

308908



UNIVERSIDAD PANAMERICANA

---

---

ESCUELA DE CONTADURIA  
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

"APLICACION PRACTICA EN MEXICO DEL  
ESTIMULO FISCAL FEDERAL SOBRE  
AUTOMOVILES NUEVOS PARA 1997"

**T R A B A J O**

QUE COMO RESULTADO DEL  
SEMINARIO DE INVESTIGACION  
PRESENTA COMO TESIS  
**SANTIAGO ANTONIO FLOREZ FRANCO**  
PARA OPTAR POR EL TITULO DE:  
**LICENCIADO EN CONTADURIA**

DIRECTOR DE TESIS: MIGUEL ANGELO CABRERA MIR

MEXICO, D. F.

1997.

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**INDICE**



<b>INTRODUCCION</b>	<b>1</b>
---------------------	----------

## **CAPITULO I**

### **DEPRECIACION FISCAL DE AUTOMOVILES**

<b>I.1. ORIGENES</b>	<b>8</b>
<b>I.2. REFORMA DE 1977</b>	<b>8</b>
<b>I.3. REFORMA DE 1982</b>	<b>8</b>
<b>I.4. REFORMA DE 1987</b>	<b>9</b>
<b>I.5. REFORMA DE 1990</b>	<b>10</b>
<b>I.6. REFORMA DE 1991</b>	<b>11</b>
<b>I.7. REFORMA DE 1992</b>	<b>13</b>
<b>I.8. REFORMA DE 1995</b>	<b>14</b>
<b>I.9. DEDUCCION EN 1997</b>	<b>15</b>
<b>I.10. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS</b>	<b>16</b>

## **CAPITULO II**

### **ESTIMULO FISCAL FEDERAL DE AUTOMOVILES NUEVOS**

<b>II.1. ANTECEDENTES</b>	<b>25</b>
<b>II.1.1. EXENCION DEL PAGO DEL IMPUESTO AL ACTIVO</b>	<b>25</b>

II.1.2. DEDUCCION INMEDIATA DE INVERSIONES	25
II.1.3. CREDITO EN EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR EMPLEO ADICIONAL	26
II.1.4. EXENCION DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS	26
II.1.5. DEDUCCION DE AUTOMOVILES NO UTILITARIOS	27
 II.2. DECRETO PARA 1997	
II.2.1. IMPUESTO AL ACTIVO	28
II.2.2. DEDUCCION INMEDIATA	28
II.2.3. ESTIMULO POR EMPLEOS NUEVOS	28
II.2.4. ESTIMULO DE AUTOMOVILES NUEVOS	28
 II.3. ESTIMULO FISCAL FEDERAL SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS	29

**CAPITULO III  
CASO PRACTICO**

III.1. PLANEACION DE LA IMPLANTACION	32
III.2. EVALUACION DE LA IMPLANTACION	35
III.3. SUPUESTOS PARA LA EVALUACION	38
III.4. PROYECCION DE LOS EFECTOS DE LA APLICACION	43

<b>III.5. FLUJO DE EFECTIVO DE LA EMPRESA</b>	
<b>III.5.1. FLUJO</b>	<b>47</b>
<b>III.5.2. NOTAS</b>	<b>49</b>
<b>III.6. COSTO FINANCIERO DE LA EMPRESA</b>	
<b>III.6.1. COSTO</b>	<b>63</b>
<b>III.6.2. NOTAS</b>	<b>66</b>
<b>III.7. EFECTO FINANCIERO DE LA EMPRESA</b>	
<b>III.7.1. EFECTO</b>	<b>70</b>
<b>III.7.2. NOTAS</b>	<b>72</b>
<b>III.8. FLUJO DE EFECTIVO DEL FUNCIONARIO</b>	
<b>III.8.1. FLUJO</b>	<b>75</b>
<b>III.8.1. NOTAS</b>	<b>77</b>
<b>III.9. COSTO FINANCIERO DEL FUNCIONARIO</b>	
<b>III.9.1. COSTO</b>	<b>81</b>
<b>III.9.1. NOTAS</b>	<b>83</b>
<b>III.10. EVALUACION DE COSTOS DE LANZAMIENTO Y CONTROL</b>	
<b>III.10.1. COSTOS DE LANZAMIENTO</b>	<b>86</b>
<b>III.10.2. COSTOS DE CONTROL</b>	<b>88</b>
<b>III.11. RESULTADOS</b>	<b>90</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>95</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>98</b>

**ANEXO I**  
**AUTOMOVILES NUEVOS AÑO/MODELO 1997 QUE PUEDEN**  
**SER ADQUIRIDOS POR LAS EMPRESAS AL ACOGERCE AL ESTIMULO**  
**FISCAL FEDERAL DE AUTOMOVILES NUEVOS**

## **INTRODUCCION**



Como auditor externo, durante los últimos siete años tristemente he sido testigo de la forma en que se ha agudizado el resquebrajamiento de la industria nacional.

Lo anterior derivado de muchos factores entre los cuales puedo citar a manera enunciativa, no limitativa, los siguientes:

- Falta de tecnología de vanguardia.
- Capital insuficiente.
- Endeudamiento (interno y externo).
- Encarecimiento y hasta suspensión en el otorgamiento de créditos (bancarios y comerciales).
- Excesiva carga fiscal (financiera y administrativamente).
- Corrupción.
- Una fuerte carga de papeleo burocrático.
- En algunos casos, falta de preparación de empresarios, funcionarios y/o empleados y trabajadores.
- Complejidad del marco legal en el que tienen que desenvolverse las empresas.

Estas situaciones han sido la causa de los siguientes efectos, mismos que han impactado tremendamente a las empresas mexicanas:

- Falta de liquidez.
- Falta de ventas.
- Ajustes de personal (paulatinos e inclusive masivos).
- Disminución de la producción.
- Cancelación parcial o total de nuevos proyectos.
- Competencia desleal:
  - Introducción al país de productos de calidades inferiores
- - Venta al público consumidor a través del comercio no establecido

Es en este escenario en el que no hay dinero disponible para planear y desarrollar a grado competitivo se hace indispensable el aprovechamiento de todos los recursos disponibles, entre ellos, los estímulos fiscales que ha decretado el gobierno mexicano para, de alguna forma, tratar de apoyar a la fuerza empresaria mexicana y lograr reactivar la economía del país.

Lo anterior se hace más evidente si se considera la complejidad de la legislación fiscal mexicana, misma que además de ser difícil de aplicar, genera los siguientes "costos" para las empresas:

- El 34% por concepto de Impuesto sobre la Renta, calculado sobre la utilidad fiscal.

- El 10% por concepto del reparto de las utilidades a los trabajadores, calculado sobre una base similar a la fiscal.
- Un porcentaje variable determinado sobre el total de los sueldos pagados, por concepto de las cuotas patronales al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).
- 2% para el Sistema de Ahorro para el Retiro (SAR).
- 5% para el Instituto del Fondo Nacional para la Vivienda de los Trabajadores (INFONAVIT).
- 15% por concepto del Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- Impuestos sobre nóminas, espectáculos, autos nuevos, multas excesivas, actualizaciones, recargos, etc.
- El costo de la determinación, revisión y entero de las contribuciones citadas.
- El costo que implica la interpretación de la legislación fiscal así como el de la atención de los múltiples requerimientos y aclaraciones que se tienen que hacer a las diversas autoridades.

No obstante lo anterior, y considerando además que son pocas las ocasiones en las que el Gobierno Federal ofrece apoyos reales a los contribuyentes, en la mayoría de las empresas por las que audité el ejercicio fiscal de 1996, no se aplicaron originalmente los estímulos fiscales publicados mediante un decreto en el Diario Oficial de la Federación el primero de noviembre de 1995.

Lamentablemente, el tiempo se vino encima y caducaron los plazos de aplicación por lo que en muchas empresas sólo se aplicaron algunos de los estímulos concedidos para el

ejercicio fiscal de 1996. En términos generales fueron pocas las empresas que optaron por adquirir automóviles bajo el esquema del "Estímulo fiscal federal de automóviles nuevos para 1997".

Las justificaciones para no aplicar los estímulos citados fueron muchas; Sin embargo como auditor y consultor fiscal considero que se pueden resumir en dos:

- El temor generalizado de las distintas áreas de las empresas (dirección general, contraloría, gerencia fiscal, contabilidad, etc.) a analizar y seguir disposiciones fiscales adicionales a las que ya están obligados a cumplir.
- La falta generalizada de visión de las empresas para valorar los efectos, benéficos o no, que se generarían con la implantación de los estímulos.

Frente a este escenario como alumno egresado de la Universidad Panamericana y como asesor fiscal, primero en una firma de contadores y ahora en la iniciativa privada, decidí preparar esta tesis con el fin de probar que uno de los estímulos fiscales que fue menos aplicado por las empresas durante el ejercicio fiscal de 1996 puede generar, si se aplica para 1997, beneficios importantes y que por ende, se debe estudiar con cuidado su implantación.

El trabajo que desarrollé en la presente tesis involucra los conocimientos que he adquirido como alumno y como profesional, involucra además tres áreas que actualmente han adquirido una importancia muy especial en nuestro campo profesional: la fiscal, la financiera y la informática por lo que es de auténtico valor y aplicación real.

**CAPITULO I**  
**DEPRECIACION FISCAL DE AUTOMOVILES:**

### **I.1. ORIGENES:**

Hasta 1977 la Ley del Impuesto sobre la Renta conocida posteriormente como "Base tradicional" o "Título VII" (actualmente derogado), no contemplaba limitación alguna para la deducción de las inversiones en automóviles.

### **I.2. REFORMA DE 1977 <sup>(1)</sup> :**

Para el año de 1977, el Congreso de la Unión modificó la Ley del Impuesto sobre la Renta estableciendo por primer vez limitaciones para la deducción de las inversiones en automóviles. Lo anterior, en virtud de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público consideró que los automóviles eran un lujo para las empresas.

