.620
Foráneo	493.965	534.946	594.357	655.053
Agropecuario	106.900	115.791	128.707	141.855
Otro	645.608	699.162	776.790	856.113
Especializado	195.556	211.848	235.586	258.818
Mudanzas	80.168	86.912	96.871	105.115
Local	73.378	79.676	89.137	96.747
Construcción	73.701	80.036	89.564	97.211
Mat. peligrosos	68.570	74.432	83.209	90.308
Refrigeración	490.306	531.506	592.291	642.689
Madera	40.030	43.468	48.637	52.790
Otros	78.193	84.865	94.841	102.930
Foráneo	603.063	652.331	723.225	784.499
Construcción	216.119	234.176	260.683	282.845
Mat. peligrosos	2,173.229	2,348.789	2,598.792	2,818.596
Refrigeración	926.331	1,002.183	1,111.555	1,205.764
Madera	105.702	114.688	128.078	138.996
Otros	842.152	910.442	1,008.030	1,093.338
Total de carga	178.610	193.559	215.441	236.362

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 189: Impuesto personal antes de restar la mitad del peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	65.2901	66.7214	73.1973	77.9720
Local	2.9489	3.0242	3.0896	3.2956
Agropecuario	1,889.7	1,949.7	1,986.6	2,119.8
Otro	3,712.4	3,798.8	3,884.7	4,143.3
Foráneo	91.9201	93.9306	103.1448	109.8711
Agropecuario	7,043.5	7,080.9	7,314.6	7,982.7
Otro	125,172.9	127,956.5	140,689.1	149,788.9
Especializado	28.3678	29.0858	31.6984	33.7933
Mudanzas	3,948.9	4,250.0	4,349.0	4,649.7
Local	3.5512	3.8219	3.9244	4.2053
Construcción	3,507.3	3,774.5	3,850.8	4,125.4
Mat. peligrosos	3,149.8	3,391.3	3,464.1	3,718.2
Refrigeración	70,586.4	76,037.9	92,820.2	100,021.9
Madera	1,464.2	1,572.3	1,600.9	1,692.9
Otros	3,816.6	4,106.9	4,193.8	4,486.3
Foráneo	123.4100	132.7903	140.0201	146.7635
Construcción	23,628.4	25,445.0	26,081.2	27,955.5
Mat. peligrosos	552,183.5	593,751.2	618,073.3	639,129.6
Refrigeración	197,494.5	212,549.6	227,472.4	239,736.0
Madera	6,370.4	6,889.1	7,076.0	7,780.1
Otros	173,385.2	186,696.0	201,299.5	212,970.8
Total de carga	25.1989	25.8816	28.1834	30.0474

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 189: Impuesto personal antes de restar la mitad del peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	82.7624	81.0658	90.0491	99.0502
Local	3.6267	3.8582	4.5541	5.4347
Agropecuario	2,375.0	2,501.5	3,028.1	3,541.4
Otro	4,529.0	4,836.1	5,654.1	6,799.6
Foráneo	116.5664	114.0462	126.5696	139.0395
Agropecuario	9,011.1	9,259.7	8,856.5	11,014.2
Otro	158,704.3	155,099.5	172,687.2	189,197.1
Especializado	36.0192	35.5328	39.6235	43.9317
Mudanzas	5,126.8	5,410.6	6,581.0	7,639.5
Local	4.5984	4.8990	5.7550	6.6795
Construcción	4,514.5	4,826.2	5,667.6	6,623.5
Mat. peligrosos	4,078.3	4,349.8	5,095.8	5,760.6
Refrigeración	107,454.3	104,802.4	119,182.6	129,438.4
Madera	1,817.1	1,965.0	2,223.5	2,510.2
Otros	4,896.2	5,236.7	6,327.2	7,338.4
Foráneo	153.8970	149.6998	158.3966	169.2844
Construcción	30,541.1	27,891.9	21,810.0	25,655.8
Mat. peligrosos	662,819.1	649,987.5	701,067.9	738,692.4
Refrigeración	251,342.7	246,005.7	269,769.3	287,099.4
Madera	8,819.4	9,094.2	8,747.1	10,533.8
Otros	223,563.7	218,483.2	239,747.0	255,620.1
Total de carga	32.0170	31.6341	35.2970	39.1291

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 190: Impuesto personal con el estímulo del peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Primera parte (miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	25,894.10	25,806.54	30,318.12	32,921.21
Local	850.85	842.75	802.24	895.70
Agropecuario	1,028.87	1,054.67	1,048.06	1,135.04
Otro	722.51	689.98	625.04	723.16
Foráneo	36,591.71	36,470.20	42,926.28	46,601.39
Agropecuario	0.00	0.00	0.00	0.00
Otro	50,927.59	50,758.47	59,743.91	64,858.86
Especializado	10,135.59	10,098.16	11,862.31	12,883.49
Mudanzas	0.00	0.00	0.00	0.00
Local	2,902.83	3,123.73	3,192.61	3,435.12
Construcción	3,159.64	3,400.10	3,458.40	3,712.39
Mat. peligrosos	1,724.96	1,856.87	1,855.72	2,025.63
Refrigeración	35,552.75	38,310.88	53,276.21	58,406.79
Madera	1,198.76	1,286.47	1,301.29	1,377.56
Otros	1,776.72	1,910.21	1,891.28	2,063.24
Foráneo	31,530.97	33,847.72	36,312.48	37,624.18
Construcción	4,584.37	4,936.95	4,585.47	5,333.89
Mat. peligrosos	152,114.35	162,925.00	166,498.68	163,903.82
Refrigeración	62,376.82	67,044.19	74,959.40	79,235.23
Madera	2,421.63	2,636.76	2,618.89	3,089.61
Otros	27,298.55	29,378.29	36,405.47	39,440.52
Total de carga	10,448.46	10,540.11	12,132.28	13,149.78

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 190: Impuesto personal antes de restar la mitad del peaje por propietario en personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	35,412.52	30,796.08	36,881.25	40,380.08
Local	1,111.01	1,184.03	1,715.57	2,315.99
Agropecuario	1,342.77	1,404.33	1,863.48	2,261.73
Otro	943.94	1,025.21	1,608.94	2,355.10
Foráneo	50,064.93	43,445.32	51,902.80	56,639.73
Agropecuario	0.00	0.00	0.00	0.00
Otro	69,679.34	60,466.29	72,237.25	78,830.01
Especializado	13,861.97	12,054.97	14,449.87	15,843.79
Mudanzas	0.00	0.00	0.00	0.00
Local	3,791.13	4,040.92	4,843.64	5,693.84
Construcción	4,081.56	4,366.03	5,178.87	6,094.95
Mat. peligrosos	2,304.14	2,464.01	3,093.02	3,594.42
Refrigeración	63,833.15	58,435.58	69,940.24	76,179.02
Madera	1,486.59	1,613.68	1,850.41	2,106.66
Otros	2,356.35	2,536.93	3,460.04	4,237.30
Foráneo	39,496.57	28,098.68	31,828.82	31,318.37
Construcción	6,829.01	2,687.34	0.00	0.00
Mat. peligrosos	164,684.59	120,499.15	138,742.28	130,494.13
Refrigeración	83,104.78	67,178.47	79,851.78	81,689.05
Madera	3,902.73	3,868.13	3,196.83	4,530.84
Otros	41,668.19	25,138.72	34,411.89	33,534.42
Total de carga	14,174.06	12,714.87	15,171.39	16,779.26

