



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I



**LA EVASIÓN FISCAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN LA
MODALIDAD DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS,
CHIAPAS: PROPUESTA DE UN ESQUEMA SANCIONADOR**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE

MAESTRO EN ESTUDIOS FISCALES

PRESENTA

GILBERTO ANTONIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ H151081

DIRECTOR DE TESIS:

DR. MARIO ALBERTO CEDILLO OSORIO

TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS; OCTUBRE DEL 2024.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN C-I



COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; 29 de octubre de 2024
Oficio No. D/CIP/TIP/317/2024.

ASUNTO: AUTORIZACIÓN DE EMPASTADO

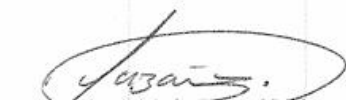
C. GILBERTO ANTONIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ
CANDIDATO AL GRADO DE MAESTRO
EN ESTUDIOS FISCALES.
PRESENTE

Por este medio me permito informarle que se AUTORIZA la impresión de su tesis titulada: **LA EVASIÓN FISCAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS: PROPUESTA DE UN ESQUEMA SANCIONADOR**. Toda vez que ha sido liberada según oficio sin número, de fecha junio 14 de 2024, suscrito por el Dr. Mario Alberto Cedillo Osorio, Director de la tesis mencionada.

Cabe mencionar que se ha constatado que ha cumplido con los procedimientos administrativos y académicos relacionados con la modalidad de evaluación propuesta, conforme a lo dispuesto a la obtención de grado en el Estatuto Integral de la Universidad Autónoma de Chiapas, así como con el Plan de Estudios correspondiente.

Atentamente

"POR LA CONCIENCIA DE LA NECESIDAD DE SERVIR"


Dr. Hugo Adrián Pizaña Vidal
Encargado de la Coordinación

C.c.p. Archivo Minutario
*HAPV/ssg



FFCA-135

Boulevard Dr. Belisario Domínguez Km 1081, Sin Número Col. Terán Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México,
C.P. 29050 Tel. 961 61 54249 Ext. 112 , e-mail: posgradofca2018@gmail.com





Código: FO-113-05-05

Revisión: 0

CARTA DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LA TESIS DE TÍTULO Y/O GRADO.

La alumna (s) o él alumno (s) GILBERTO ANTONIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, autora (s) o autor (es) de la tesis bajo el título de LA EVASIÓN FISCAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS: PROPUESTA DE UN ESQUEMA SANCIONADOR presentada y aprobada en el año 2024 como requisito para obtener el título o grado de MAESTRO EN ESTUDIOS FISCALES, autorizo licencia a la Dirección del Sistema de Bibliotecas Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH), para que realice la difusión de la creación intelectual mencionada, con fines académicos para su consulta, reproducción parcial y/o total, citando la fuente, que contribuya a la divulgación del conocimiento humanístico, científico, tecnológico y de innovación que se produce en la Universidad, mediante la visibilidad de su contenido de la siguiente manera:

- Consulta del trabajo de título o de grado a través de la Biblioteca Digital de Tesis (BIDITE) del Sistema de Bibliotecas de la Universidad Autónoma de Chiapas (SIBI-UNACH) que incluye tesis de pregrado de todos los programas educativos de la Universidad, así como de los posgrados no registrados ni reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad del CONACYT.
- En el caso de tratarse de tesis de maestría y/o doctorado de programas educativos que sí se encuentren registrados y reconocidos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT), podrán consultarse en el Repositorio Institucional de la Universidad Autónoma de Chiapas (RIUNACH).

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; a los 08 días del mes de noviembre del año 2024.

GILBERTO ANTONIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Nombre y firma de la alumna (s) o él alumno (s)

DEDICATORIAS

A mi Padre Celestial:

Este trabajo te lo dedico con humildad a ti, Dios mío. Recibe toda la honra y a ti, sea toda la gloria. Que tu gracia y tu favor, me persigan todos los días de mi vida y tu hermosa presencia e inmensurable amor, guíen por siempre mi caminar.

A mi amada esposa Sara:

Dios, me concedió la bendición de tenerte a mi lado, nunca podré agradecerle. Desde que te vi por primera vez, supe con certeza quién sería mi ayuda idónea. Todo esto es fruto de tu amor sincero, sencillez, y tu asesoría permanente. Te amo

A mis hijos Priscila y Gilberto de Jesús:

Ustedes, son herencia de Jehová y producto del amor. Son mi motivación diaria para ser primero un padre ejemplar. Un logro que les servirá de ejemplo para seguir superándose, pero sobre todo, puedan tener siempre un motivo para marcar la diferencia y ser luz.

A mis padres:

Le agradezco a Dios por el privilegio de tener a unos padres excepcionales, todo esto no fuera posible sin su amor, esfuerzo y dedicación en cada etapa de mi vida. Es una dicha poder compartir con ustedes este momento tan memorable, resultado de su apoyo incondicional.

A mi Director de Tesis:

Mi profundo agradecimiento para el Dr. Mario Alberto Cedillo Osorio, quien me brindó su amistad sincera y fue generoso al compartirme sus conocimientos y valiosos consejos. Su rectitud, entrega y rigor académico, serán un referente para toda mi vida.

A mis revisores de Tesis:

Mi agradecimiento para la Mtra. Claudia De la Rosa Tovar, al Dr. Juvencio Gutiérrez Urbina y al Mtro. Carlos Alfredo Espinosa Nangusé, por sus valiosos aportes y consejos.

RESUMEN CAPITULAR

El presente trabajo de investigación está compuesto por cuatro capítulos, los cuales están sustentados con bases metodológicas y prácticas, para poder abordar la necesidad de combatir la evasión fiscal en el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, a través de la propuesta de un esquema sancionador que, con mecanismos efectivos, permita mejorar el servicio público de transporte y la recaudación de impuestos en beneficio de la Hacienda Pública.

Capítulo 1

En este primer capítulo, tomando en cuenta el análisis de la situación actual y legal, se realiza un planteamiento sobre las múltiples implicaciones negativas que ocasiona el fenómeno de la evasión fiscal en el transporte público irregular, para que mediante la implementación de un esquema sancionador efectivo se busque promover la legalidad, mejorar la recaudación fiscal y garantizar un servicio de transporte seguro y de calidad para los usuarios.

Por otra parte, se detalla información histórica sobre los orígenes y la evolución del Transporte Público en México y de algunos países importantes en el mundo, haciendo mención de su importancia y la necesidad de su transformación, ya que es considerado un tema de interés público. Se detalla también una lista con las rutas que brindan legalmente el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas.

Por último, el primer capítulo finaliza con la concentración de un Marco Jurídico Vigente, aplicado al Transporte Público en el Estado de Chiapas, lo que nos lleva a conocer a detalle el deber de la autoridad, la importancia de la regulación del sector, los derechos de los usuarios, las diversas modalidades, así como las prohibiciones y sanciones.

Capítulo 2

En el capítulo dos, se inicia con información detallada sobre la evolución histórica de los impuestos en México con estudios desde la época precolonial. También se documentan diversas opiniones de autores sobre la Potestad Tributaria del Estado, comenzando con la opinión de Rodríguez Lobato (2012) quien nos define que el Estado está compuesto de varios elementos

que permiten su existencia y por medio de la potestad tributaria, establece las contribuciones con el objetivo de poder ser destinadas a satisfacer los gastos públicos.

Así mismo, de acuerdo a la doctrina se presenta una clasificación de los ingresos del Estado por las funciones que realiza y particularmente, también se detallan a manera de ejemplo, las contribuciones que erogan los concesionarios que prestan legalmente el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo urbano en San Cristóbal de Las Casas, lo cual más adelante nos permitirá mostrar una cuantificación de la pérdida económica por permitir el transporte irregular. Aunado a que en el presente capítulo, se aborda información interesante sobre la Cultura Tributaria en México, el Origen y Evolución de la Evasión Fiscal tanto en México como en otros países, así como, los diversos Fundamentos Legales sobre la responsabilidad en que incurren los funcionarios públicos al participar o consentir los delitos fiscales, coincidiendo con lo que dice Rodríguez Mejía (2001), que la Evasión Fiscal es una conducta no sólo nociva para el Estado, sino para la población, debiendo el primero punirla y perseguirla y la segunda, denunciarla.

Finalmente, se habla sobre algunos Tratados Internacionales en materia de Evasión Fiscal, también se presenta un Marco Jurídico que nos permite visualizar el amplio esquema de obligaciones y responsabilidades fiscales, así como conocer los tipos de Evasión Fiscal que habitualmente se presentan.

Capítulo 3

En el presente capítulo, se da a conocer la forma como fue estructurada la investigación, así como los procedimientos y métodos que se utilizaron para lograr los objetivos, con la finalidad de procesar, analizar e interpretar los resultados obtenidos. Por ello, se aborda el estudio, la formulación de la hipótesis, variables, la selección del universo y delimitación de la muestra. Por ende, se concentra la opinión y colaboración de concesionarios y usuarios del transporte público en San Cristóbal de Las Casas, permitiendo presentar información principal del proyecto y emplear la encuesta directa como instrumento de investigación para que por medio de esta se evaluara la opinión respecto a la evasión fiscal en el transporte público irregular.

Ahora bien, es la parte medular del proyecto en virtud de que se define la propuesta del Esquema Sancionador en contra del transporte público irregular, en donde por medio de procedimientos legales existentes y prácticos, se combate particularmente la evasión fiscal y delitos en materia de transporte público, generando con esto, grandes beneficios para la Hacienda Pública.

Por otro lado, se tienen comentarios de diversos autores sobre la Facultad Sancionadora de la Administración Pública, mediante el cual se justifica la actuación de la autoridad y se le considera un atributo indispensable para la imposición de sanciones a las acciones u omisiones antijurídicas, exponiendo tanto su naturaleza jurídica, como una serie de Principios Tributarios Sancionadores desprendidos del Artículo 31 en la IV Fracción de la Carta Magna.

Finalmente, se plantea iniciar un Procedimiento en contra de los Servidores Públicos que han ocasionado por omisión, un daño y perjuicio a la Hacienda Pública. También se destaca que la Movilidad es uno de los ejes configuradores de la estructuración urbana del siglo XXI, y siendo este un derecho, se aborda la necesidad a largo plazo de Centralizar Administrativamente el Transporte Público en la modalidad de pasajeros, para afirmar que la Administración de ninguna manera puede renunciar a sus competencias por mejorar las condiciones de servicio ofrecidas a los ciudadanos.

Capítulo 4

En el cuarto y último capítulo del presente trabajo de investigación, se dan a conocer los resultados que se obtuvieron a lo largo de este proyecto mediante el procesamiento de resultados, a través de la presentación de la tabulación estadística y representaciones gráficas de los cuestionarios aplicados, así también se destaca el análisis de la información y su correcta interpretación.

Por último, se muestra la cuantificación de contribuciones evadidas al fisco por parte del transporte público irregular en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas; así mismo, se hace una comparación sobre la utilidad que se le puede dar a dicho recurso evadido por el transporte público irregular, con la finalidad de poder ser empleado en políticas públicas tendientes a cubrir las necesidades de la población o bien, de que con la aplicación de la presente alternativa fiscal, se logre autofinanciar la implementación de obras de infraestructura tendientes a la modernización del transporte público.

Aunado a ello, se presentan las tablas de contribuciones estatales y federales que fueron evadidos al fisco por el Transporte Público Irregular, así como los anexos que servirán al lector para su consulta. Por último, se concluye con la idea de que debe reforzarse la convicción de la existencia de múltiples alternativas fiscales, que permitirán mejorar y alcanzar un sistema de movilidad urbana eficiente y renovada.

ÍNDICE

DEDICATORIAS	4
RESUMEN CAPITULAR	5
ÍNDICE	9
ÍNDICE DE TABLAS	12
ÍNDICE DE FIGURAS	12
ÍNDICE DE GRÁFICOS	13
ÍNDICE DE IMÁGENES	13
LISTADO DE ABREVIATURAS.....	14
INTRODUCCIÓN	15
CAPITULO I	17
1. Marco Contextual	17
1.1 Problematicación del Objeto de Estudio	17
1.1.1 Planteamiento del Problema de Investigación	17
1.2 Objetivos de Investigación	19
1.2.1 Objetivo General.....	19
1.2.2 Objetivos Específicos	19
1.3 Delimitación Espacial y Temporal	20
1.3.1 Delimitación Espacial de la Investigación	20
1.3.2 Delimitación Temporal de la Investigación	20
1.4 Contextualización del Objeto de Estudio.....	20
1.4.1 Antecedentes del Transporte Público en México	20
1.4.2 Evolución de los Medios de Transporte Urbano.....	21
1.4.3 Importancia del Transporte Público en la modalidad de pasajeros	23
1.4.4 Situación Actual del Transporte Público en la modalidad de pasajeros y la necesidad de su transformación.....	23
1.4.5 El transporte público: un tema de interés público.....	29
1.4.6 Marco Jurídico del Transporte Público en el Estado de Chiapas	30
1.4.6.1 Constitución Política del Estado de Chiapas.....	31

1.4.6.2 Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas	31
CAPITULO II	39
2. Marco Teórico	39
2.1 Conceptualización del Objeto de Estudio	39
2.1.1 Evolución Histórica de los Impuestos en México	39
2.1.2 La Potestad Tributaria del Estado.....	40
2.1.3 Clasificación de las Contribuciones	42
2.1.3.1 Ingresos Tributarios	42
2.1.3.2 Ingresos No Tributarios.....	44
2.1.4 Las contribuciones por prestar legalmente el servicio público de Transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo urbano	44
2.1.5 Cultura Tributaria en México.....	52
2.1.6 La Evasión Fiscal (Origen y Evolución).....	53
2.1.7 La Evasión de Impuestos en otros Países	55
2.1.8 Tratados Internacionales en materia de Evasión Fiscal	56
2.1.9 Pronunciamiento de Sentencias de los Tribunales del Poder Judicial de la Federación por Evasión Fiscal.	57
2.1.10 Marco Jurídico de la Evasión Fiscal.....	58
2.1.11 Tipos de Evasión Fiscal	60
CAPITULO III	61
3. Metodología de la Investigación	61
3.1 Tipo de Estudio.....	61
3.1.1 Hipótesis de Investigación.	63
3.1.1.1 Variables	63
3.1.2 Selección del Universo de Investigación y Delimitación de la Muestra.	64
3.1.3 Selección, Diseño, y Aplicación de las Técnicas de Investigación.	65
3.2 Propuesta o Modelo	72
3.2.1 Propuesta de Esquema Sancionador a quienes incurren en Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros	72
3.2.2 Facultad Sancionadora de la Administración Pública.....	77
3.2.2.1 La Potestad Sancionadora.....	77
3.2.2.2 Naturaleza Jurídica de la Potestad Punitiva de la Administración del Estado	78
3.2.2.3 Principios Tributarios Sancionadores.....	79

3.2.3 Delitos en materia de Transporte Público. El cumplimiento del Código Penal y la Ley de Movilidad y Transporte en Chiapas.	82
3.2.4 Implementación del Procedimiento de Responsabilidad Administrativa e Inhabilitación de Servidores Públicos por Omisiones arbitrarias en perjuicio del servicio público.....	85
3.2.5 Centralización Administrativa del Transporte Público en la modalidad de Pasajeros como Plan B a largo plazo	87
CAPITULO IV	90
4. Resultados y Experiencias	90
4.1. Procesamiento de Resultados	90
4.2 Análisis e Interpretación	127
4.3 La Millonaria Pérdida Económica del Estado por la Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.	134
4.3.1 Cálculo de la Pérdida de Impuestos Federales, no pagados por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas.	135
4.3.2 Cálculo de la Pérdida de Contribuciones Estatales, no pagadas por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas.	136
CONCLUSIÓN	137
ANEXOS	139
REFERENCIAS	159

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Contribuciones de los concesionarios del transporte público de pasajeros.	51
Tabla 2 Tabla con resultados de interrogante 1 a concesionarios	92
Tabla 3 Tabla con resultados de interrogante 2 a concesionarios	94
Tabla 4 Tabla con resultados de interrogante 3 a concesionarios	96
Tabla 5 Tabla con resultados de interrogante 4 a concesionarios	98
Tabla 6 Tabla con resultados de interrogante 5 a concesionarios	100
Tabla 7 Tabla con resultados de interrogante 6 a concesionarios	102
Tabla 8 Tabla con resultados de interrogante 7 a concesionarios	104
Tabla 9 Tabla con resultados de interrogante 8 a concesionarios	106
Tabla 10 Tabla con resultados de interrogante 9 a concesionarios	108
Tabla 11 Tabla con resultados de interrogante 10 a concesionarios	110
Tabla 12 Tabla con resultados de interrogante 11 a concesionarios	112
Tabla 13 Tabla con resultados de interrogante 12 a concesionarios	114
Tabla 14 Tabla con resultados de interrogante 1 a usuarios	116
Tabla 15 Tabla con resultados de interrogante 2 a usuarios	118
Tabla 16 Tabla con resultados de interrogante 3 a usuarios	120
Tabla 17 Tabla con resultados de interrogante 4 a usuarios	122
Tabla 18 Tabla con resultados de interrogante 5 a usuarios	124
Tabla 19 Tabla con resultados de interrogante 6 a usuarios	126
Tabla 20 Tabla de impuestos federales no pagados al fisco por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.	135
Tabla 21 Tabla de contribuciones estatales no pagadas por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.	136

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Rutas concesionadas en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. Datos del acta de sesión extraordinaria del Órgano Técnico Auxiliar del Transporte de fecha 06 de noviembre de 2006.	26
Figura 2 Problemas actuales en el transporte público de pasajeros.	28
Figura 3 Modalidades del servicio público de transporte.	35
Figura 4 Características doctrinales del poder tributario.	41
Figura 5 Clasificación de las contribuciones.	43
Figura 6 Obligaciones de los concesionarios y permisionarios.	46
Figura 7 Ordenamientos jurídicos aplicables para el transporte público irregular.	59
Figura 8 Tipos de evasión habitual.	60
Figura 9 Diseño del cuestionario para concesionarios y usuarios del transporte público.	67

Figura 10 Esquema Sancionador del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, por incurrir en Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.	74
Figura 11 Esquema Sancionador del Código Penal para el Estado de Chiapas, para el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.	75
Figura 12 Esquema Sancionador de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Chiapas, para el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.	76
Figura 13 Artículo 390 Bis del Código Penal para el Estado de Chiapas.	83

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Datos de interrogante 1 a concesionarios.	91
Gráfico 2 Datos de interrogante 2 a concesionarios.	93
Gráfico 3 Datos de interrogante 3 a concesionarios.	95
Gráfico 4 Datos de interrogante 4 a concesionarios.	97
Gráfico 5 Datos de interrogante 5 a concesionarios.	99
Gráfico 6 Datos de interrogante 6 a concesionarios.	101
Gráfico 7 Datos de interrogante 7 a concesionarios.	103
Gráfico 8 Datos de interrogante 8 a concesionarios.	105
Gráfico 9 Datos de interrogante 9 a concesionarios.	107
Gráfico 10 Datos de interrogante 10 a concesionarios.	109
Gráfico 11 Datos de interrogante 11 a concesionarios.	111
Gráfico 12 Datos de interrogante 12 a concesionarios.	113
Gráfico 13 Datos de interrogante 1 a usuarios.	115
Gráfico 14 Datos de interrogante 2 a usuarios.	117
Gráfico 15 Datos de interrogante 3 a usuarios.	119
Gráfico 16 Datos de interrogante 4 a usuarios.	121
Gráfico 17 Datos de interrogante 5 a usuarios.	123
Gráfico 18 Datos de interrogante 6 a usuarios.	125

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1 Pago de póliza de seguro de un concesionario.	139
Imagen 2 Pago de refrendo vehicular de un concesionario.	140
Imagen 3 Acta de sesión extraordinaria del Órgano Técnico Auxiliar del Transporte de fecha 06 de noviembre de 2006.	158

LISTADO DE ABREVIATURAS

- ❖ **BANOBRAS:** Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos
- ❖ **CFF:** Código Fiscal de la Federación
- ❖ **CFM:** Código Fiscal Municipal
- ❖ **CHPECH:** Código de la Hacienda Pública del Estado de Chiapas
- ❖ **CJF:** Consejo de la Judicatura Federal
- ❖ **CPECH:** Código Penal para el Estado de Chiapas
- ❖ **CPEUM:** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- ❖ **CPF:** Código Penal Federal
- ❖ **INEGI:** Instituto Nacional de Estadística y Geografía
- ❖ **ISR:** Impuesto Sobre la Renta
- ❖ **IVA:** Impuesto al Valor Agregado
- ❖ **LA:** Ley Aduanera
- ❖ **LCF:** Ley de Coordinación Fiscal
- ❖ **LDECH:** Ley de Derechos del Estado de Chiapas
- ❖ **LFEA:** Ley de Firma Electrónica Avanzada
- ❖ **LFISAN:** Impuesto sobre Automóviles Nuevos
- ❖ **LFPIORPI:** Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita
- ❖ **LGMSV:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
- ❖ **LISR:** Ley del Impuesto sobre la Renta
- ❖ **LIVA:** Ley del Impuesto al Valor Agregado,
- ❖ **LMTECH:** Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas
- ❖ **LRAECH:** Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Chiapas
- ❖ **LSAT:** Ley del Servicio de Administración Tributaria
- ❖ **OCDE:** Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
- ❖ **PJF:** Poder Judicial de la Federación
- ❖ **SCJN:** Suprema Corte de Justicia de la Nación
- ❖ **SMTECH:** Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas
- ❖ **SNCF:** Sistema Nacional de Coordinación Fiscal

INTRODUCCIÓN

El crecimiento demográfico, el bajo nivel adquisitivo en la población, el aumento en el precio de combustibles, la polarización económica, entre otras muchas causas, son el motivo principal por el cual el servicio de transporte público, particularmente en la modalidad de pasajeros, día con día aumenta en número de usuarios. Según el INEGI (2021). En Chiapas, la población utiliza como medio de transporte el 21.1% automóvil particular, el 13.9% utiliza bicicleta y el 11.4% moto o motoneta, lo que representa que el otro 53.6% de la población en determinado momento tiene la necesidad de emplear el transporte público.

Por consiguiente, su regulación es de suma importancia para que este servicio sea brindado con calidad y satisfaga las necesidades de desplazamiento que los usuarios demandan. El Servicio de Transporte público en la modalidad de pasajeros, es un servicio público que le corresponde al Estado proporcionarlo a sus habitantes, sin embargo, opta en ocasiones por establecer las reglas de concesionamiento a particulares, tal como se precisa en el párrafo décimo primero del numeral 28 de la CPEUM, fijando las modalidades y condiciones que permitan asegurar su certeza y debida regulación, tal como lo establece el Artículo 31 de la LMTECH, y a nivel nacional, la reciente LGMSV, en la cual se instauran los fundamentos para legitimar el camino hacia una movilidad en un entorno seguro, eficiente y sostenible. Por lo que, la eficacia en el Transporte Público, será un indicador de la calidad de vida de los habitantes.

Por ello, las omisiones constantes y cada vez más recurrentes hacen perder el interés del Estado por brindar certeza a concesionarios y usuarios del transporte público, ya que existe actualmente una propagación desmedida de unidades irregulares “piratas” que violentan al concesionario, al usuario y severamente en la recaudación de los impuestos destinados a nuestras autoridades hacendarias en los tres órdenes de gobierno.

Ante esta exposición de motivos, la presente investigación tiene como principal objetivo abordar la necesidad de combatir la evasión fiscal en el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros, con la finalidad de establecer sanciones efectivas y eficaces tanto a servidores públicos que han omitido sus funciones, como también a los evasores fiscales que libremente hacen caso omiso de la Ley, amparados en la ilegalidad e ilicitud. Con esto, se busca abonar a la mejora continua del servicio público de transporte, y generar un beneficio directo a la Hacienda Pública con las contribuciones omitidas.

En el desarrollo de los temas de la presente investigación se busca claridad, y precisión para lograr un amplio entendimiento de los problemas que se presentan dentro del transporte público en la modalidad de pasajeros, particularmente la problemática de la evasión fiscal por parte del transporte irregular no concesionado, pretendiendo con ello lograr que todo aquel que consulte esta investigación conozca un poco más sobre la materia, abordando temas relacionados tanto del transporte público en la modalidad de pasajeros, como de la evasión fiscal.

Dentro del contenido, se ampliarán los conocimientos referentes al Transporte público en la modalidad de pasajeros, y su contexto legal, así como lo referente a la problemática de la evasión fiscal, su clasificación, aunado a temas de derecho administrativo sancionador para quienes incurran en este supuesto legal, incluyendo el tema de delitos penales en materia fiscal, haciendo un estudio comparativo con otros estados de la república mexicana.

La finalidad del presente trabajo es contribuir al desarrollo de nuestro Estado, orientar en la solución y el combate de los problemas y rezagos actuales en el transporte público en la modalidad de pasajeros, beneficiando a los usuarios de este servicio y generar los recursos tan necesarios para ser destinados al gasto público.

CAPITULO I

1. Marco Contextual

1.1 Problematicación del Objeto de Estudio

1.1.1 Planteamiento del Problema de Investigación

El transporte público irregular en la modalidad de pasajeros es un problema que afecta a muchas ciudades en México, incluyendo San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. Este fenómeno tiene múltiples implicaciones negativas para la sociedad y las autoridades locales. Para abordar el tema de la evasión fiscal en este contexto, es importante tener en cuenta el marco contextual de la situación actual tanto legal como administrativa.

Con fundamento en el artículo 31 fracción IV de la CPEUM, se dispone la obligación de aportar a los gastos destinados a nivel Federal, Estatal y Municipal, debiendo ser proporcional y equitativamente conforme a lo dispuesto en las leyes. Por lo tanto, las organizaciones no constituidas legalmente que incorporaron desmedidamente unidades del transporte público irregular, sin contar con los requisitos y lineamientos que establece la Ley y peor aún, sin hacer ningún tipo de contribución a la Hacienda Pública en los tres niveles de gobierno, evidentemente violan el orden jurídico y contravienen diversos artículos constitucionales, por mencionar el contenido del numeral 28 en el párrafo décimo primero, de la CPEUM, que insta las bases requeridas para prestar un servicio público.

Por ende, las prácticas monopólicas que se han hecho presentes a lo largo de la historia en el sector del Transporte Público, permanecen beneficiando solo a unos cuantos y no a quienes realmente lo trabajan. Si bien es cierto, en el país vivimos una profunda crisis en el actuar de nuestras instituciones, pero a través de este trabajo es necesario reconocer en qué se ha fallado, y con sabiduría no volver atrás.

A nivel nacional tenemos el caso reciente de la publicación de la LGMSV, creada mediante Decreto y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, misma que nos permitirá un enfoque más amplio para atender urgentemente esta problemática social y que las autoridades gubernamentales ya no sigan haciendo caso omiso en reconocer la ilegalidad con

las que estas personas operan, y se logre sancionar esta conducta que además de ilícita, es perjudicial para la Hacienda Pública del Estado.