A partir de ese año de 1977 y hasta 1980, los límites a la deducción de las inversiones en automóviles consistieron en la determinación, por parte del citado Congreso de la Unión, de una cantidad máxima a deducir sobre el monto original de la inversión, el excedente de dicha cantidad se consideraba no deducible.

### **I.3. REFORMA DE 1982 <sup>(2)</sup> :**

En 1982 se dió una nueva reforma que permaneció desde 1982 y hasta 1986.

Durante este periodo la limitación aplicó sobre los automóviles con motor de ocho cilindros, permitiendo deducir tan solo el 70% del monto original de la inversión.

#### **I.4. REFORMA DE 1987 <sup>(3)</sup> :**

Nuevamente se da otra reforma, ahora en 1987.

Esta reforma estuvo en vigor hasta 1989 y establecía que el importe máximo a deducir se debía determinar con base en un número determinado de Salarios Mínimos Generales del Distrito Federal elevados al año. El excedente del monto original de la inversión sobre la cantidad así determinada se consideraba como no deducible.

Es importante señalar que durante este periodo la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ganó una de las batallas más importantes en la imposición de límites a este tipo de deducciones ya que para 1989 <sup>(4)</sup> logró reducir el monto deducible, mediante una reforma que aprobó el Congreso de la Unión, de 10 Salarios Mínimos Generales del Distrito Federal elevados al año (límite en vigor durante 1987 y 1988) a 5.5.

Lo anterior dejó ver claramente que la citada Dependencia consideraba a los automóviles como un artículo de lujo que desde su muy particular punto de vista, debía ser fuertemente limitado en cuanto su deducción para efectos fiscales, situación que actualmente vivimos al enfrentarnos al concepto de 'automóvil utilitario', tema que abordaré mas adelante.



#### **I.5. REFORMA DE 1990 <sup>(5)</sup> :**

Para 1990 se vivió en México un cambio radical en cuanto a la deducibilidad de las inversiones en automóviles ya que se eliminaron los límites de deducción y se permitió la deducción de aquellos automóviles "equiparables a los nacionales"

En la exposición de motivos que sustentó esta reforma radical se indicó lo siguiente:

"SE RESTABLECE LA DEDUCIBILIDAD DE LA ADQUISICIÓN DE AUTOMÓVILES PARA LAS EMPRESAS, YA QUE EL LIMITARLAS TRAJÓ UN CASTIGO A EMPRESAS MEDIANAS Y PEQUEÑAS QUE NO TIENEN ACCESO A MEDIOS SOFISTICADOS DE ELUSIÓN DEL LÍMITE ESTABLECIDO. ADICIONALMENTE, QUEDÓ DEMOSTRADO QUE REPRESENTA UNA SERIA COMPLEJIDAD PARA DETERMINAR LAS DEDUCCIONES POR ESTE CONCEPTO, TANTO PARA LAS EMPRESAS COMO EN LAS TAREAS DE REVISIÓN Y AUDITORIA".

Del mismo modo, mediante una disposición transitoria en la Ley del Impuesto sobre la Renta, se aclaró que a partir de 1990 se podrían deducir sin limitación alguna los automóviles adquiridos en 1989. Si bien mediante esta disposición transitoria la autoridad logró cumplir con el espíritu de la Ley de Reformas Fiscales para 1990, generó una situación de inequidad, toda vez que los automóviles adquiridos en 1988 o en años anteriores no caían dentro del supuesto establecido en dicha disposición transitoria y, por ende, tuvieron que ser depreciados con las limitaciones que aplicaron al monto original invertido en el ejercicio en que se adquirieron.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público emitió un anexo especial a la Circular Miscelánea en vigor durante ese año, en él listó los vehículos equiparables de procedencia extranjera año/modelo que podían ser deducidos por ser equiparables con los producidos en México.

Asimismo, en materia de la importación de dichos automóviles "equiparables", se tenían que atender las disposiciones especiales en materia de la industria automotriz cuyo Decreto se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre de 1989.

El objetivo de esta tesis es el estudio y la aplicación del "Estímulo Fiscal Federal, para 1997, por la adquisición de automóviles nuevos", razón por la cual no ahondaré más en las reformas fiscales de ese año, ni en el anexo especial de la circular miscelánea de 1989, ni en el citado decreto del 11 de diciembre.

#### **1.6. REFORMA DE 1991 (6) :**

Para 1991 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público logró fortalecer su posición de no deducibilidad de los automóviles y puso en práctica un nuevo esquema por la deducción fiscal de las inversiones en autos. Este nuevo esquema es el de los "automóviles utilitarios", mismo que ha sufrido algunos cambios (que detallaré en su momento), pero que prevalece a la fecha.

Como primer cambio importante se estableció que los autos serían deducibles en función de la categoría en que los clasificara la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Vehículos,

señalando que solo estarían sujetas a deducción las inversiones en automóviles de la categoría 'A'.

Para ese año las categorías estaban como sigue:

Categoría "A" cuyo precio de venta fuera de hasta cien millones de pesos (viejos pesos).

Categoría "B" cuyo precio de venta fuera de hasta ciento setenta y cinco millones de pesos (viejos pesos).

Categoría "C" cuyo precio de venta fuera de mas de ciento setenta y cinco millones de pesos (viejos pesos).

Con lo anterior, la mayoría de los autos importados quedaron sin posibilidad de ser deducidos, ya que en su mayoría su precio de venta excedía al citado límite de cien millones (viejos pesos).

Esta postura adoptada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público fue defendida argumentando que la gran mayoría de las empresas en México solamente trabajan la "Semana Inglesa" y que por ende, los sábados, domingos y días festivos, los autos no se utilizan para los fines del negocio.

Finalmente para que con base en la legislación fiscal aplicable en 1991, un automóvil pudiera ser deducido fiscalmente, se tenía que cumplir además con los siguientes requisitos:

- Que se dediquen exclusivamente al transporte de bienes o prestación de servicios relacionados con la actividad del contribuyente.

- Que cada unidad ostente en forma visible y en ambos costados el nombre, denominación o razón social o logotipo de la empresa.
- Que la unidad sea del color distintivo de la empresa.
- Que no estén asignados a una persona en particular.
- Que permanezcan fuera del horario de labores en lugares específicamente designados al efecto.

#### **1.7. REFORMA DE 1992 <sup>(7)</sup> :**

Este año se dió una modificación más a la Ley del Impuesto sobre la Renta, misma que como es de suponer nuevamente generó inseguridad jurídica para los contribuyentes que realizaban inversiones en automóviles.

A partir de este año y hasta 1994 se estableció que el monto máximo a deducir sería de sesenta millones de pesos (pesos viejos) Asimismo la legislación fiscal en vigor durante esos años contemplaba el que dicha cantidad sería actualizable trimestralmente aplicando los factores que se determinarían con base en los Índices Nacionales de Precios al Consumidor que calcula mensualmente el Banco de México.

A partir de este año la Secretaría de Hacienda y Crédito Público fortaleció su criterio y decidió permitir únicamente la deducción de aquellos automóviles que formaran parte de una flotilla, argumentando que las empresas habían cometido muchos abusos al deducir fiscalmente los costos personales de transporte de sus ejecutivos.

Lo anterior está manifestado en la exposición de motivos de la reforma de ese año:

“LA IMPOSIBILIDAD PRACTICA DE SEPARAR EL CONTENIDO DE GASTO PERSONAL O DE CONSUMO DE LOS GASTOS PROPIOS DE LA EMPRESA, OBLIGA A PROPONER QUE SOLO SE PERMITA LA DEDUCCIÓN DE INVERSIONES Y GASTOS DE AUTOMÓVILES, CUANDO SE TRATE DE FLOTILLAS DE VEHÍCULOS DE LAS EMPRESAS ...”.

Asimismo, con el fin de permitir que las empresas “eliminaran” de sus activos a los automóviles que no formaran parte de una flotilla, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público permitió mediante una disposición transitoria que las empresas vendieran sus automóviles no utilitarios a valor en libros en enero de 1992, pudiendo deducir la parte pendiente de depreciar. De este modo la citada Dependencia pretendía eliminar para 1993, cualquier inversión en automóviles que no perteneciera a una flotilla.

#### **1.8. REFORMA DE 1995 <sup>(8)</sup> :**

Para este año se dan a conocer reformas en cuanto al importe máximo a deducir el cual fue actualizado a setenta y ocho mil quinientos diez pesos. (Este monto no es fijo, reconociendo los efectos de la inflación la autoridad también prevé su actualización).

En 1995 también se modificó la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Vehículos incrementando los topes en el precio de venta que limitan cada una de las categorías contempladas en dicho ordenamiento como sigue:

Categoría "A" cuyo precio de venta fuera de hasta ciento cuarenta y nueve mil pesos.

Categoría "B" cuyo precio de venta fuera de hasta doscientos veinticinco mil pesos.

Categoría "C" cuyo precio de venta fuera de mas de doscientos veinticinco mil pesos.

Sobre el particular es importante señalar que no obstante que el monto máximo de los automóviles comprendidos en la categoría "A" se incrementó a ciento cuarenta y nueve mil pesos, el monto máximo deducible establecido en la Ley del Impuesto sobre la Renta para ese año es de únicamente setenta y ocho mil quinientos diez pesos.

#### **1.9. Deducción en 1997 (9) :**

Para este año la mecánica de deducción de las inversiones en automóviles se mantuvo sin cambios. El monto máximo deducible actualizado al primero de enero de este año asciende a ciento noventa y un mil seis cientos cuarenta y seis pesos.

#### **I.10. Disposiciones complementarias:**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha emitido diversas reglas que aclaran y/o dan facilidades para cumplir con los requisitos que impone la propia Ley del Impuesto sobre la Renta.