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 191: Impuesto total con el estímulo del peaje de personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años. Primera parte (miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	296,565	295,562	347,233	377,047
Local	2,917	2,889	2,750	3,070
Agropecuario	1,477	1,515	1,505	1,630
Otro	1,439	1,374	1,245	1,441
Foráneo	293,648	292,673	344,483	373,976
Agropecuario	0	0	0	0
Otro	293,648	292,673	344,483	373,976
Especializado	102,269	109,835	116,747	121,836
Mudanzas	0	0	0	0
Local	19,879	21,391	21,863	23,524
Construcción	17,040	18,337	18,651	20,021
Mat. peligrosos	1,527	1,643	1,642	1,793
Refrigeración	391	421	586	642
Madera	150	161	163	172
Otros	771	829	821	895
Foráneo	82,390	88,444	94,885	98,312
Construcción	6,221	6,699	6,222	7,238
Mat. peligrosos	38,485	41,220	42,124	41,468
Refrigeración	27,259	29,298	32,757	34,626
Madera	489	533	529	624
Otros	9,937	10,694	13,252	14,356
Total de carga	398,834	405,398	463,981	498,882

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 191: Impuesto total con el estímulo del peaje de personas físicas en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	405,580	352,707	422,401	462,473
Local	3,809	4,059	5,881	7,939
Agropecuario	1,928	2,017	2,676	3,248
Otro	1,880	2,042	3,205	4,691
Foráneo	401,771	348,649	416,520	454,534
Agropecuario	0	0	0	0
Otro	401,771	348,649	416,520	454,534
Especializado	129,166	101,094	116,338	120,826
Mudanzas	0	0	0	0
Local	25,962	27,672	33,169	38,991
Construcción	22,012	23,546	27,930	32,870
Mat. peligrosos	2,039	2,181	2,737	3,181
Refrigeración	702	643	769	838
Madera	186	202	231	263
Otros	1,023	1,101	1,502	1,839
Foráneo	103,205	73,422	83,169	81,835
Construcción	9,267	3,647	0	0
Mat. peligrosos	41,665	30,486	35,102	33,015
Refrigeración	36,317	29,357	34,895	35,698
Madera	788	781	646	915
Otros	15,167	9,150	12,526	12,207
Total de carga	534,746	453,802	538,739	583,299

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 192: Remuneraciones Promedio por Operario, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007				
Primera parte				
(miles de pesos)				
	2000	2001	2002	2003
General	44.894	50.934	54.493	57.727
Local	27.506	31.207	33.387	35.369
Agropecuario	21.394	24.273	25.968	27.510
Otro	29.785	33.793	36.154	38.300
Foráneo	46.301	52.531	56.201	59.537
Agropecuario	34.401	39.030	41.757	44.235
Otro	47.138	53.481	57.217	60.613
Especializado	47.602	54.007	57.780	61.210
Mudanzas	31.282	35.491	37.971	40.224
Local	30.559	34.670	37.092	39.294
Construcción	28.201	31.996	34.231	36.263
Mat. peligrosos	44.337	50.302	53.816	57.011
Refrigeración	41.017	46.536	49.786	52.742
Madera	27.555	31.262	33.446	35.431
Otros	36.903	41.869	44.794	47.453
Foráneo	55.094	62.507	66.874	70.843
Construcción	43.412	49.253	52.694	55.822
Mat. peligrosos	60.010	68.085	72.841	77.165
Refrigeración	52.036	59.038	63.162	66.911
Madera	21.796	24.729	26.456	28.027
Otros	64.239	72.883	77.974	82.603
Total de carga	45.881	52.054	55.691	58.996

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 192: Remuneraciones Promedio por Operario, Autotransporte de Carga, 2000 a 2007				
Segunda parte				
(miles de pesos)				
	2004	2005	2006	2007
General	60.599	62.853	65.362	68.608
Local	37.128	38.509	40.047	42.035
Agropecuario	28.879	29.952	31.148	32.695
Otro	40.206	41.701	43.366	45.519
Foráneo	62.499	64.823	67.411	70.759
Agropecuario	46.436	48.163	50.086	52.573
Otro	63.629	65.995	68.630	72.038
Especializado	64.255	66.645	69.305	72.747
Mudanzas	42.226	43.796	45.544	47.806
Local	41.249	42.783	44.491	46.701
Construcción	38.068	39.483	41.059	43.098
Mat. peligrosos	59.847	62.073	64.551	67.757
Refrigeración	55.366	57.425	59.717	62.683
Madera	37.194	38.577	40.118	42.110
Otros	49.814	51.666	53.729	56.397
Foráneo	74.368	77.134	80.213	84.197
Construcción	58.599	60.778	63.205	66.344
Mat. peligrosos	81.005	84.017	87.371	91.710
Refrigeración	70.240	72.852	75.761	79.523
Madera	29.421	30.515	31.733	33.309
Otros	86.713	89.937	93.528	98.173
Total de carga	61.932	64.235	66.799	70.117

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 193: Impuesto Individual Promedio por Operario en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007				
Primera parte				
pesos				
	2000	2001	2002	2003
General	-553.39	-281.62	282.11	556.66
Local	-2,515.55	-2,568.72	-2,488.42	-2,232.88
Agropecuario	-2,883.83	-2,986.39	-2,935.19	-2,893.02
Otro	-2,378.18	-2,412.93	-2,321.77	-1,986.64
Foráneo	-394.56	-96.49	506.37	782.45
Agropecuario	-1,966.27	-1,847.62	-1,731.75	-1,630.53
Otro	-284.05	26.63	663.73	952.11
Especializado	-155.40	308.32	730.77	1,203.57
Mudanzas	-2,288.39	-2,311.06	-1,958.92	-1,871.18
Local	-2,246.70	-2,221.67	-2,107.48	-1,951.75
Construcción	-2,473.22	-2,520.76	-2,437.13	-2,365.53
Mat. peligrosos	-855.92	-297.54	-0.79	584.70
Refrigeración	-1,468.87	-986.79	-411.84	-171.98
Madera	-2,512.03	-2,564.79	-2,484.24	-2,415.44
Otros	-1,715.66	-1,677.29	-1,526.12	-1,023.45
Foráneo	772.63	1,433.64	1,976.49	2,594.14
Construcción	-950.25	-404.55	-115.28	142.18
Mat. peligrosos	1,323.70	2,257.25	2,689.17	3,458.72
Refrigeración	510.29	907.55	1,270.14	2,031.07
Madera	-2,859.71	-2,959.02	-2,905.92	-2,862.01
Otros	2,155.44	2,746.62	4,020.21	4,628.29
Total de carga	-408.35	-66.63	445.61	792.41

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 193: Impuesto Individual Promedio por Operario en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007				
Segunda parte				
pesos				
	2004	2005	2006	2007
General	843.60	391.36	644.30	968.06
Local	-2,125.74	-2,698.65	-2,516.21	-2,396.20
Agropecuario	-2,807.66	-3,334.93	-3,263.10	-3,167.77
Otro	-1,871.38	-2,461.31	-2,237.62	-2,108.40
Foráneo	1,083.95	641.48	900.13	1,240.38
Agropecuario	-1,426.09	-1,949.86	-1,834.41	-1,599.31
Otro	1,260.43	823.68	1,092.39	1,440.04
Especializado	1,762.95	1,185.27	1,660.11	2,856.61
Mudanzas	-1,750.17	-2,211.88	-2,106.89	-1,971.18
Local	-1,605.18	-2,377.85	-2,196.94	-1,806.41
Construcción	-1,999.67	-2,760.57	-2,665.91	-2,253.65
Mat. peligrosos	874.75	60.77	676.40	1,003.38
Refrigeración	96.45	-413.34	-179.52	122.98
Madera	-2,161.60	-2,814.91	-2,722.41	-2,436.68
Otros	-781.79	-1,691.79	-1,142.67	-870.50
Foráneo	3,262.82	2,750.52	3,360.51	4,930.69
Construcción	747.43	-71.28	176.19	859.23
Mat. peligrosos	4,388.95	3,155.01	3,928.28	7,122.86
Refrigeración	2,371.25	1,523.13	2,312.85	2,696.61
Madera	-2,775.10	-3,301.17	-3,227.99	-3,130.91
Otros	5,245.18	6,856.90	7,395.52	8,092.24
Total de carga	1,178.63	680.68	1,014.49	1,656.29