Ahora bien, en el caso del Estado de Chiapas se encuentra el problema aún más latente, puesto que en diversos municipios se ha propagado el transporte público ilegal y trataremos específicamente la ciudad de San Cristóbal de Las Casas que sufre las consecuencias al albergar cerca de más de 500 unidades piratas en distintas rutas de la ciudad, respaldadas por organizaciones no constituidas y con la posibilidad de que existen líderes detrás que ostentan el poder y poseen de tráfico de influencias, a pesar de que recientemente, el 28 de octubre de 2020, fue publicada en el Diario Oficial del Estado la LMTECH, y con fecha 13 de abril de 2022, su respectivo Reglamento.

Los transportistas que operan de manera irregular no pagan los impuestos correspondientes ni cumplen con las obligaciones fiscales requeridas para operar legalmente, lo que afecta a los ingresos municipales, estatales y federales, limitando la capacidad de las autoridades para financiar los servicios públicos y proyectos de infraestructura, además de estar conexas a la omisión y falta de atención de la autoridad por exigir el cobro de contribuciones de estas personas que han pasado por alto las formalidades y obligaciones que exigen nuestras leyes, teniendo un trato injusto respecto a los concesionarios que sí enteran sus impuestos.

Por lo anteriormente expuesto, es necesaria la inmediata intervención y coordinación de las autoridades para regular de manera conjunta esta problemática en el transporte público en Chiapas. En lo que respecta a Chiapas, un 28 de diciembre del año 1979, celebró un Convenio de Adhesión al SNCF y, en ese tenor, la LCF, establece los mecanismos para pensar nuevamente en la urgente necesidad de trabajar y coordinar esfuerzos por establecer las competencias de los tres niveles de gobierno, realizar un combate a la evasión fiscal en el transporte público irregular, unificar y aprovechar al máximo los recursos evadidos al fisco, para luego distribuirlos de acuerdo al desempeño y compromiso del Estado y de sus ciudadanos, por eficientar y mejorar la recaudación fiscal en el transporte público, lo que sin duda alguna podrá verse reflejado en el desarrollo de políticas públicas.

1.2 Objetivos de Investigación

1.2.1 Objetivo General

Reducir significativamente la evasión fiscal en el transporte público irregular de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, mediante la implementación de un esquema sancionador efectivo que promueva la legalidad, mejore la recaudación fiscal y garantice un servicio de transporte seguro y de calidad para los ciudadanos.

Este objetivo general tiene como fin último mejorar la calidad de vida de los habitantes de San Cristóbal de Las Casas, al asegurar que el transporte público irregular opere de acuerdo con las normas y leyes vigentes, y se logre una eficiente coordinación con los tres niveles de gobierno, a través del SNCF, con la finalidad de que en la recaudación de los recursos, el municipio obtenga una participación directa que le permita contribuir al desarrollo de la ciudad y bienestar de la comunidad.

Para lograr este objetivo, se deben establecer estrategias integrales que incluyan la fiscalización, la imposición de sanciones, la promoción de la regularización y la colaboración interinstitucional y comunitaria.

1.2.2 Objetivos Específicos

1. Identificar y Regularizar el Transporte Público Irregular mediante operativos y auditorías para identificar vehículos y conductores que operan de manera irregular.
2. Fortalecer la Fiscalización y Control del Transporte Público, aplicando estrategias de fiscalización coordinadas entre autoridades municipales, estatales y federales para detectar prácticas irregulares.
3. Imponer Sanciones a los Infractores, contando con un marco sancionador claro a los transportistas que operen sin los permisos necesarios o que evadan impuestos.
4. Facilitar la Denuncia Ciudadana, para que los ciudadanos denuncien el transporte público irregular, como líneas telefónicas o aplicaciones móviles más seguras.

1.3 Delimitación Espacial y Temporal

1.3.1 Delimitación Espacial de la Investigación

La presente Investigación concentrará los esfuerzos de análisis y recolección de datos en el municipio de San Cristóbal de Las Casas, puesto que es el lugar donde el problema de la evasión fiscal en el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros, es más pronunciado. Esto permitirá obtener información más precisa y relevante para desarrollar estrategias efectivas de intervención y control.

1.3.2 Delimitación Temporal de la Investigación

El periodo en el cual se llevará a cabo la investigación tanto en la parte cualitativa como cuantitativa del 01 de enero de 2023 al 31 de enero de 2024.

1.4 Contextualización del Objeto de Estudio

1.4.1 Antecedentes del Transporte Público en México

Pese a que la presente investigación centra su objeto de estudio en el estado de Chiapas y particularmente en la Ciudad de San Cristóbal de las Casas, cabe hacer mención que los datos más remotos, así como la mayor información registrada, se encuentra en la capital del país, ya que incluso desde la época prehispánica, fueron los aztecas y mexicas quienes habitaron la región antes que el resto de las demás culturas mesoamericanas y quienes contaban con diversos medios de transporte tanto acuáticos, como las canoas, como terrestres utilizando animales de carga. Siendo en el periodo colonial la introducción de los caballos que originalmente no existían en este territorio y que por mucho tiempo fue utilizado como un medio de transporte.

Mundialmente hablando el transporte público se origina el 18 de marzo de 1662 en París y fue a caballo y a principios del siglo XVII se estableció en Londres el servicio del “Taxi” a tracción

animal y el tranvía arrastrado a caballo tuvo origen en 1832 en Nueva York (El desarrollo del transporte público urbano en América Latina y el mundo, 1994).

El transporte público urbano de pasajeros, es de mucha relevancia para la sociedad, ya que en el mundo millones de personas hacen uso de él, es un servicio básico y primordial (Molinero & Sánchez, 2003)

En México fue durante la época de Porfirio Díaz que el país tuvo un gran auge en la modernización y por ende en el uso del tranvía, sin embargo a partir de 1917 inició la competencia a los tranvías con la aparición de los camiones. Los camioneros evolucionaron al ritmo del desarrollo del país, porque siempre estuvieron en una situación social y política que les permitió aprovechar de la manera más favorable los acontecimientos políticos y sociales en el periodo de 1922 a 1946. Primero lograron una situación privilegiada como operadores de sus propios vehículos y posteriormente como pequeños empresarios, durante el gobierno de Ávila Camacho. Fue en 1946, cuando se fortaleció la alianza entre los camioneros y el gobierno, impulsando la libre competencia en el transporte urbano de pasajeros, en cifras; en 1934 habían 1616 camiones urbanos y para 1940 aumentó a 2503 unidades, el aumento fue del 64.50%.

Ahora bien, en lo que respecta al transporte público en la modalidad de pasajeros, en el estado de Chiapas, es muy actual, sin embargo; ha crecido exorbitantemente a partir del año de 1980.

1.4.2 Evolución de los Medios de Transporte Urbano

Según datos de la historia del transporte, se tiene registro que un 18 de marzo de 1662, transitó en París por primera vez el ómnibus a caballo. Este tipo de transporte, circuló a través de un trayecto establecido y un precio determinado, para que, quienes quisieran se pudieran transportar de un lugar a otro, teniendo ciertas consideraciones aquellas personas dedicadas a la milicia y al campo. Por ende, la demanda en el servicio hizo que se extendiera a diversas zonas de la capital francesa.

En 1819, continuando en la capital francesa, después de un lapso de tiempo de poco más de un siglo, Jacques Lafitte retomó la idea de implementar los servicios para transportar con un precio establecido, en trayectos cortos de un lado a otro, lo que le resultó muy rentable. A partir de esa

fecha, los transportes en la modalidad de colectivos se establecieron definitivamente tanto en París y en otras importantes capitales europeas, como por ejemplo Londres.

El transporte que en ese momento histórico existía era del denominado “ómnibus” a vapor que aparecía y desaparecía del escenario varias veces entre 1833 y 1920. Es preciso destacar que para ese momento la ingeniería mecánica estaba en sus inicios lo que permite pensar que la calidad en el servicio y en general la función de tales omnibuses era deficiente.

En 1855 llegó el tranvía a París, en Londres en 1860 y a Buenos Aires a fines de febrero de 1870. El tranvía representaba el progreso, aunque había oposición por temor a los accidentes. El tranvía pudo desplazar a corto plazo los omnibuses arrastrados por caballos en los ejes principales de la ciudad, esto es, en los no atendidos por ferrocarriles, debido a su mayor productividad. (Comisión Económica para América Latina y El Caribe, 1994)

En México al autobús se le denomina camión de pasajeros. Existe también un vehículo conocido como pesero, llamado así porque en su inicio cobraba una tarifa de un peso.

Originalmente, casi todas las empresas de tranvías en América Latina eran privadas, y a menudo extranjeras; actuaban como concesionarias, por lo que estaban sujetas a la influencia de la autoridad que otorgaba las concesiones. A las autoridades les interesaba más el ofrecimiento de un servicio de calidad aceptable para los ciudadanos que la rentabilidad de los servicios, pero para las empresas, esta última consideración constituía la razón de ser.

Sin embargo, una vez que las autoridades públicas llegaron a administrar los servicios de tranvías, se encontraron con empresas en quiebra, devaluadas y obsoletas, y no fueron capaces de resolver los mismos problemas que las empresas privadas habían encontrado muchos años antes.

En los países en desarrollo, en particular los de América Latina, el diseño interior de los autobuses no evolucionó con la misma rapidez que en Europa o los Estados Unidos y en algunos países se ha continuado hasta ahora fabricando autobuses que, efectivamente consisten en un chasis de camión con motor delantero, sobre el que se coloca una carrocería para los pasajeros. (Comisión Económica para América Latina y El Caribe, 1994)

1.4.3 Importancia del Transporte Público en la modalidad de pasajeros

Este servicio es de suma importancia, ya que como individuos tenemos el derecho humano del libre tránsito y además de ello la necesidad de desplazarnos de un lugar a otro sin riesgo alguno, somos un porcentaje alto de habitantes que para múltiples razones utilizamos el transporte público y en su mayoría no se cuenta con posibilidades de emplear transporte privado. Por ello, es necesario garantizar un transporte público de calidad, puesto que a lo largo de la historia ha sido el pilar fundamental en el movimiento y avance de las sociedades y familias dependientes de este sector.

Sin duda, el transporte público es la respuesta para asegurar en las personas el acceso a los beneficios que brinda una ciudad. A diferencia de otros medios de transporte, como el automóvil, este es el que menos peso monetario recarga sobre los usuarios, lo que lo convierte en el medio que más desmercantiliza la movilidad. (Hernández D. , 2017)

En ese tenor, el progreso del transporte y particularmente el colectivo, ha dependido en cierta medida de los atrevimientos que muchas personas han tenido a lo largo de la historia, cuya diligencia los distaba de las demás personas. (Comisión Económica para América Latina y El Caribe, 1994)

No obstante, la importancia que se le brinde al transporte público en la modalidad de pasajeros tipo colectivo se verá reflejado en la calidad de vida de sus habitantes, puesto que representa una de las primeras cartas de presentación de una ciudad. Por tal motivo, es evidente que el transporte colectivo en sus variadas formas es el medio más utilizado para transportarse.

1.4.4 Situación Actual del Transporte Público en la modalidad de pasajeros y la necesidad de su transformación

En San Cristóbal de Las Casas, el avance no ha sido significativo a pesar de ser considerada una de las ciudades más turísticas del país. Tuvo sus inicios en el año 1980, sin embargo, debido a la rentabilidad de los transportistas de buscar economizar en el consumo de combustible y refacciones, en lugar de microbuses, optaron por introducir unidades tipo combi de la marca Toyota Hiace o Nissan tipo Urvan, generando con ello un transporte incómodo y a su vez inseguro para todos los usuarios.

Ahora bien, de acuerdo con datos del acta de sesión extraordinaria del Órgano Técnico Auxiliar del Transporte del municipio de San Cristóbal de Las Casas, celebrada en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, el 06 de noviembre del año 2006. Con la finalidad de emitir opinión y dictamen de los expedientes de regularizaciones por cesiones de derechos entre particulares, cambios de modalidad, modificación de itinerarios de ruta, así también de diversas regularizaciones.

A continuación, se muestran detalladamente las rutas que prestan el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros de manera legal en el municipio de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. Conformada de la siguiente manera:



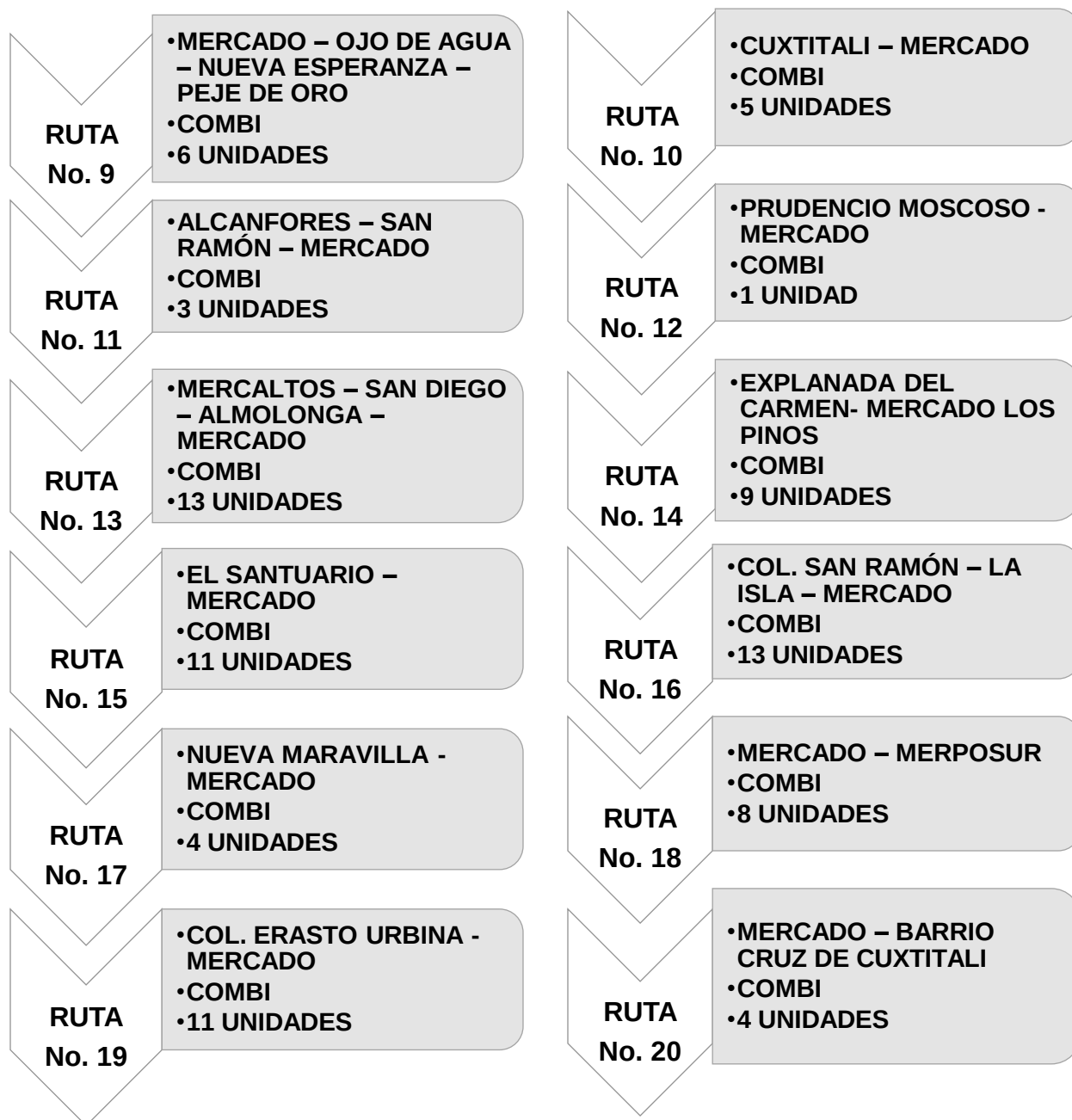




Figura 1 Rutas concesionadas en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. Datos del acta de sesión extraordinaria del Órgano Técnico Auxiliar del Transporte de fecha 06 de noviembre de 2006.

Por esa razón, la situación actual del Transporte Público Concesionario en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, ha sido en los últimos años, severamente afectado por la invasión desmedida de unidades irregulares, que incluso la autoridad o autoridades encargadas de su regulación han sido sujetas a una serie de críticas y cuestionamientos acerca de su incapacidad al momento de aplicar la ley, pasando de 291 unidades concesionarias legalmente, a casi duplicar la cantidad existente, ahora con un número desmedido con otras 500 unidades irregulares más de las que ya existían, y la gravedad es que no pagan ningún tipo de impuesto y han provocado una severa congestión vial en la ciudad.

Por ello, la prueba de cuando no se le da la atención necesaria, es la situación que vive actualmente el transporte público en todo el Estado de Chiapas, en el cual sigue prevaleciendo un ambiente hostil y de incertidumbre por la competencia desleal y la evasión fiscal provocada por aquellos que se han dedicado a trabajar en la ilegalidad sin que incurran en faltas graves porque la misma autoridad les ha llamado “tolerados”. Se necesita precisar las responsabilidades institucionales en el sector del Transporte Público y establecer prioridades claras, para que exista una cooperación y coordinación eficaz entre autoridades, concesionarios y usuarios con la finalidad de asegurar un verdadero Estado de Derecho.

La caracterización más general de la situación actual radica en la evasión de contribuciones de las numerosas unidades irregulares que prestan el servicio de transporte, sin contar con el permiso o concesión de la autoridad, representando una afectación muy grave para la Hacienda Pública y generando un riesgo constante para los usuarios. Por esa razón se enlistan los problemas actuales del Transporte Público en la modalidad de pasajeros:

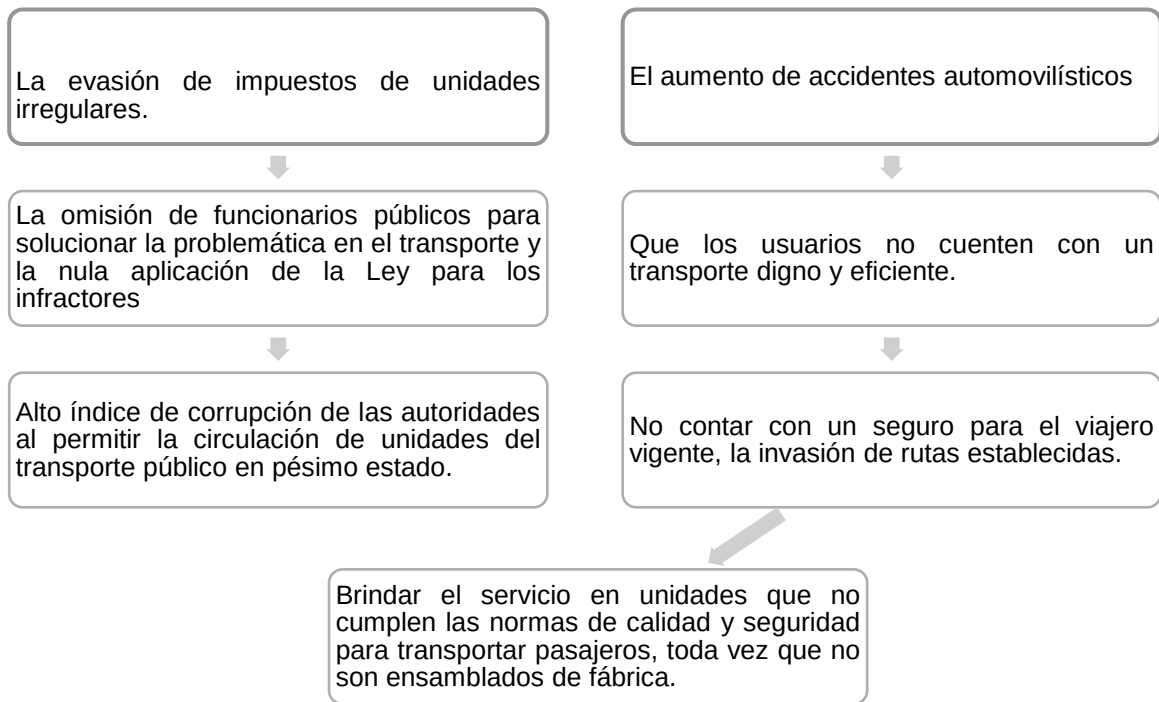


Figura 2 Problemas actuales en el transporte público de pasajeros.

La manera tradicional de funcionamiento del transporte autobusero urbano es mediante unidades que circulan por las calles conjuntamente con automóviles y vehículos de carga. Esta manera se hace cada vez menos eficiente en la medida que aumenten: I) La población urbana, II) El tamaño de la ciudad o III) Los recursos de los ciudadanos. La simple expansión del territorio y la demografía de la ciudad, sin variaciones en los recursos personales, aumenta las dimensiones de movimiento en las vías principales, provocando embotellamiento en las zonas urbanas. (Comisión Económica para América Latina y El Caribe, 1994)

Así mismo, el transporte debe ser digno, eficiente, seguro, confiable, inclusivo y económico; sin embargo, para que se cumplan estos principios, deben primeramente estar garantizados por el Estado, brindando la certeza jurídica y las garantías necesarias para todos los concesionarios, permitiendo su buen desempeño en la sociedad.

El transporte público concesionado es la única herramienta que provee a la sociedad la movilidad, confianza y accesibilidad al empleo, escuelas, servicios urbanos, actividades

deportivas y recreativas, por lo que en la medida que se garantice el respeto en este sector, será un indicador en el desarrollo y progreso de la sociedad y mejor aún, en la recaudación de recursos económicos que hasta el momento no están siendo recaudados por la hacienda pública.

La necesidad de su transformación radica en que es el único medio en el que la mayoría de las personas pueden acceder, debido a que la posesión y el uso del transporte privado no solamente genera más gastos, sino que también no contribuye a la disminución de la contaminación atmosférica que es otro reto determinante. El transporte público necesita ser transformado y que se le dé la importancia y seriedad que merece porque se trata de un tema de interés público.

1.4.5 El transporte público: un tema de interés público.

La LMTECH, señala lo siguiente:

"Para los efectos de la presente Ley se considera de interés público: I. La prestación del servicio público de transporte."

• Artículo 5

Así mismo, en la LGMSV, se establece lo siguiente:

"La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y..."

• Artículo 6

Por consiguiente, Gordillo Agustín (2013), señala contundentemente que el interés público no se basa solamente en la conveniencia material. Así mismo, cita a Radbruch quien manifiesta que es un error concebir el interés público solamente como conveniencia económica. Por tal motivo, nuestro sistema jurídico no sólo está enfocado a garantizar la seguridad o lo que nos conviene, porque ciertamente la concepción de la justicia será sumamente primordial y fundamental.

Ahora bien, si existe un orden de prelación entre estos conceptos, la conveniencia en el derecho ocuparía el último lugar por el bien común. Lo cual, de ninguna manera será derecho lo que al pueblo beneficia, es decir, que lo que al pueblo beneficia e interesa debe ser siempre el derecho, lo que brinde seguridad jurídica y aspire a buscar la justicia. Por lo tanto, un interés público que busca solo la conveniencia para beneficiar a la colectividad, es evidente que desplaza el legítimo derecho de un individuo, lo que se traduce en un falso interés público. Por esa razón, hay que tener presente que constituye una mentira creer que, beneficiando a la colectividad, por encima de la violación de los derechos de los individuos; únicamente se logrará la destrucción de los pilares del orden y del valor de la justicia, sobre los que debe reposar la población entera.

Por tal motivo, cuando los intereses público-conveniencia se anteponen erróneamente al interés público-justicia, carga la destrucción de todos los intereses comunitarios; inclusive de la misma conveniencia material o económica, toda vez que el interés público que debe protegerse y considerarse en la prestación de un servicio público, debe estar integrado por una lista de concepciones diversas; y que inmutablemente la justicia debe ser lo primero, frente a lo que le conviene a la sociedad y de resultar ser injusto, entonces nunca será un auténtico interés público.

En ese orden de ideas, el transporte público para que sea un tema de interés público, deberá siempre buscar la justicia, en todos los sentidos, logrando la mejora continua para brindar un servicio digno para los individuos y anteponiendo el derecho, por encima de la conveniencia, de esta forma el transporte público puede ser la base sobre la que repose un indicador de la calidad de vida de toda la comunidad.

1.4.6 Marco Jurídico del Transporte Público en el Estado de Chiapas

En Chiapas, contamos con una serie de ordenamientos que regulan la actuación y sanción en materia de transporte público. Sin embargo, es imprescindible señalar que en la CPEUM en su Artículo 28, párrafo décimo primero, se establece el origen para que el Estado permita concesionar la prestación de servicios públicos a los particulares, lo que para el caso en concreto, se deben fijar las condiciones y modalidades para que la prestación de estos servicios públicos en las entidades federativas, se garanticen en un marco jurídico eficiente y de interés público.

1.4.6.1 Constitución Política del Estado de Chiapas

En primer lugar, la Constitución de Chiapas en su artículo 59, Fracción XXIX establece que una de las facultades que tiene el Gobernador, es la de otorgar concesiones de transporte público de conformidad con la ley respectiva.

1.4.6.2 Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas

La LMTECH, publicada con fecha 28 de octubre de 2020, es una la Ley de reciente creación que se encuentra encargada de regular el transporte público en sus distintas modalidades, la LMTECH, contiene una serie de normas aplicables concretas para hacerle frente al transporte público irregular en la modalidad de pasajeros, como lo establece en su artículo 1º fracción II, donde se menciona que uno de los objetos de la presente Ley es la prevención de acciones delictuosas en la materia. Por lo que, de no pagar las respectivas contribuciones, el CHPECH vigente en sus artículos 207 y 210, prevé las sanciones respectivas por la comisión de delitos fiscales, así también el CFM en sus artículos 60, 61 y 65, hacen referencia a la evasión fiscal y la responsabilidad de los servidores públicos por omisión en sus funciones.

Por esta razón, en el artículo 5 fracción I de la LMTECH, establece que la prestación del servicio público de transporte es considerado un tema de interés público, por otro lado, el artículo 9 de la citada ley nos habla acerca de los principios rectores de la movilidad que desgraciadamente la mayoría de sus fracciones no son aplicadas y mucho menos al transporte irregular.

Si bien es cierto, el artículo 10 de la citada Ley, nos habla acerca de las atribuciones de la Secretaría, en su fracción IX que a la letra dice:

“IX. Ordenar, regular y ejercer el control de los operadores, aplicando las sanciones que en su caso correspondan de acuerdo a lo dispuesto por los ordenamientos aplicables, así como **establecer las medidas de seguridad necesarias para prevenir delitos con motivo de la circulación vehicular** y proporcionar los cursos necesarios que en materia de transporte sean conductores para el otorgamiento del certificado de aptitud.”

Convenios de colaboración con los tres órdenes de Gobierno en auxilio a sus funciones

"X. Suscribir convenios de coordinación en materia de movilidad y transporte con autoridades federales, estatales y municipales. Específicamente, la Secretaría podrá celebrar convenios de colaboración con los Municipios a fin de que le brinden apoyo para el ejercicio coordinado de las facultades establecidas en las fracciones XII, XIII y XIV del presente artículo en los territorios de los Municipios respectivos.

XII. Realizar operativos para la revisión de la documentación de vehículos y operadores que prestan el servicio público de transporte. En caso de irregularidades se procederá a la detención del vehículo de acuerdo con lo establecido en el Reglamento.