Para efectos de concluir este capítulo a continuación menciono un breve resumen de dichas reglas el cual no detallo en virtud de que no es el objeto de esta tesis:

Es posible asignar un automóvil a una persona cuando se esté en alguno de los siguientes supuestos:

1.- Sea el encargado de la unidad

2.- Sea ajustador de una compañía de seguros así como vendedor o cobrador y se cumpla con lo siguiente:

- Que sea estrictamente indispensable para la actividad.
- Que se presente aviso a la autoridad administradora dentro del mes siguiente a la asignación.
- Que el kilometraje recorrido se controle y el 90% del mismo se utilice para los fines del negocio.
- Que se cumplan los requisitos de identificación.

3.- Que en el caso de los gastos de viaje se trate de un auto rentado.

En cuanto a los requisitos de identificación existen las siguientes facilidades:

1.- Se permite suprimir las palabras "propiedad de ..." así como sustituir el nombre de la empresa por su clave en el Registro Federal de Contribuyentes.

2.- Cuando el espacio de las puertas delanteras sea insuficiente, en éstas sólo se colocará el logotipo, emblema o leyenda de "automóvil utilitario", utilizando las puertas o espacio trasero para poner los datos citados en el punto anterior.

3.- En lugar del logotipo, emblema o leyenda de "automóvil utilitario", se podrá poner su nombre comercial, marca, dibujo publicitario o diseño de un producto comercial con medidas de al menos cuarenta por cuarenta centímetros.

4.- Los automóviles adquiridos antes de 1992, además de que pueden ser de distinto color, si ya ostentaban algún logotipo o emblema de cualquier tamaño en las puertas delanteras solamente estarán obligados a incluir el nombre de la empresa o su Registro Federal de Contribuyentes.



**En relación con la no permanencia en un lugar específico:**

**1.- En el caso de viajes relacionados con la actividad.**

**2.- Cuando se encuentren en reparación**

**Citas:**

1.- 1977

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Titulo II

Del impuesto al Ingreso Global de las Empresas

Capitulo II

De la base del impuesto de los causantes mayores

Articulo 25

Fracción XVI

2.- 1982

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Titulo II

De las sociedades mercantiles

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Articulo 46

Fracción II

3.- 1987

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las sociedades mercantiles

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

4.- 1989

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las sociedades mercantiles

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

5.- 1990

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las sociedades mercantiles

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

6.- 1991

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las personas morales

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

7.- 1992

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las personas morales

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

8.- 1995

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las personas morales

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

9.- 1997

Ley del Impuesto sobre la Renta:

Título II

De las personas morales

Capítulo II

De las deducciones

Sección III

De las inversiones

Artículo 46

Fracción II

**CAPITULO II**

**ESTIMULO FISCAL FEDERAL DE AUTOMOVILES NUEVOS**

## **II.1. Antecedentes:**

Dentro del marco de la "Alianza para la Recuperación Económica", el primero de noviembre de 1995 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Decreto por el que se exime del pago de diversas contribuciones federales y se otorgan estímulos fiscales" el cual estuvo en vigor hasta el 31 de diciembre de 1996.

En dicho decreto se establecieron diversos estímulos fiscales:

### **II.1.1. Exención del pago del Impuesto al Activo:**

Durante el ejercicio de 1996 se eximió del pago del Impuesto al Activo a los contribuyentes cuyos ingresos en el ejercicio de 1995 no excedieran de siete millones de pesos.

### **II.1.2. Deducción inmediata de inversiones:**

Conforme al citado decreto, ciertos contribuyentes que durante noviembre y diciembre de 1995 y en 1996 invirtieron en bienes nuevos de activo fijo, excepto automóviles, que en promedio excedan al promedio de las inversiones efectuadas entre el primero de enero y el 31 de octubre de 1995, tenían derecho a deducir en su totalidad el excedente entre este promedio y el primero, en la declaración anual del ejercicio de 1996.



Para los efectos de este estímulo, la Resolución Miscelánea 1996-97 definió como bienes nuevos a los que se internen a México o utilicen por primera vez en este país a partir de la entrada en vigor del decreto.

#### **II.1.3. Crédito en el Impuesto sobre la Renta por empleos adicionales:**

Los contribuyentes tuvieron el derecho de acreditar contra el Impuesto sobre la Renta del ejercicio o contra el Impuesto al Activo a su cargo por el ejercicio de 1996, un monto equivalente al veinte por ciento del Salario Mínimo General del área geográfica del contribuyente, elevado al año, por el empleo adicional generado entre noviembre de 1995 y diciembre de 1996.

Se definía como empleo adicional a la diferencia entre el promedio mensual del número de empleados que el contribuyente tuvo entre el primero de noviembre de 1995 y el 31 de diciembre de 1996 y el promedio mensual del periodo comprendido de enero a octubre de 1995.

#### **II.1.4. Exención del pago del Impuesto sobre automóviles nuevos:**

Durante 1996 no se pagó este impuesto.

#### **II.1.5. Deducción de automóviles no utilitarios:**

Se estableció que los contribuyentes podían deducir el setenta y uno por ciento de las inversiones que efectuaran en automóviles nuevos sin que se tuvieran que cumplir los requisitos de automóvil utilitario establecidos en la Ley del Impuesto sobre la Renta.

La deducción citada se llevaría a cabo en línea recta y a las tasas de depreciación establecidas en la Ley de la materia.

#### **II.2. Decreto para 1997:**

En el Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1996 se publicó el "Decreto por el que se otorgan estímulos fiscales en diversas contribuciones", mismo que tendrá vigencia del primero de enero al 31 de diciembre de 1997.

Este decreto se publicó en el marco de la "Alianza para el Crecimiento" y mantiene algunos de los beneficios que otorgaba su antecesor:

### **II.2.1. Impuesto al Activo:**

Se exime del pago de ese impuesto durante 1997, a los contribuyentes cuyos ingresos para efectos del Impuesto sobre la Renta de 1996, no hubieran excedido de ocho millones novecientos mil pesos.

### **II.2.2. Deducción Inmediata:**

Durante el presente ejercicio, los contribuyentes que adquieran activo fijo nuevo, excepto automóviles, podrán deducir el sesenta y dos punto cinco de la inversión realizada.

La mecánica para el cálculo de la deducción es la misma que la que se aplicó en el ejercicio anterior.

### **II.2.3. Estímulo por empleos nuevos:**

Al igual que en 1996 los contribuyentes podrán acreditar el veinte por ciento del Salario Mínimo General elevado al año por el empleo adicional generado durante 1997.

### **II.2.4. Estímulo de automóviles nuevos:**

Para 1997 se mantiene el este estímulo fiscal con ciertas variaciones.

### **III. Estímulo Fiscal Federal sobre Automóviles Nuevos:**

En su Artículo Cuarto, el decreto publicado el 24 de diciembre de 1996 establece que se podrá deducir el setenta y uno por ciento del monto original de la inversión en automóviles nuevos sin estar obligado a cumplir con los requisitos de automóvil utilitario.

Para poder acogerse al decreto los contribuyentes deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- El automóvil deberá ser adquirido durante la vigencia de este decreto.
- Deberá ser destinado exclusivamente al transporte de bienes o prestación de servicios relacionados con la actividad del contribuyente.
- Que el precio de adquisición del automóvil, incluyendo cualquier clase de equipo e impuesto, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones, no exceda de doscientos veinticuatro mil pesos
- Que el monto máximo a deducir sea de ciento veinticuatro mil setecientos sesenta y cinco pesos.
- Que el automóvil sea nuevo, definiendo como tales a aquellos que se enajenen por primera vez por el fabricante o distribuidor y correspondan al año modelo en que se enajenen o al año modelo siguiente.

**CAPITULO III**  
**CASO PRACTICO**

### **III.1. PLANEACION DE LA IMPLANTACION**

Industrias Díaz, S.A. de C.V. es una empresa mexicana constituida desde 1924 que se dedica principalmente a la producción y comercialización de productos alimenticios.

Actualmente la empresa cuenta con aproximadamente cuatro mil quinientos empleados como sigue:

Alta dirección	7 (accionistas)
Dirección	30
Gerencia	75
Empleados de confianza	600
Empleados sindicalizados	<u>3,788</u>
<b>Total</b>	<b>4,500</b>

Pese a la situación que ha vivido el país durante los últimos años, Industrias Díaz, S.A. de C.V. ha logrado mantener su posición en el mercado y además en este ejercicio inició operaciones con el exterior, logrando exportar el veinte por ciento de sus productos.

Por su giro, la mayoría de las actividades de la compañía están exentas del impuesto al valor agregado; sin embargo, algunas ventas de activos fijos, de alimentos procesados y las exportaciones están afectas a las tasas del quince y del cero por ciento, respectivamente.

En términos reales los ingresos que ha percibido la empresa durante los últimos cinco años oscilan entre los noventa y un millones y los ciento tres millones de pesos por año.

Actualmente Industrias Díaz, S.A. de C.V. cuenta con treinta funcionarios que perciben remuneraciones mensuales de entre veinticinco mil y sesenta mil pesos (libres de impuestos), dependiendo de su puesto y de la antigüedad que tienen en la empresa.

Dichas remuneraciones se integran como sigue:

Salario:	50%	entre \$12,500 y \$30,000
Bonos mensuales	45%	11,250 y 27,000
Prestaciones	<u>5%</u>	<u>1,250 y 3,000</u>
	<u>100%</u>	<u>\$25,000 \$60,000</u>

Se propone entregar al funcionario un automóvil nuevo a cambio de una parte del bono mensual que percibiría durante dieciocho meses, evaluando el monto, en su caso, del beneficio que se obtendría.

Si llegara a existir un beneficio, Industrias Díaz, S.A. de C.V. buscaría compartirlo con los funcionarios en proporciones iguales.