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 194: Número de Operarios en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007
Primera parte

	2000	2001	2002	2003
General	73,345	72,266	72,646	73,488
Local	5,492	5,411	5,440	5,503
Agropecuario	1,492	1,470	1,478	1,495
Otro	4,000	3,941	3,962	4,008
Foráneo	67,853	66,855	67,206	67,985
Agropecuario	4,457	4,392	4,415	4,466
Otro	63,396	62,463	62,791	63,519
Especializado	40,499	41,326	41,529	42,136
Mudanzas	1,886	1,924	1,934	1,962
Local	10,536	10,750	10,804	10,962
Construcción	8,439	8,611	8,653	8,780
Mat. peligrosos	1,085	1,107	1,113	1,129
Refrigeración	86	87	88	89
Madera	196	200	201	204
Otros	730	745	749	760
Foráneo	28,077	28,652	28,791	29,212
Construcción	5,871	5,991	6,020	6,108
Mat. peligrosos	10,675	10,894	10,947	11,107
Refrigeración	5,684	5,800	5,829	5,914
Madera	471	481	483	490
Otros	5,376	5,486	5,512	5,593
Total de carga	113,844	113,592	114,175	115,624

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 194: Número de Operarios en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007
Segunda parte

	2004	2005	2006	2007
General	75,219	76,886	78,827	83,860
Local	5,632	5,757	5,903	6,280
Agropecuario	1,530	1,564	1,604	1,706
Otro	4,102	4,193	4,299	4,574
Foráneo	69,587	71,129	72,924	77,580
Agropecuario	4,571	4,673	4,790	5,096
Otro	65,016	66,456	68,134	72,484
Especializado	43,130	44,081	45,220	47,354
Mudanzas	2,008	2,053	2,106	2,205
Local	11,221	11,467	11,765	12,319
Construcción	8,987	9,185	9,422	9,867
Mat. peligrosos	1,156	1,181	1,212	1,269
Refrigeración	91	93	96	100
Madera	209	213	219	229
Otros	778	795	816	854
Foráneo	29,901	30,561	31,349	32,830
Construcción	6,252	6,390	6,555	6,864
Mat. peligrosos	11,369	11,620	11,919	12,483
Refrigeración	6,053	6,187	6,347	6,646
Madera	502	513	526	551
Otros	5,725	5,851	6,002	6,286
Total de carga	118,349	120,967	124,047	131,214

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 195: Impuesto total de operarios en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007. Primera parte pesos				
	2000	2001	2002	2003
General	-40,587	-20,350	20,493	40,908
Local	-13,815	-13,899	-13,537	-12,288
Agropecuario	-4,303	-4,390	-4,338	-4,325
Otro	-9,513	-9,509	-9,199	-7,962
Foráneo	-26,772	-6,451	34,031	53,195
Agropecuario	-8,764	-8,115	-7,646	-7,282
Otro	-18,008	1,664	41,676	60,477
Especializado	-6,294	12,745	30,347	50,713
Mudanzas	-4,316	-4,446	-3,789	-3,671
Local	-23,671	-23,884	-22,768	-21,395
Construcción	-20,872	-21,706	-21,089	-20,769
Mat. peligrosos	-929	-329	-1	660
Refrigeración	-126	-86	-36	-15
Madera	-492	-513	-499	-493
Otros	-1,252	-1,250	-1,143	-778
Foráneo	21,693	41,075	56,904	75,780
Construcción	-5,579	-2,424	-694	868
Mat. peligrosos	14,130	24,590	29,438	38,416
Refrigeración	2,900	5,264	7,404	12,012
Madera	-1,347	-1,423	-1,404	-1,402
Otros	11,588	15,068	22,159	25,886
Total de carga	-46,881	-7,606	50,841	91,621

Fuente: Cálculos propios.



**Cuadro 195: Impuesto total de operarios en Autotransporte de Carga todos los años.
Segunda parte
pesos**

	2004	2005	2006	2007
General	63,458	30,091	50,789	81,182
Local	-11,972	-15,536	-14,854	-15,048
Agropecuario	-4,296	-5,216	-5,234	-5,404
Otro	-7,676	-10,320	-9,620	-9,644
Foráneo	75,430	45,627	65,642	96,230
Agropecuario	-6,519	-9,112	-8,787	-8,150
Otro	81,948	54,738	74,429	104,380
Especializado	76,034	52,247	75,064	135,278
Mudanzas	-3,514	-4,541	-4,437	-4,346
Local	-18,011	-27,267	-25,844	-22,253
Construcción	-17,971	-25,356	-25,118	-22,237
Mat. peligrosos	1,011	72	820	1,273
Refrigeración	9	-38	-17	12
Madera	-452	-600	-596	-558
Otros	-608	-1,345	-932	-743
Foráneo	97,560	84,055	105,346	161,877
Construcción	4,673	-456	1,155	5,898
Mat. peligrosos	49,898	36,661	46,821	88,915
Refrigeración	14,353	9,424	14,680	17,922
Madera	-1,393	-1,693	-1,698	-1,725
Otros	30,029	40,120	44,388	50,868
Total de carga	139,492	82,338	125,853	216,459

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 196: Base gravable promedio del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años.				
Primera parte				
pesos				
	2000	2001	2002	2003
General	56.328	63.907	68.372	72.430
Local	54.440	61.765	66.080	70.002
Agropecuario	37.488	42.532	45.503	48.204
Otro	56.219	63.783	68.239	72.289
Foráneo	56.400	63.990	68.460	72.523
Agropecuario	64.480	73.156	78.266	82.912
Otro	56.198	63.760	68.214	72.263
Especializado	61.891	70.219	75.124	79.584
Mudanzas	35.130	39.857	42.641	45.172
Local	46.966	53.286	57.008	60.392
Construcción	44.175	50.119	53.620	56.803
Mat. peligrosos	52.041	59.043	63.168	66.917
Refrigeración	74.901	84.980	90.916	96.313
Madera	59.493	67.499	72.214	76.500
Otros	38.885	44.117	47.199	50.000
Foráneo	65.283	74.068	79.242	83.945
Construcción	67.281	76.334	81.666	86.514
Mat. peligrosos	70.485	79.969	85.556	90.634
Refrigeración	56.218	63.783	68.238	72.288
Madera	18.665	21.176	22.655	24.000
Otros	64.491	73.169	78.280	82.927
Total de carga	57.988	65.791	70.387	74.565

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 196: Base gravable promedio del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
pesos				
	2004	2005	2006	2007
General	76.034	78.861	82.010	86.083
Local	73.485	76.218	79.261	83.197
Agropecuario	50.603	52.484	54.580	57.290
Otro	75.886	78.708	81.850	85.915
Foráneo	76.132	78.963	82.115	86.193
Agropecuario	87.037	90.274	93.878	98.540
Otro	75.858	78.679	81.820	85.884
Especializado	83.544	86.650	90.110	94.585
Mudanzas	47.420	49.183	51.147	53.687
Local	63.397	65.754	68.380	71.775
Construcción	59.629	61.846	64.316	67.510
Mat. peligrosos	70.247	72.859	75.768	79.531
Refrigeración	101.105	104.864	109.051	114.467
Madera	80.307	83.293	86.618	90.920
Otros	52.488	54.440	56.613	59.425
Foráneo	88.122	91.399	95.048	99.768
Construcción	90.818	94.195	97.956	102.821
Mat. peligrosos	95.144	98.682	102.622	107.718
Refrigeración	75.885	78.707	81.850	85.914
Madera	25.194	26.131	27.174	28.524
Otros	87.053	90.290	93.895	98.558
Total de carga	78.275	81.186	84.427	88.620

Fuente: Cálculos propios.



