



“Análisis de la Ley de Ingresos de la Federación 2021”
Lunes 5 de octubre de 2020
10:00 horas.

Estímulos Fiscales: Instrumento para la competitividad y combate a la informalidad en el Autotransporte de Carga.

La industria del autotransporte de carga es estratégica para el dinamismo de la economía de nuestro país por sus características de transversalidad con todas las industrias productoras e importadoras de bienes y complementariedad con los distintos modos de transporte, trasladando más del 80% de las mercancías que se mueven por vía terrestre y más del 56% de la carga total.

Su estructura empresarial representada por un 81.8% por empresas micro (1 a 5 unidades motrices) y un 15.6% por empresas pequeñas (6 a 30 unidades motrices) y que en conjunto detentan el 54.2% del parque vehicular, hacen que esta industria concentre un alto índice de informalidad que es correlativo con el 57% que representa para nuestra economía en general, índice que se ha mantenido intacto durante prácticamente los últimos 25 años.

Al referirnos al sector informal en nuestro país se incluyen desde personas autoempleadas, hasta empresarios que solo cumplen sus obligaciones fiscales de manera parcial, sin cumplir las relativas a la seguridad social de sus trabajadores, abatiendo costos, que les permite “competir” de forma desleal con las empresas formales, pero con bajos índices de productividad y, en la mayoría de los casos, de seguridad al operar con equipo de transporte con una edad promedio mayor a los 18 años, en una actividad considerada esencial y de muy alto riesgo.

Aunado a lo anterior, las empresas de autotransporte de carga que operan en la formalidad se encuentran en un proceso de adaptación a la “nueva normalidad”, consecuencia de los efectos económicos y de otros ámbitos que a nivel mundial se están presentando por la pandemia por COVID-19, mediante una gestión administrativa interna que les permita recuperar sus niveles de productividad y competitividad ante las condiciones que para el autotransporte de carga fueron negociadas en el T-MEC, vigente desde julio pasado.

Ante esta coyuntura, en la iniciativa de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2021, el ejecutivo federal propone a esa Soberanía en su artículo 16 apartado A fracción IV, la continuidad del estímulo fiscal a la importación o adquisición de diésel o biodiésel y sus mezclas para su consumo final en vehículos destinados exclusivamente, entre otros usos, al transporte público de carga; asimismo, la continuidad de su fracción V relativa al estímulo por el uso de la Red Nacional de Autopistas de Cuota para los contribuyentes, entre otros, dedicados al autotransporte terrestre público de carga.

Esta iniciativa que como industria consideramos necesaria en virtud de que el diésel y las autopistas, que son dos insumos comunes e indispensables en la prestación de los servicios y que en su conjunto llegan a sumar hasta un 55% de los costos, representan a través del otorgamiento de los estímulos:

1. Un mecanismo de apoyo a las empresas del servicio público de autotransporte de carga que evitan un posible desplazamiento por cuestiones de competitividad frente a los compromisos asumidos por el T-MEC.
2. Un instrumento de capital importancia en el combate a la informalidad dentro de nuestra actividad.

Tomando en consideración que:

Por un lado:

- ✓ Los precios en el mercado de combustibles (diésel) se encuentran en los mismos niveles para empresas micro y grandes, sin distinguir si son formales o informales, situación que pondría en grave desventaja a las formales incrementando sus costos, dejándolas literalmente fuera de mercado. Por ello, este estímulo no representa de forma alguna un subsidio sino más bien un mecanismo que se aproxima a generar condiciones de competitividad, incluso para reducir los efectos de las diferencias estructurales en precios del diésel con nuestro principal socio comercial ante la apertura del T-MEC.

Por otra parte, sobre el estímulo por el uso de autopistas:

- ✓ El costo por el uso de la infraestructura carretera de cuota en nuestro país es alto, debido en gran parte a la forma en que está financiada y concesionada, a diferencia de nuestro principal socio comercial cuya infraestructura está financiada a través de recursos públicos destinados específicamente para tal fin. Igualmente, el costo por la infraestructura carretera es cubierta por todos los usuarios y es a través del estímulo por el uso de la Red como es más atractivo ser parte del sector formal.

En la Ley del Ingresos de la Federación vigente, el estímulo fiscal por este concepto está limitado para que sólo pueda aplicarse por los contribuyentes con ingresos menores a 300 millones de pesos en el ejercicio, lo cual en nuestra opinión no es adecuado tratándose del servicio público de carga, sobre todo considerando que desde una perspectiva económica, cada camión debe visualizarse como unidad de negocio con costos directos como las autopistas, incidiendo en su competitividad al limitarse la aplicación del estímulo, resultando en camiones viejos circulando por las autopistas. Es una realidad que los contribuyentes con ingresos mayores a ese umbral, son las que en mayor medida pueden hacer frente a los compromisos contraídos en el T-MEC, entre los que se encuentran el capítulo laboral. Por ello, y a efecto de generar condiciones para enfrentar la situación económica ocasionada por la pandemia, manifestamos se considere la eliminación del citado límite de ingresos de hasta 300 millones de pesos en la iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2021 en su artículo 16 apartado A fracción V en su primer párrafo, como sigue:

Texto de la iniciativa LIF 2021	Propuesta
<p>Artículo 16. Durante el ejercicio fiscal de 2021, se estará a lo siguiente:</p> <p>A. En materia de estímulos fiscales:</p> <p>I.</p> <p>.....</p> <p>IV.</p> <p>V. Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos, consistente en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto. El estímulo será aplicable únicamente cuando se cumplan con los requisitos que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria. El estímulo no podrá ser aplicable por las personas morales que se consideren partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la Ley del Impuesto sobre la Renta. Para los efectos de este párrafo, no se considerarán dentro de los ingresos totales, los provenientes de la enajenación de activos fijos o activos fijos y terrenos de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad.</p> <p>.....</p>	<p>Artículo 16. Durante el ejercicio fiscal de 2021, se estará a lo siguiente:</p> <p>A. En materia de estímulos fiscales:</p> <p>I.</p> <p>.....</p> <p>IV.</p> <p>V. Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes que se dediquen exclusivamente al transporte terrestre público y privado, de carga o pasaje, así como el turístico, que utilizan la Red Nacional de Autopistas de Cuota, que obtengan en el ejercicio fiscal en el que hagan uso de la infraestructura carretera de cuota, ingresos totales anuales para los efectos del impuesto sobre la renta menores a 300 millones de pesos, consistente en permitir un acreditamiento de los gastos realizados en el pago de los servicios por el uso de la infraestructura mencionada hasta en un 50 por ciento del gasto total erogado por este concepto. El estímulo será aplicable únicamente cuando se cumplan con los requisitos que mediante reglas de carácter general establezca el Servicio de Administración Tributaria. El estímulo no podrá ser aplicable por las personas morales que se consideren partes relacionadas de acuerdo con el artículo 179 de la Ley del Impuesto sobre la Renta. Para los efectos de este párrafo, no se considerarán dentro de los ingresos totales, los provenientes de la enajenación de activos fijos o activos fijos y terrenos de su propiedad que hubiesen estado afectos a su actividad.</p> <p>.....</p>