XIII. Realizar operativos para la revisión y detención de vehículos que, sin la autorización legal, prestan el servicio público de transporte.

XXIX. Solicitar al auxilio de la fuerza pública, estatal y municipal, para el ejercicio de las facultades establecidas en el presente artículo, así como para garantizar el orden y la seguridad de las personas y sus bienes."

Principalmente las fracciones XII, XIII y XXIX del artículo 10 de la citada Ley, establecen las atribuciones de la Secretaría, con la finalidad de lograr combatir el transporte público irregular, apoyándose de los convenios de colaboración que puede celebrar con autoridades de los tres órdenes de gobierno para el auxilio de sus funciones.

Derechos de los usuarios del transporte público:

“Artículo 24.- Los usuarios del servicio de público (sic) transporte tienen derecho a:

I. Recibir un servicio de calidad, en forma permanente, regular, continua, uniforme e ininterrumpida y en las mejores condiciones de accesibilidad, higiene, seguridad, comodidad y eficiencia.

II. Recibir por parte del operador un trato digno y respetuoso.

III. Pagar conforme a la tarifa o el sistema de cobro que se encuentren autorizados y, en su caso, exigir el comprobante respectivo.

IV. Gozar de la tarifa preferencial cuando se encuentren en el supuesto establecido en la normatividad de la materia.

V. Tratándose de personas con movilidad reducida o discapacidad, a que se les respeten los lugares y accesos destinados para ellas, así como disponer del tiempo y ayuda para su ascenso, colocación y descenso.

VI. En caso de siniestro, recibir atención médica inmediata e indemnización por las lesiones causadas en su persona y daños en sus bienes.

VII. Conocer la autoridad competente, el domicilio y los medios donde podrá interponer denuncias, quejas y sugerencias. La Secretaría y el concesionario o permisionario se asegurarán de la satisfacción de este derecho.

VIII. Conocer los datos del operador a través del Certificado de Aptitud, el cual deberá ser colocado en un lugar visible del vehículo y será de un tamaño que permita su lectura a distancia.

IX. Tener conocimiento de las características de operación del servicio de las distintas modalidades.

X. Exigir a los operadores que cumplan las disposiciones de esta Ley y el Reglamento. Los usuarios del servicio de transporte en la modalidad especial tienen, en lo que resulte procedente, los mismos derechos.”

El Estado como encargado de la prestación del servicio público de transporte y de la celebración de convenios con autoridades para el cumplimiento de la misma Ley

"La prestación del servicio público de transporte corresponde al Estado, el que a través del Poder Ejecutivo podrá delegarla a particulares."

•Artículo 31

"Para el debido cumplimiento del objeto de la Ley, el Estado podrá celebrar convenios con la Federación, los estados y los municipios para una mejor prestación del servicio público de transporte, así como para la coordinación de acciones entre las diversas autoridades, con base en sus respectivas atribuciones.

De ser necesario, podrá celebrar convenios, contratos y acuerdos con personas físicas y morales de los sectores social, público y privado, para la realización de sus funciones, observando lo dispuesto en la Constitución Política Local y demás leyes aplicables."

•Artículo 32

"La Secretaría instrumentará políticas y programas tendientes al impulso y modernización del servicio público de transporte, priorizando al transporte público de pasajeros en sus diferentes tipos y otorgando las garantías necesarias para evitar la competencia desleal."

•Artículo 36

Dentro de las obligaciones que tienen los operadores del transporte público, el artículo 63, fracción III establece que deberán “Abstenerse de conducir cuando estén impedidos legalmente por autoridad competente.”

Modalidades del Servicio Público de Transporte

"Las concesiones y permisos para utilización de las calles, caminos y vías de jurisdicción estatal en la explotación del servicio público de transporte, podrán otorgarse para cualquiera de las modalidades siguientes:"

- Artículo 65

<i>I. De pasajeros:</i>	<i>II. De carga:</i>	<i>III. Rural mixto de carga y pasaje.</i>	<i>IV. Especial</i>
• A) Colectivo a. Urbano. b. Suburbano. c. Intermunicipal d. Foráneo • B) Taxi	• A) En general. a. De bajo tonelaje. b. De alto tonelaje. • B) Paquetería. • C) De materiales para la construcción a granel. • D) Especializada.		

Figura 3 Modalidades del servicio público de transporte.

En la prestación del transporte público, tratándose de la modalidad de pasajeros y de materiales para la construcción, únicamente se autoriza por medio de una concesión. En el caso de las demás modalidades son con permisos.

Artículo 67	•"El servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo es el que se brinda en vehículos con capacidad de más de cuatro usuarios, en los términos que establezca el Reglamento, y que prestan sus servicios en una ruta determinada por la Secretaría."
Artículo 68	•"Por su cobertura el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo se clasifica en urbano, suburbano, intermunicipal y foráneo."
Artículo 69	•"Se denomina urbano al servicio destinado a transportar personas dentro del espacio territorial de un centro de población y con apego a las rutas, horarios, tarifas y demás disposiciones de la Ley y el Reglamento."

De los vehículos para el Servicio Público de Transporte

"Los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán satisfacer para su autorización los requisitos que establezcan la presente Ley, el Reglamento y demás disposiciones aplicables. En tanto el concesionario, el permisionario o el operador no cumplan estas disposiciones la Secretaría no autorizará la prestación del servicio."

•Artículo 88

"Las unidades para la prestación del servicio público de transporte deberán tener una vida útil conforme a lo siguiente:

I. En la modalidad de pasajeros, tipo colectivo de hasta dieciséis plazas deberán tener una vida útil no mayor de cinco años, tipo colectivo de más de dieciséis plazas, deberán tener una vida útil no mayor de diez años; tipo taxi deberán tener una vida útil no mayor de siete años.

II. En la modalidad de carga, deberán tener una vida útil no mayor de diez años.

III. En la modalidad de rural mixto de carga y pasaje, deberán tener una vida útil no mayor de siete años.

IV. En la modalidad especial, deberán tener una vida útil conforme a lo establecido en el Reglamento.

Atendiendo el interés general la Secretaría podrá autorizar prórrogas de la vida útil siempre que los vehículos que presten el servicio público de transporte aprueben la revisión física y electromecánica que garantice la seguridad y la comodidad de los usuarios."

•Artículo 89

"Los vehículos destinados al servicio público de transporte deberán cumplir y aprobar la revisión física y electromecánica que requiera la Secretaría para asegurar su óptimo funcionamiento, así como las normas para reducir la emisión de contaminantes y mitigar sus efectos en el medio ambiente en la forma y términos que dispongan los ordenamientos legales respectivos."

•Artículo 92

"Todos los concesionarios y permisionarios en todas las modalidades del servicio público de transporte están obligados a contar con seguro vigente para beneficio de usuarios y terceros en los términos de la presente Ley y su Reglamento."

•Artículo 93

Prohibición a particulares para prestar el servicio público de transporte

"Se considera transporte particular el que tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad de carácter personal del titular del vehículo."

En ningún caso el particular podrá utilizar su vehículo, por sí o a través de otra persona, para prestar un servicio mediante contraprestación monetaria."

•Artículo 103

Sanciones

"Por las violaciones a la presente Ley y al Reglamento se considerará responsable al particular, concesionario, permisionario, operador, administradores de las instalaciones e infraestructura del servicio público de transporte y a toda persona que tenga participación por acción u omisión en la comisión de los hechos."

•Artículo 152

"Atendiendo la naturaleza de las violaciones a la Ley y al Reglamento, la Secretaría aplicará sanciones consistentes en la detención del vehículo, retiro de los documentos, placas, tarjeta de circulación y certificado de aptitud o multas de conformidad con el tabulador de infracciones, cuantificadas en Unidad de Medida y Actualización, que para tales efectos publique el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría y en caso de delito deberá hacerse del conocimiento de la autoridad competente."

•Artículo 153

"En caso de la prestación del servicio público de transporte sin concesión o permiso se procederá a poner a disposición del Fiscal del Ministerio Público tanto al vehículo como al conductor. Se cancelará el expediente de solicitud de concesión o permiso al conductor y al propietario del vehículo con que se preste el servicio público de transporte sin autorización."

•Artículo 155

"La imposición de sanciones por incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ley y el Reglamento, serán independientes del ejercicio de las facultades ministeriales que correspondan cuando la acción u omisión constituya delito.."

•Artículo 160, párrafo segundo.

CAPITULO II

2. Marco Teórico

2.1 Conceptualización del Objeto de Estudio

2.1.1 Evolución Histórica de los Impuestos en México

El origen de la tributación en México es atribuido a los aztecas, encontrando datos de tributación contenido en sus códices, tales como el de pedir a la población azteca una almadía con algunas flores y frutas, así como un ave que cuidara de sus huevos y en el momento de recibirla, esta ave debería picar el cascarón. Como resultado recibirían de vuelta muchos beneficios para la colectividad. Así mismo dentro del imperio Mexica, los registros de tributos recibían el nombre de “Tequiámatl” (Sánchez León, 1998)

Sobre la época colonial Marichal, (2003) comenta que fue un sistema muy complejo que combinaba dos estructuras diversas como la del Derecho Azteca y la del Derecho Español, del primero se conservaron los tributos incorporándolos a la real hacienda colonial y del Derecho Español se tomaron múltiples disposiciones como las alcabalas, la avería y una serie de tributos del derecho canónico como los diezmos, de tal manera que en la nueva España el Derecho Tributario fue aumentando en complejidad e incrementando los impuestos como los aplicados a la minería de oro y plata así como un conocido quinto real.

Durante la lucha por la Independencia de México, se buscó la eliminación de impuestos de la colonia tales como las alcabalas, las gabelas y los peajes, siendo mejor definidas las contribuciones en la constitución de Cádiz estableciendo el pago de tales, de manera anual y en proporción a los ingresos (Escobar Ramírez, 1999). Además de introducirse el pago del impuesto por mercancías marítimas y configurándose el sistema fiscal mexicano, estructurándose la hacienda, siendo hasta 1821 cuando se establecieron las bases en las que debía de operar el nuevo gobierno suprimiendo entre otros tributos, el pago del diezmo. Por ello, en el México independiente se sumaban o se suprimían tributos dependiendo el gobierno en turno, desde Guadalupe Victoria, Ignacio Comonfort, Santa Anna, Benito Juárez, Porfirio Díaz hasta llegar a los precursores de la Revolución, como Madero y Zapata.

Consumada la Revolución Mexicana, asumiendo el mando Venustiano Carranza, y hasta 1940 se crearon 28 impuestos como por ejemplo el del petróleo y productos refinados, a la energía eléctrica, al aprovechamiento de las aguas federales, el impuesto sobre la renta, el impuesto al azúcar entre otros, creándose también en este periodo el código fiscal de la federación de 1938, para dar paso a un nuevo código en 1967 y finalmente en 1981 publicarse el actual código fiscal de la federación (Galindo Alvarado, 2014).

2.1.2 La Potestad Tributaria del Estado

El Estado está compuesto de varios elementos que permiten su existencia, con la finalidad de poder satisfacer las necesidades colectivas de la población, pero para ello el Estado debe hacerse de recursos económicos, y es por medio de la potestad tributaria; ésta es definida como “el poder jurídico del Estado para establecer las contribuciones forzadas, recaudarlas y destinarlas a expensar los gastos públicos. (Rodríguez Lobato, Derecho Fiscal, 2012)

Queda claro entonces que “la potestad tributaria del Estado comprende tres funciones: la normativa, la administrativa y la jurisdiccional, para cuyo ejercicio el Estado tiene facultades de legislación, de reglamentación, de aplicación, de jurisdicción y de ejecución que ejercen los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, según la competencia que les confieren las leyes.” (Rodríguez Lobato, Derecho fiscal, 1986)

En ese orden de ideas señala que el Poder Legislativo será el que expida las leyes que van a establecer los tributos y el contenido de los elementos esenciales. Después el Poder Ejecutivo deberá aplicar la ley tributaria y proveer en la esfera administrativa para lograr el cumplimiento y, por último, el Poder Judicial se encargará de dirimir las controversias entre la Administración y el gobernado o entre el Poder Legislativo y el gobernado sobre la legalidad o constitucionalidad de la actuación de los Poderes. (Rodríguez Lobato, Derecho Fiscal, 2012)

Por otro lado, Venegas Álvarez, (2014) también señala que se trata de un poder del Estado, el cual está dotado de las facultades legales para mandar y demandar que la población contribuya económicamente. Por ello, considera que las características que la misma doctrina ha asignado al poder tributario son las siguientes:

Características del poder tributario		
Irrenunciable: En virtud de que el poder tributario está otorgado al Estado, convirtiéndose en un deber del ciudadano.	Objetivo: Ya que se origina de un precepto legal que delimita la exigir el pago de las contribuciones.	Imprescriptible: Porque sólo se perdería si el Estado mismo dejara de existir.

Figura 4 Características doctrinales del poder tributario.

Así mismo, menciona que este poder de tributación es justificado en razón de la concepción de Estado que posea la persona, sin embargo, la posición más común es la que supone que los administrados a través de los encargados, acceden a la instauración de cargas tributarias, ejerciendo dicho poder especialmente el poder legislativo y en algunos casos, el Ejecutivo.

Hensel, (2005) manifiesta que el poder tributario va asociado con la moderna concepción del Estado, con la imposición de la soberanía a una concreta actividad, entendiendo que hace uso de sus competencias soberanas con la finalidad de establecer tributos a las personas sometidas a dicha soberanía y en caso necesario mediante la coacción.

Algunos otros autores como Sánchez Gómez, (2011) señalan que a pesar de que no hay uniformidad de criterios para definir esta cuestión, lo cierto es que en todos los casos se conduce a un solo punto, el de explicar la manera que el Estado utiliza para obtener dichos recursos tributarios que le permitan sufragar el gasto público, haciendo uso de su soberanía o autoridad. Por esa razón, sostiene que la potestad tributaria del Estado “es la atribución legal que le confiere la CPEUM, para establecer las contribuciones necesarias que se requieren dentro de su espacio territorial para cubrir el gasto público y que debe ejercitarse bajo los principios de generalidad, equidad, proporcionalidad, legalidad y ámbito de competencia físico-geográfico”.

2.1.3 Clasificación de las Contribuciones

De acuerdo a la doctrina la forma más adecuada para clasificar los ingresos por las funciones que realiza el Estado se divide entre ingresos tributarios y no tributarios. En efecto, constituye una forma de apreciar las diversas categorías que puede contemplar la legislación hacendaria.

2.1.3.1 Ingresos Tributarios

Dorantes Sánchez & Gómez Marín, (2014) los definen como “aquellos que el Estado adquiere de los individuos que conforman su población, es decir, los recursos económicos que proveen los gobernados cuando dan al Estado una parte de sus ingresos, rendimientos, bienes o patrimonio.”

De acuerdo a los datos del estudio realizado por el Órgano de Apoyo Técnico de la H. Cámara de Diputados señala que “La principal característica de los ingresos tributarios es su obligatoriedad para los contribuyentes, están representados por el pago de todos los impuestos previstos en el Sistema Tributario Mexicano; entre los que destacan, el ISR, el IVA y el IEPS. Entre 2012 y 2018, estos tres impuestos aportaron en promedio 96.2 por ciento del total de los ingresos tributarios”. (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, H. Cámara de Diputados., 2019)

Así mismo, el artículo 2 del CFF vigente, señala lo siguiente:

"Las contribuciones se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos, las que se definen de la siguiente manera:"

•Artículo 2

"I. Impuestos: • "Son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este Artículo."	II. Aportaciones de seguridad social: • "Son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que se benefician en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado."	III. Contribuciones de mejoras: • "Son las establecidas en Ley a cargo de las personas físicas y morales que se benefician de manera directa por obras públicas."	IV. Derechos" • "Son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento o de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público."
---	--	---	--

Figura 5 Clasificación de las contribuciones.

Los ingresos tributarios provienen de manera exclusiva de la relación jurídico- fiscal, es decir, se trata de aportaciones económicas de los gobernados que, por imperativos constitucionales y legales, se ven forzados a sacrificar una parte proporcional de sus ingresos, utilidades o rendimientos para contribuir a los gastos públicos. (Arrijo Vizcaíno, 2012)

Por ello, el autor menciona que de la investigación a nuestro sistema jurídico se desprende que hay una presencia de cinco variedades de ingresos en materia tributaria. Sin embargo, señala que existe otro grupo al que denomina Ingresos Financieros, entendiéndolos como aquellos que provienen de las diversas fuentes de financiamiento a las que el Estado en ocasiones recurre, además de las prestaciones fiscales que recibe de los contribuyentes, para que integre el Presupuesto Nacional. Por lo que su manejo representa una tarea delicada, en virtud de que la falta de planeación suele conducir a situaciones peligrosas como el déficit presupuestario, inflación, devaluación monetaria, endeudamiento exterior progresivo, cuyos ejemplos en México se centran en los años 1976, 1982, 1987, 1988 y 1994.

Por consiguiente, estos ingresos financieros son idóneos de fraccionarse por medio de los Empréstitos, la emisión de moneda, los bonos de deuda pública, y también en los consiguientes rubros como lo son los productos, las amortizaciones y la variación de la deuda pública, también señala a las moratorias, las depreciaciones y las revaluaciones, o en el caso también de las expropiaciones, los decomisos y estatizaciones se ubicarían en este rubro.

2.1.3.2 Ingresos No Tributarios

Por otro lado, este tipo de ingresos es definido como “aquellos ingresos que capta el Gobierno Federal por concepto de Derechos, Productos, Aprovechamientos y Contribuciones de Mejoras” (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, H. Cámara de Diputados., 2021) encontrando su fundamento legal en el artículo 1° de la Ley de Ingresos de la Federación de acuerdo al ejercicio fiscal correspondiente.

Otra definición es apreciada como “aquellos recursos que el Estado adquiere u obtiene por sí mismo a través de diversas fuentes: de la propia actividad del Estado, es decir, de sus diferentes ramas de desarrollo.” (Dorantes Chávez & Gómez Marín, 2014). Este tipo de ingresos son producidos a través del desarrollo de sus funciones y que generan utilidades para el Estado.

2.1.4 Las contribuciones por prestar legalmente el servicio público de Transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo urbano

De acuerdo a la LISR, encontramos que las personas físicas relacionadas a este sector, tienen la Actividad Económica de Transporte de pasajeros urbano y suburbano en automóviles colectivos de ruta fija, por lo que la mayoría tributa conforme al artículo 106 de la citada Ley, lo cual en base a la investigación, más adelante se logra precisar la cantidad con la que contribuyen en términos reales y contables, es decir, las personas que prestan el servicio público de transporte mediante una concesión, efectúan un pago provisional mensual de \$500.00 pesos, el cual se determina tomando como base la tarifa del artículo 96 de la LISR.

Ahora bien, en lo que respecta a la LMTECH, es obvia al precisar que al tratarse de la prestación de un servicio público como lo es particularmente el caso de la modalidad de pasajeros tipo colectivo, así como el transporte de carga de material a granel, se permiten exclusivamente por

medio de una concesión, ubicando que el otorgamiento de las otras modalidades será por medio de permisos.

Esto quiere decir, que se necesita la concesión del Estado hacia el particular para brindar dicho servicio, una vez que se solventa el primer requisito, queda claro que aunque no se precise directamente en la citada Ley, que el concesionario debe pagar una contribución, la obligación de contribuir se genera automáticamente desde el momento que el concesionario compra una unidad nueva y paga el IVA e ISAN, paga un refrendo anual por los derechos para poder circular, paga por tener una licencia de conducir, por un certificado de aptitud, adquiere un seguro de protección con cobertura amplia, paga mensualmente sus impuestos, desde ese momento, su plano ya no es justo e igualitario con respecto al que brinda el servicio de transporte público en unidades irregulares o piratas, los cuales evaden al fisco al no pagar ningún tipo de contribución de las que a manera de ejemplo quedaron precisadas con antelación y sin duda, todo esto ha generado un severo daño a la Hacienda Pública.

En ese tenor, a continuación se describe una serie de obligaciones que los concesionarios, permisionarios y operadores deben cumplir conforme al Artículo 62 de la mencionada ley:

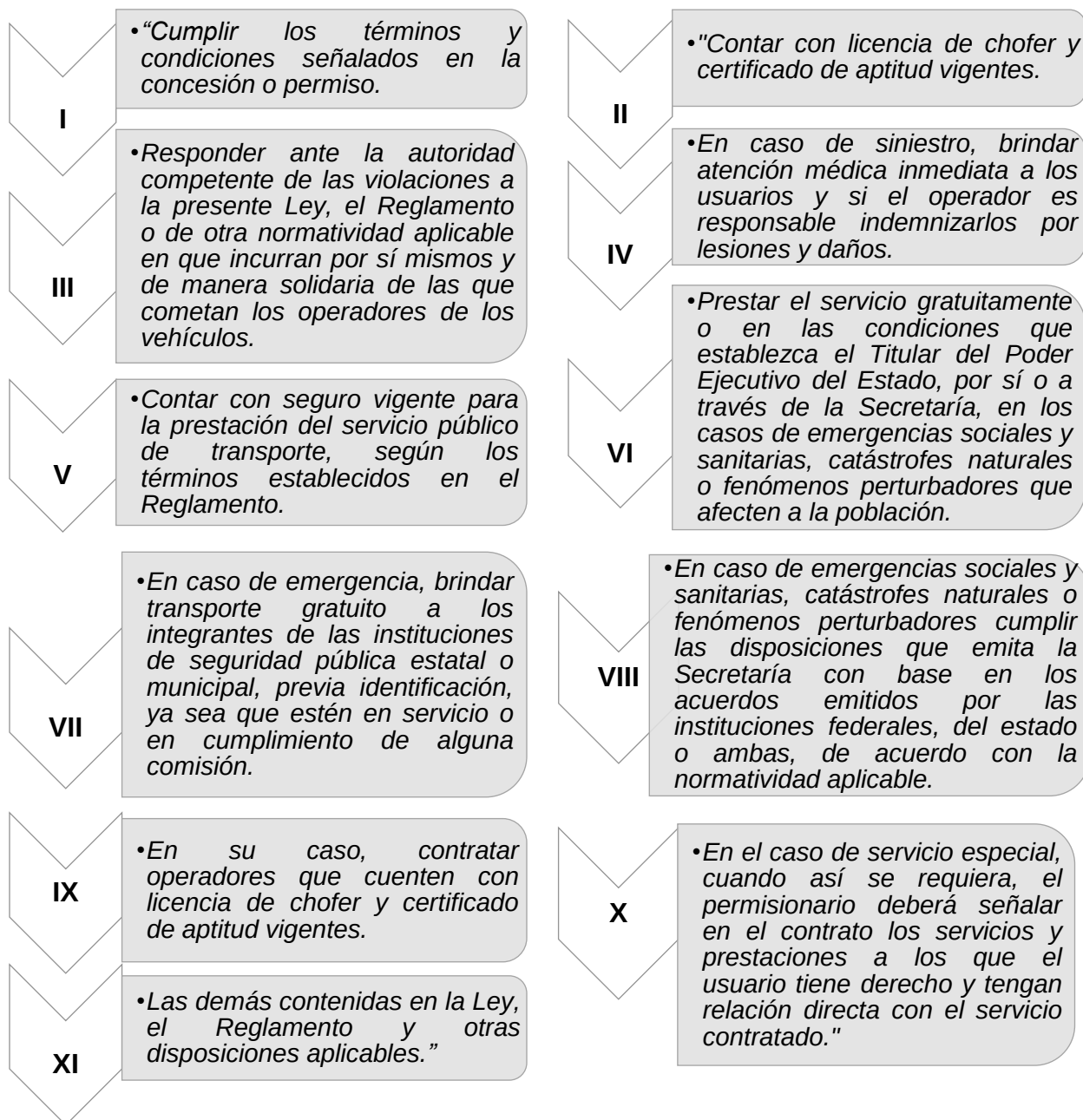


Figura 6 Obligaciones de los concesionarios y permisionarios.

Aunado a ello, para que los operadores puedan circular o en su caso hacer válido el seguro por algún siniestro deben tener vigente la licencia de conducir como chofer, encontrando su fundamento legal en el **artículo 24 fracción XII inciso a)**, de la Ley de Derechos del Estado de Chiapas, vigente por un mínimo de 2 años:

Chofer. **\$1,200.00**

“XII. Por la expedición de licencias de conducir por 2 años, se cobrará de acuerdo a lo siguiente:

a) Chofer. **\$950.00**

Si es por vencimiento la reexpedición por el mismo periodo tiene el siguiente costo:

XVI. Por la reexpedición de licencias de conducir por 2 años, se cobrará de acuerdo a lo siguiente:

De acuerdo a la LDECH, encontramos el fundamento legal de los pagos que realizan año con año los prestadores del servicio público de transporte, haciendo mención de los que a continuación se detallan:

Artículo 25.- *Por servicios de control vehicular, se causarán y pagarán por cada uno, los siguientes derechos:*

II. Servicio Público:

e) Por el canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación para automóviles, camiones y autobuses.
\$2,350.00

IV. Refrendo anual de tarjeta de circulación:

En el caso de vehículos de servicio público que hacen el pago de su refrendo anual, realizan los siguientes pagos: b) Servicio público:

*1. Para automóviles, camiones y autobuses. **\$1,330.00***

Artículo 37:

Por los servicios que presta la Dirección de Registro y Control del Transporte, causarán y pagarán, por cada uno, los siguientes derechos:

*V. Por renovación anual de la constancia de autorización de ruta o zona para el servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros. **\$1,500.00***

*XI. Por expedición de constancia de verificación física, electromecánica y de uniforme de vehículos automotores destinados a la prestación del servicio público de transporte, en cualquier modalidad. **\$500.00***

Cabe hacer mención que dentro de los pagos que se mencionaron, si no son realizados en tiempo y forma los prestadores del servicio público de transporte son acreedores de actualizaciones o adicionales que se ven reflejados en el formato de pago de refrendo anual emitido por la Secretaría de Hacienda.

Artículo 38:

Por los servicios que presta la Dirección de Proyectos Estratégicos y Capacitación Integral al Sector, se causarán y pagarán, por cada uno, los siguientes derechos:

*Por la expedición del **certificado de aptitud** para operadores del servicio público de transporte de nuevo ingreso. **\$270.00***

Por renovación del certificado de aptitud para operadores del transporte público:

- a) A un año **\$320.00***
- b) A dos años **\$420.00***

Ahora bien, al mes de julio de 2023 el costo de la póliza de seguro para un vehículo marca Toyota Hiace super larga con ventanas con la empresa Quálitas Compañía de Seguros S.A. de C.V. tiene un costo anual de **\$5,890.82 con IVA incluido**.

Si bien es cierto, la LMTECH vigente, en su enunciado 89 fracción primera, dispone que la vida útil del vehículo destinado a prestar el servicio público de transporte público en la modalidad de pasajeros, no deberá ser mayor a 10 años. Ahora bien, asumiendo el tipo de unidad que los concesionarios utilizan para prestar el servicio, tenemos que el costo promedio de un vehículo se encuentra dentro del límite inferior de \$637,013.38 en adelante y tiene una cuota fija de \$38,928.53 y además deberá aplicarse el 17% sobre el excedente del límite inferior, importes de la tabla actualizada por la resolución miscelánea fiscal publicada mediante DOF 13-01-2016, 12-01-2017, 19-01-2018, 26-1 y en relación a lo señalado por el artículo 3 de la LFISAN.