**Cuadro 197: Impuesto personal promedio del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años.
Primera parte
pesos**

	2000	2001	2002	2003
General	955.04	1,411.29	2,247.85	2,614.10
Local	688.36	1,103.95	1,870.86	2,244.79
Agropecuario	-1,680.60	-1,637.50	-1,453.77	-946.80
Otro	936.92	1,391.59	2,219.69	2,579.67
Foráneo	965.27	1,423.08	2,262.31	2,628.26
Agropecuario	2,179.98	2,774.46	4,064.01	4,674.68
Otro	934.82	1,389.21	2,217.15	2,576.97
Especializado	1,826.27	2,638.26	3,455.83	4,018.53
Mudanzas	-1,822.08	-1,798.02	-1,678.69	-1,555.96
Local	-374.99	90.65	450.54	1,057.88
Construcción	-872.41	-316.25	-20.81	563.50
Mat. peligrosos	510.79	908.12	1,270.75	2,031.72
Refrigeración	4,115.59	5,157.12	5,984.08	6,891.54
Madera	1,270.95	2,197.41	2,625.14	3,390.90
Otros	-1,596.80	-1,526.68	-984.33	-763.62
Foráneo	2,311.63	3,210.68	4,126.15	4,704.68
Construcción	2,465.68	3,471.98	4,573.99	5,214.93
Mat. peligrosos	3,142.72	4,405.57	5,157.43	5,833.01
Refrigeración	936.87	1,391.53	2,219.63	2,579.60
Madera	-3,047.60	-3,172.19	-3,133.97	-3,103.60
Otros	2,181.16	2,775.80	4,066.12	4,676.92
Total de carga	1,215.05	1,777.46	2,608.35	3,033.23

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 197: Impuesto personal promedio del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años.
Segunda parte
pesos

	2004	2005	2006	2007
General	3,359.39	2,697.06	3,023.43	3,864.86
Local	2,975.73	2,212.60	2,555.11	3,380.28
Agropecuario	-389.41	-1,608.34	-1,055.88	-427.09
Otro	3,328.81	2,613.51	2,934.00	3,779.77
Foráneo	3,374.10	2,715.64	3,041.39	3,883.44
Agropecuario	5,293.89	6,907.41	7,448.05	8,147.38
Otro	3,325.98	2,610.57	2,930.94	3,776.56
Especializado	4,712.27	5,407.47	5,919.90	6,666.15
Mudanzas	-1,025.99	-1,888.65	-1,744.82	-1,146.97
Local	1,419.07	631.17	1,300.89	1,694.15
Construcción	852.49	37.68	652.39	978.18
Mat. peligrosos	2,371.93	1,523.83	2,313.58	2,697.38
Refrigeración	7,812.04	9,144.91	9,863.63	10,738.47
Madera	4,284.25	3,081.16	3,851.48	7,004.31
Otros	-197.11	-1,070.13	-496.15	-209.37
Foráneo	5,452.40	6,429.63	6,938.82	7,741.09
Construcción	5,861.02	7,495.63	8,059.76	8,789.46
Mat. peligrosos	6,667.52	8,168.59	8,759.58	9,604.66
Refrigeración	3,328.74	2,613.44	2,933.92	3,779.69
Madera	-3,031.03	-3,564.21	-3,501.53	-3,420.56
Otros	5,296.23	6,909.85	7,450.58	8,150.04
Total de carga	3,763.13	3,505.93	3,887.84	4,700.86

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 198: Número de Empleados Administrativos en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007				
Primera parte				
	2000	2001	2002	2003
General	12,626	13,081	13,312	13,971
Local	466	483	492	516
Agropecuario	44	46	47	49
Otro	422	437	445	467
Foráneo	12,160	12,598	12,820	13,455
Agropecuario	297	308	313	329
Otro	11,863	12,290	12,507	13,126
Especializado	5,172	5,550	5,646	5,943
Mudanzas	218	233	237	250
Local	600	644	654	689
Construcción	318	341	347	365
Mat. peligrosos	189	203	206	217
Refrigeración	14	15	15	16
Madera	9	9	9	10
Otros	70	76	77	81
Foráneo	4,354	4,673	4,755	5,004
Construcción	547	587	598	629
Mat. peligrosos	1,883	2,021	2,056	2,164
Refrigeración	1,098	1,178	1,199	1,262
Madera	6	7	7	7
Otros	820	880	895	942
Total de carga	17,798	18,631	18,958	19,914

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 198: Número de Empleados Administrativos en Autotransporte de Carga, 2000 a 2007
Segunda parte

	2004	2005	2006	2007
General	14,898	16,181	18,102	19,961
Local	550	598	668	737
Agropecuario	52	57	63	70
Otro	498	541	605	667
Foráneo	14,348	15,583	17,434	19,224
Agropecuario	351	381	426	470
Otro	13,997	15,202	17,008	18,754
Especializado	6,337	6,884	7,703	8,363
Mudanzas	267	290	324	352
Local	734	799	893	970
Construcción	389	423	473	514
Mat. peligrosos	231	251	281	305
Refrigeración	17	19	21	23
Madera	11	12	13	14
Otros	86	94	105	114
Foráneo	5,336	5,795	6,486	7,041
Construcción	671	728	815	885
Mat. peligrosos	2,308	2,506	2,805	3,045
Refrigeración	1,346	1,462	1,636	1,776
Madera	7	8	9	10
Otros	1,004	1,091	1,221	1,325
Total de carga	21,235	23,065	25,805	28,324

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 199: Retención de Impuesto Sobre la Renta del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años. Primera parte pesos				
	2000	2001	2002	2003
General	13,343	19,717	31,405	36,522
Local	355	570	965	1,158
Agropecuario	-82	-80	-71	-46
Otro	438	650	1,037	1,205
Foráneo	12,988	19,148	30,439	35,363
Agropecuario	717	913	1,337	1,538
Otro	12,270	18,235	29,102	33,825
Especializado	10,854	15,679	20,538	23,882
Mudanzas	-456	-450	-420	-389
Local	-258	62	310	729
Construcción	-318	-115	-8	206
Mat. peligrosos	111	197	276	441
Refrigeración	66	83	96	110
Madera	13	22	26	34
Otros	-129	-124	-80	-62
Foráneo	11,567	16,066	20,647	23,542
Construcción	1,551	2,184	2,877	3,280
Mat. peligrosos	6,801	9,534	11,161	12,623
Refrigeración	1,182	1,756	2,801	3,255
Madera	-21	-22	-22	-22
Otros	2,055	2,615	3,830	4,406
Total de carga	24,196	35,396	51,943	60,404

Fuente: Cálculos propios.