## **III.2. EVALUACION DE LA IMPLANTACION**

Para efecto de conocer los beneficios que, en su caso, pudiera generar a Industrias Díaz, S.A. de C.V. y sus funcionarios la implantación del estímulo fiscal citado al rubro, a continuación menciono los puntos que se deberán de seguir:

1. Se tendrá que realizar una proyección de los efectos que generaría la adquisición de automóviles bajo el esquema del estímulo fiscal de autos nuevos 1997.
2. Se deberán evaluar los costos internos de lanzamiento y control que conllevaría la aplicación del programa.
3. Dicha proyección considerará los supuestos que se indican en la sección respectiva y las siguientes condiciones que implantaría Industrias Díaz, S.A. de C.V. como política para la aplicación del estímulo:
  - Industrias Díaz, S.A. de C.V. entregaría a cada uno de sus funcionarios un auto nuevo adquirido a un valor de hasta \$202,084. Dicho monto incluye el Impuesto al valor Agregado así como todos aquellos cargos extras por concepto de equipo adicional: aire acondicionado, equipo de sonido, teléfono, etc.).

- A cambio de dicho automóvil, el funcionario dejaría de percibir \$16, 519 de su bono bruto mensual.
- Los gastos por reparaciones, servicios, combustibles y lubricantes del auto estarían a cargo del funcionario.
- Industrias Díaz, S.A. de C.V. deduciría el automóvil durante 48 meses (4 años, vida útil de un automóvil aplicando la tasa de depreciación establecida en la Ley del Impuesto Sobre la Renta).
- Al terminar de depreciar el auto, en el mes 49, Industrias Díaz, S.A. de C.V. pagaría al funcionario un bono piramidado equivalente al valor que tenga el auto en ese momento.
- Con el importe del bono, el funcionario compraría el automóvil a Industrias Díaz, S.A. de C.V.
- Actualmente Industrias Díaz, S.A. de C.V. no tiene pérdidas fiscales; sin embargo, si en el ejercicio de 1997 o en los tres siguientes la aplicación del estímulo que nos ocupa generará una, ésta (actualizada con los efectos de la inflación), podría ser amortizada contra la utilidades fiscales futuras que se obtuvieran durante un periodo de hasta diez años.

### **III.3. SUPUESTOS PARA LA EVALUACION**

Para efecto de evaluar los beneficios que, en su caso, pudiera generar a Industrias Díaz, S.A. de C.V. y sus funcionarios la aplicación del estímulo fiscal citado al rubro, en esta tesis desarrollé un caso práctico considerando los siguientes supuestos:

- Para efectos prácticos y tomando en cuenta que los precios de los automóviles en el mercado actual cambian constantemente, no adopté un automóvil en particular como "ideal para este proyecto". En su lugar consideré como precio de adquisición del automóvil sujeto al estímulo (valor del auto sin IVA), a aquel que correspondería al monto máximo a deducir de \$124,765 establecido en el decreto del 24 de diciembre de 1996.
- La postura anterior aún se fortalece más al considerar que si se comprueba la viabilidad del proyecto para Industrias Díaz, S.A. de C.V., cuando este sea aprobado se adquirirían varios automóviles por lo que seguramente la agencia distribuidora otorgaría un importante descuento por "compra en flotilla".
- Por lo anterior, el valor del automóvil que consideré para el caso práctico es de \$202,084 (incluye IVA):

Valor del automóvil:	\$202,084
menos:	
Impuesto al Valor Agregado (15%):	<u>26,359</u>
Monto original de la inversión:	\$175,725
por:	
Porcentaje máximo de deducción según el citado decreto:	<u>71%</u>
Monto máximo a deducir establecido también en el decreto:	<u>\$124,765</u>

- Durante dieciocho meses el funcionario dejaría de percibir un bono bruto (antes de impuestos) por \$16,519 mensuales. En términos generales, el funcionario vería disminuido su flujo de efectivo en \$10,737 (Percepción bruta de \$16,519 menos el 35% por concepto de retención de Impuesto sobre la Renta). La disminución del ingreso del funcionario pudiera generar una contingencia laboral que tendría que ser estudiada en su momento. No profundizo sobre el particular, ya que no es el tema de esta tesis.
- Al terminal el periodo de vida útil del automóvil, éste será vendido al funcionario en un monto equivalente al valor de mercado del automóvil a esa

fecha. Para efectos prácticos en esta tesis consideré como precio de venta final el valor de recuperación por siniestro estimado por las compañías de seguros.

- **Industrias Díaz, S. A. de C.V. otorgaría en ese momento al funcionario un bono extraordinario piramidado (libre de impuestos), equivalente al precio de venta del auto.**
- **Por sus actividades, Industrias Díaz, S. A. de C.V. tiene un factor de acreditamiento del Impuesto al Valor Agregado del 20%. Por lo anterior podrá acreditar y/o deducir el 71% del impuesto al valor agregado que le trasladen. Aproximadamente el 20% de ese 71% de IVA sería acreditable, el 80% restante sería una partida deducible para efectos del Impuesto sobre la Renta.**
- **Para efecto de calcular el valor presente neto del flujo de efectivo que tendrían tanto Industrias Díaz, S. A. de C.V. como el del funcionario, se consideraron las siguientes tasas estimadas:**

<b>Año</b>	<b>Interés</b>	<b>Inflación</b>
1996	31.00%	27.70%
1997	22.00%	18.00%
1998	20.00%	14.00%
1999	21.00%	13.00%
2000	20.50%	12.00%
2001	19.50%	11.00%

- **Para efectos prácticos en la proyección se consideran los efectos que generaría la adquisición de solo un automóvil.**



### **III.4. PROYECCION DE LOS EFECTOS DE LA APLICACION**

Con el objeto de determinar sobre cifras reales y sólidas el costo - beneficio de la adquisición de automóviles bajo el esquema del estímulo fiscal de autos nuevos para 1997, desarrollé el flujo de efectivo proforma que tendría Industrias Díaz, S.A. de C.V. por cada automóvil.

Para poder hacer una evaluación real de los efectos que se generarían, es indispensable cuantificar el valor del dinero durante el tiempo en que estaría en vigor la aplicación del estímulo (51 meses).

Asimismo, en virtud de la inflación, también incluí los efectos que generaría la pérdida del valor del dinero durante los citados 51 meses.

Derivado de lo anterior, calculé el valor presente neto de los flujos que se generarían durante cada mes de dicho periodo de aplicación del estímulo.

Como lo indique previamente, en caso de existir un beneficio por la aplicación del estímulo, Industrias Díaz, S.A. de C.V. lo compartiría con sus funcionarios en partes proporcionales. Para cumplir con este objetivo, preparé dos flujos de efectivo: uno para la empresa y otro para sus funcionarios.

**Para efectos prácticos, en la tesis solo muestro los flujos de efectivo con los cuales se logra un punto de equilibrio en la distribución de los efectos del estímulo entre las partes involucradas.**

**Asimismo, para facilitar la comprensión del caso práctico anexé una cédula que contiene algunas notas explicativas del cálculo del flujo de efectivo.**

### **III.5. FLUJO DE EFECTIVO DE LA EMPRESA**

### **III.5.1. FLUJO**

**INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.**  
**ESTIMULO FISCAL DE AUTOS NUEVOS 1997**  
**III 5.1. FLUJO DE EFECTIVO**  
**POR UN PERIODO DE 61 MESES**

		Compañía												
		83,670			83,669			49,9999%						
		PERIODO												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Compra del auto	\$	(202,084)												
Ahorro del bono	\$	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519
Costo financiero	\$	(3,492)	(3,162)	(2,917)	(2,667)	(2,413)	(2,158)	(1,893)	(1,623)	(1,350)	(1,072)	(789)	(506)	
Recuperación del IVA acreditable	\$		3,743											
Flujo del mes	\$	(92,094)	11,117	17,109	13,802	13,857	14,366	14,628	14,896	15,169	15,447	15,729	16,019	
Valor presente del flujo (1997)	\$	(292,084)	12,881	16,499	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881	12,881
		PERIODO												
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Efecto en ISR del IVA deducible	\$			5,090										
Ahorro del bono	\$	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	16,519	
Costo financiero	\$	(1,888)	84	361	642	928	1,219	1,519	1,820	2,121	2,421	2,721	3,021	
Efecto ISR depreciación	\$			11,509										
Flujo del mes	\$	14,631	16,603	17,870	17,161	17,441	17,728	18,019	18,310	18,601	18,892	19,183	19,474	
Valor presente del flujo (1998)	\$	15,063	16,563	17,997	19,469	20,983	22,541	24,146	25,801	27,508	29,269	31,086	32,961	
Valor presente del flujo (1997)	\$	12,917	12,917	25,497	12,917	12,917	12,917	12,917	12,917	12,917	12,917	12,917	12,917	
		PERIODO												
		25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Costo financiero	\$	1,437	1,462	1,488	1,514	1,540	1,567	1,595	1,623	1,651	1,680	1,709	1,739	
Efecto ISR depreciación	\$			13,399										
Flujo del mes	\$	1,437	1,462	14,916	1,514	1,540	1,567	1,595	1,623	1,651	1,680	1,709	1,739	
Valor presente del flujo (1999)	\$	1,412	1,412	14,193	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	1,412	
Valor presente del flujo (1998)	\$	1,158	1,158	11,362	1,158	1,158	1,158	1,158	1,158	1,158	1,158	1,158	1,158	
Valor presente del flujo (1997)	\$	931	931	9,313	931	931	931	931	931	931	931	931	931	
		PERIODO												
		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	
Costo financiero	\$	1,727	1,757	1,787	1,818	1,849	1,880	1,912	1,945	1,978	2,012	2,046	2,081	
Efecto ISR depreciación	\$			15,193										
Flujo del mes	\$	1,727	1,757	16,980	1,818	1,849	1,880	1,912	1,945	1,978	2,012	2,046	2,081	
Valor presente del flujo (2000)	\$	1,698	1,698	15,130	1,698	1,698	1,698	1,698	1,698	1,698	1,698	1,698	1,698	
Valor presente del flujo (1999)	\$	1,379	1,379	12,106	1,379	1,379	1,379	1,379	1,379	1,379	1,379	1,379	1,379	
Valor presente del flujo (1998)	\$	1,131	1,131	10,748	1,131	1,131	1,131	1,131	1,131	1,131	1,131	1,131	1,131	
Valor presente del flujo (1997)	\$	919	919	9,642	919	919	919	919	919	919	919	919	919	
		PERIODO												
		49	50	51	TOTAL									
Pago neto del bono extra	\$	(84,487)												
Costo financiero	\$	2,014	2,046	2,080										
Ingreso en Via auto (IVA incluido)	\$	84,487												
Pago del IVA en Via auto	\$		(11,020)											
Pago de ISPT bono extra	\$		(45,493)											
Efecto ISR Via auto	\$			(24,979)										
Efecto ISR pago bono extra	\$			41,193										
Efecto ISR depreciación	\$			17,988										
Flujo del mes	\$	2,014	(74,467)	36,382	158,818									
Valor presente del flujo (2001)	\$	1,981	(52,739)	36,870										
Valor presente del flujo (2000)	\$	1,617	(43,036)	29,843										
Valor presente del flujo (1999)	\$	1,313	(34,949)	24,235										
Valor presente del flujo (1998)	\$	1,077	(28,661)	19,874										
Valor presente del flujo (1997)	\$	866	(23,047)	15,981	83,670									