El ISAN, es aquel que se aplica al momento de adquirir un vehículo nuevo, el fundamento legal se localiza en la LFISAN y se aplicará de la siguiente manera:

"El impuesto para automóviles nuevos se calculará aplicando la tarifa o tasa establecida en el artículo 3o. de esta Ley, según corresponda, al precio de enajenación del automóvil al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidores autorizados o comerciantes en el ramo de vehículos, incluyendo materiales o equipo opcional, especial, común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones".

•Artículo 2

Por lo que, en ningún momento conformará parte del precio que se describe en el presente artículo, el IVA que se causó por dicha comercialización.

Bajo ese tenor, haciendo una previa entrevista y análisis, a continuación se detalla una tabla para ejemplificar las contribuciones anuales que realiza un concesionario y que más adelante nos permite mostrar con números reales la millonaria pérdida económica de la Hacienda Pública por consentir el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en el municipio de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

CONTRIBUCIONES PARA EL GOBIERNO FEDERAL		
ISAN: IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS (VIDA ÚTIL PERMITIDA 10 AÑOS)		
.	TOYOTA HIACE	NISSAN URVAN
BASE	\$ 539,051.72	\$ 511,120.69
LÍMITE INFERIOR	\$ 438,428.77	\$ 438,428.77
EXCEDENTE	\$ 100,622.95	\$ 72,691.92
TASA	15%	15%
IMP. ANTES DE C.F.	\$ 15,093.44	\$ 10,903.79
CUOTA FIJA	\$ 15,658.19	\$ 15,658.19
ISAN DETERMINADO	\$ 30,751.63	\$ 26,561.98
DEDUCCIÓN PERMITIDA	\$ -	\$ -
ISAN A PAGAR	\$ 30,751.63	\$ 26,561.98

IVA: IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		
.	TOYOTA HIACE	NISSAN URVAN
IVA (SEGURO ANUAL)	\$812.53	\$812.53

ISR: IMPUESTO SOBRE LA RENTA	
PAGO MENSUAL POR CONCESIONARIO	\$500.00

CONTRIBUCIONES PARA EL GOBIERNO ESTATAL		
Licencia de conducir (chofer) 2 años	Nueva \$1,200.00	Renovación \$950.00
Certificado de aptitud	Nuevo ingreso \$270.00	Renovación 1 año \$320.00
Refrendo anual servicio público	\$3,744.00	
Canje de placas, calcomanía y tarjeta de circulación (Cada 6 años)	\$2,350.00	
Actualizaciones	+	
Multas	+	
Recargos	+	

Tabla 1 Contribuciones de los concesionarios del transporte público de pasajeros.

2.1.5 Cultura Tributaria en México

La cultura tributaria siempre será resultado de la relación entre ciudadanos y gobierno, por lo que el ciudadano deber tener confianza y por su parte, las autoridades deben desarrollar medidas para fortalecer este valor.

Montiel Paternina, Peña Sánchez, & Martínez Carrascal, (2020) señalan que la educación tributaria o cultura tributaria comprende una concepción amplia, enlazada con elementos primordiales de contribución, como lo es el valor de la justicia y en un sentido amplio versa la diligencia y transparencia que el Estado debe atender por ser el recaudador y administrador de las contribuciones de la población. Por lo tanto, será el que incentive y haga entender a los contribuyentes de que incorporarse de buena gana al pago de los impuestos, será una actuación positiva, generadora de grandes beneficios para la colectividad. Quienes en su obra citan a Oliver Wendell Holmes y su frase que dice: “La forma de imponer tributos, y la forma cómo el Estado, gasta los mismos, es un indicador de si la sociedad es próspera o condenada al atraso, pobres, libres o esclavos, y más importante, si son, o no, personas de bien”.

Ahora bien, los autores comentan que uno de los problemas de los Estados Latinos es que no es posible consolidar una cultura tributaria, ocasionando que los contribuyentes no cumplan a cabalidad y voluntariamente sus obligaciones fiscales. Por ello, encontramos que entre los años 2003 al 2010 el comportamiento en la eficiencia recaudatoria de México ha sido deficiente con respecto a los objetivos de recaudación trazados, tanto a nivel central como en los municipios y provincias. (Montiel Paternina, Peña Sánchez, & Martínez Carrascal, 2020)

Queda claro que son muchas las razones que conllevan al contribuyente a no cumplir con sus obligaciones fiscales, pero la más delicada es cuando hay contubernio entre autoridades e infractores, provocando que los primeros no apliquen la ley y los segundos no sientan la exigencia de cumplir con sus obligaciones fiscales.

2.1.6 La Evasión Fiscal (Origen y Evolución)

Para comenzar con la parte teórica es necesario tener un concepto más amplio de la figura de la evasión fiscal, que es definida como “el no pago de una contribución; no hacer el pago de una contribución es equivalente a eludir el deber de cubrirla” (Rodríguez Mejía, 2001), se trata de una violación directa a la Ley por el hecho de no pagar impuestos, generando con ello una afectación severa a la hacienda pública.

Por otra parte Rodríguez Lobato, (2012) en su obra derecho fiscal, considera que la evasión se presenta cuando el contribuyente recurre a conductas ilícitas, es decir, violatorias a la ley con la finalidad de sustraerse al pago del impuesto, ya sea realizando lo que está prohibido en la ley o bien, omite hacer lo que ordena. Por ello, señala que los efectos de los impuestos pueden estudiarse en dos grandes grupos, el primero entre los que no se pagan y el segundo los que se pagan, encontrando de manera general que el efecto de los impuestos que no se pagan, es la evasión.

Además de que tenemos la obligación de contribuir al gasto público, la evasión fiscal es traducida en una brecha de desigualdad e inequidad toda vez que “se vuelve injusta por el hecho de que sólo una parte de la población paga por la provisión de los servicios públicos que todos disfrutan y, por lo tanto, constituye una causa importante de iniquidad horizontal y vertical, puesto que conlleva una carga efectiva mucho más elevada para quienes si cumplen con sus obligaciones fiscales”. (González Hernández, 2013)

En ese sentido, la evasión fiscal en el transporte público irregular además de generarnos múltiples problemas sociales, ha traído una grave pérdida económica. Queda claro que no solamente quienes reciben el beneficio directo son responsables, sino también los funcionarios públicos que colaboran permitiendo la comisión de este delito fiscal u omiten directamente su responsabilidad serán acreedores de lo que establece el artículo 97: “Si un funcionario o empleado público comete o en cualquier forma participa en la comisión de un delito fiscal, la pena aplicable por el delito que resulte se aumentará de tres a seis años de prisión. (Código Fiscal de la Federación, 2024).

Ahora bien, el artículo 72 del citado Código, establece una obligación para los funcionarios, que es denunciar la infracción para no incurrir en responsabilidad, “Los funcionarios y empleados públicos que, en ejercicio de sus funciones conozcan de hechos u omisiones que entrañen o puedan entrañar infracción a las disposiciones fiscales, lo comunicarán a la autoridad fiscal

competente para no incurrir en responsabilidad, dentro de los quince días siguientes a la fecha en que tengan conocimiento de tales hechos u omisiones”. (Código Fiscal de la Federación, 2024)

Por otro lado, el artículo 212 del CHPECH vigente, hace alusión a lo siguiente: “Si un servidor público comete o en cualquier forma participa en la comisión de un delito fiscal, la pena aplicable por el delito que resulte se aumentará de tres meses a tres años de prisión.” Evidentemente porque son los encargados de velar por los intereses de la Hacienda Pública.

Por ello, resulta interesante analizar “que sin la complicidad activa o pasiva de los servidores del fisco, la práctica de la evasión fiscal sería menos frecuente, pues buena parte de la misma se lleva a cabo con conocimiento de aquéllos” (Rodríguez Mejía, 2001), sabiendo de la complicidad de la Dirección de Tránsito Municipal para dejarlos circular libremente sin la imposición de ningún tipo de infracción o bien, de funcionarios públicos del transporte que no han puesto un alto a la plaga desmedida de unidades irregulares.

Con esto, se pretende una reparación del grave daño económico que ha sufrido el fisco por la evasión fiscal en el transporte público irregular, haciéndolo mediante el cobro del crédito fiscal y sus accesorios.

Como menciona Rodríguez Mejía, (2001) “Constituyendo la evasión fiscal una conducta no sólo nociva para el Estado, sino para su población, debiera el primero perseguirla y punirla, y la segunda no sólo evitarla sino, de así señalarlo la ley, denunciarla.”

Por último como lo señala Latapí Ramírez, (1999) la evasión fiscal implica que el contribuyente busca burlar o dejar sin efectos a pesar de su existencia, a los preceptos legales basándose en simulaciones, engaños y demás, omitiendo el pago de los impuestos efectivamente causados, ya que parte del engaño para lograr un beneficio a cargo del fisco federal, por eso, en nuestro país la evasión fiscal es considerado un delito fiscal.

2.1.7 La Evasión de Impuestos en otros Países

La dificultad de muchos países, y que se ha convertido a nivel mundial en una intranquilidad, es la evasión de impuestos y en cualquier parte del mundo, las consecuencias han sido graves, puesto que provocan un daño muy severo a las economías de los países e impide que el destino de esos recursos ayude a sufragar el gasto público. De acuerdo con información del Cuaderno de Investigación La Evasión Fiscal en México, a continuación se detallan algunos países que han presentado problemas con la evasión de impuestos:

Argentina. La evasión fiscal en este país, provoca un daño del 5.1% del PIB o Producto Interno Bruto, lo que corresponde a cerca de 24.7 billones de dólares al año. Lo cual representa un alto porcentaje si se compara con el presupuesto destinado a otros rubros sociales en una época en que el país afronta una seria crisis económica y devaluación de su moneda. (Aguirre Quezada & Sánchez Ramírez, 2019, pág. 10)

Islas Caimán. Este asentamiento británico ubicado en el Caribe parcialmente cerca de nuestro país, se ha sido caracterizado por ser un paraíso fiscal, utilizado por algunos para triangular movimientos financieros ilícitos. En efecto, “la gran mayoría de las sociedades que operan desde estas islas son sucursales o filiales de los 50 mayores bancos del mundo. Ninguna de ellas está obligada a presentar sus movimientos financieros anuales”. La falta de una declaración tributaria anual que permita dar seguimiento al origen y destino de los capitales que llegan a las instituciones bancarias de esta nación. (Aguirre Quezada & Sánchez Ramírez, 2019, pág. 11)

Suiza. Se trata de un país ubicado en el centro de la geografía de Europa, con una forma de operación peculiar de los bienes en los bancos, al mismo tiempo de no asumir algunos de los estándares de la Unión Europea, como la utilización del Euro. Así también, cuenta con tasas especiales en impuestos, si bien es definido por las leyes locales, provoca la migración de recursos de otros países europeos hacia Suiza, beneficiándose del distintivo anónimo bancario, cuidando los datos personales de las personas físicas o morales que llevan su dinero a mercados financieros de suiza.

En definitiva, estos paraísos fiscales no tendrían razón de ser, si no existieran mecanismos seguros de transacción internacional, garantizando que el beneficio directo lo reciba la sociedad de donde procede la riqueza de la empresa. En ese sentido, algunos analistas afirman que “se

está volviendo cada vez más evidente que las guerras fiscales entre países son contraproducentes y solo conducen a una carrera descendente, en tanto cada país trata de ofrecer los mejores acuerdos a las empresas transnacionales, en un esfuerzo por atraer y retener inversión extranjera”. (Aguirre Quezada & Sánchez Ramírez, 2019, págs. 12,13)

2.1.8 Tratados Internacionales en materia de Evasión Fiscal

Por otra parte, Aguirre Quezada & Sánchez Ramírez, (2019) señalan que por tratarse de un problema mundial debido a la globalización e intercambio comercial entre países. México y muchos países se ven en la necesidad de suscribir tratados internacionales con la intención de impedir la evasión fiscal y una doble tributación en el pago de ISR, encontrando la base legal en la CPEUM vigente, en los numerales 76, fracción I; 89, fracción X y 133; por ello, nuestro país ha suscrito 45 tratados internacionales con distintos países, cuya premisa es definir con certeza la forma de tributar para personas que residen en el extranjero, con empresa fija o de fuentes de riqueza ubicadas en suelo mexicano.

Bajo esa tesitura, los países con los que México ha celebrado Tratados Internacionales para evitar la Evasión Fiscal en materia de ISR son: “Alemania, Argentina, Arabia Saudita, Australia, Austria, Bahreim, Barbados, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Colombia, Emiratos Árabes, España, Estonia, Grecia, Hungría, Hong Kong, India, Indonesia, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Nueva Zelandia, Panamá, Países Bajos, Perú, Polonia, Qatar, Reino Unido, República Checa, República Eslovaca, Rumania, Rusia, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Turquía, Ucrania, Uruguay”.

Así mismo, dentro de las naciones que han suscrito convenios con México en razón de reciprocidad de información, con un elemento esencial para impedir la evasión fiscal se encuentran los siguientes: “Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Belice, Bermudas, Costa Rica, Gibraltar, Islas Caimán, Islas Cook, Isla del Hombre, Liechtenstein, Guernsey, Jersey, Samoa”.

Así también, además de firmar estos instrumentos, el Servicio de Administración Tributaria comenta que México se incorporó a la Convención sobre Asistencia Administrativa Mutua en Materia Fiscal en la OCDE, así como al Consejo de Europa, con la idea de hacerle la guerra a la evasión y la elusión fiscal, con el fin de que exista cooperación, organización y apoyo

administrativo en causas tributarias, en la investigación y cobranza de créditos fiscales, entre muchos otros.

2.1.9 Pronunciamiento de Sentencias de los Tribunales del Poder Judicial de la Federación por Evasión Fiscal.

Se han dictado sentencias sobre temas relacionados con la evasión fiscal, por parte de los Tribunales del PJF, durante el periodo comprendido del año 2012 al 2018 según los datos más recientes del CJF, son 50 el número de sentencias dictadas, lo que es relativamente bajo considerando las facultades que le otorga el CFF a las autoridades hacendarias. Ahora bien, de los temas que han sido motivo de estudio y resolución jurisdiccional, “9 han sido relacionados con deducciones, 4 con información fiscal de grupos empresariales trasnacionales, 1 con comprobantes fiscales digitales, 5 con declaraciones informativas, 4 con certificado de sello digital, 18 con convenios para evitar la doble tributación y la evasión fiscal, 1 con la cancelación de patente aduanal, 3 con declaración informativa de partes relacionadas, 1 auto de formal prisión, 1 aseguramiento precautorio, 1 depósitos en efectivo, 1 con fincamiento de crédito fiscal por evasión y 1 en el impuesto sobre la renta”.

También la SCJN, ha dado resoluciones de disputas sobre temas de evasión fiscal, luego de que el Pleno y la primera y segunda sala, han logrado una cantidad considerable de cuestiones relacionadas durante el año 2005 al 2018, con un resultado de 14 temas, relacionados con acuerdos para impedir la doble tributación y la evasión fiscal (6), en delitos relacionados con la evasión fiscal por cambio de registros contables (1), por facultad de atracción (3), por contradicción de tesis (2), delitos cometidos contra el fisco (1) y en procedimiento de cálculo de recargos (1).

Lo interesante es que de los números presentados se logra apreciar que la mayor cantidad de controversias gestionadas ante los distintos tribunales del PJF y la SCJN, tratan además de la concentración de los convenios para impedir la doble imposición y de la problemática y fenómeno mundial de la evasión fiscal en materia de impuestos, los cuales han sido firmados por México y distintos países. (Aguirre Quezada & Sánchez Ramírez, 2019)

2.1.10 Marco Jurídico de la Evasión Fiscal

El orden legal que relaciona y sanciona el tema de la evasión fiscal en México se compone por la CPEUM, el CFF, el CPF, la LA, la LFEA, la LSAT, la LIVA, la LISR, la LFPIORPI y de manera concreta con las disposiciones del CHPECH.

Ahora bien, en los siguientes ordenamientos se encuentran disposiciones aplicables con la finalidad de lograr diseñar un marco jurídico que nos permita contar con un amplio esquema de obligaciones y responsabilidades fiscales para el caso concreto, cuya intención es presentar el fenómeno de la evasión fiscal en el transporte público irregular, contando una serie de herramientas y mecanismos que permitirán establecer las figuras jurídicas y las sanciones necesarias por el incumplimiento a las disposiciones fiscales contenidas en los siguientes ordenamientos que detallan con precisión los preceptos legales vigentes:

CPEUM:	• Artículo 31, Fracción IV.
CFF:	• Artículos 26, 71, 72, 75, 108 y 109.
CPF:	• Artículo 11 Bis

LA:	• Artículos 52, 53, 63-A, 95, 135-D último párrafo.
LFEA:	• Artículos 25 Fracción VII y 31.
LSAT:	• Artículos 7, 10 Fracciones VII y VIII, 21 y 29.
LIVA:	• Artículos 1, 3, 5, 14, 15 Fracción V y 32.
LISR:	• Artículos 1, 72, 73, 90 y 110.
LFPIORPI:	• Artículos 2, 6, 8, 32, 34, 36, 40, y 47.
CHPECH:	• Artículos 4, 9, 18, 31, 35, 184, 188, 207, 210, 212 y 217.

Figura 7 Ordenamientos jurídicos aplicables para el transporte público irregular.

2.1.11 Tipos de Evasión Fiscal

Dentro de las formas más comunes de evasión, tenemos a los que mantienen la mayor parte de su vida activa fuera del sistema tributario y, por ende, no presentan declaraciones; lo cual es traducido en una gran pérdida de impuestos no cobrados por la autoridad. Mientras que otra forma muy comúnmente utilizada por los contribuyentes es aquella que busca reducir o eliminar la carga tributaria, en este caso con la presentación de informaciones inexactas en las declaraciones, lo que trae como consecuencia la incorrecta determinación del impuesto, traducido en una disminución de la base imponible o el aumento indebido de las deducciones (Cosulich Ayala, 1993).

En ese sentido, estos son los tipos de evasión habitual:

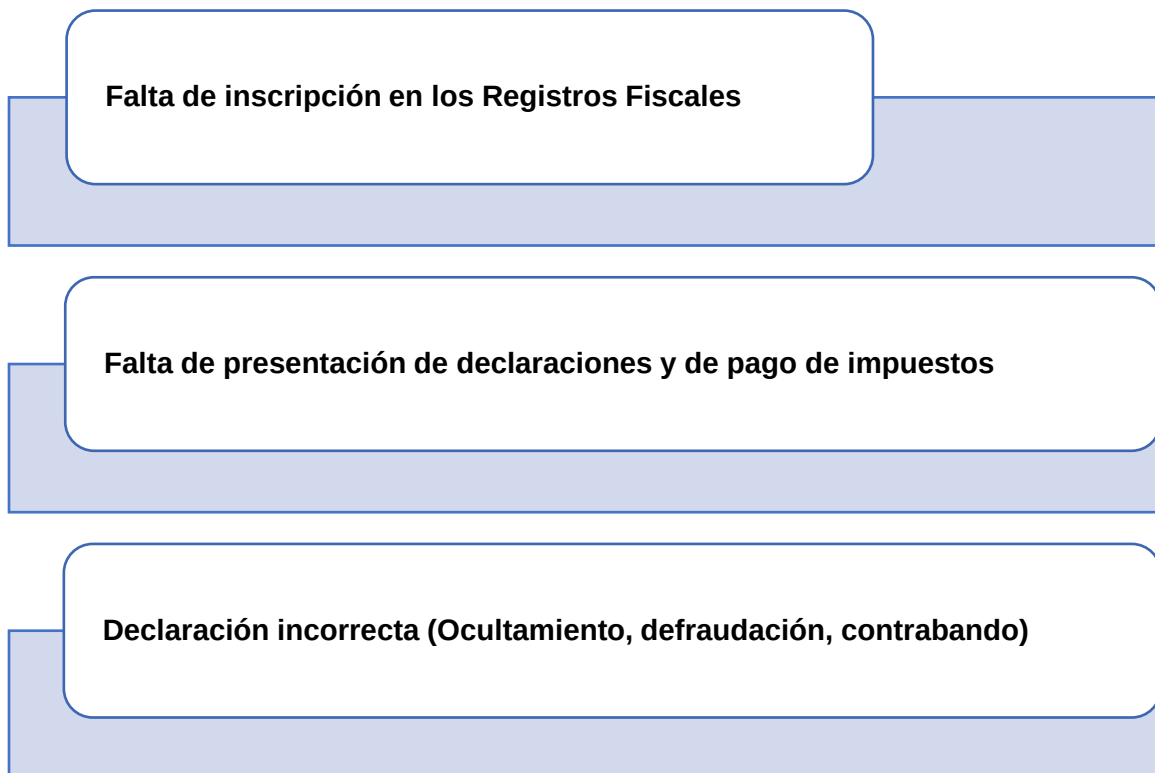


Figura 8 Tipos de evasión habitual.

CAPITULO III

3. Metodología de la Investigación

En el siguiente capítulo se presentará la forma en como fue organizada la investigación y se darán a conocer los procedimientos y herramientas que se utilizaron para obtener los objetivos de la investigación. Formulando la hipótesis de investigación, la selección del universo de investigación y la delimitando la muestra, seleccionando el diseño y aplicación de los instrumentos de investigación, por último; se procesarán, analizarán e interpretarán los resultados.

3.1 Tipo de Estudio

Hernández Sampieri et al. (2014) comenta que del alcance de estudio dependerá la estrategia de la investigación, así como los procedimientos y otros componentes del proceso serán distintos en estudios con alcances exploratorio, descriptivo, correlacional, o explicativo. Pero en la práctica cualquier investigación puede incluir elementos de más de uno de estos alcances.

Los estudios exploratorios sirven para preparar el terreno y por lo común anteceden a investigaciones con alcances descriptivos, correlacionales o explicativos. Los estudios descriptivos por lo general son la base de las investigaciones correlacionales, las cuales a su vez proporcionan información para llevar a cabo estudios explicativos que generan un sentido de entendimiento y son altamente estructurados. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

A) Estudios de alcance exploratorio

Los estudios de alcance exploratorio; se realizan cuando el objetivo consiste en examinar un tema poco estudiado, como sería el caso de los investigadores que pretendieran analizar fenómenos desconocidos o novedosos. Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, investigar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para

investigaciones futuras, o sugerir afirmaciones y postulados. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

B) Estudios de alcance descriptivo.

Los estudios de alcance descriptivo describen tendencias de un grupo o población, los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, procesos, objetos, o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren esto es su objetivo. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

C) Estudios de alcance correlacional.

La utilidad principal de los estudios correlacionales es saber cómo se puede comportar un concepto o una variable al conocer el comportamiento de otras variables vinculadas, si dos variables están correlacionadas y se conoce la magnitud de la asociación, se tiene bases para predecir con mayor o menor exactitud, el valor aproximado que tendrá un grupo de personas en una variable, al saber qué valor tiene en la otra. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014)

D) Estudios de alcance explicativos

Hernández Sampieri et al. (2014) señalan que estos van más allá de la descripción de conceptos, es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables.

En el proceder de la investigación “La Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros, en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas: Propuesta de un Esquema Sancionador”, se enfocó el método descriptivo, ya que se enfoca en el proceso registral de las manifestaciones o fenómenos que se aprecian a primera vista.

Este estudio es descriptivo y de enfoque mixto debido a que se estudian tanto fenómenos sociales analizando e interpretando resultados, así como también se centra en la recolección de datos.

3.1.1 Hipótesis de Investigación.

Las Hipótesis son las guías para una investigación o estudio. Indican lo que tratamos de probar y se definen como explicaciones tentativas del fenómeno investigado; son respuestas provisionales a las preguntas de investigación formuladas a manera de proposiciones (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

En la presente investigación; se consideran las siguientes hipótesis:

- Con la aplicación del Esquema Sancionador se tiende a fortalecer y garantizar el cumplimiento en el pago de las contribuciones por parte del transporte público irregular, aunado a que nos permite contar con un registro actualizado de todos los contribuyentes para lograr disminuir los índices de corrupción.
- Con la implantación se logra crear la vinculación y colaboración de las autoridades en el ámbito de sus competencias, para garantizar un servicio público en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- Se establecen sanciones efectivas y eficaces para los evasores fiscales habituales del transporte público irregular y/o pirata en la modalidad de pasajeros, generando mejores resultados en la recaudación del Fisco y del bien común.

3.1.1.1 Variables

- Implementación de Esquema Sancionador
- Eficiencia y eficacia.
- Corrupción.
- Calidad.
- Centralización.
- Recursos.

Dependientes

Pasajes y tarifas del transporte público de pasajeros

Determinación y cálculo de impuestos evadidos al fisco

Interdependientes

Autoridades Fiscales

SMTECH / Tránsito Municipal

3.1.2 Selección del Universo de Investigación y Delimitación de la Muestra.

En esta sección se selecciona el universo de investigación y se delimita la muestra representativa para su análisis correspondiente, (universo y muestra) para un mayor entendimiento.

Universo o población refieren a la integración de partes elementales que poseen una particularidad habitual, visible y apta para ser medida, respecto a una situación en particular. Un universo puede ser finito cuanto tiene dimensiones contables, definidas o infinito cuando tiene un numero incontable de elementos. Por otro lado, la muestra es la parte representativa del universo o población a estudiar.

Las muestras se clasifican en dos tipos: las muestras probabilísticas y las muestras no probabilistas. Es decir que en la primera muestra los elementos totales del universo tienen la misma probabilidad de ser elegidos; mientras que en la segunda muestra, cuando se elijan los elementos estos no dependerán de dicha posibilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o de quien hace la muestra.

En la presente investigación se utilizó una muestra no probabilística y de conveniencia debido a que no se utilizan procedimientos de selección por casualidad, sino que más bien dependen del juicio personal del investigador (Malhotra, 1997).

En el caso de este proyecto se seleccionó la problemática del municipio de San Cristóbal de Las Casas, por ciertas características tales como la importancia por su situación geográfica y para

establecer la muestra de la que pueda partir su aplicación para otros municipios del Estado; se llaman de conveniencia debido a que trata de obtener una muestra de elementos convenientes.

Para realizar el presente estudio, fue necesaria la colaboración de transportistas concesionarios del transporte público que se encuentran en San Cristóbal de Las Casas. Con el propósito de obtener los datos principales que añaden valor al proyecto, la investigación se dirigió exclusiva y particularmente a los concesionarios y usuarios del transporte público con la finalidad de evaluar su opinión respecto a la evasión fiscal del transporte irregular.

De un universo total de 31 rutas del transporte público en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de las Casas, se tomó una muestra discriminatoria de 1 ruta, en virtud de las siguientes causas:

- La primera ruta en la Ciudad
- La ruta con mayor número de unidades
- La ruta con mayor número de usuarios
- La ruta que atraviesa los puntos más frecuentados como lo son los mercados públicos municipales, el Centro Histórico, las terminales de transporte y la zona escolar más grande.

Cabe hacer mención que los usuarios encuestados se obtuvieron de una muestra indiscriminada y al azar de 100 ciudadanos encontrados en las vialidades y que colaboraron con la encuesta.