Cuadro 199: Retención de Impuesto Sobre la Renta del personal administrativo en Autotransporte de Carga todos los años.				
Segunda parte				
pesos				
	2004	2005	2006	2007
General	46,934	37,681	42,240	53,996
Local	1,535	1,142	1,318	1,744
Agropecuario	-19	-79	-52	-21
Otro	1,555	1,221	1,370	1,765
Foráneo	45,399	36,539	40,922	52,252
Agropecuario	1,742	2,273	2,450	2,680
Otro	43,657	34,266	38,472	49,571
Especializado	28,005	32,137	35,182	39,617
Mudanzas	-256	-472	-436	-287
Local	978	435	896	1,167
Construcción	311	14	238	357
Mat. peligrosos	515	331	502	585
Refrigeración	125	146	158	172
Madera	43	31	39	70
Otros	-16	-87	-40	-17
Foráneo	27,284	32,174	34,722	38,736
Construcción	3,687	4,715	5,070	5,529
Mat. peligrosos	14,429	17,677	18,956	20,784
Refrigeración	4,201	3,298	3,703	4,770
Madera	-21	-25	-25	-24
Otros	4,989	6,509	7,018	7,677
Total de carga	74,939	69,817	77,422	93,613

Fuente: Cálculos propios.



Anexo 4: Transporte de pasajeros

Cuadro 200: Utilidad Gravable en Transporte de Pasajeros, Empresas dentro del Censo en 2003.						
(miles de pesos)						
	En autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y de personal	Alquiler de autobuses con chofer	Alquiler de automóvil con chofer	Otros
No. de empresas	5,780	1,031	1,150	81	10	730
Ingresos totales	24,596,612	25,361,235	2,301,509	124,237	124,585	747,714
Gastos totales	10,554,012	14,146,034	1,209,524	63,873	48,752	461,490
Depreciación total	2,642,587	2,262,591	274,968	22,821	21,894	82,992
Sueldos y salarios	4,183,601	4,379,491	429,394	25,841	16,667	83,413
Prestaciones	659,348	932,340	73,196	2,704	3,727	3,554
Indemnización	75,647	89,953	13,966	185	81	147
Utilidad gravable	6,481,417	3,550,826	300,461	8,813	33,464	116,118

Fuente: Cálculos propios con datos del Censo económico 2004. INEGI.

Cuadro 201: Utilidad gravable e impuesto sobre la renta de las personas morales del transporte de pasajeros dentro del Censo en 2003.						
(miles de pesos)						
	En autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y de personal	Alquiler de autobuses con chofer	Alquiler de automóvil con chofer	Otros
No. de empresas	5,780	1,031	1,150	81	10	730
Utilidad gravable	6,481,417	3,550,826	300,461	8,813	33,464	116,118
Promedio	1,121	3,444	261	109	3,346	159
Personas morales	2,523	1,031	1,150	81	10	319
Uti. Gravable PM	2,829,172	3,550,826	300,461	8,813	33,464	50,742
Impuesto PM	961,919	1,207,281	102,157	2,996	11,378	17,252

Fuente: Cálculos propios con datos del Censo económico 2004. INEGI.



Cuadro 202: Impuesto por Retenciones a Operarios del Transporte de Pasajeros en las empresas dentro del Censo en 2003. (miles de pesos)						
	En autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y de personal	Alquiler de autobuses con chofer	Alquiler de automóvil con chofer	Otros
Remuneraciones	3,665,196	3,542,175	376,800	21,785	10,531	80,818
Operarios	81,735	41,751	8,144	480	226	2,525
Promedio	44.842	84.840	46.267	45.385	46.597	32.007
Impuesto						
individual*	-1,589.57	4,963.98	-1,444.25	-1,534.19	-1,410.57	-2,620.89
Total	-129,924	207,251	-11,762	-736	-319	-6,618

Fuente: Primeras dos filas, Censos económicos 2004. INEGI. Las demás, cálculos propios.

* Datos en pesos.

Cuadro 203: Impuesto por Retenciones al Personal Administrativo del Transporte de Pasajeros en las empresas dentro del Censo en 2003. (miles de pesos)						
	En autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y de personal	Alquiler de autobuses con chofer	Alquiler de automóvil con chofer	Otros
Remuneraciones	518,405	837,316	52,594	4,056	6,136	2,595
Personal	9,272	14,729	883	64	55	56
Promedio	55.911	56.848	59.563	63.375	111.564	46.339
Impuesto						
Individual*	151	568	845	1,234	9,889	-4,730
Total	1,403	8,368	746	79	544	-265

Fuente: Primeras dos filas, Censos económicos 2004. INEGI. Las demás, cálculos propios.

* Datos en pesos.



Anexo 5: Proyecciones Transporte de Pasajeros

Cuadro 204: Remuneraciones promedio por operario, todas las categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)						
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	34.874	62.596	35.982	35.296	36.238	24.892
2001	39.566	71.018	40.823	40.045	41.114	28.241
2002	42.330	75.979	43.675	42.842	43.987	30.214
2003	44.842	80.489	46.267	45.385	46.597	32.007
2004	47.074	84.494	48.569	47.644	48.916	33.600
2005	48.824	87.636	50.375	49.415	50.735	34.849
2006	50.773	91.135	52.387	51.388	52.760	36.241
2007	53.295	95.661	54.988	53.940	55.381	38.040

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 205: Impuesto promedio por operario, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)						
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	-1,837.46	1,885.10	-1,770.98	-1,812.12	-1,755.57	-2,673.97
2001	-1,815.47	2,724.57	-1,740.04	-1,786.72	-1,722.56	-2,746.07
2002	-1,697.36	3,574.31	-1,616.66	-1,666.60	-1,597.96	-2,678.18
2003	-1,589.57	4,236.98	-1,444.25	-1,534.19	-1,410.57	-2,620.89
2004	-1,361.06	4,796.58	-908.72	-1,003.14	-873.37	-2,524.38
2005	-1,910.18	5,788.19	-1,817.11	-1,874.71	-1,786.78	-3,038.60
2006	-1,782.88	6,403.15	-1,618.33	-1,720.17	-1,580.20	-2,955.04
2007	-1,525.69	7,035.06	-1,014.21	-1,121.10	-974.18	-2,847.06

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 206: Número de operarios, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)						
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	78,191	53,717	7,791	459	216	2,416
2001	79,754	54,790	7,947	468	221	2,464
2002	80,547	55,335	8,026	473	223	2,488
2003	81,735	56,151	8,144	480	226	2,525
2004	83,988	57,699	8,369	493	232	2,595
2005	86,634	59,516	8,632	509	240	2,676
2006	89,519	61,499	8,920	526	248	2,765
2007	92,165	63,317	9,183	541	255	2,847

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 207: Impuesto total operarios, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 pesos

Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	-143,673	101,262	-13,798	-832	-379	-6,460
2001	-144,791	149,279	-13,828	-836	-381	-6,766
2002	-136,717	197,784	-12,975	-788	-356	-6,663
2003	-129,924	237,911	-11,762	-736	-319	-6,618
2004	-114,312	276,758	-7,605	-495	-203	-6,551
2005	-165,487	344,490	-15,685	-954	-429	-8,131
2006	-159,602	393,785	-14,436	-905	-392	-8,171
2007	-140,615	445,438	-9,313	-607	-248	-8,106

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 208: Remuneraciones promedio por empleado administrativo, todas las categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)

Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	43.481	41.943	46.321	49.286	86.762	36.038
2001	49.332	47.586	52.554	55.918	98.436	40.887
2002	52.778	50.911	56.226	59.824	105.313	43.743
2003	55.911	53.932	59.563	63.375	111.564	46.339
2004	58.693	56.616	62.527	66.528	117.115	48.645
2005	60.875	58.721	64.852	69.002	121.470	50.454
2006	63.306	61.066	67.441	71.757	126.319	52.468
2007	66.450	64.098	70.790	75.321	132.593	55.074

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 209: Impuesto promedio por empleado administrativo, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 pesos

Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	-943.165	-1,109.613	-367.328	-64.931	6,018.123	-1,767.614
2001	-396.521	-689.056	-67.844	589.342	7,556.764	-1,736.226
2002	-106.687	-438.275	562.651	929.703	8,748.231	-1,612.577
2003	151.283	31.419	845.032	1,233.871	9,889.487	-1,436.892
2004	756.984	382.777	1,148.028	1,992.666	11,135.558	-901.001
2005	186.535	9.790	971.193	1,411.462	11,117.848	-1,609.969
2006	186.496	50.591	971.154	1,411.423	11,042.284	-1,610.008
2007	870.053	446.797	1,312.778	2,267.991	12,161.035	-1,005.468

Fuente: Cálculos propios



Cuadro 210: Número de empleados administrativos, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)						
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	8,870	18,950	845	61	53	54
2001	9,047	19,329	862	62	54	55
2002	9,137	19,521	870	63	54	55
2003	9,272	19,809	883	64	55	56
2004	9,528	20,355	907	66	57	58
2005	9,828	20,997	936	68	58	59
2006	10,155	21,696	967	70	60	61
2007	10,455	22,337	996	72	62	63

Fuente: Cálculos propios

Cuadro 211: Impuesto total personal administrativo, Todas las Categorías, Transporte de Pasajeros, 2000 a 2007 (miles de pesos)						
Año	Autobuses urbanos	Interurbano y rural	Escolar y personal	Autobuses con chofer	Automóvil con chofer	Otros
2000	-8,366	-21,027	-310	-4	319	-95
2001	-3,587	-13,319	-58	37	408	-95
2002	-975	-8,555	490	59	472	-89
2003	1,403	623	746	79	544	-80
2004	7,213	7,792	1,041	132	635	-52
2005	1,833	205	909	96	645	-95
2006	1,894	1,098	939	99	663	-98
2007	9,096	9,981	1,308	163	754	-63

Fuente: Cálculos propios



Anexo 6: Comparación de los dos sistemas de cuentas nacionales

Como se comentó en el texto del trabajo uno de los cambios de metodología en el Sistema de Cuentas Nacionales fue el sistema de clasificación.

Al momento de comparar los datos de las dos metodologías existe un problema de comparabilidad por tanto se presenta un análisis de congruencia entre los dos sistemas para el transporte terrestre, de los dos años donde existe información con ambas metodologías, 2003 y 2004.

Además de la diferencia de clasificaciones existen cambios por la inclusión de actividades, ya que el mismo Producto Interno Bruto muestra diferencias (cuadro 212).

Cuadro 212: Producto Interno Bruto en las dos metodologías del SCN. (millones de pesos)			
Año	Base 93	Base 03	Diferencia
2003	6,891,992	7,555,803	9.6%
2004	7,709,096	8,557,291	11.0%

Fuente: SCN 1933 y SCN 2003. INEGI

Autotransporte de Carga

El grupo de actividad económica denominado "Automotor de Carga" (6421) de la metodología 1993 corresponde totalmente al subsector 485 del SCIAN utilizado en la metodología 2003, por tanto la diferencia entre los datos de los sistemas no son atribuibles a los criterios de clasificación de la actividad económica.

Es interesante observar que con la nueva metodología el valor agregado es menor, a diferencia del PIB general.

Cuadro 213: Valor agregado del autotransporte de carga en las dos metodologías del SCN. (millones de pesos)			
Año	Base 93	Base 03	Diferencia
2003	208,296	200,737	-3.6%
2004	223,782	220,852	-1.3%

Fuente: SCN 1933 y SCN 2003. INEGI

Transporte de Pasajeros

En el SCN (sistema 93) había cuatro grupos que abarcaban el transporte de pasajeros:

- 6402 Tranvías y trolebuses
- 6403 Metro
- 6411 Ómnibus
- 6412 Taxis²⁰

Incluye prácticamente todo el subsector 485 del SCIAN y el transporte turístico por tierra.

²⁰ El grupo 6412 incluye además de los taxis a los colectivos de ruta fija (peseros).



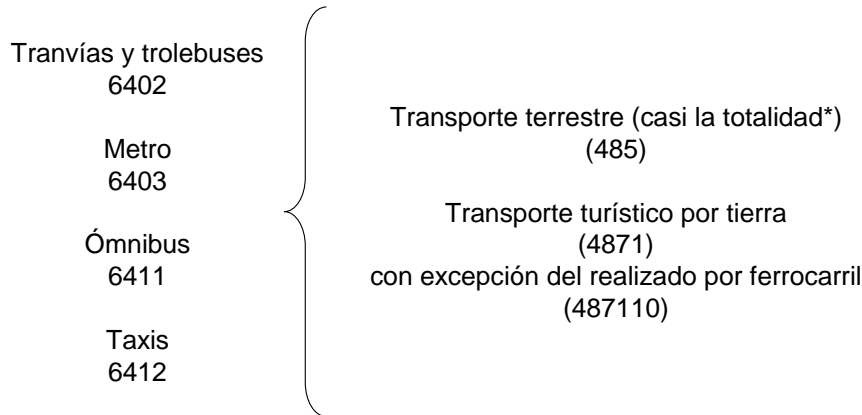
Cuadro 214: Valor agregado de transporte de pasajeros metodología 93 precios productor (millones de pesos)					
Año	6402	6403	6411	6412	Total
2003	519	2,749	124,554	91,406	219,228
2004	528	3,434	131,025	103,212	238,199

Fuente: SCN 1933 y SCN 2003. INEGI

Debido a que los cuatro grupos de la clasificación anterior incluyen prácticamente la totalidad del subsector 485 y la parte terrestre de transporte turístico (4871). Se compara con la suma del subsector 485 y la rama 4871. El SCN con metodología 2003 no ha publicado hasta el momento información por rama se toma el dato del Censo para 2003 y se estima con la misma proporción la de 2004.

Cuadro 215: Valor agregado de transporte de pasajeros y turístico por tierra Sistema 03 precios productor (millones de pesos)			
Año	485	4871	Total
2003	248,655	1,070	249,725
2004	262,984	1,165	264,149

Fuente: SCN 2003. Censo 2004. INEGI. Cálculos propios.



* No incluye el servicio de limusina (485320) ni el alquiler de automóviles con chofer (485510)

Ilustración 4: Correspondencia en el Transporte de Pasajeros de los dos sistemas de Clasificación en el SCN.

Transporte por Ferrocarril

El grupo en la clasificación SCN (sistema 93) el denominado subgrupo "Ferrocarriles" (6401) es más amplio que el subsector "Transporte por ferrocarril", ya que incluye una parte de transporte turístico por tierra (la que corresponde a ferrocarril) y una parte de servicios relacionados con el transporte por ferrocarril (mantenimiento de vías, carga y descarga, etc.).