### **III.5.2. NOTAS**

**Compra del auto:**

Industrias Díaz, S.A. de C.V. adquiere un auto y lo entrega al funcionario. Dicha adquisición representa un desembolso que no estaba programado y genera un flujo de efectivo negativo.

**Ahorro del bono:**

Durante 18 meses (del periodo 1 al 18), la empresa se ahorra el pago mensual del bono bruto por \$16,519. Esta partida representa un flujo positivo para Industrias Díaz, S.A. de C.V., ya que originalmente estaba presupuestada como un gasto.

**Costo financiero:**

Como Industrias Díaz, S.A. de C.V. no tenía presupuestado el desembolso del costo del automóvil (\$202,084) se ve obligada a obtener un financiamiento externo.



El citado financiamiento es pagado con el importe bruto de los bonos mensuales que ha dejado de pagar y para efectos prácticos se mantiene durante todo el periodo de vigencia de la aplicación del estímulo (del periodo 1 al 51).

La determinación de este gasto adicional se calculó en la sección "costo financiero de la empresa".

**Recuperación del IVA acreditable:**

Como se indicó, por su giro solamente el 20% del impuesto al valor agregado que es trasladado a la empresa es acreditable.

Derivado de lo anterior, el impuesto al valor agregado acreditable se aplica en la declaración provisional que corresponde al mes en que se adquirió el automóvil.

**AJUSTE ISR**

Para efecto del ISR, la empresa no tiene impuesto a cargo en el ajuste a los pagos provisionales del ISR.

**Impuesto al valor agregado trasladado a la empresa: \$26,357**

**por:**

**Tope establecido en el citado decreto: 71%**

**por:**

**Proporción de acreditamiento: 20%**

**Recuperación del IVA acreditable: \$3,743**

**Efecto en ISR del IVA deducible:**

El 80% remanente del impuesto al valor agregado sería deducido en la declaración anual que la compañía tiene que presentar a mas tardar en el mes de marzo siguiente:

Impuesto al valor agregado trasladado:	\$26,357
20% acreditable:	<u>(5,271)</u>
Diferencia (monto deducible)	\$21,086
por:	
Limite establecido en el decreto:	<u>71%</u>
Monto máximo a deducir	\$14,971
por:	
Tasa del impuesto sobre la renta:	<u>34%</u>
Efecto en ISR del IVA deducible:	<u>\$5,090</u>

**Efecto ISR depreciación:**

El 71% del monto original invertido en el automóvil será deducido fiscalmente.

De acuerdo a la Ley del Impuesto sobre la Renta, la tasa de depreciación para autos es del 25% por lo que el automóvil se depreciara en 4 años.

El ahorro anual que representaría esta deducción se muestra en marzo de cada año, meses en los que Industrias Díaz, S.A. de C.V. deberá presentar sus declaraciones anuales.

Costo de adquisición del automóvil:      \$202,084

entre:

Tasa del impuesto al valor agregado      15%

Monto original de la inversión:      \$175,725

por:

Límite de deducción según decreto:      71%

Monto máximo a deducir:      \$124,765

Monto máximo a deducir: \$124,765

por:

Tasa de depreciación: 25%

Deducción anual \$31,191

por:

Tasa del impuesto sobre la renta: 34%

Disminución de impuesto anual: \$10,605

**Determinación de la disminución del impuesto durante la vida útil del automóvil:**

	<b><u>Primer año</u></b>	<b><u>Segundo año</u></b>
Efecto anual histórico:	\$10,605	\$10,605
por:		
Factores de inflación:		
Primer año:	1.0900	1.1800
Segundo año:	_____	<u>1.0700</u>
Efecto anual actualizado:	<u>\$11,559</u>	<u>\$13,390</u>

	<u>Tercer año</u>	<u>Cuarto año</u>
Efecto anual histórico:	\$10,605	\$10,605
por:		
Factores de inflación:		
Primer año:	1.1800	1.1800
Segundo año:	1.1400	1.1400
Tercer año:	1.0650	1.1300
Cuarto año:	_____	<u>1.0600</u>
Efecto anual actualizado:	<u>\$15.193</u>	<u>\$17.088</u>

**Ingreso en venta de auto (IVA) Incluido:**

Corresponde al pago que realiza el funcionario por la compra del auto. El precio de venta corresponde al valor de mercado estimado por las compañías de seguros para ese año (incluye el impuesto al valor agregado).

**Pago del IVA en venta de auto:**

Se refiere al impuesto que deberá enterar Industrias Díaz, S.A. de C.V. por la enajenación del automóvil.

Precio de venta: \$84,487

entre:

Tasa del impuesto al valor agregado: .....15%

Ingreso neto: \$73,466

Diferencia: \$11,020



**Efecto ISR venta auto:**

Corresponde al impuesto a cargo causado sobre la utilidad fiscal obtenida en venta del automóvil.

Precio de venta: \$84,487

entre:

Tasa del impuesto al valor agregado: .....15%

Ingreso neto: \$73,466

por:

Tasa del impuesto sobre la renta: 34%

Efecto ISR en venta del auto: \$24,979

**Efecto ISR pago bono extra:**

Industrias Díaz, S.A. de C.V. tendrá una deducción por el bono extraordinario pagado al funcionario.

Bono extraordinario neto: \$84,487

mas:

Retención del impuesto sobre la renta: 45,493

Importe bruto del bono extraordinario: \$129,980

por:

Tasa del impuesto sobre la renta: 34%

Efecto ISR pago bono extra: \$44,193

**Pago neto del bono extra:**

Es el bono extraordinario que pagará la empresa a su funcionario al terminar el período de depreciación fiscal del automóvil.

Se muestra en el período 49, libre del impuesto sobre la renta, en virtud de que dicho impuesto será enterado por la compañía hasta el período 50 y en ese momento se tendrá el desembolso.

**Pago del ISPT bono extra:**

Es el impuesto sobre la renta que deberá retener y enterar la empresa sobre el bono piramidado pagado al funcionario.

---

### **III.6. COSTO FINANCIERO DE LA EMPRESA**

### **III.6.1. COSTO**

INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.						
ESTIMULO FISCAL DE AUTOS NUEVOS 1997						
III.6.1. Costo financiero						
Compañía						
ANO	PERIODO		FLUJO REAL	TIE ESTIMADA ANUAL	INTERESES DEL MES	SUMAS
			\$ (202,084)			
1997	1	\$ 16,519	\$ (188,967)	22.00%	\$ (3,402)	
		\$ 16,519				
		\$ -				
1997	2	\$ 16,519	\$ (175,610)		\$ (3,162)	
1997	3	\$ 16,519	\$ (162,007)		\$ (2,917)	
1997	4	\$ 16,519	\$ (148,156)		\$ (2,667)	
1997	5	\$ 16,519	\$ (134,050)		\$ (2,413)	
1997	6	\$ 16,519	\$ (119,686)		\$ (2,155)	
1997	7	\$ 16,519	\$ (105,058)		\$ (1,891)	
1997	8	\$ 16,519	\$ (90,162)		\$ (1,623)	
1997	9	\$ 16,519	\$ (74,993)		\$ (1,350)	
1997	10	\$ 16,519	\$ (59,546)		\$ (1,072)	
1997	11	\$ 16,519	\$ (43,816)		\$ (789)	
1997	12	\$ 16,519	\$ (27,798)		\$ (500)	\$ (23,942)
1998	13	\$ 16,519	\$ (11,467)	20.00%	\$ (188)	
1998	14	\$ 16,519	\$ 5,137		\$ 84	
1998	15	\$ 16,519	\$ 22,017		\$ 361	
1998	16	\$ 16,519	\$ 39,178		\$ 642	
1998	17	\$ 16,519	\$ 56,625		\$ 928	
1998	18	\$ 16,519	\$ 74,363		\$ 1,219	
1998	19	\$ -	\$ 75,603		\$ 1,239	
1998	20	\$ -	\$ 76,863		\$ 1,260	
1998	21	\$ -	\$ 78,144		\$ 1,281	
1998	22	\$ -	\$ 79,446		\$ 1,302	
1998	23	\$ -	\$ 80,770		\$ 1,324	
1998	24	\$ -	\$ 82,116		\$ 1,346	\$ (13,142)