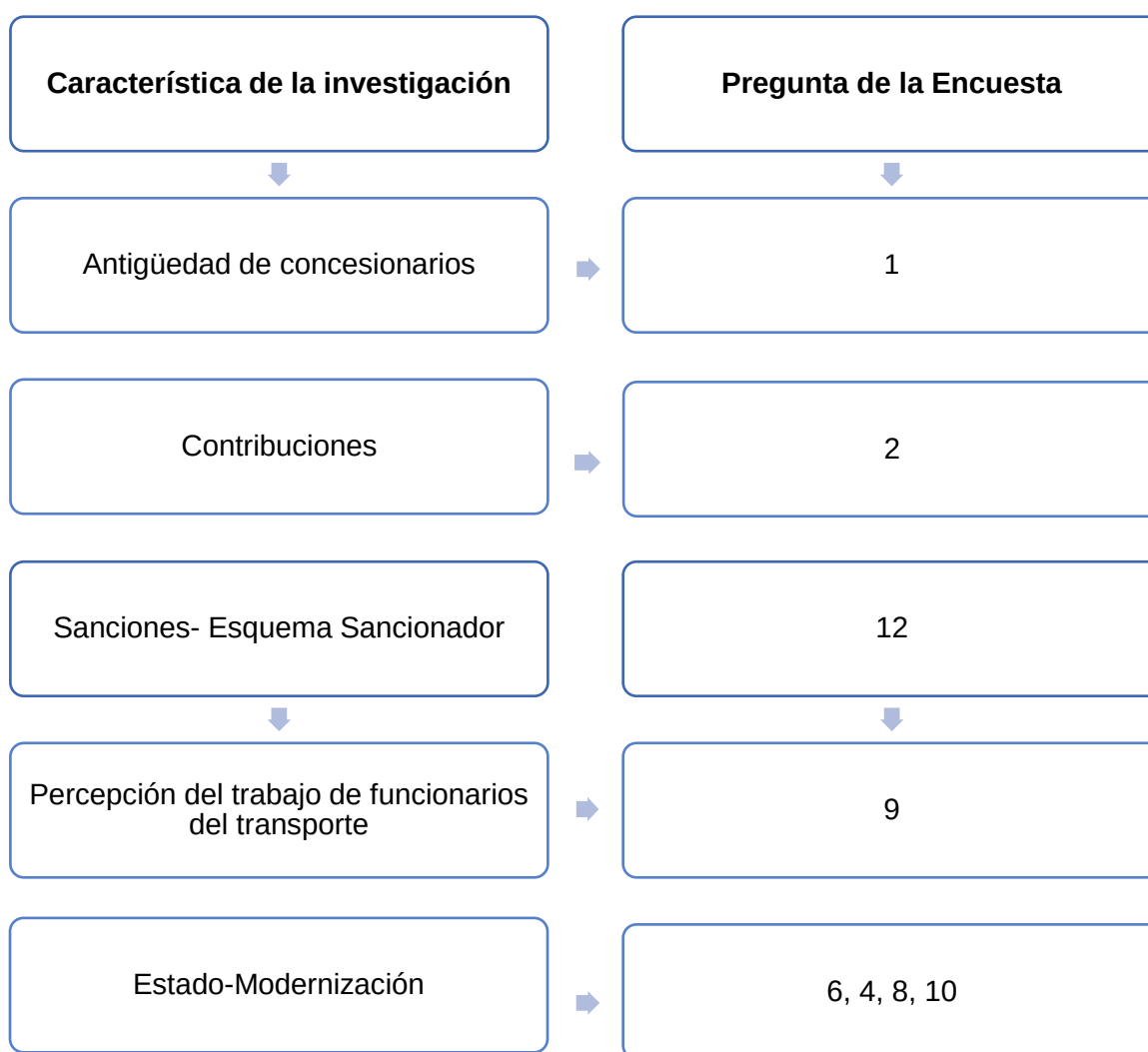
3.1.3 Selección, Diseño, y Aplicación de las Técnicas de Investigación.

Se empleó la encuesta como instrumento de investigación. Fue realizado pensando en las necesidades de la investigación, se enfoca en dirimir los problemas actuales del Transporte Público en el Estado, así como verificar la viabilidad de implementar un Esquema Sancionador para los evasores fiscales del transporte irregular.

La estructura de la encuesta en su diseño presenta los cuestionamientos en forma breve y sencilla para sus respuestas, además de que está diseñado para responderlo en un tiempo corto y en un formato fácil y de rápida comprensión. Se diseñó a través de preguntas abiertas y

cerradas, de tal forma que en las preguntas abiertas el entrevistado pueda decidir sobre su respuesta y en las preguntas cerradas se concrete a las respuestas permitidas.

En este contexto, se toma como base para diseñar la encuesta, las características de la investigación que se encuentran relacionadas con cada pregunta de la siguiente manera en el caso de los concesionarios:



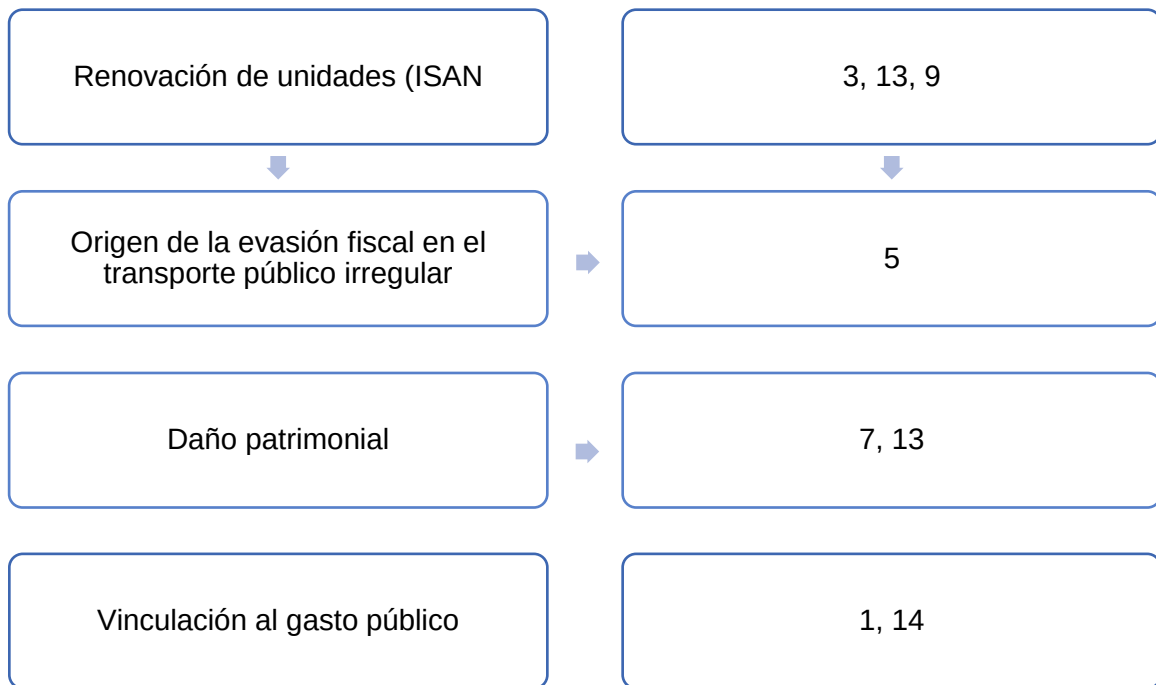


Figura 9 Diseño del cuestionario para concesionarios y usuarios del transporte público.

La aplicación de la encuesta fue directa con los concesionarios y usuarios del transporte público en San Cristóbal de Las Casas y eran respondidas de forma anónima para poder contar con credibilidad en los resultados.

A continuación, se presenta el modelo de encuesta, el cual será utilizado en la presente investigación:



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I



Objetivo: Evaluar la opinión de los concesionarios que prestan el servicio de transporte público en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas, y proponer un esquema sancionador que combata la evasión fiscal por parte de los propietarios de unidades irregulares “piratas” y establezca las sanciones para los funcionarios públicos por omisión en sus funciones, traduciéndose en un beneficio económico para el Fisco y su destino al gasto público.

Instrucciones: Coloque una X dentro del recuadro en la respuesta que considera correcta.

1.- ¿Cuántos años lleva siendo concesionario de su unidad y/o unidades de transporte?

- ☐ De 1 a 5 años
- ☐ De 5 a 10 años
- ☐ De 10 a 20 años
- ☐ De 20 años en adelante

2.- ¿Cuáles de las siguientes contribuciones, realiza para prestar el servicio público de transporte? (puede marcar una, varias o todas)

- ☐ Licencia de conducir como chofer
- ☐ Certificado de aptitud (SMYT)
- ☐ Refrendo anual
- ☐ Seguro del viajero
- ☐ ISR

3.- ¿Cada qué tiempo realiza la renovación de la unidad que presta el servicio?

- ☐ Cada 5 años
- ☐ Cada 10 años
- ☐ Más de 15 años

4.- ¿Cuáles cree que fueron las razones que originaron el transporte público irregular?

- ☐ Corrupción de las autoridades
- ☐ Falta de aplicación del Estado de Derecho
- ☐ Empoderamiento de organizaciones delictivas
- ☐ Intereses de transportistas concesionarios

5.- ¿Cómo se considera afectado por el funcionamiento del transporte público irregular? (puede señalar más de una)

- ☐ Menoscabo en los ingresos familiares
- ☐ Problemas de vialidad en el transporte
- ☐ Falta de certeza en el patrimonio familiar
- ☐ Riesgo constante de accidentes tanto automovilísticos como físicos.

6.- ¿Considera necesario que la autoridad hacendaria sancione a los dueños de las unidades de transporte irregular?

- ☐ Totalmente de acuerdo
- ☐ Neutral
- ☐ En desacuerdo

7.- ¿Cuál cree usted que deba ser el castigo para los dueños de unidades “piratas” que no contribuyen con los mismos pagos y obligaciones que usted? (puede señalar más de una)

- ☐ Prisión
- ☐ Sanción económica
- ☐ Confiscar las unidades
- ☐ Otro (cuál):

8.- ¿Cómo considera que realizan su trabajo los servidores públicos encargados del transporte en el Estado?

- | | |
|------------------------------------|----------------------------------|
| ☐ Excelente | ☐ Mal |
| ☐ Muy bien | ☐ Muy mal |
| ☐ Bien | ☐ Pésimo |

9.- ¿Considera necesario que el Estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público en la modalidad de pasajeros en Chiapas?

☐ Sí

☐ No

10.- ¿Considera que todos los transportistas (concesionarios o no) pagan de manera justa y equitativa sus impuestos?

☐ Sí

☐ No

11.- ¿Cuál cree que deba ser el castigo para los funcionarios públicos que han permitido el transporte público irregular en Chiapas? (puede señalar más de una)

☐ Destitución del puesto

☐ Prisión

☐ Sanción económica

☐ Inhabilitación temporal

12.- ¿Cree usted que el Estado Mexicano devuelve lo recaudado en impuestos a la sociedad de una manera equitativa, proporcional y contribuyendo al bien común?

☐ Sí

☐ No



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
CAMPUS I



Objetivo: Evaluar la opinión de los usuarios del transporte público en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas.

Instrucciones: Coloque una **X** dentro del recuadro en la respuesta que considera correcta.

1.- ¿Sabe usted reconocer cuando una combi es pirata o concesionada?

☐ Sí

☐ No

2.- ¿Usted ha utilizado alguna vez combi “pirata”?

☐ Sí ¿Por qué? _____

☐ No ¿Por qué? _____

3.- ¿Considera que las combis “piratas” deben pagar impuestos?

☐ Sí

☐ No

4.- ¿Cree necesario que la autoridad hacendaria deba sancionar a los dueños de las combis “piratas”?

☐ Sí

☐ No

5.- ¿Considera necesario que el Estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público tipo colectivo en Chiapas?

☐ Sí

☐ No

6.- ¿Cree usted necesario que se deban regular bien las combis “piratas”?

☐ Sí

☐ No

¿Por qué? _____

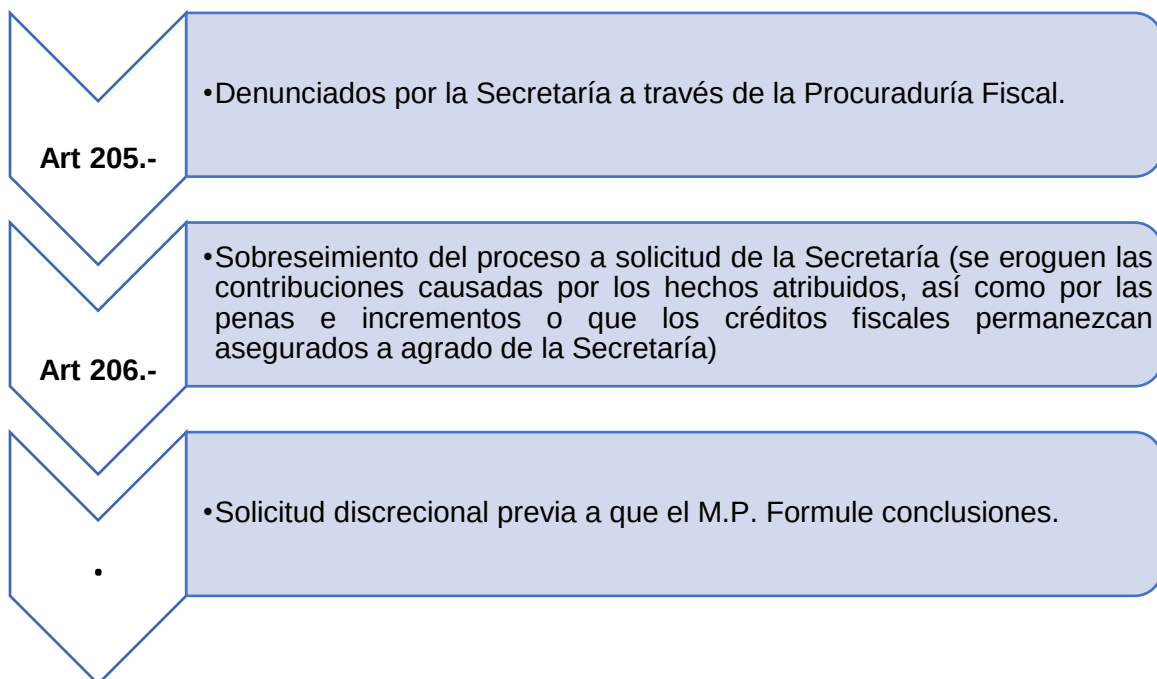
3.2 Propuesta o Modelo

3.2.1 Propuesta de Esquema Sancionador a quienes incurren en Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros

La Propuesta de un Esquema Sancionador surge ante la necesidad de poder combatir la evasión fiscal en el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de las Casas, propugnando alcanzar lograr una recaudación exhaustiva en beneficio del Fisco y garantizar la legalidad en el transporte público, con la finalidad de que se ajuste a las necesidades de los ciudadanos con un enfoque de interés público y efectividad en la satisfacción de las demandas sociales.

“LA EVASIÓN FISCAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN LA MODALIDAD DE PASAJEROS EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS: PROPUESTA DE UN ESQUEMA SANCIONADOR”

CÓDIGO DE LA HACIENDA PÚBLICA PARA EL ESTADO DE CHIAPAS



Art 207.-

•"Daño en perjuicio al Erario Estatal, la Secretaría hará la cuantificación y la presentará durante la tramitación del proceso (antes de que el M.P. formule conclusiones) para conceder la libertad provisional el monto de la caución comprenderá: la suma de la cuantificación del daño, contribuciones adeudadas. Incluyendo actualización y recargos si el inculpaado paga o garantiza el interés fiscal a satisfacción de la Secretaría, la Autoridad Judicial podrá reducir hasta en un 50% el monto de la caución (existan motivos o razones que justifiquen dicha reducción)"

Art 209.-

•En Delitos Fiscales, la Autoridad Judicial no impondrá sanción pecunaria. Las autoridades administrativas harán efectivas las contribuciones omitidas, sin que ello afecte el procedimiento penal.

Art 212.-

•Participación de un Servidor Público por cometer un delito fiscal. De la condena que resulte aplicable se acrecentará de tres meses a tres años de prisión.

Art 214.-

•Si el delito continúa, la pena podrá aumentarse hasta por una mitad mas de la que resulte aplicable.

Art 215.-

•"La acción penal en los delitos fiscales perseguibles por querrela de la Secretaría "prescribirán en 3 años contados a partir del día en que dicha Secretaría tenga conocimiento del delito y del delincuente y si no tiene conocimiento en 5 años a partir de la fecha de la comisión del delito"

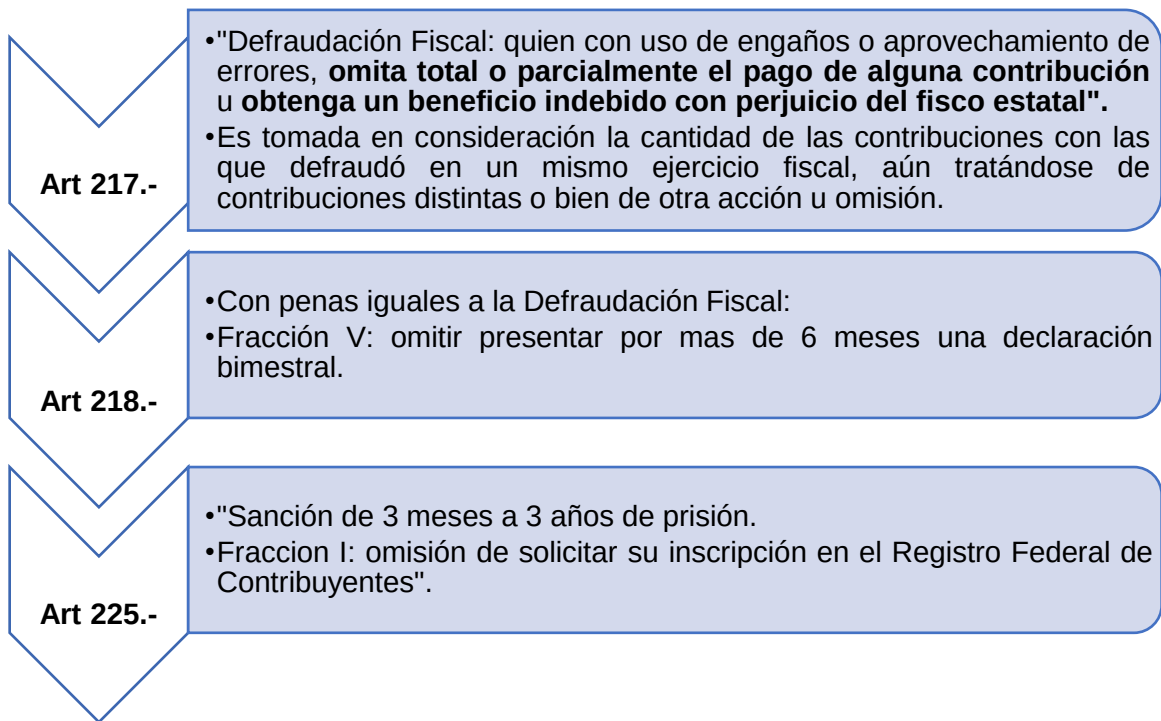


Figura 10 Esquema Sancionador del Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, por incurrir en Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.

CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO DE CHIAPAS

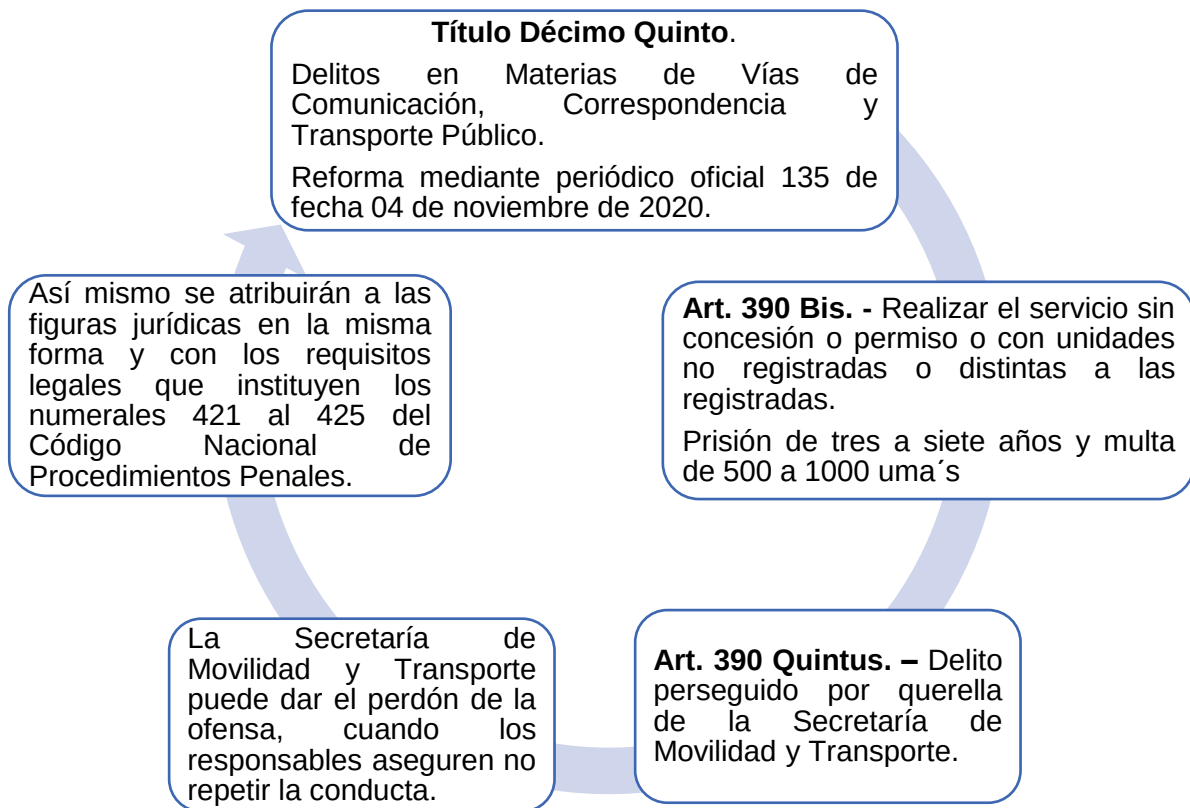


Figura 11 Esquema Sancionador del Código Penal para el Estado de Chiapas, para el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE CHIAPAS

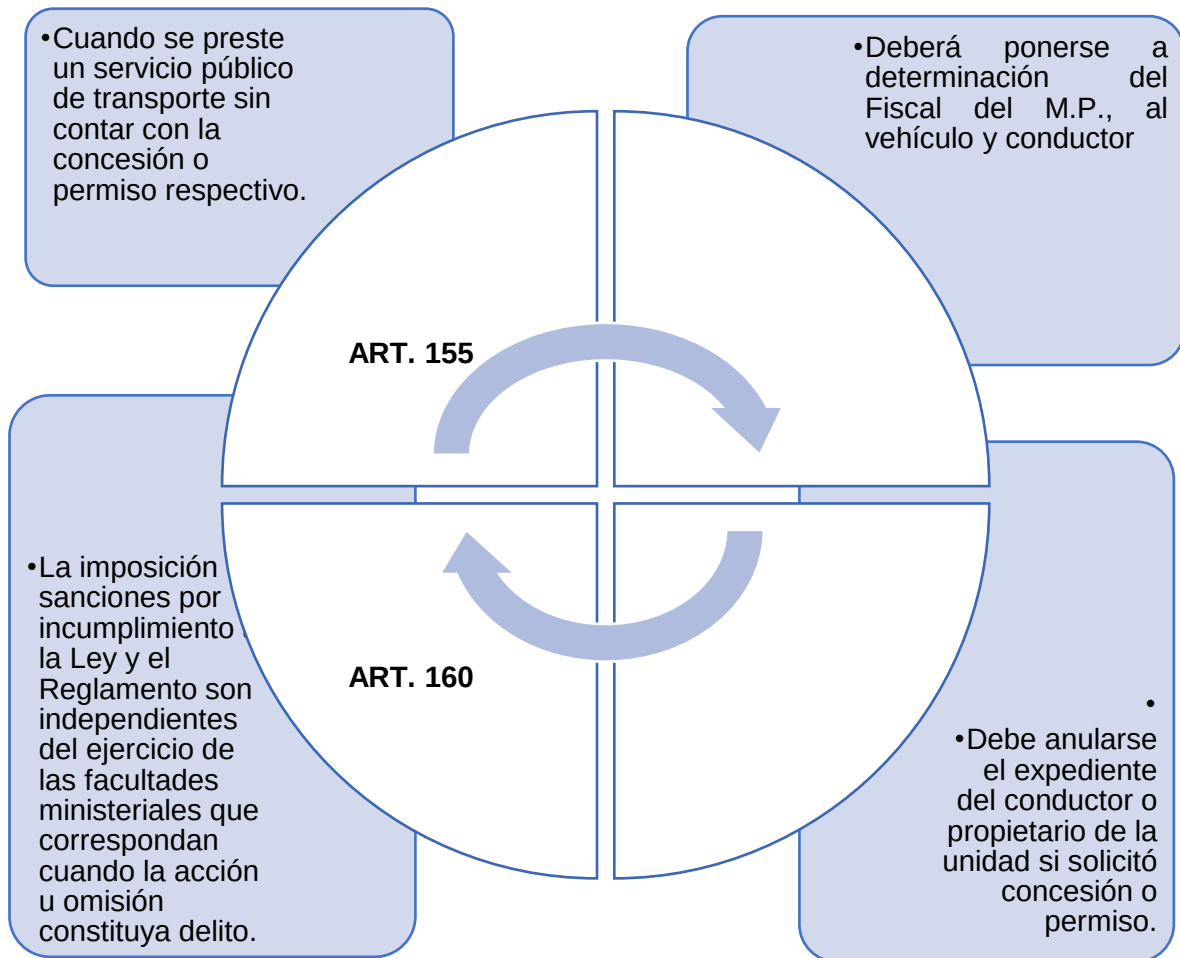


Figura 12 Esquema Sancionador de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Chiapas, para el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros.

3.2.2 Facultad Sancionadora de la Administración Pública

3.2.2.1 La Potestad Sancionadora

La Administración puede imponer sanciones de tipo represivo, cuando los sujetos obligados en las leyes administrativas infringen sus preceptos, pero si nos preguntamos cuál es el fundamento de la potestad sancionadora de la Administración, Lomelí Cerezo, (2007) cita al distinguido autor español Garrido Falla, quien señala lo siguiente: “ Hay que reconocer que en cada caso que se han atribuido a la administración facultades sancionadoras, el legislador no ha procedido por puro arbitrio, sino de acuerdo con un criterio que evidencia el nexo común que une todos estos supuestos. Y en la materia de que se trata este nexo no puede ser otro que el hecho de que la sanción se imponga precisamente para reprimir transgresiones que se han producido en un campo cuya competencia y cuidado ha sido previamente encomendado a la Administración. La configuración de la Administración como un poder jurídico (y en tal sentido ato-suficiente) postula esta potestad sancionadora. Su fundamento es paralelo al que justifica la ejecutividad y ejecutoriedad de los actos administrativos: ni la administración tiene que recurrir a los tribunales civiles ordinarios, ni tampoco a los tribunales de la jurisdicción penal”. Por lo que, el aparato gubernamental posee facultades para cumplir sus exigencias por medio de la utilización de instrumentos coercitivos que demanden el cumplimiento de los ciudadanos en las obligaciones.