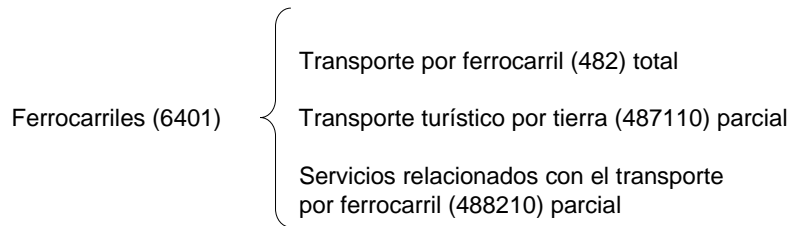


Ilustración 5: Correspondencia en el Transporte de Pasajeros de los dos sistemas de Clasificación en el SCN.

Cuadro 216: Valor agregado de Ferrocarriles precios productor (millones de pesos)

Año	Sistema 93 6401	Sistema 03 482	Diferencia
2003	9,544	9,292	-2.6%
2004	10,996	10,756	-2.2%

Fuente: SCN 1933 y SCN 2003. INEGI

La diferencia se debe, al menos parcialmente, porque en la metodología 1993 incluía un poco más que en la 2003.

Transporte Turístico

En el método 1993 no existía una clasificación para el transporte turístico, en particular el terrestre estaba dentro de ferrocarriles (6401), tranvías y trolebuses (6402) y en ómnibus (6411), seguramente el más importante en términos económicos.

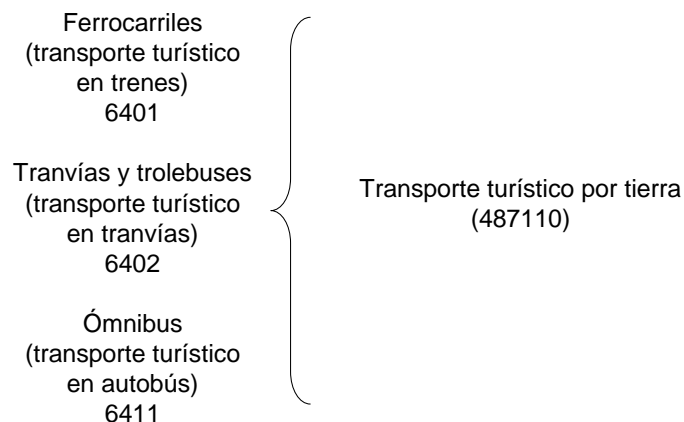


Ilustración 6: Correspondencia en el Transporte Turístico Terrestre entre los dos Sistemas de Clasificación en el SCN.



Anexo 7: Tablas para el pago de Impuesto Sobre la Renta de Personas Físicas, con Actividad Empresarial y Asalariados

Cuadro 217: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2000 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0	4,834	0	3.00
4,834	41,029	145	10.00
41,029	72,104	3,764	17.00
72,104	83,818	9,047	25.00
83,818	100,353	11,976	32.00
100,353	202,398	17,267	33.00
202,398	590,050	50,942	34.00
590,050	1,770,150	182,743	35.00
1,770,150	2,360,200	595,779	37.50
2,360,200	En adelante	817,047	40.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 218: Subsidio para el Ejercicio 2000 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	4,833.96	0.00	50.00
4,833.97	41,028.72	72.48	50.00
41,028.73	72,104.37	1,882.26	50.00
72,104.38	83,818.32	4,523.49	50.00
83,818.33	100,353.18	5,987.94	50.00
100,353.19	202,398.18	8,633.40	40.00
202,398.19	319,007.34	22,103.46	30.00
319,007.35	404,796.15	33,997.59	20.00
404,796.16	485,754.69	39,831.30	10.00
485,754.70	En adelante	42,583.68	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 219: Cr3dito al Salario para el Ejercicio 2000 (pesos)

Para ingresos de:	Hasta ingresos de:	Cr3dito al salario
0.01	17,237.82	3,966.21
17,237.83	25,381.53	3,964.44
25,381.54	25,856.19	3,964.44
25,856.20	33,841.50	3,962.28
33,841.51	34,475.13	3,827.31
34,475.14	36,888.60	3,726.84
36,888.61	43,326.06	3,726.84
43,326.07	45,966.99	3,451.92
45,967.00	51,991.50	3,165.78
51,991.51	60,657.09	2,871.03
60,657.10	69,322.05	2,470.65
69,322.06	71,937.93	2,120.43
71,937.94	En adelante	1,732.59

Fuente: Ley de Ingresos Sobre la Renta.

Cuadro 220: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2001 (pesos)

L3mite inferior	L3mite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,153.22	0.00	3.00
5,153.23	43,739.22	154.56	10.00
43,739.23	76,867.80	4,013.10	17.00
76,867.81	89,355.48	9,645.12	25.00
89,355.49	106,982.82	12,767.04	32.00
106,982.83	215,769.06	18,407.70	33.00
215,769.07	629,030.10	54,307.20	34.00
629,030.11	1,887,090.18	194,815.74	35.00
1,887,090.19	2,516,120.46	635,136.96	37.50
2,516,120.47	En adelante	871,023.24	40.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 221: Subsidio para el Ejercicio 2001 (pesos)

L3mite inferior	L3mite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,153.22	0.00	50.00
5,153.23	43,739.22	77.22	50.00
43,739.23	76,867.80	2,006.58	50.00
76,867.81	89,355.48	4,822.20	50.00
89,355.49	106,982.82	6,383.46	50.00
106,982.83	215,769.06	9,203.70	40.00
215,769.07	340,081.74	23,563.74	30.00
340,081.75	431,537.94	36,243.54	20.00
431,537.95	517,844.70	42,462.72	10.00
517,844.71	En adelante	45,396.78	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 222: Cr3dito al Salario para el Ejercicio 2001 (pesos)

Para ingresos de:	Hasta ingresos de:	Cr3dito al salario
0.01	18,376.56	4,228.14
18,376.57	27,058.26	4,226.34
27,058.27	27,564.24	4,226.34
27,564.25	36,077.04	4,224.12
36,077.05	36,752.58	4,080.18
36,752.59	39,325.50	3,973.02
39,325.51	46,188.24	3,973.02
46,188.25	49,003.62	3,679.86
49,003.63	55,426.14	3,374.82
55,426.15	64,664.16	3,060.72
64,664.17	73,901.58	2,633.88
73,901.59	76,690.26	2,260.50
76,690.27	En adelante	1,847.04

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 223: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2002 (pesos)

L3mite inferior	L3mite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,211.78	0.00	3.00
5,211.79	44,235.72	156.30	10.00
44,235.73	77,740.26	4,058.70	17.00
77,740.27	90,369.66	9,754.62	25.00
90,369.67	108,197.16	12,911.94	32.00
108,197.17	218,218.08	18,616.68	33.00
218,218.09	636,169.68	54,923.58	34.00
636,169.69	En adelante	197,026.98	35.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 224: Subsidio para el Ejercicio 2002 (pesos)

L3mite inferior	L3mite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,211.78	0.00	50.00
5,211.79	44,235.72	78.18	50.00
44,235.73	77,740.26	2,029.44	50.00
77,740.27	90,369.66	4,876.92	50.00
90,369.67	108,197.16	6,456.00	50.00
108,197.17	218,218.08	9,308.22	40.00
218,218.09	343,941.72	23,831.22	30.00
343,941.73	En adelante	36,654.96	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 225: Crédito al Salario para el Ejercicio 2002 (pesos)

Para ingresos de:	Hasta ingresos de:	Crédito al salario
0.01	18,585.12	4,276.20
18,585.13	27,365.46	4,274.34
27,365.47	27,877.08	4,274.34
27,877.09	36,486.54	4,272.06
36,486.55	37,169.76	4,126.56
37,169.77	39,771.90	4,018.20
39,771.91	46,712.46	4,018.20
46,712.47	49,559.88	3,721.68
49,559.89	56,055.30	3,413.16
56,055.31	65,398.08	3,095.46
65,398.09	74,740.44	2,663.76
74,740.45	77,560.74	2,286.24
77,560.75	En adelante	1,867.98