<b>INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.</b>						
<b>ESTIMULO FISCAL DE AUTOS NUEVOS 1997</b>						
<b>III.6.1. Costo financiero</b>						
<b>Compañía</b>						
<b>1999</b>	<b>25</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 83,553</b>	<b>21.00%</b>	<b>\$ 1,437</b>	
<b>1999</b>	<b>26</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 85,015</b>		<b>\$ 1,462</b>	
<b>1999</b>	<b>27</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 86,503</b>		<b>\$ 1,488</b>	
<b>1999</b>	<b>28</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 88,017</b>		<b>\$ 1,514</b>	
<b>1999</b>	<b>29</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 89,557</b>		<b>\$ 1,540</b>	
<b>1999</b>	<b>30</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 91,125</b>		<b>\$ 1,567</b>	
<b>1999</b>	<b>31</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 92,719</b>		<b>\$ 1,595</b>	
<b>1999</b>	<b>32</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 94,342</b>		<b>\$ 1,623</b>	
<b>1999</b>	<b>33</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 95,993</b>		<b>\$ 1,651</b>	
<b>1999</b>	<b>34</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 97,673</b>		<b>\$ 1,680</b>	
<b>1999</b>	<b>35</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 99,382</b>		<b>\$ 1,709</b>	
<b>1999</b>	<b>36</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 101,121</b>		<b>\$ 1,739</b>	<b>\$ 5,863</b>
<b>2000</b>	<b>37</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 102,849</b>	<b>20.50%</b>	<b>\$ 1,727</b>	
<b>2000</b>	<b>38</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 104,606</b>		<b>\$ 1,757</b>	
<b>2000</b>	<b>39</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 106,393</b>		<b>\$ 1,787</b>	
<b>2000</b>	<b>40</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 108,210</b>		<b>\$ 1,818</b>	
<b>2000</b>	<b>41</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 110,059</b>		<b>\$ 1,849</b>	
<b>2000</b>	<b>42</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 111,939</b>		<b>\$ 1,880</b>	
<b>2000</b>	<b>43</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 113,851</b>		<b>\$ 1,912</b>	
<b>2000</b>	<b>44</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 115,796</b>		<b>\$ 1,945</b>	
<b>2000</b>	<b>45</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 117,774</b>		<b>\$ 1,978</b>	
<b>2000</b>	<b>46</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 119,786</b>		<b>\$ 2,012</b>	
<b>2000</b>	<b>47</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 121,833</b>		<b>\$ 2,046</b>	
<b>2000</b>	<b>48</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 123,914</b>		<b>\$ 2,081</b>	<b>\$ 28,656</b>
<b>2001</b>	<b>49</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 125,928</b>	<b>19.50%</b>	<b>\$ 2,014</b>	
<b>2001</b>	<b>50</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 127,974</b>		<b>\$ 2,046</b>	
<b>2001</b>	<b>51</b>	<b>\$ -</b>	<b>\$ 130,054</b>		<b>\$ 2,080</b>	<b>\$ 34,796</b>

---

### **III.6.2. NOTAS**

---



Para que Industrias Díaz, S.A. de C.V. pueda adquirir los automóviles que entregará a sus funcionarios, deberá de solicitar un préstamo ya que en su presupuesto de egresos para 1997 tiene programada la erogación mensual de \$16,519 (por concepto de bono) y no un desembolso inicial de \$202,084 (valor del automóvil).

Esta situación genera un déficit en el presupuesto de la empresa de \$185,565 (\$202,084 del auto menos \$16,519 del bono del primer mes), mismo que tendrá un costo financiero al ser cubierto con recursos del exterior.

Como se puede apreciar en la tabla del amortización del capital solicitado en préstamo, el adeudo se liquida mensualmente con el monto proporcional del bono (\$16,519) que originalmente se hubiera pagado al funcionario.

Es importante señalar que las liquidaciones mensuales citadas cubren el monto del capital solicitado en préstamo y el de los intereses generados sobre el saldo insoluto, en el período número 13, es decir, parte de ese treceavo pago y los subsecuentes se convierten en una inversión, misma que como tal por su naturaleza producirá intereses a favor de la compañía.

Los efectos descritos en el párrafo anterior generan una situación favorable para Industrias Díaz, S.A. de C.V. ya que como se puede apreciar en la columna relativa a la suma de los intereses causados cada mes, al cierre de 1997 se tenía un costo financiero de \$23,942 el cual disminuyó por el efecto de los intereses producidos a \$13,142

para diciembre de 1998. Más aún, para diciembre de 1999, 2000 y 2001 se tiene una utilidad financiera, no un costo financiero.

Lo anterior es muy importante, ya que a pesos históricos del cierre de cada mes resulta evidente que a Industrias Díaz, S.A. de C.V. le conviene más entregar a sus funcionarios un auto de \$202,084 que realizar 18 pagos mensuales consecutivos de \$16,519 cada uno.

El efecto final de este financiamiento es de \$130,054: \$34,796 de intereses y \$95,258 de bonos que no serán pagados.

### **III.7. EFECTO FINANCIERO DE LA EMPRESA**

### **III.7.1. EFECTO**

**INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.**  
**ESTIMULO FISCAL AUTOS NUEVOS 1997**  
**III.7.1. EFECTOS FINANCIEROS**  
**COMPAÑIA**

VALOR DEL AUTO (SIN IVA) 175,725.22  
 PORCENTAJE DE DEPRECIACION 25%  
 DEPRECIACION ANUAL 43,931.30

CONCEPTO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	TOTAL
<b>SI SE DA EL AUTO:</b>						
DEPRECIACION	\$ 43,931	\$ 51,839	\$ 59,096	\$ 66,779		
INFLACION ESTIMADA POR AÑO	1.1800	1.1400	1.1300	1.1200		
DEPRECIACION AJUSTADA	51,839	59,096	66,779	74,792		
UTILIDAD EN VTA. DE AUTO					(84,487)	
BONO EXTRA PIRAMIDADO					129,980	
TOTAL	51,839	59,096	66,779	74,792	45,493	298,000

CONCEPTO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	TOTAL
<b>SI SE PAGA EL BONO:</b>						
MONTO DEL BONO MENSUAL	16,519	16,519				
NUMERO DE MESES	12	6				
TOTAL ANUAL	198,228	99,114	-	-		
FACTOR AL 80% DE INFLACION		1.1440				
MONTO ACTUALIZADO	198,228	113,386	-	-		
TOTAL	198,228	113,386	-	-	-	311,614

DIFERENCIA	\$ 146,389	\$ 54,290	\$ (66,779)	\$ (74,792)	\$ (45,493)	\$ 13,615
------------	------------	-----------	-------------	-------------	-------------	-----------

### **III.7.2. NOTAS**

En esta cédula muestro los gastos que se llevarían a resultados en Industrias Díaz, S.A. de C.V., bajo dos supuestos:

- Se aplica el estímulo fiscal entregando un automóvil a cada funcionario a cambio de \$16,519 de su bono bruto (antes de impuestos).
- Se mantiene la política de remuneraciones en vigor (se paga el bono completo).

El objetivo es comparar el efecto total en los resultados de cada uno de los años de la vigencia de la aplicación del estímulo fiscal federal de autos nuevos para 1997.

### **III.8. FLUJO DE EFECTIVO DEL FUNCIONARIO**



### III.8.1. FLUJO

**INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.**  
**ESTIMULO FISCAL DE AUTOS NUEVOS 1997**  
 III.A.1. FLUJO DE EFECTIVO  
 POR UN PERIODO DE 24 MESES  
 Funcionario

PERIODO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>BONO</b>										
Auto recibido	\$ 202,064									
Bono neto que deja de recibir		\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
Flujo mensual del plan con bono	\$ 202,064	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
<b>FINANCIAMIENTO</b>										
Auto recibido	\$ 202,064									
Pago de capital		\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
Costo financiero (incluye IVA)		\$ (4,034)	\$ (3,893)	\$ (3,749)	\$ (3,601)	\$ (3,451)	\$ (3,297)	\$ (3,140)	\$ (2,980)	\$ (2,817)
Flujo mensual del plan con financiamiento	\$ 202,064	\$ (14,772)	\$ (14,630)	\$ (14,486)	\$ (14,339)	\$ (14,188)	\$ (14,039)	\$ (13,878)	\$ (13,717)	\$ (13,554)
Diferencia de los flujos	\$ -	\$ 4,034	\$ 3,893	\$ 3,749	\$ 3,601	\$ 3,451	\$ 3,297	\$ 3,140	\$ 2,980	\$ 2,817
Valor presente del flujo (1997)	\$ -	\$ 3,962	\$ 3,784	\$ 3,550	\$ 3,349	\$ 3,181	\$ 2,957	\$ 2,765	\$ 2,577	\$ 2,392
<b>PERIODO</b>										
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>BONO</b>										
Bono neto que deja de recibir	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
Flujo mensual del plan con bono	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
<b>FINANCIAMIENTO</b>										
Pago de capital	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)
Costo financiero (incluye IVA)	\$ (2,800)	\$ (2,479)	\$ (2,305)	\$ (2,094)	\$ (1,768)	\$ (1,593)	\$ (1,418)	\$ (1,239)	\$ (1,057)	\$ (872)
Flujo mensual del plan con financiamiento	\$ (13,537)	\$ (13,216)	\$ (13,042)	\$ (12,831)	\$ (12,505)	\$ (12,330)	\$ (12,155)	\$ (11,977)	\$ (11,795)	\$ (11,609)
Diferencia de los flujos	\$ 2,800	\$ 2,479	\$ 2,305	\$ 2,094	\$ 1,768	\$ 1,593	\$ 1,418	\$ 1,239	\$ 1,057	\$ 872
Valor presente del flujo (1998)	n/a	n/a	n/a	\$ 1,902	\$ 1,708	\$ 1,516	\$ 1,327	\$ 1,141	\$ 957	\$ 770
Valor presente del flujo (1997)	\$ 2,209	\$ 2,030	\$ 1,853	\$ 1,630	\$ 1,373	\$ 1,219	\$ 1,067	\$ 917	\$ 770	\$ 631
<b>PERIODO</b>										
	20	21	22	23	24	<b>TOTAL</b>				
<b>BONO</b>										
Flujo mensual del plan con bono	0	0	0	0	0					
<b>FINANCIAMIENTO</b>										
Pago de capital	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (10,737)	\$ (4,967)					
Costo financiero (incluye IVA)	\$ (683)	\$ (490)	\$ (293)	\$ (93)	\$ -					
Flujo mensual del plan con financiamiento	\$ (11,420)	\$ (11,227)	\$ (11,031)	\$ (10,831)	\$ (4,967)					
Diferencia de los flujos	\$ 11,420	\$ 11,227	\$ 11,031	\$ 10,831	\$ 4,967					
Valor presente del flujo (1998)	\$ 10,005	\$ 9,675	\$ 9,350	\$ 9,030	\$ 4,152					
Valor presente del flujo (1997)	\$ 8,048	\$ 7,780	\$ 7,519	\$ 7,261	\$ 3,324					
Diferencia flujos \$ 106,477										
Valor presente \$ 83,669										