Por otra parte, Lomelí Cerezo, (2007) refiere a Villegas Bazavilbazo al señalar que la potestad sancionadora de la Administración es una de las facultades propias de los poderes estatales que la misma Administración posee para el cumplimiento integral de la función administrativa, considerando que esas potestades son la reglamentaria, imperativa, sancionadora, ejecutiva y jurisdiccional. Es decir, que la potestad sancionadora radica en que las autoridades administrativas tienen competencia para imponer sanciones a las acciones u omisiones antijurídicas, considerándose un atributo indispensable para la realización de sus fines.

Por otro lado, Sánchez Gómez (2011) destaca que la potestad sancionadora del Estado es una de las más altas manifestaciones de su poder soberano y al ser ejercitada por sus órganos le permite mantener vigente el derecho, señalando que nace de la Ley Suprema y en ocasiones debe ejercitarse cuando existe la necesidad de poner un escarmiento a los infractores del orden jurídico.

3.2.2.2 Naturaleza Jurídica de la Potestad Punitiva de la Administración del Estado

El Derecho Administrativo Sancionador tiene dentro de sus objetivos, lograr garantizar el desarrollo de las funciones que se encuentran reguladas en las leyes administrativas, haciendo uso de la potestad sancionadora para poder cumplir su finalidad. Por ello, este tipo de sanciones propias de la administración tienen una semejanza primordial con las penalidades, toda vez que ambas poseen un terreno a lo que es antijurídico, ya sea porque algo esté ordenado o prohibido. Por esa razón, si bien es cierto el Derecho Penal y Administrativo Sancionador, trascienden por esencia de gozar dicha Potestad Punitiva, concibiéndola como una superioridad para imputar penalidades y sanciones por la comisión de ilícitos, tratándose de materia Penal o Administrativo, por ende entre las sanciones administrativas y penales existe una cierta diferencia de carácter cuantitativo, haciéndose cada vez más fuerte la idea de que las sanciones administrativas mantienen una naturaleza propia. Sin embargo, gran parte de la doctrina reconoce que tanto las penas como las sanciones administrativas son cuestiones independientes. Por último, se sostiene que el Derecho Administrativo Sancionador es una ramificación independiente y particularmente del Derecho Penal, por dotar de garantías al perseguido como ocurre en el Derecho Penal, pero al mismo tiempo, proteger el interés general y colectivo por encima del privado, cuya finalidad es la razón de ser del Estado y su Administración, estando al servicio de la promoción del bien común. Lo que resulta evidente que dentro del ejercicio de tales potestades debe sujetarse a principios, y estos principios serían los principios del Derecho Administrativo Sancionador. (Segura Soto, 2014)

3.2.2.3 Principios Tributarios Sancionadores

Los principios tributarios derivan de los principios generales del derecho, considerándolos parte integral en nuestro ordenamiento jurídico, en razón de su utilización para resolver toda clase de controversias. Ahora bien, en materia tributaria estos principios se desprenden de nuestra CPEUM, del artículo 31 fracción IV.

Por lo que, Dorantes Chávez y Gómez Marín (2014) señalan que del citado artículo se desprenden los siguientes principios tributarios:

Principio de Legalidad.

En ese sentido, señalan que el derecho humano de legalidad es aplicable a cualquier materia de derecho, teniendo su fundamento en los artículos 14 y 16 constitucionales y suponiendo que al Estado le incumbe conducirse a través de un sistema jurídico determinado y acatar los requerimientos principales, este principio se desprende del último apartado de la fracción IV que refiere “que dispongan las leyes”, es decir, que no puede haber tributo sin estar previamente establecido en la ley.

Principios de Proporcionalidad y Equidad.

El primero hace referencia a que nos corresponde aportar nuestras contribuciones en equilibrio con nuestra posibilidad económica, es decir, debe pagar más aquel que perciba más ganancias. El segundo, denota un estado de igualdad o justicia, tratando igual a los iguales y desigual a los que no lo sean. Sin embargo, al tratarse de dos principios con características diferentes, existen algunos tratadistas que señalan que estos principios en conjunto denotan la idea de justicia tributaria.

Principio de Generalidad.

Este principio también se desprende cuando señala que las obligaciones contenidas son para todos los mexicanos, si bien no significa que los extranjeros no deban pagar impuestos. Por ello, este principio no es exclusivo de la materia fiscal, puesto que la ley debe ser general y abstracta, para que una vez que se determine la hipótesis jurídica cualquiera pueda colocarse en la regulación de la misma.

Principio de Obligatoriedad y vinculación al Gasto Público.

En estos principios se justifica la potestad del Estado para obligar al gobernado a contribuir y la reciprocidad que de nuestra obligación el gobierno se encuentra obligado a destinar los impuestos al gasto público.

Por otra parte, Sánchez Gómez (2011) señala que, para el ejercicio de la potestad tributaria, esta debe ser congruente con el marco constitucional y observar los derechos fundamentales contenidos en la CPEUM. Los principios contenidos en la misma representan la guía suprema de todo el orden jurídico- fiscal. Por tal motivo, menciona los siguientes principios tributarios:

- Legalidad
- Audiencia
- Proporcionalidad y Equidad
- Destino de las contribuciones a cubrir el gasto público
- Igualdad y Prohibición de Leyes Privativas

Así mismo, este autor hace referencia a una serie de principios doctrinarios de la obligación tributaria, mencionando que constituyen la secuencia conductora de las obligaciones tributarias, con la finalidad de impedir arbitrariedades, atropellos o diferencias del gobernante a los gobernados. El umbral de los principios medulares que señala, se encuentra en las ideas del notable economista inglés Adam Smith del siglo XVIII, con su trabajo titulado “Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones” los principios elaborados por Adam Smith fueron los siguientes: de justicia; de certidumbre; de comodidad y economía.

Así también, Adolfo Wagner destaca nueve principios superiores, agrupados en cuatro categorías, la primera en principios de política financiera; la segunda en principios de economía pública, la tercera en principios de equidad o repartición equitativa de los impuestos y la cuarta en principios de administración fiscal.

A su vez, menciona que Harold M. Sommers habla de principios complementarios, denominados: de posibilidad de pago; del provecho; el de la ocupación plena y de la conveniencia, así como el principio de crédito por retribución ganada.

En esa tesitura, otro autor como Arrioja Viscaíno, (2012) comenta que se ha procurado desde los remotos tiempos de la Independencia Nacional, estructurar el sistema mexicano sobre principios de justicia, equidad y proporcionalidad, tal como lo exigía Adam Smith, pensando en el bienestar del Estado y en la protección de los ciudadanos. Por ello, señala un concepto brillante que ha quedado archivado en la Historia Nacional, cuyo contenido hace alusión al Artículo 36 del Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana, cuya expedición data del año 1814, que contuvo la siguiente expresión de don José María Morelos y Pavón, al estatuir que: “las contribuciones públicas no son extorsiones, sino donaciones de los ciudadanos para la seguridad y la defensa”. En ese sentido, considerando el contenido de la fracción IV del Artículo 31 de la CPEUM, se desprende la presencia de los sucesivos principios:

- Generalidad;
- Obligatoriedad;
- Vinculación con el Gasto Público;
- Proporcionalidad y Equidad;
- Legalidad.

3.2.3 Delitos en materia de Transporte Público. El cumplimiento del Código Penal y la Ley de Movilidad y Transporte en Chiapas.

CPECH. –

Comenzamos considerando el contenido de los artículos 390 Bis y 390 Quintus precisados en el capítulo IV que tiene que ver con los delitos en materia de Transporte Público, cuya ampliación fue publicada en el Periódico Oficial 135, con fecha 04 de noviembre del año 2020, señalando lo siguiente:

“Artículo 390 Bis. - A quien, por sí o mediante interpósita persona, realice el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades sin contar con la concesión o el permiso expedido por la autoridad competente, o por realizarlo con unidades vehiculares no registradas o distintas a las registradas ante la autoridad de transporte del Estado, se le impondrá pena privativa de libertad de tres a siete años y multa de quinientas a mil veces la Unidad de Medida y Actualización vigente.”

“Artículo 390 Quintus. - Los delitos establecidos en este capítulo serán perseguidos por querrella que deberá presentar la Secretaría de Movilidad y Transporte, la cual podrá otorgar el perdón del ofendido cuando los imputados realicen acciones concretas y actuales para regularizar sus actividades relacionadas con la prestación del servicio público de transporte y garanticen la no repetición.

De igual forma, los delitos previstos en este capítulo también se imputarán a las personas jurídicas en la forma y términos legales que establecen los artículos 421 al 425 del Código Nacional de Procedimientos Penales.”

Con esto, tenemos una muestra en la siguiente tabla que a continuación se detalla:

Artículo	Conducta	Punibilidad	Persecución
•390 Bis	•Realizar el servicio sin concesión o permiso o con unidades no registradas o distintas a las registradas.	•Prisión de 3 a 7 años y multa de 500 a 1000 UMA'S (\$103.74)	•Querella por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte

Figura 13 Artículo 390 Bis del Código Penal para el Estado de Chiapas.

Ahora bien, la LMTECH en los artículos 153, 155 y 160 establece un criterio similar por la conducta realizada y tratándose de delito la SMTECH debe hacer del conocimiento a la autoridad competente, por ende, si el servicio es realizado sin concesión o permiso debe poner a disposición del Fiscal Ministerio Público al vehículo y conductor, lo que representa una grave contradicción al respecto en vista de que el CPECH, señala que para este delito debe presentar querella la misma SMTECH.

"Atendiendo la naturaleza de las violaciones a la Ley y al Reglamento, la Secretaría aplicará sanciones consistentes en la detención del vehículo, retiro de los documentos, placas, tarjeta de circulación y certificado de aptitud o multas de conformidad con el tabulador de infracciones, cuantificadas en Unidad de Medida y Actualización, que para tales efectos publique el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría y en caso de delito deberá hacerse del conocimiento de la autoridad competente."

•Artículo 153

"En caso de la prestación del servicio público de transporte sin concesión o permiso se procederá a poner a disposición del Fiscal del Ministerio Público tanto al vehículo como al conductor. Se cancelará el expediente de solicitud de concesión o permiso al conductor y al propietario del vehículo con que se preste el servicio público de transporte sin autorización."

•Artículo 155

Por último, el artículo 160 en su párrafo segundo dice: "La imposición de sanciones por incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ley y el Reglamento, serán independientes del ejercicio de las facultades ministeriales que correspondan cuando la acción u omisión constituya delito".

3.2.4 Implementación del Procedimiento de Responsabilidad Administrativa e Inhabilitación de Servidores Públicos por Omisiones arbitrarias en perjuicio del servicio público.

El siguiente apartado nos permite visualizar una serie de artículos que señala la probable comisión de una falta administrativa grave cometida por los Servidores Públicos, en perjuicio del servicio público, cuyo contenido lo encontramos en la LRAECH, señalando lo siguiente:

"Las conductas previstas en el presente Capítulo constituyen faltas administrativas graves de los Servidores Públicos, por lo que deberán abstenerse de realizarlas, mediante cualquier acto u omisión."

•Artículo 51

"Incurrirá en abuso de funciones la persona servidora o servidor público que ejerza atribuciones que no tenga conferidas o se valga de las que tenga, para realizar o inducir actos u omisiones arbitrarios, para generar un beneficio para sí o para las personas a las que se refiere el artículo 52 de esta Ley o para causar perjuicio a alguna persona o al servicio público; así como cuando realiza por sí o a través de un tercero, alguna de las conductas descritas en el artículo 20 Ter, de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia."

•Artículo 57

"En el caso de que la Falta Administrativa Grave cometida por el Servidor Público le genere beneficios económicos, a sí mismo o a cualquiera de las personas a que se refiere el artículo 52 de esta Ley, se le impondrá sanción económica que podrá alcanzar hasta dos tantos de los beneficios obtenidos. En ningún caso la sanción económica que se imponga podrá ser menor o igual al monto de los beneficios económicos obtenidos. Lo anterior, sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que se refiere el artículo anterior. El Tribunal determinará el pago de una indemnización cuando, la Falta Administrativa Grave a que se refiere el párrafo anterior, provocó daños y perjuicios a la Hacienda Pública, o al patrimonio de los Entes Públicos. En dichos casos, el servidor público estará obligado a reparar la totalidad de los daños y perjuicios causados y las personas que, en su caso, también hayan obtenido un beneficio indebido, serán solidariamente responsables."

•Artículo 79

"En los casos de sanción económica, el Tribunal ordenará a los responsables el pago que corresponda y, en el caso de daños y perjuicios que afecten a la Hacienda Pública, o al patrimonio de los Entes Públicos, adicionalmente el pago de las indemnizaciones correspondientes. Dichas sanciones económicas tendrán el carácter de créditos fiscales. Las cantidades que se cobren con motivo de las indemnizaciones por concepto de daños y perjuicios formarán parte de la Hacienda Pública o del patrimonio de los Entes Públicos afectados."

•Artículo 85

"El monto de la sanción económica impuesta se actualizará, para efectos de su pago, en la forma y términos que establece el Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas, en tratándose de contribuciones y aprovechamientos."

•Artículo 86

"Cuando el Servidor Público o los particulares presuntamente responsables de estar vinculados con una Falta Administrativa Grave, desaparezcan o exista riesgo inminente de que oculten, enajenen o dilapiden sus bienes a juicio del Tribunal, se solicitará a la Secretaría de Hacienda, en cualquier fase del procedimiento proceda al embargo precautorio de sus bienes, a fin de garantizar el cobro de las sanciones económicas que llegaren a imponerse con motivo de la infracción cometida. Impuesta la sanción económica, el embargo precautorio se convertirá en definitivo y se procederá en los términos de la legislación aplicable."

•Artículo 87

3.2.5 Centralización Administrativa del Transporte Público en la modalidad de Pasajeros como Plan B a largo plazo

“La mejora de las condiciones de Movilidad es uno de los instrumentos más importantes de que disponemos para conseguir crear un entorno de mayor justicia social y equilibrio territorial.” (Luís Bonifaz, y otros, 2016)

Por otro lado, los autores destacan que la movilidad es un Derecho, que tiene reconocimiento constitucional en muchos países. Este derecho a su vez, genera obligaciones a los Poderes Públicos y a los ciudadanos. Por ello, la progresiva exigencia social hacia la autoridad, para que sea hábil en la construcción de modos organizativos, y conseguir una coordinación eficaz entre instituciones análogas y estructuras sociales que logren generar eficiencia en la gestión y mejora de la Movilidad, que hasta ahora sigue siendo un reto enorme, ya que de ninguna manera el Estado puede renunciar a los desafíos que se le presentan constantemente sobre organización, alineación, reglamentación e intervención de los proyectos infraestructurales.

Por lo que definitivamente requiere un esfuerzo mayor por hacer un replanteamiento de las obligaciones de los Funcionarios Públicos en correlación a la movilidad, la circulación en las vialidades, los espacios públicos y la base de todo, el Transporte Público. Es decir, no porque el servicio no esté a cargo de la titularidad pública no deba volver a serlo, ni porque el servicio se encuentre otorgado a los particulares, pueda ser recuperado y renovado, siempre y cuando convenga al mejor funcionamiento del Transporte Público. Debiéndose controlar las cláusulas restrictivas de la competencia de la autoridad, con la finalidad de no convertir la prestación en la exclusividad de unos cuantos, haciéndose una centralización particular y con esto, restringir la potestad de la Administración en la búsqueda por mejorar los escenarios de asistencia brindados a los habitantes.

Ahora bien, resulta necesaria la participación del Estado en el destino de recursos públicos a la modernización del Transporte Público, que permita dar respuesta a las demandas sociales que han ido en aumento, tanto cuantitativa como cualitativamente. Si bien es cierto, un reto es la falta de capacidad recaudatoria de las Administraciones lo que impide la constitución de un escenario de administración financiera invariable y eficaz para hacerle frente a las directrices de transformación en infraestructuras y servicios públicos. Es decir, que debemos reforzar la

convicción de que existen múltiples alternativas fiscales para mejorar y alcanzar un sistema de movilidad urbana eficiente y renovada.

Una situación que va en aumento no solamente en el municipio de San Cristóbal de Las Casas, y que ha repercutido por la falta de atención adecuada a la problemática en el servicio público de transporte y al poco cuidado que se presta a la Movilidad, es la introducción desmedida de motocicletas que se ha vuelto un modo alternativo de desplazamiento económico, y que ha generado condiciones negativas en el uso de la vía pública, creando escenarios de potencial conflicto.

Luis Bonifaz et al. (2016) señala que actualmente ha surgido una diversidad de formas de transporte público, colectivo o individual, informales (taxis privados, colectivos, motocarros, mototaxis, bicitaxis, etc.), pero no marginales, pues en algunos ámbitos superan con creces al número de los pasajeros transportados en líneas regulares. Existe por tanto una falta de visión global de la oferta de modos de desplazamiento en transporte público.

Las colaboraciones público-privadas son herramientas para la aceleración de los procesos de licitación de inversiones en infraestructura pública, que pueden resultar de suma utilidad en determinadas circunstancias, pero su uso indiscriminado puede comportar también efectos altamente negativos. (Luís Bonifaz, y otros, 2016)

Evidentemente, bajo un claro concepto de Estado del Bienestar, pero también pensando en las externalidades positivas que genera una buena oferta de Transporte Público, debería existir un amplio volumen de aportación de recursos públicos a la financiación del déficit generado por una red diseñada en términos de oferta atractiva al usuario, de calidad, que convierta al transporte público en una alternativa al vehículo privado, y que no sea solo el medio de desplazamiento de aquellos que no pueden utilizar su vehículo. (Luís Bonifaz, y otros, 2016)

Finalmente, Luís Bonifaz et al. (2016) concluyen al destacar con mayor impacto, la comprobación de que en todos estos lugares se ha tomado la previsión de considerar a la Movilidad como uno de los ejes configuradores de la estructuración urbana en el presente siglo XXI. Y, en este contexto, también: que los responsables institucionales deben dejar de denominarse “Secretarios de Transporte”, para serlo de “Movilidad y Gestión del Espacio Público”. Toda vez que no es posible continuar con las políticas de intervención aisladas y estrictamente sectoriales, puesto

que la mejora de las condiciones de vida y de movilidad, responden a un mismo objetivo y que la visión debe ser “holística”, multicomprendensiva, integradora del urbanismo, el transporte, los proyectos de intervención en el espacio público, las decisiones estratégicas de localización de actividades, la distribución horaria y diaria de usos y actividades ciudadanas. En definitiva, que Política de Movilidad quiere decir gestión de las necesidades y deseos de desplazarse, adopción de modelos de Movilidad e inversiones y gasto público coherentes con el modelo elegido y visión global del funcionamiento de la ciudad, para establecer sinergias que afecten positivamente a los ciudadanos, individual y colectivamente.

CAPITULO IV

4. Resultados y Experiencias

4.1. Procesamiento de Resultados

A continuación, se presenta la tabulación estadística y las representaciones gráficas de los resultados obtenidos de cada una de las preguntas que comprenden el cuestionario, aplicado a los concesionarios de las principales rutas que prestan el servicio de transporte público en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas.

Cabe mencionar, que la tabulación estadística consiste en presentar de forma resumida los resultados obtenidos, tanto en cantidades como en porcentajes correspondientes a cada una de las respuestas, habiendo realizado antes el conteo de dichas respuestas. Por su parte, la representación gráfica permite visualizar de forma clara y correcta el contenido de la tabulación estadística a través de una gráfica.

1.- ¿Cuántos años lleva siendo concesionario de su unidad y/o unidades de transporte?

a) Representaciones Gráficas:

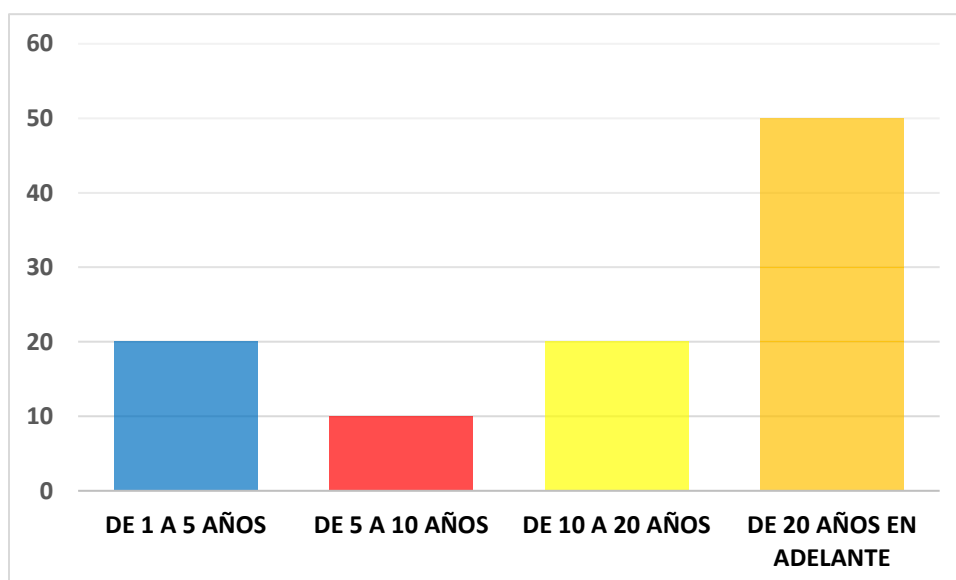
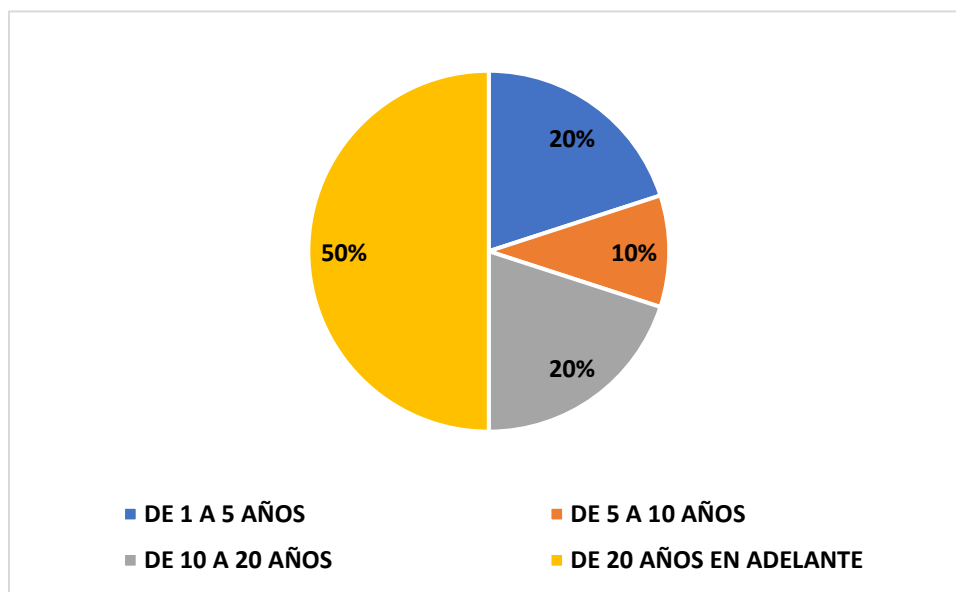


Gráfico 1 Datos de interrogante 1 a concesionarios

a) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
DE 1 A 5 AÑOS	20	20%
DE 5 A 10 AÑOS	10	10%
DE 10 A 20 AÑOS	20	20%
DE 20 AÑOS EN ADELANTE	50	50%
TOTAL	100	

Tabla 2 Tabla con resultados de interrogante 1 a concesionarios

2.- ¿Cuáles de las siguientes contribuciones realiza para prestar el servicio público de transporte? (puede marcar una, varias o todas)

a) Representaciones Gráficas:

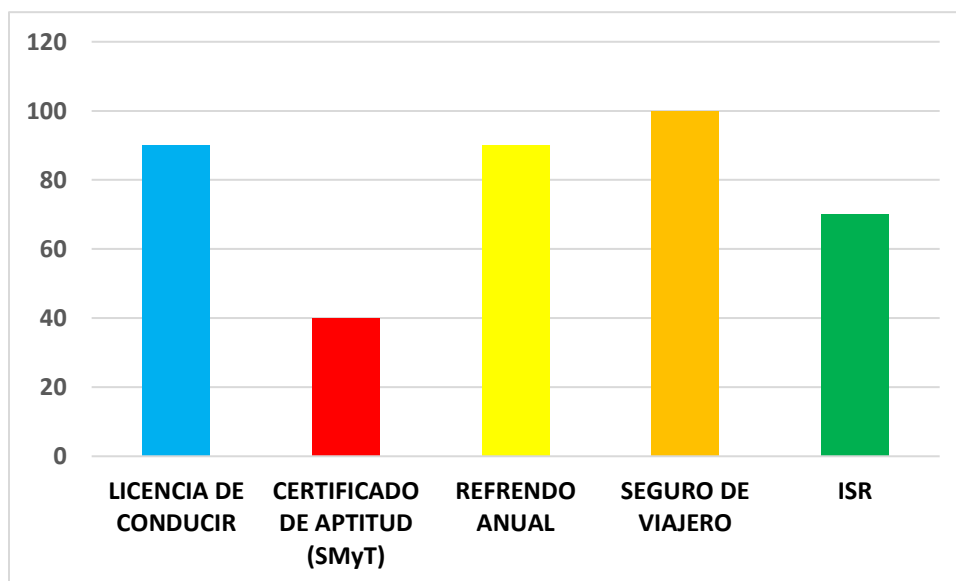
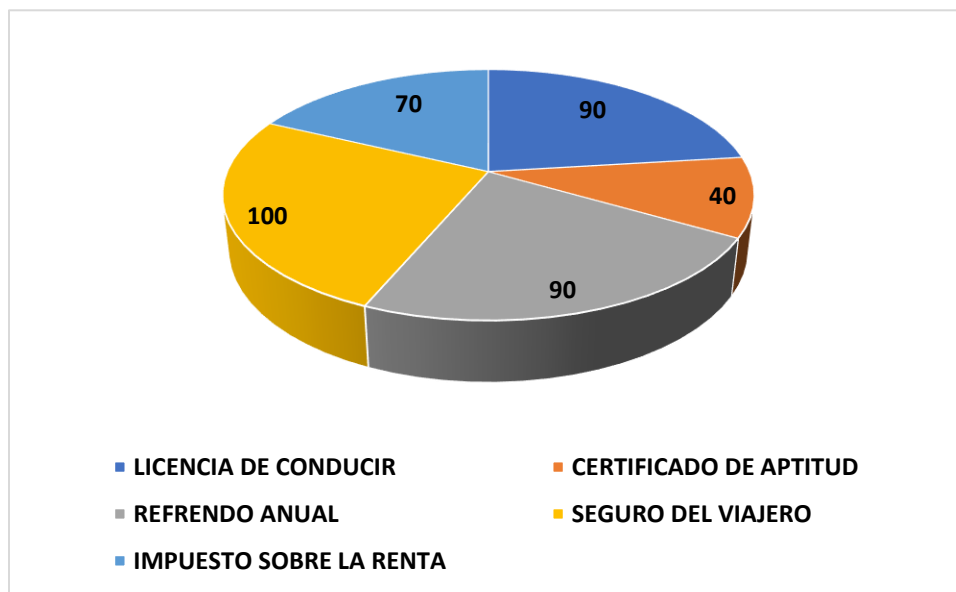