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 226: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2003 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,270.20	0.00	3.00
5,270.21	44,732.10	158.07	10.00
44,732.11	78,612.70	4,104.20	17.00
78,612.71	91,383.85	9,864.06	25.00
91,383.86	109,411.33	13,056.85	32.00
109,411.34	220,667.02	18,825.55	33.00
220,667.03	En adelante	55,539.97	34.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 227: Subsidio para el Ejercicio 2003 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,270.20	0.00	50.00
5,270.21	44,732.10	78.97	50.00
44,732.11	78,612.70	2,052.13	50.00
78,612.71	91,383.85	4,931.66	50.00
91,383.86	109,411.33	6,528.36	50.00
109,411.34	220,667.02	9,412.62	40.00
220,667.03	347,801.60	24,098.64	30.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 228: Crédito al Salario para el Ejercicio 2003 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija
0.01	18,793.68	4,324.20
18,793.80	27,672.60	4,322.28
27,672.72	28,189.92	4,322.28
28,190.04	36,896.04	4,320.00
36,896.16	37,586.88	4,172.88
37,587.00	40,218.24	4,063.32
40,218.36	47,236.68	4,063.32
47,236.80	50,116.08	3,763.44
50,116.20	56,684.40	3,451.44
56,684.52	66,132.00	3,130.20
66,132.12	75,579.24	2,693.64
75,579.36	78,431.16	2,311.92
78,431.28	En adelante	1,888.92

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 229: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2004. (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,270.20	0.00	3.00
5,270.21	44,732.10	158.07	10.00
44,732.11	78,612.70	4,104.20	17.00
78,612.71	91,383.85	9,864.06	25.00
91,383.86	109,411.33	13,056.85	32.00
109,411.34	En adelante	18,825.55	33.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 230: Subsidio para el Ejercicio 2004. (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,270.20	0.00	50.00
5,270.21	44,732.10	78.97	50.00
44,732.11	78,612.70	2,052.13	50.00
78,612.71	91,383.85	4,931.66	50.00
91,383.86	109,411.33	6,528.36	50.00
109,411.34	220,667.02	9,412.62	40.00
220,667.03	347,801.60	24,098.64	30.00
347,801.61	En adelante	37,066.27	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



**Cuadro 231: Crédito al Salario para el Ejercicio 2004.
(pesos)**

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija
0.01	18,793.68	4,324.20
18,793.80	27,672.60	4,322.28
27,672.72	28,189.92	4,322.28
28,190.04	36,896.04	4,320.00
36,896.16	37,586.88	4,172.88
37,587.00	40,218.24	4,063.32
40,218.36	47,236.68	4,063.32
47,236.80	50,116.08	3,763.44
50,116.20	56,684.40	3,451.44
56,684.52	66,132.00	3,130.20
66,132.12	75,579.24	2,693.64
75,579.36	78,431.16	2,311.92
78,431.28	En adelante	1,888.92

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

**Cuadro 232: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2005
(pesos)**

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.78	0.00	3.00
5,952.79	50,524.97	178.51	10.00
50,524.98	88,793.07	4,635.74	17.00
88,793.08	103,218.05	11,141.52	25.00
103,218.06	En adelante	14,747.70	30.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

**Cuadro 233: Subsidio para el Ejercicio 2005
(pesos)**

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.78	0.00	50.00
5,952.79	50,524.97	89.32	50.00
50,524.98	88,793.07	2,318.01	50.00
88,793.08	103,218.05	5,570.29	50.00
103,218.06	123,580.22	7,373.92	50.00
123,580.23	249,243.42	10,428.18	40.00
249,243.43	392,841.95	25,507.68	30.00
392,841.96	En adelante	38,431.55	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 234: Crédito al Salario para el Ejercicio 2005 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija
0.01	21,227.52	4,884.24
21,227.64	31,256.16	4,881.96
31,256.28	31,840.56	4,881.96
31,840.68	41,674.08	4,879.44
41,674.20	42,454.44	4,713.24
42,454.56	45,426.48	4,589.52
45,426.60	53,353.80	4,589.52
53,353.92	56,606.16	4,250.76
56,606.28	64,025.04	3,898.44
64,025.16	74,696.04	3,535.56
74,696.16	85,366.80	3,042.48
85,366.92	88,587.96	2,611.32
88,588.08	En adelante	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 235: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2006 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.84	0.00	3.00
5,952.85	50,524.92	178.56	10.00
50,524.93	88,793.04	4,635.72	17.00
88,793.05	103,218.00	11,141.52	25.00
103,218.01	En adelante	14,747.76	29.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 236: Subsidio para el Ejercicio 2006 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.84	0.00	50.00
5,952.85	50,524.92	89.28	50.00
50,524.93	88,793.04	2,318.04	50.00
88,793.05	103,218.00	5,570.28	50.00
103,218.01	123,580.20	7,373.88	50.00
123,580.21	249,243.48	10,326.36	40.00
249,243.49	392,841.96	24,903.24	30.00
392,841.97	En adelante	37,396.32	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



Cuadro 237: Crédito al Salario para el Ejercicio 2006 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija
0.01	21,227.52	4,884.24
21,227.64	31,256.16	4,881.96
31,256.28	31,840.56	4,881.96
31,840.68	41,674.08	4,879.44
41,674.20	42,454.44	4,713.24
42,454.56	45,426.48	4,589.52
45,426.60	53,353.80	4,589.52
53,353.92	56,606.16	4,250.76
56,606.28	64,025.04	3,898.44
64,025.16	74,696.04	3,535.56
74,696.16	85,366.80	3,042.48
85,366.92	88,587.96	2,611.32
88,588.08	En adelante	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 238: Tarifa Actualizada correspondiente al Ejercicio 2007 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.84	0.00	3.00
5,952.85	50,524.92	178.56	10.00
50,524.93	88,793.04	4,635.72	17.00
88,793.05	103,218.00	11,141.52	25.00
103,218.01	En adelante	14,747.76	28.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Cuadro 239: Subsidio para el Ejercicio 2007 (pesos)

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija	Porcentaje al excedente
0.01	5,952.84	0.00	50.00
5,952.85	50,524.92	89.28	50.00
50,524.93	88,793.04	2,318.04	50.00
88,793.05	103,218.00	5,570.28	50.00
103,218.01	123,580.20	7,373.88	50.00
123,580.21	249,243.48	10,224.60	40.00
249,243.49	392,841.96	24,298.92	30.00
392,841.97	En adelante	36,361.20	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.



**Cuadro 240: Crédito al Salario para el
Ejercicio 2007
(pesos)**

Límite inferior	Límite superior	Cuota fija
0.01	21,227.52	4,884.24
21,227.64	31,256.16	4,881.96
31,256.28	31,840.56	4,881.96
31,840.68	41,674.08	4,879.44
41,674.20	42,454.44	4,713.24
42,454.56	45,426.48	4,589.52
45,426.60	53,353.80	4,589.52
53,353.92	56,606.16	4,250.76
56,606.28	64,025.04	3,898.44
64,025.16	74,696.04	3,535.56
74,696.16	85,366.80	3,042.48
85,366.92	88,587.96	2,611.32
88,588.08	En adelante	0.00

Fuente: Ley de Impuesto Sobre la Renta.