### **III.8.2. NOTAS**

En esta cédula se comparan las dos opciones que tendría el funcionario para adquirir un automóvil nuevo: acogerse al plan de cambiar su bono por el auto o adquirir dicho auto directamente con sus ingresos.

Por cada uno de los periodos se obtiene el efecto (negativo o positivo), tomando como referencia la opción de cambiar una parte proporcional del bono por el automóvil nuevo.

#### **Auto recibido**

En ambos esquemas el director obtiene su automóvil nuevo en la misma fecha.

#### **Bono neto que deja de recibir**

Al acogerse al plan de la compañía, el funcionario deja de percibir \$10,737 pesos netos de su bono mensual, durante dieciocho meses.

### **Pago de capital**

Al adquirir el automóvil por su cuenta, el director destinaría su bono neto para amortizar su adeudo.

### **Costo financiero**

Bajo este esquema, el funcionario tendría que pagar además intereses y el impuesto al valor agregado que se causase sobre los mismos.

### **III.9. COSTO FINANCIERO DEL FUNCIONARIO**

### III.9.1. COSTO

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

**INDUSTRIAS DIAZ, S.A. DE C.V.**

Funcionario

III.9.1. Costo financiero

AÑO	PERÍODO	FLUJO		THE ESTIM	INTERESES		TOTAL	SUMAS
		\$ (202,084)	REAL	ANUAL	DEL MES	IVA		
1997	1	\$ 10,737	\$ (195,381)	22.00%	\$ (3,508)	\$ (526)	\$ (4,034)	
1997	2	\$ 10,737	\$ (188,536)		\$ (3,385)	\$ (508)	\$ (3,893)	
1997	3	\$ 10,737	\$ (181,548)		\$ (3,260)	\$ (489)	\$ (3,749)	
1997	4	\$ 10,737	\$ (174,412)		\$ (3,132)	\$ (470)	\$ (3,601)	
1997	5	\$ 10,737	\$ (167,125)		\$ (3,001)	\$ (450)	\$ (3,451)	
1997	6	\$ 10,737	\$ (159,685)		\$ (2,867)	\$ (430)	\$ (3,297)	
1997	7	\$ 10,737	\$ (152,088)		\$ (2,731)	\$ (410)	\$ (3,140)	
1997	8	\$ 10,737	\$ (144,331)		\$ (2,591)	\$ (389)	\$ (2,980)	
1997	9	\$ 10,737	\$ (136,410)		\$ (2,449)	\$ (367)	\$ (2,817)	
1997	10	\$ 10,737	\$ (128,322)		\$ (2,304)	\$ (346)	\$ (2,650)	
1997	11	\$ 10,737	\$ (120,064)		\$ (2,156)	\$ (323)	\$ (2,479)	
1997	12	\$ 10,737	\$ (111,631)		\$ (2,004)	\$ (301)	\$ (2,305)	\$ (38,396)
1998	13	\$ 10,737	\$ (102,828)	20.00%	\$ (1,682)	\$ (252)	\$ (1,934)	
1998	14	\$ 10,737	\$ (93,856)		\$ (1,535)	\$ (230)	\$ (1,765)	
1998	15	\$ 10,737	\$ (84,711)		\$ (1,385)	\$ (208)	\$ (1,593)	
1998	16	\$ 10,737	\$ (75,392)		\$ (1,233)	\$ (185)	\$ (1,418)	
1998	17	\$ 10,737	\$ (65,894)		\$ (1,078)	\$ (162)	\$ (1,239)	
1998	18	\$ 10,737	\$ (56,214)		\$ (919)	\$ (138)	\$ (1,057)	
1998	19	\$ 10,737	\$ (46,348)		\$ (758)	\$ (114)	\$ (872)	
1998	20	\$ 10,737	\$ (36,293)		\$ (594)	\$ (89)	\$ (683)	
1998	21	\$ 10,737	\$ (26,045)		\$ (426)	\$ (64)	\$ (490)	
1998	22	\$ 10,737	\$ (15,601)		\$ (255)	\$ (38)	\$ (293)	
1998	23	\$ 10,737	\$ (4,957)		\$ (81)	\$ (12)	\$ (93)	
1998	24	\$ 4,957	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ (49,834)



### **III.9.2. NOTAS**

Si el funcionario optara por adquirir el automóvil nuevo por su cuenta tendría que solicitar un préstamo. En esta cédula determiné el monto de los intereses y el impuesto al valor agregado que se generarían sobre dicho pasivo.

Como se puede apreciar en este escenario, el funcionario destinaria durante casi 24 meses \$10,737 pesos al pago de su adeudo, 6 meses más de lo que tardaría en recuperar su flujo de efectivo si se acogiera al plan que propongo en esta tesis.

### **III.10. EVALUACION DE COSTOS DE LANZAMIENTO Y CONTROL**

### **III.10.1. COSTOS DE LANZAMIENTO**

### **III.10.1. Lanzamiento**

Esta partida se limitaría al tiempo que invertiera el personal administrativo que actualmente presta sus servicios en Industrias Díaz, S.A. de C.V. en la solicitud, estudio y análisis de las cotizaciones que serían enviadas a las distribuidoras automotrices.

Se invertiría un tiempo, realmente poco y más aún "motivante", a nivel dirección, ya que se tendría que explicar a los funcionarios el esquema de aplicación de esta opción, asimismo, en su caso, seguramente ellos distraerían un poco su atención en escoger su automóvil nuevo.

Finalmente, una vez que el funcionario designe al automóvil de su preferencia, el área de contabilidad se encargaría de calcular la parte de su bono que estaría dando a cambio.

Esta última actividad sería llevada al cabo en las hojas de trabajo preparadas en el paquete Excel en el que se realizaron las proyecciones mostradas en este capítulo, por ende, a lo sumo involucraría el tiempo de una persona durante un día.

### **III.10.2. COSTOS DE CONTROL**

### **III.10.2. Control**

Para que la empresa tenga el control de las unidades entregadas a los funcionarios, se deberá preparar una relación en la que se detallen los datos de identificación particulares de cada automóvil (número de motor, de serie, placas, etc.), situación que no implica mayores gastos.

En cuanto al manejo de contabilidad y fiscal de estas unidades, no existiría problema alguno, ya que el tratamiento financiero y fiscal aplicable al monto deducible de estos autos es el que establece la Ley del Impuesto sobre la Renta, mismo que está programado y en operación en la paquetería que actualmente está utilizando el área de contabilidad de Industrias Díaz, S.A. de C.V.

Finalmente, en lo relativo a la parte del bono que mensualmente cambiaría el funcionario por el automóvil nuevo, tampoco existirían complicaciones, ya que el sistema de nóminas permite al personal autorizado "actualizar" las percepciones de los asalariados.

### **III.11. RESULTADOS**



Como resultado del trabajo realizado en la aplicación del caso práctico, se obtuvieron los siguientes resultados benéficos para Industrias Díaz, S.A. de C.V., mismos que como indiqué anteriormente, están siendo distribuidos proporcionalmente entre la empresa y sus funcionarios.

Los resultados citados se obtuvieron con base en la aplicación de conceptos fiscales, financieros y de informática sobre los datos reales y los estimados que indiqué en las secciones de Supuestos e Implantación de la aplicación del "Estímulo fiscal federal de automóviles nuevos para 1997".

### **III.11.1. Beneficios para Industrias Díaz, S.A. de C.V.**

#### **III.11.1.1. Disminución real de gastos:**

Como se puede observar en el "Flujo de efectivo de Industrias Díaz, S.A. de C.V." (III.5.1.), la aplicación del estímulo generaría un beneficio de \$83,670 por cada automóvil que adquiriera bajo el esquema planteado.

El beneficio citado es real ya que es el valor presente neto de los flujos de efectivo que se generarían durante el periodo de vigencia de la aplicación del estímulo.

#### **III.11.1.2. Diferimiento de gastos financieros:**

De acuerdo con los resultados obtenidos del "Efecto financiero de la empresa" (III.7.1.), por cada automóvil nuevo adquirido se diferirían gastos financieros de la empresa del año 1 y del año 2 por \$146,389 y \$54,290, respectivamente, llevándolos a los años 3, 4 y 5.

En los tiempos actuales, este efecto resulta muy atractivo ya que "al estar en un proceso de reactivación de la economía", resulta muy interesante el tener la posibilidad de diferir gastos hacia los años posteriores.

#### **III.11.1.3. Disminución de gastos**

Si Industrias Díaz, S.A. de C.V. adoptara el esquema que propongo en esta tesis disminuiría los gastos que mostraría en sus estados financieros en \$13,615 por cada automóvil nuevo adquirido.

#### **III.11.1.4. Contingencia laboral**

Al reducir el monto de los bonos que se pagan a los funcionarios mensualmente, se disminuye en la misma proporción la contingencia en caso de indemnización o liquidación por despido o separación.

#### **III.11.2.. Beneficios para los funcionarios de Industrias Díaz, S.A. de C.V.**

##### **III.11.2.1. Ingreso real:**

Como se puede observar en el "Flujo de efectivo del funcionario." (III.8.1.), la aplicación del estímulo generaría un beneficio de \$83,669 para el funcionario.

El beneficio citado es real ya que es el valor presente neto de los flujos de efectivo que se generarían durante el período de vigencia de la aplicación del estímulo, y representa un ahorro importante para el funcionario que medido en términos de su nivel de ingresos netos equivale a una percepción adicional de entre 1.4 y 3.3 meses de su sueldo. Al respecto cabe recordar que el aguinaldo en términos de ley equivale a 15 días de salario.

### **III.11.2.2. Ingreso adicional:**

Además del beneficio citado en el punto anterior, el funcionario puede obtener una ganancia inicial por la enajenación de su automóvil usado al momento de venderlo y cambiarlo por el nuevo.

## CONCLUSIONES

1.- La depreciación fiscal de los automóviles es una deducción que ha sido objetada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público desde 1977 en virtud de que dicha Dependencia considera que el proveer de automóviles a las personas que prestan sus servicios de manera subordinada en las empresas es un lujo que no debe ser pagado por el fisco federal ni por los trabajadores.

Derivado de lo anterior, la mecánica establecida en la Ley del Impuesto sobre la Renta para la deducción de las inversiones que realizan las empresas en automóviles es más compleja y tiene limitaciones que no se prevén para otro tipo de inversiones (mobiliario, equipo de cómputo, industrial, etc.)

2.- El estímulo fiscal federal sobre automóviles nuevos para 1997 es una buena opción para las empresas ya que permite la deducción, desde el punto de vista fiscal, de dichas inversiones, sin tener que cumplir con los requisitos establecidos para la deducción de los "automóviles utilitarios". Asimismo, representa una oportunidad que probablemente no se repita ya que el Gobierno Federal está apoyando a la industria automotriz en estos momentos de crisis.

3.- Como se puede apreciar en los resultados obtenidos del caso práctico, si el estímulo fiscal federal sobre automóviles nuevos para 1997 es implantado en una empresa bajo el esquema propuesto, generará beneficios tanto para la empresa como para sus funcionarios.

4.- Es importante estudiar a detalle la situación particular de cada empresa y las posibilidades que existen de adquirir automóviles nuevos bajo este esquema o alguno similar, más aún si se considera que finalmente son los contribuyentes quienes finalmente están absorbiendo, al menos en parte, el efecto de los estímulos fiscales, ya que actualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público está ejerciendo a fondo sus facultades de revisión, liquidando créditos fiscales en proporciones muy superiores a las de los años anteriores.

5.- Es de señalarse la importancia que tiene en la profesión el estar actualizado en los tópicos fiscales y, más aún, el estar en contacto con las demás áreas de cada entidad (dirección, tesorería, contraloría, finanzas, recursos humanos, etc.), para así, en conjunto estudiar las posibilidades de aprovechar los ya pocos beneficios que establece la legislación fiscal mexicana.

6.- Aspecto de fundamental importancia es que el contador público de hoy derive las barreras psicológicas que existen hacia las disposiciones fiscales que están en vigor y realice un verdadero esfuerzo para estar actualizado en todo momento y conocer tanto en el campo teórico como en el práctico, los efectos de la aplicación estricta de las disposiciones fiscales, estímulos, opciones, etc.

7.- En esta tesis se pretende demostrar los beneficios que pudiera generar en una empresa real la aplicación de uno de los cuatro estímulos fundamentales que están en vigor para el ejercicio de 1997.

## BIBLIOGRAFÍA



Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Código Fiscal de la Federación (1997)

Diario Oficial de la Federación del once de diciembre de 1989

Diario Oficial de la Federación del primero de noviembre de 1995

Diario Oficial de la Federación del veinticuatro de diciembre de 1996

Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el ejercicio fiscal de 1991

Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos para el ejercicio fiscal de 1995

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1975

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1976

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1977

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1978

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1979

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1980

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1981

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1982

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1983

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1984

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1985

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1986

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1987

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1988

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1989

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1990

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1991

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1992

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1993

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1994

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1995

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1996

Ley del Impuesto sobre la Renta para el ejercicio fiscal de 1997

Ley del Impuesto al Valor Agregado para el ejercicio fiscal de 1997

Diccionario de la Lengua Española

Real Academia Española (1995)

Editorial Espasa Calpe, S.A.

Decimonovena Edición.

Ley del Impuesto sobre la Renta 1996

Textos y comentarios

Instituto Mexicano de Contadores Públicos

Cuarta edición(1996)

Análisis de los impuestos sobre la renta y al activo

Editorial Themis, S.A. de C.V.

Décimo quinta edición (1995)

Revista Automóvil

Año 3, Número 8, Agosto/1997

Editorial Motopress Luiké-Televisa, S.A. de C.V.

**ANEXO 1**  
**Automóviles que pueden ser adquiridos**  
**bajo el esquema propuesto**

### FORD 1997

Escort Sedán austero	\$ 108,000
Escort Sedán LX	\$ 117,700
Escort Sedán LX aut.	\$ 124,600
Escort Sedán LX equip. aut.	\$ 140,700
Escort Sedán LX sport	\$ 122,500
Escort Sedán LX aut. sport	\$ 129,300
Escort Sedán LX equip. aut. sport	\$ 142,500
Escort guayín típica	\$ 134,000
Escort guayín equip. aut.	\$ 156,200
Escort coupe ZX2	\$ 123,200
Escort coupe ZX2 aut.	\$ 134,600
Escort coupe ZX2 equipado.	\$ 136,800
Escort coupe ZX2 aut. equipado.	\$ 148,400
Contour 14 GS'98	\$ 133,200
Contour 14 GS equip '98	\$ 150,300
Contour V6 GS man. '98	\$ 157,800
Contour V6 GS equip. aut. '98	\$ 177,500
Contour V6 SVP deportivo '98	\$ 173,600
Mystique V6 LS equip.'99	\$ 189,200
Mystique V6 LS piel'98	\$ 198,600

### GENERAL MOTORS

Cavalier 2p	\$ 113,113
Cavalier 2p aut.	\$ 122,757
Cavalier 2p aut. AA	\$ 125,603
Cavalier 2p equip. aut. AA	\$ 131,816
Cavalier 2p 2.4 aut. AA	\$ 138,952
Cavalier 4p	\$ 116,530
Cavalier 4p (policia)	\$ 125,441
Cavalier 4p aut.	\$ 126,359
Cavalier 4p aut.	\$ 128,373
Cavalier 4p aut. AA	\$ 134,939
Cavalier 4p 2.4 aut. AA	\$ 144,378
Malibu 4p LX	\$ 181,505
Malibu 4p LS	\$ 196,597
Pontiac Sunfire 2p	\$ 157,076
Pontiac Sunfire 2p aut.	\$ 163,803
Pontiac Sunfire 4p	\$ 161,015
Pontiac Sunfire 4p aut.	\$ 171,195
Pontiac Sunfire GT	\$ 180,545
Pontiac Sunfire GT aut.	\$ 188,212

CHRYSLER 1997

Neon SE	\$	101,916
Neon SE AA	\$	110,570
Neon SE aut.	\$	107,160
Neon SE aut. AA	\$	115,072
Neon LE aut. AA	\$	117,556
Neon LX aut. AA	\$	125,686
Neon LX aut. AA & QC	\$	138,356
Neon Coupe SE	\$	110,230
Neon Coupe SE AA	\$	118,460
Neon Coupe SE aut.	\$	114,406
Neon Coupe SE AA	\$	123,018
Stratus SE	\$	132,125
Stratus SE AA	\$	136,175
Stratus SE aut.	\$	136,949
Stratus SE aut. AA	\$	147,415
Stratus LE aut. AA	\$	159,055
Stratus LX aut. AA	\$	175,878
Stratus R/T Turbo Auto Stick	\$	198,941
Cirrus LXi Turbo Auto Stick	\$	192,835
Cirrus LXi V6 Auto Stick piel	\$	192,835



**VOLKSWAGEN 1997**

GOLF CITY 4P	\$ 98,198
GOLF ATLANTA 4P	\$ 101,212
GOLF ATLANTA 4P AA	\$ 109,379
Golf GTI	\$ 136,983
Golf GTI VR6	\$ 189,606
GOLF convertible 4P	\$ 148,699
GOLF convertible equipado AA	\$ 165,284
GOLF convertible aut. AA	\$ 157,383
GOLF convertible equipado aut. AA	\$ 174,034
Jetta CL	\$ 107,883
Jetta CL AA	\$ 116,169
Jetta Europa	\$ 113,459
Jetta Europa AA	\$ 121,744
Jetta Europa 2.0	\$ 119,211
Jetta Europa 2.0 AA	\$ 127,540
Jetta Europa aut. 2.0	\$ 128,914
Jetta Europa aut. 2.0 AA	\$ 137,359
Jetta GLX AA	\$ 151,625
Jetta GLX Q/C AA	\$ 157,001
Jetta GLX aut. AA	\$ 161,444
Jetta GLX aut. Q/C AA	\$ 166,858

**HONDA 1997**

Civic EX-R	\$	154,850
Civic EX-R aut.	\$	163,361
Accord EX	\$	182,585