Gráfico 2 Datos de interrogante 2 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
LICENCIA DE CONDUCIR	90	90%
CERTIFICADO DE APTITUD	40	40%
REFRENDO ANUAL	90	90%
SEGURO DEL VIAJERO	100	100%
IMPUESTO SOBRE LA RENTA	70	70%
TOTAL	100	

Tabla 3 Tabla con resultados de interrogante 2 a concesionarios

3.- ¿Cada qué tiempo realiza la renovación de la unidad que presta el servicio?

a) Representaciones Gráficas:

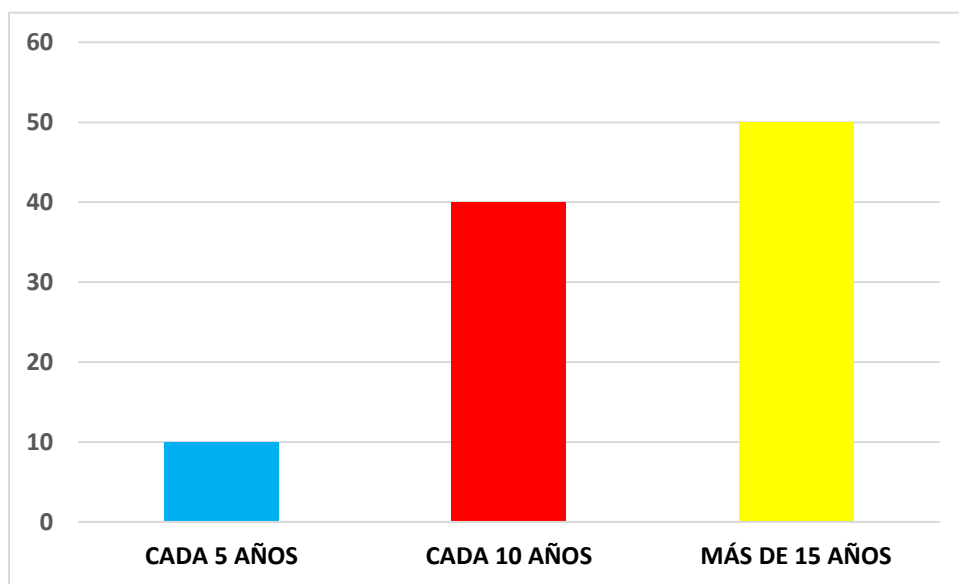
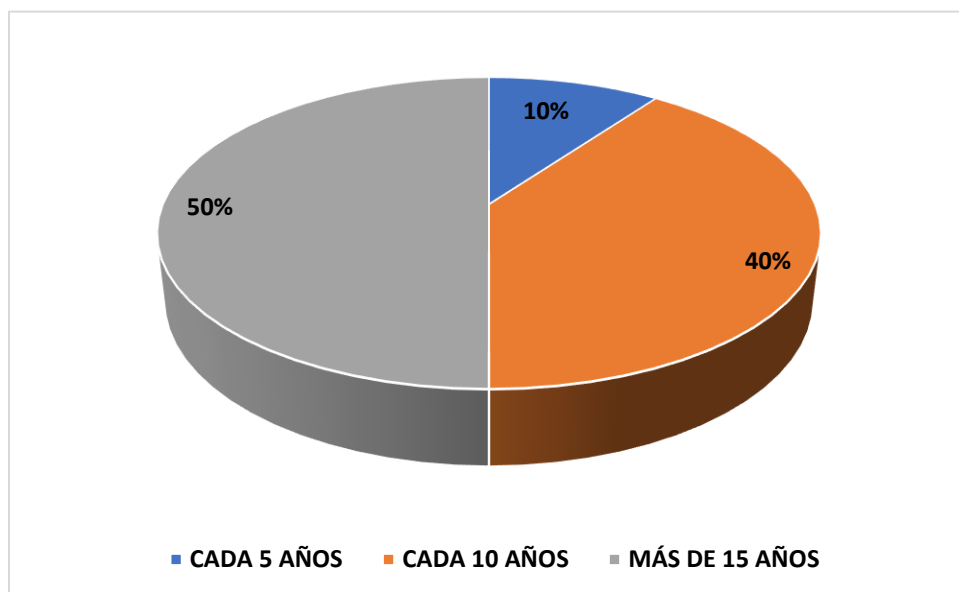


Gráfico 3 Datos de interrogante 3 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
CADA 5 AÑOS	10	10%
CADA 10 AÑOS	40	40%
MÁS DE 15 AÑOS	50	50%
TOTAL	100	

Tabla 4 Tabla con resultados de interrogante 3 a concesionarios

4.- ¿Cuáles cree que fueron las razones que originaron el transporte público irregular?

a) Representaciones Gráficas:

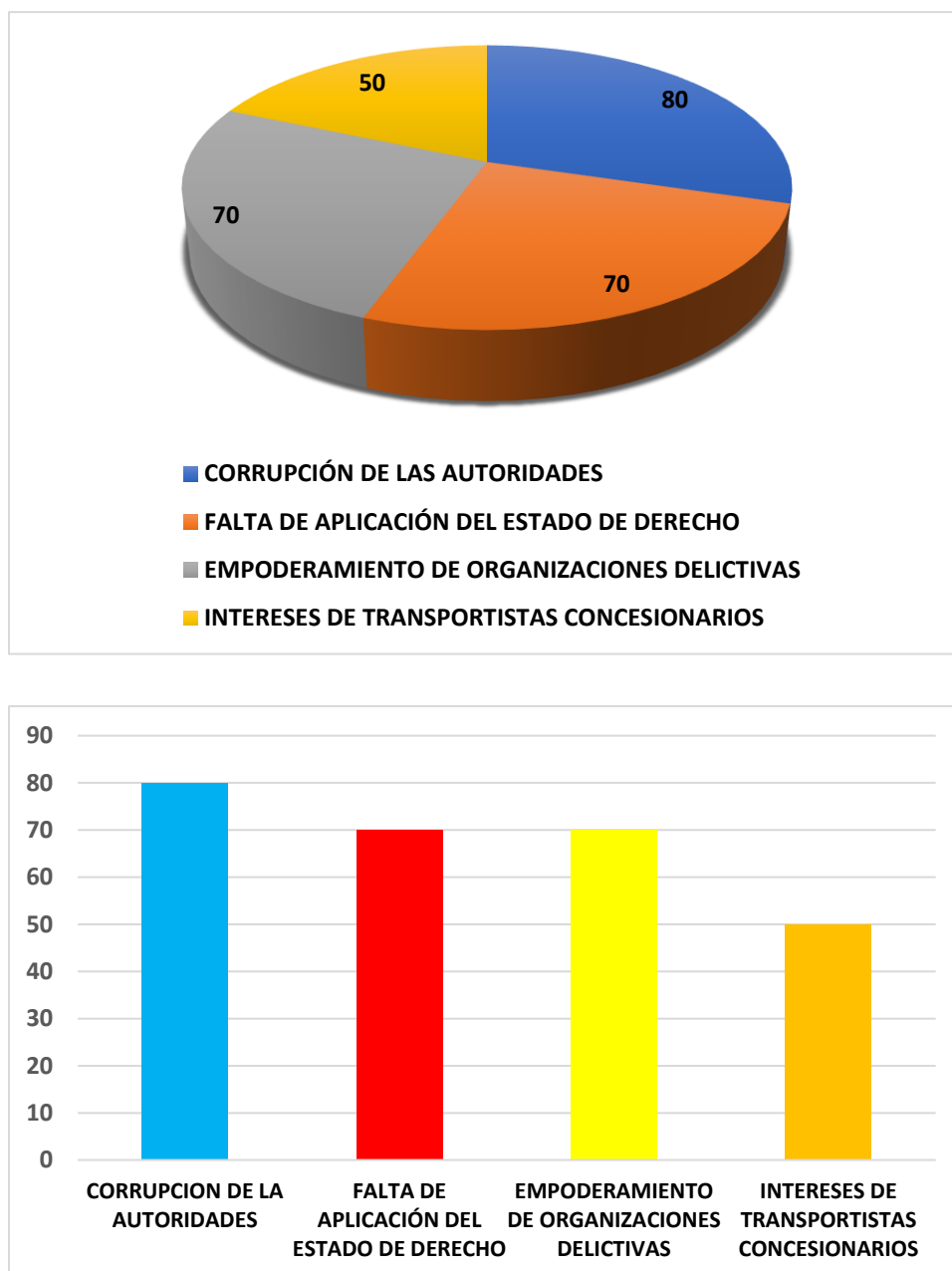


Gráfico 4 Datos de interrogante 4 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
CORRUPCIÓN DE LAS AUTORIDADES	80	80%
FALTA DE APLICACIÓN DEL ESTADO DE DERECHO	70	70%
EMPODERAMIENTO DE ORGANIZACIONES DELICTIVAS	70	70%
INTERESES DE TRANSPORTISTAS CONCESIONARIOS	50	50%
TOTAL	100	

Tabla 5 Tabla con resultados de interrogante 4 a concesionarios

**5.- ¿Cómo se considera afectado por el funcionamiento del transporte público irregular?
(puede señalar más de una)**

a) Representaciones Gráficas:

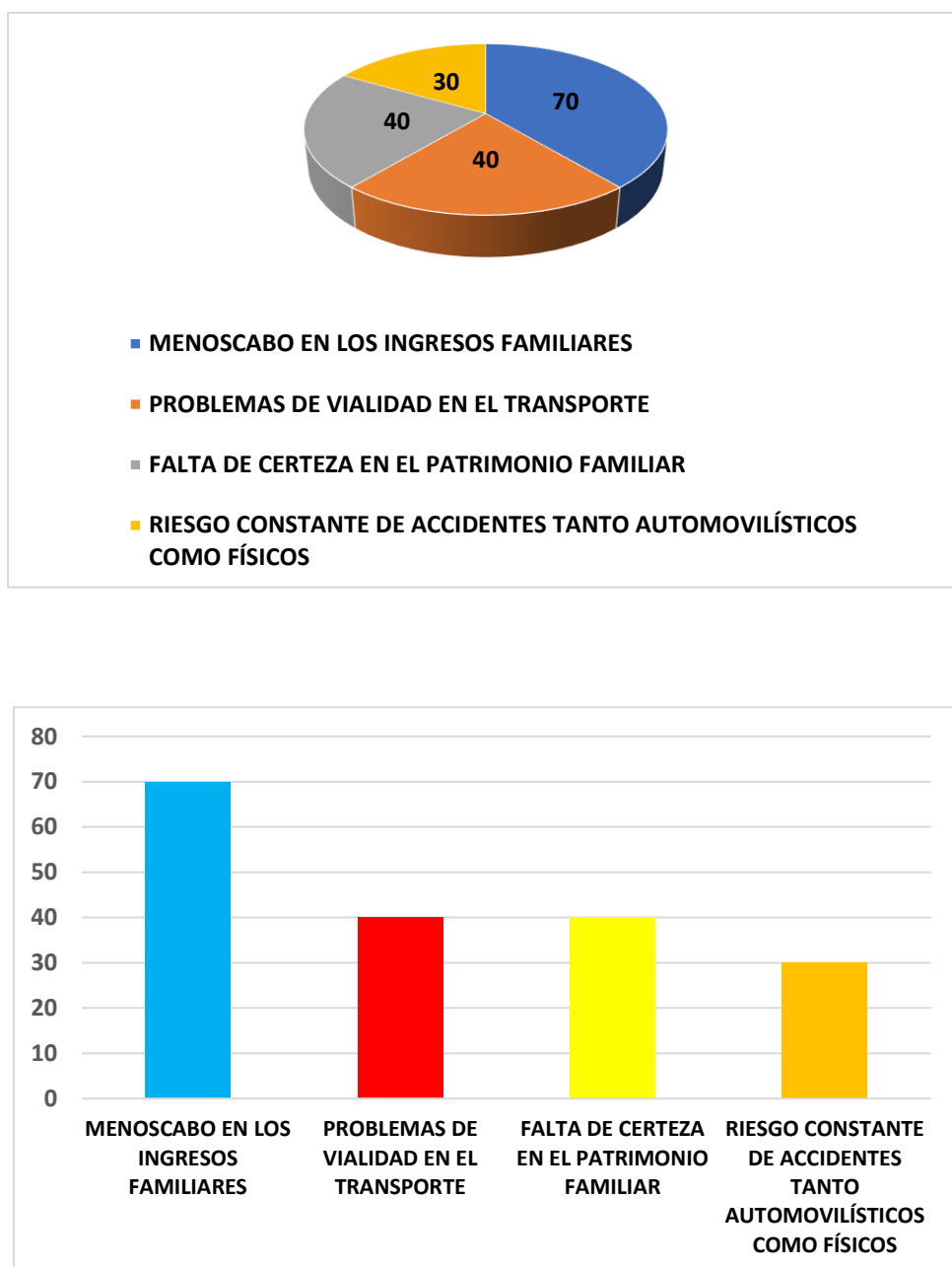


Gráfico 5 Datos de interrogante 5 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
MENOSCABO EN LOS INGRESOS FAMILIARES	70	70%
PROBLEMAS DE VIALIDAD EN EL TRANSPORTE	40	40%
FALTA DE CERTEZA EN EL PATRIMONIO FAMILIAR	40	40%
RIESGO CONSTANTE DE ACCIDENTES TANTO AUTOMOVILÍSTICOS COMO FÍSICOS	30	30%
TOTAL	100	

Tabla 6 Tabla con resultados de interrogante 5 a concesionarios

6.- ¿Considera necesario que la autoridad hacendaria sancione a los dueños de las unidades de transporte irregular?

a) Representaciones Gráficas:

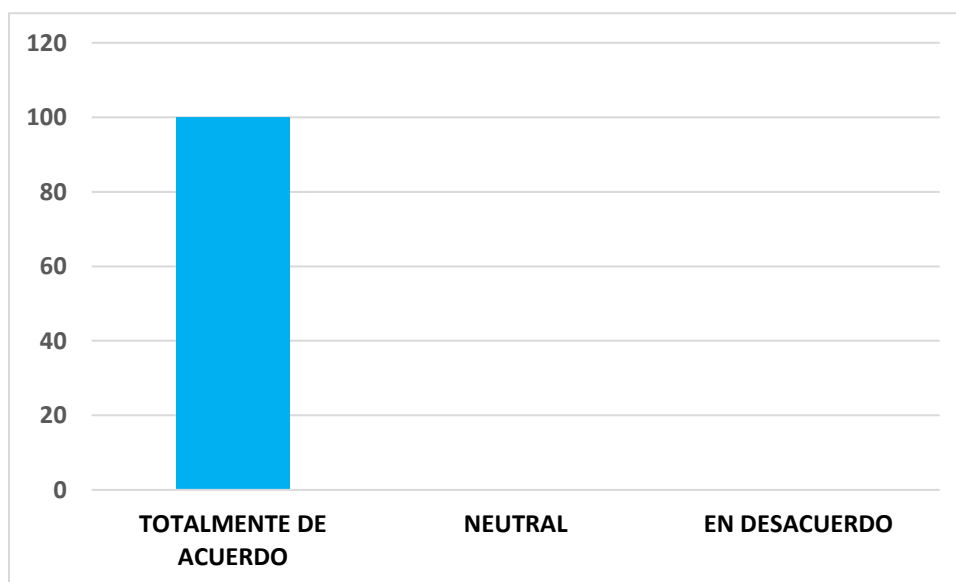
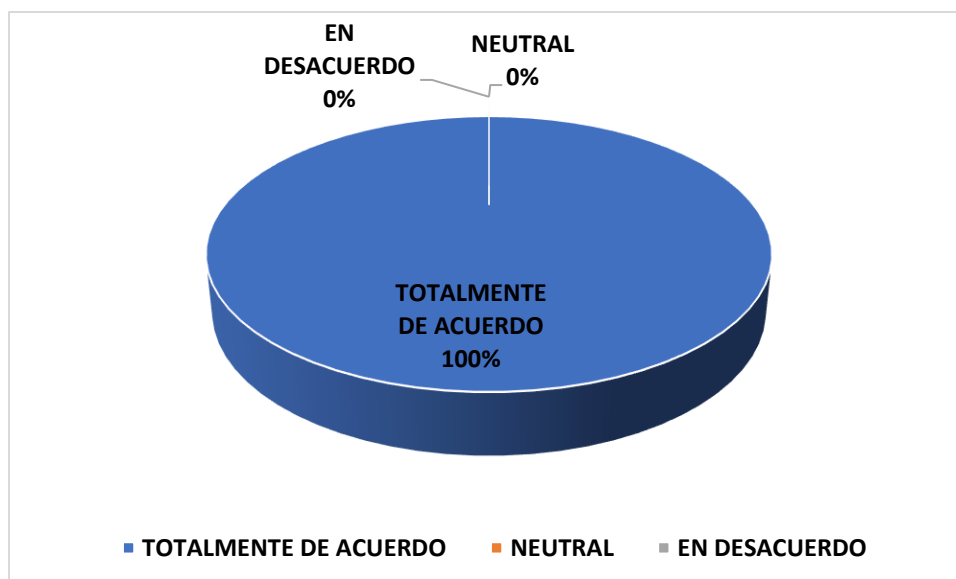


Gráfico 6 Datos de interrogante 6 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
TOTALMENTE DE ACUERDO	100	100%
NEUTRAL	0	0%
EN DESACUERDO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 7 Tabla con resultados de interrogante 6 a concesionarios

7.- ¿Cuál cree usted que deba ser el castigo para los dueños de unidades “piratas” que no contribuyen con los mismos pagos y obligaciones que usted? (puede señalar más de una)

a) Representaciones Gráficas:

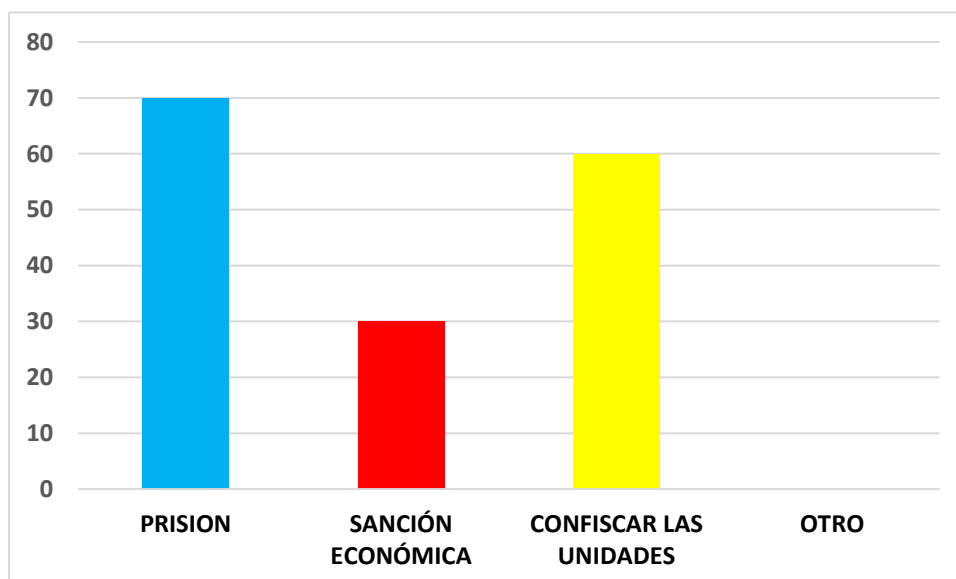
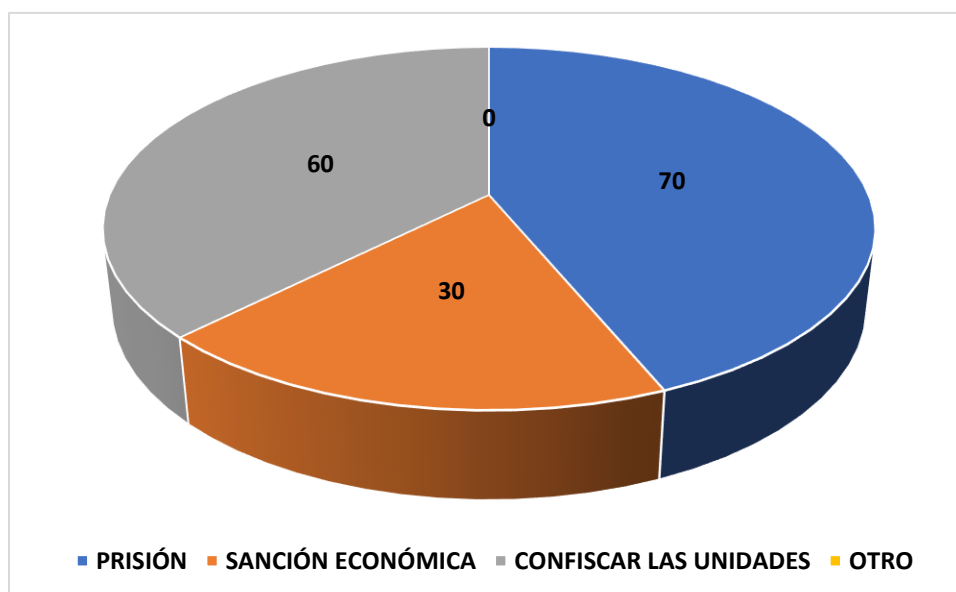


Gráfico 7 Datos de interrogante 7 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
PRISIÓN	70	70%
SANCIÓN ECONÓMICA	30	30%
CONFISCAR LAS UNIDADES	60	60%
OTRO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 8 Tabla con resultados de interrogante 7 a concesionarios

8.- ¿Cómo considera que realizan su trabajo los servidores públicos encargados del transporte en el Estado?

a) Representaciones Gráficas:

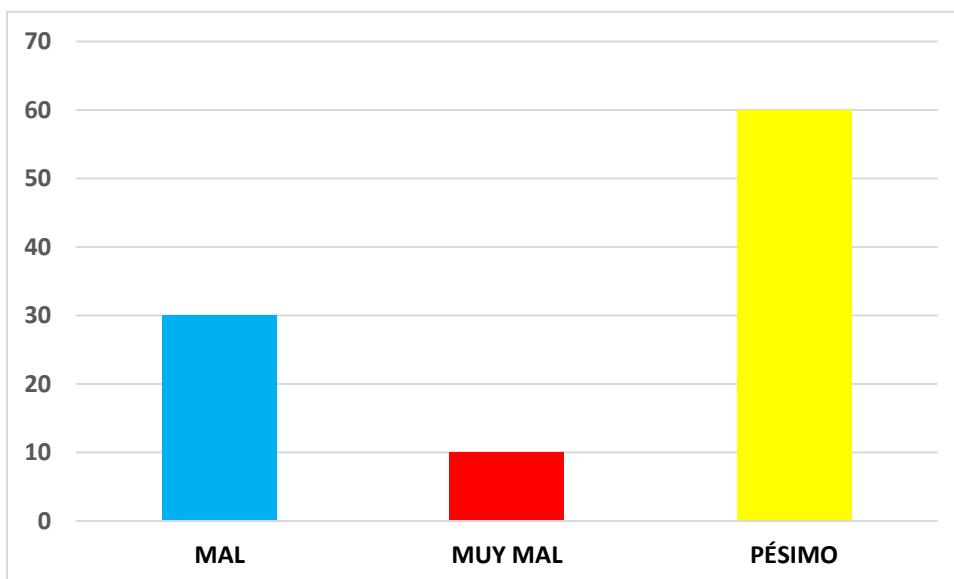
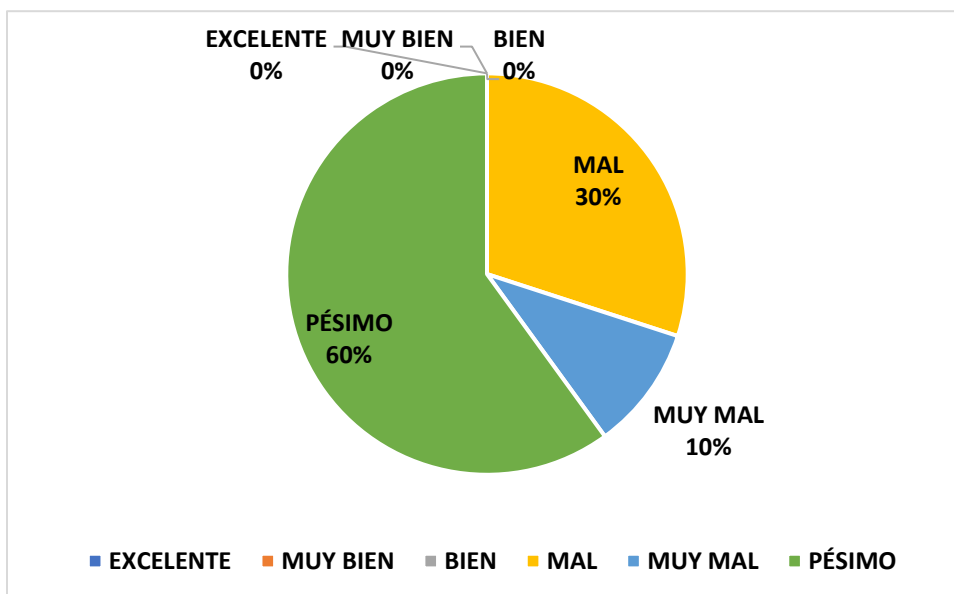


Gráfico 8 Datos de interrogante 8 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
EXCELENTE	0	0%
MUY BIEN	0	0%
BIEN	0	0%
MAL	30	30%
MUY MAL	10	10%
PÉSIMO	60	60%
TOTAL	100	

Tabla 9 Tabla con resultados de interrogante 8 a concesionarios

9.- ¿Considera necesario que el Estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público en la modalidad de pasajeros en Chiapas?

a) Representaciones Gráficas:

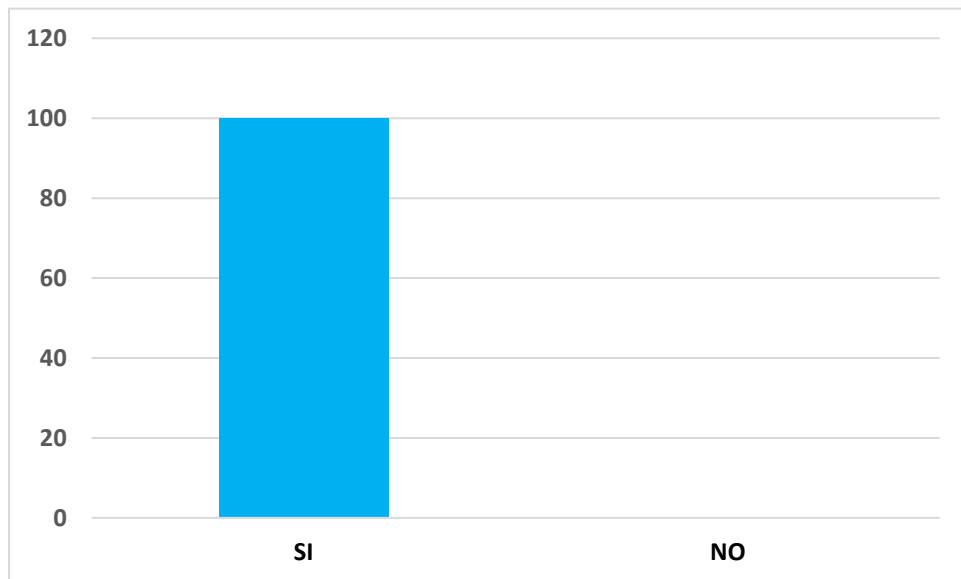
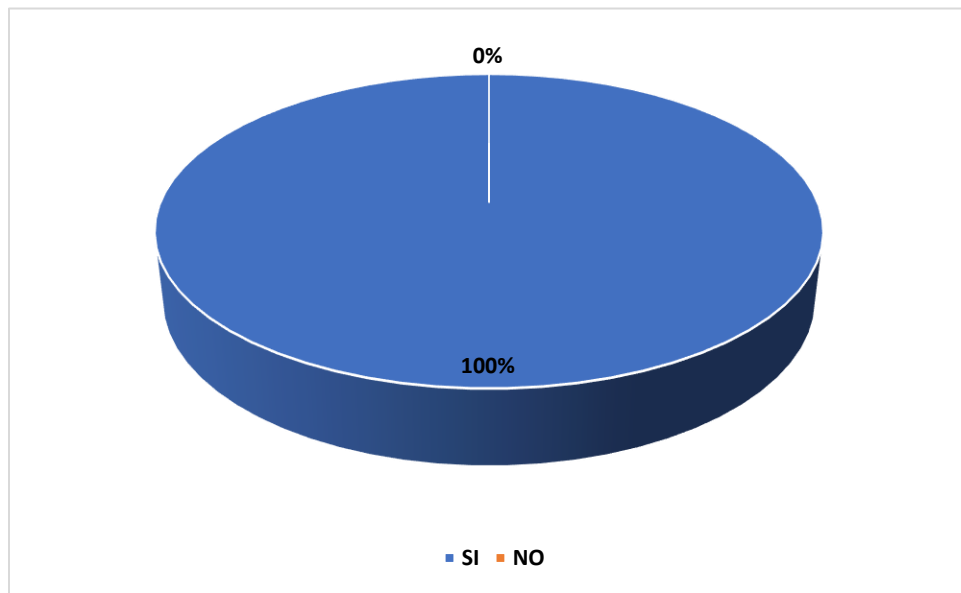


Gráfico 9 Datos de interrogante 9 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SI	100	100%
NO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 10 Tabla con resultados de interrogante 9 a concesionarios

10.- ¿Considera que todos los transportistas (concesionarios o no) pagan de manera justa y equitativa sus impuestos?

a) Representaciones Gráficas:

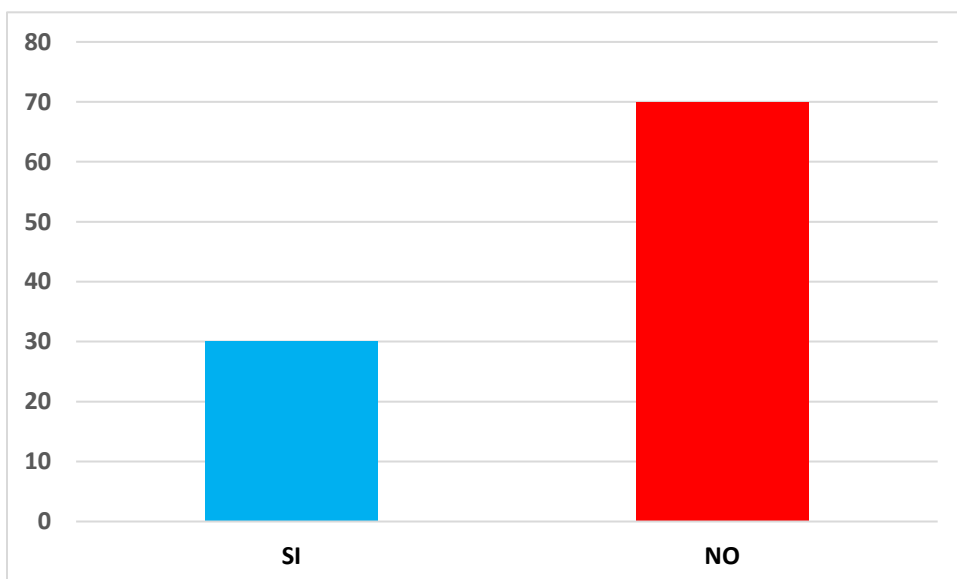
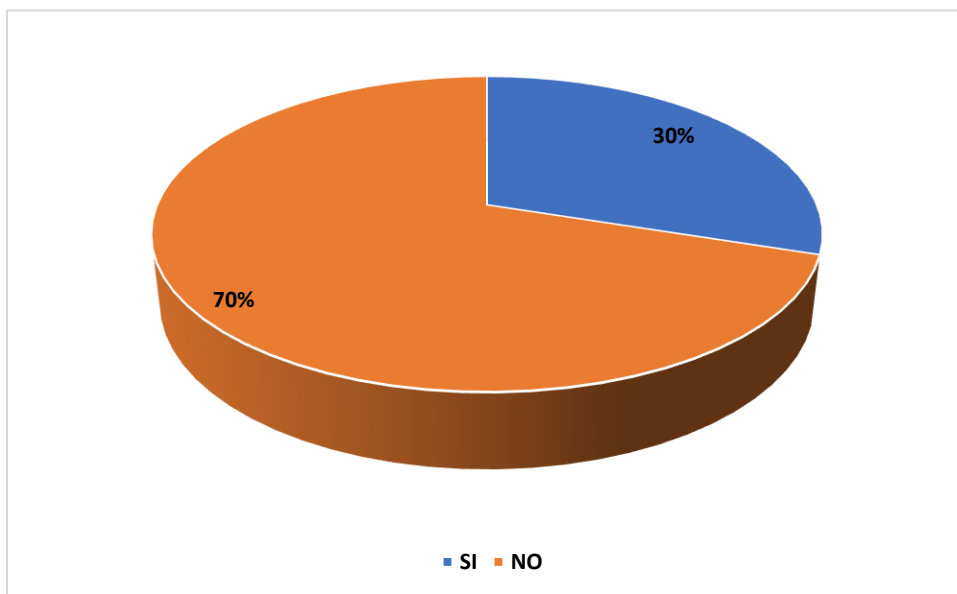


Gráfico 10 Datos de interrogante 10 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SI	30	30%
NO	70	70%
TOTAL	100	

Tabla 11 Tabla con resultados de interrogante 10 a concesionarios

11.- ¿Cuál cree que deba ser el castigo para los funcionarios públicos que han permitido el transporte público irregular en Chiapas? (puede señalar más de una)

a) Representaciones Gráficas:

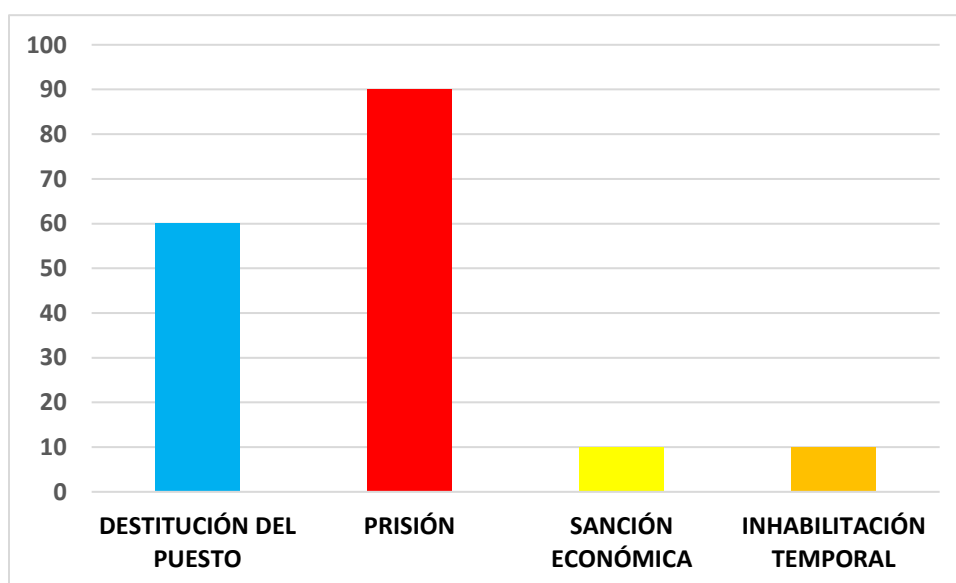
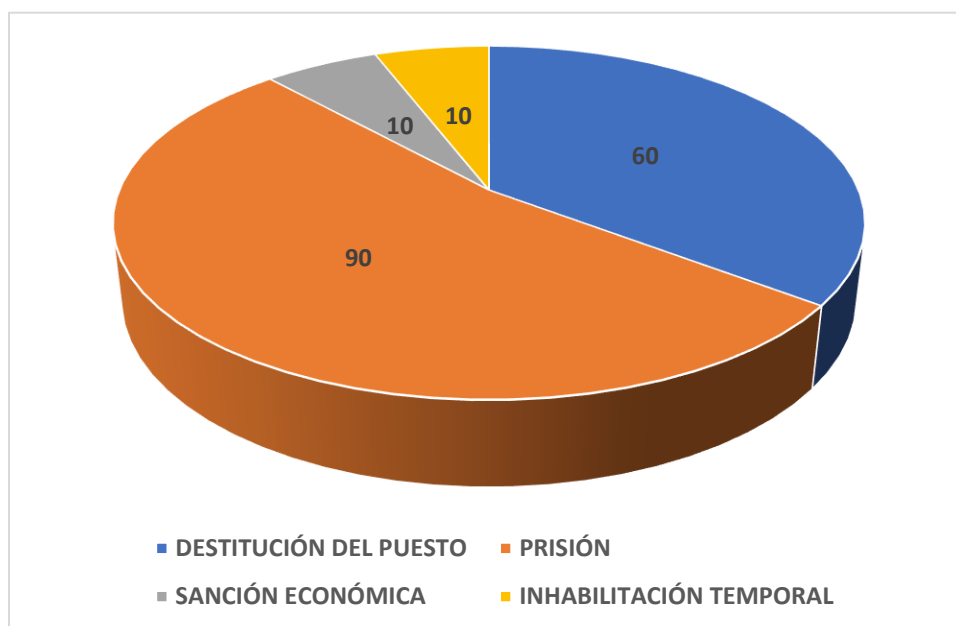


Gráfico 11 Datos de interrogante 11 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
DESTITUCIÓN DEL PUESTO	60	60%
PRISIÓN	90	90%
SANCIÓN ECONÓMICA	10	10%
INHABILITACIÓN TEMPORAL	10	10%
TOTAL	100	

Tabla 12 Tabla con resultados de interrogante 11 a concesionarios

12.- ¿Cree usted que el Estado Mexicano devuelve lo recaudado en impuestos a la sociedad de una manera equitativa, proporcional y contribuyendo al bien común?

a) Representaciones Gráficas:

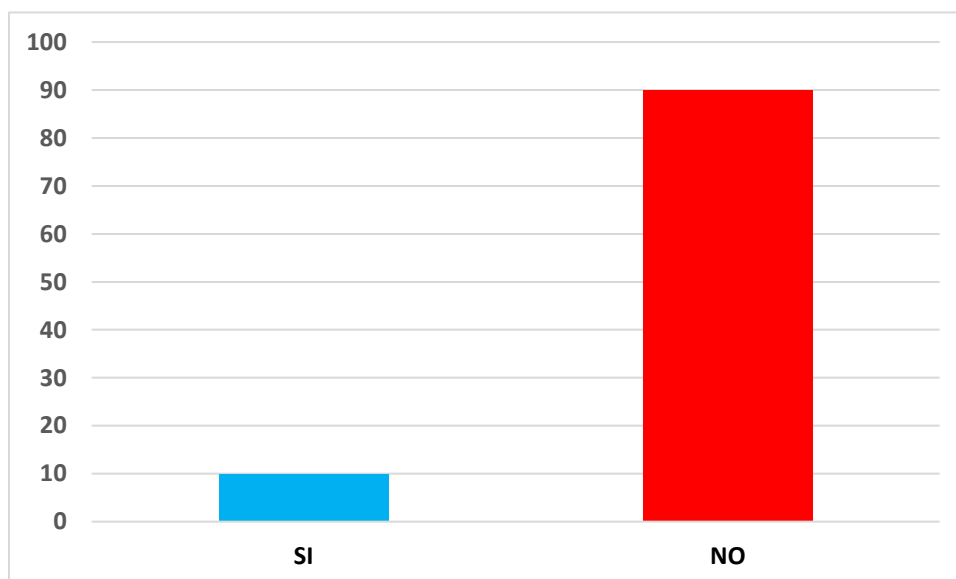
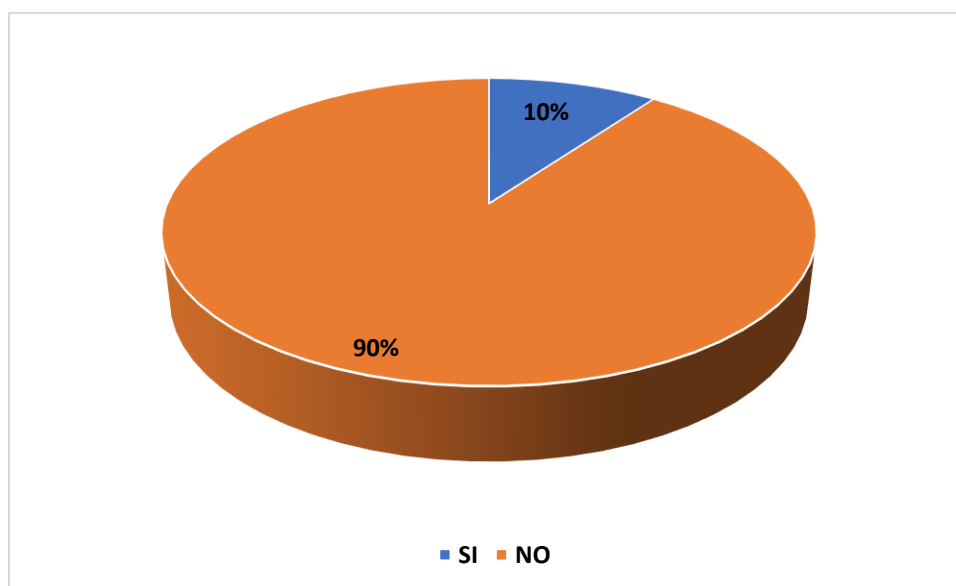


Gráfico 12 Datos de interrogante 12 a concesionarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SI	10	10%
NO	90	90%
TOTAL	100	

Tabla 13 Tabla con resultados de interrogante 12 a concesionarios

Así mismo, en el siguiente apartado se presenta la tabulación estadística y las representaciones gráficas de los resultados obtenidos de cada una de las preguntas que comprenden el cuestionario, aplicado a los usuarios del transporte público en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas.

1.- ¿Sabe usted reconocer cuando una combi es pirata o concesionada?

a) Representaciones Gráficas:

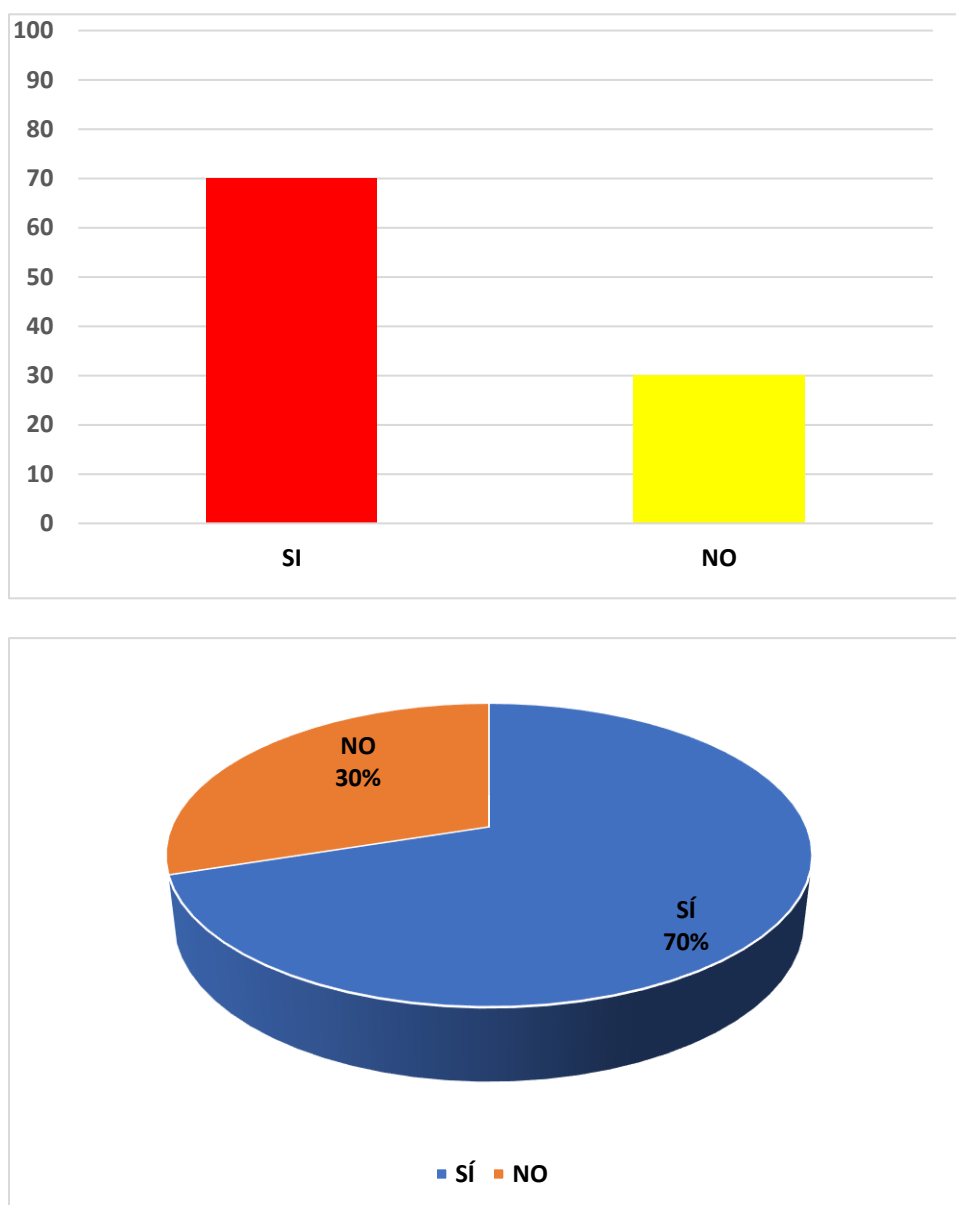


Gráfico 13 Datos de interrogante 1 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	70	70%
NO	30	30%
TOTAL	100	

Tabla 14 Tabla con resultados de interrogante 1 a usuarios

2.- ¿Usted ha utilizado alguna vez combi “pirata”?

a) Representaciones Gráficas:

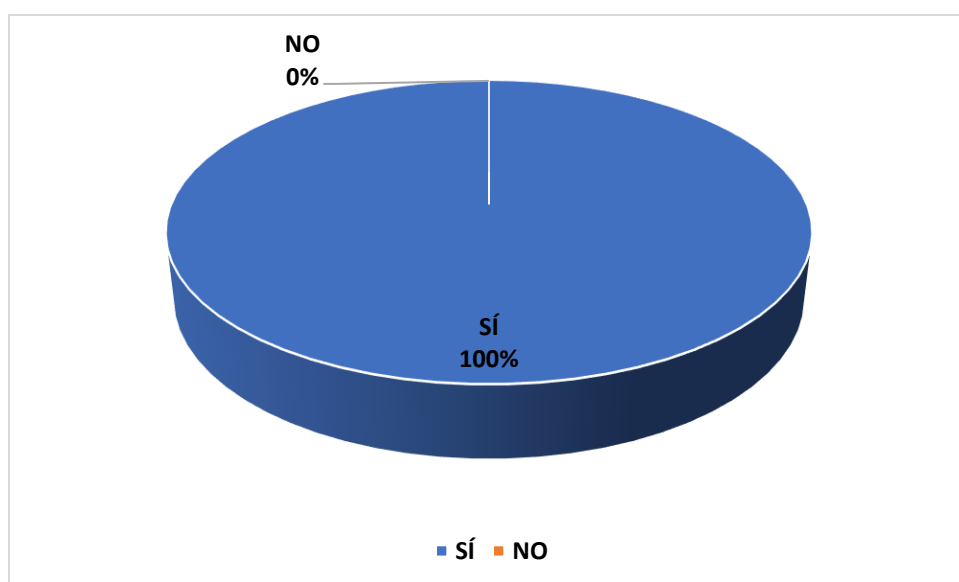
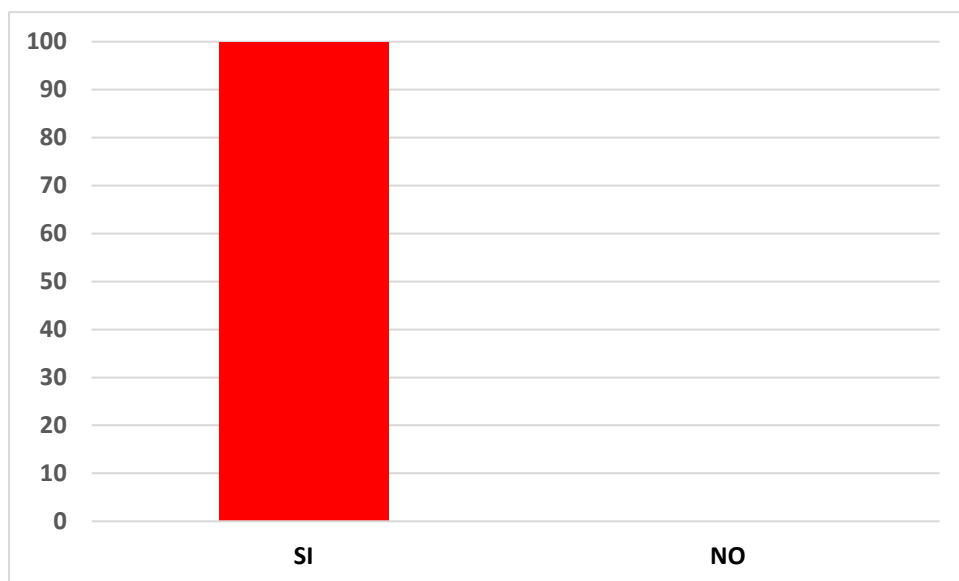


Gráfico 14 Datos de interrogante 2 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	100	100%
NO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 15 Tabla con resultados de interrogante 2 a usuarios

3.- ¿Considera que las combis “piratas” deben pagar impuestos?

a) Representaciones Gráficas:

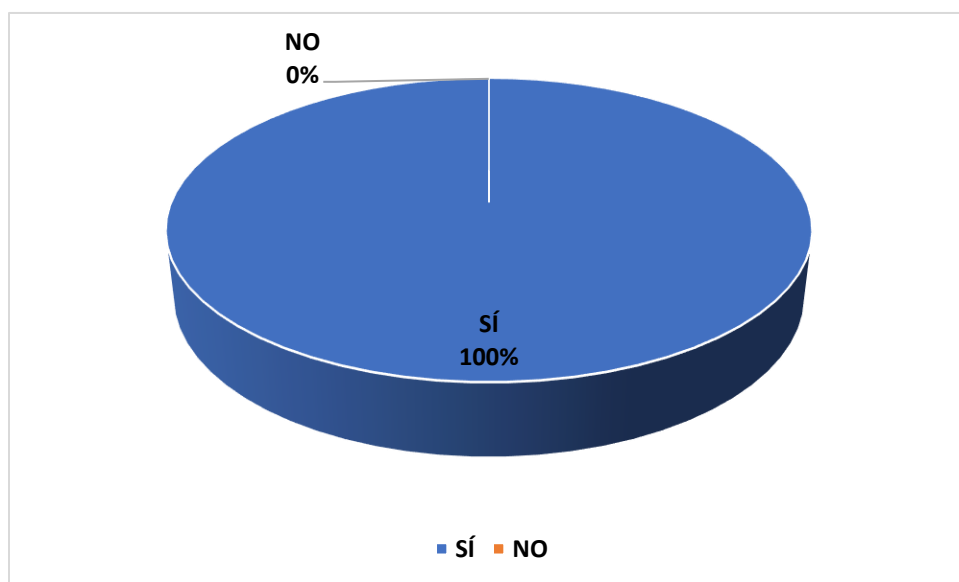
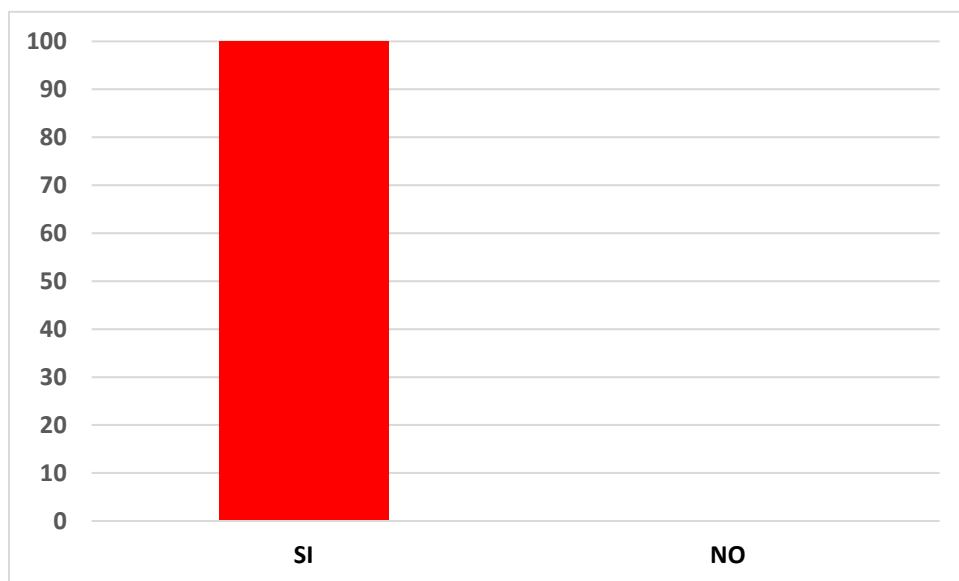


Gráfico 15 Datos de interrogante 3 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	100	100%
NO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 16 Tabla con resultados de interrogante 3 a usuarios

4.- ¿Cree necesario que la autoridad hacendaria deba sancionar a los dueños de las combis “piratas”?

a) Representaciones Gráficas:

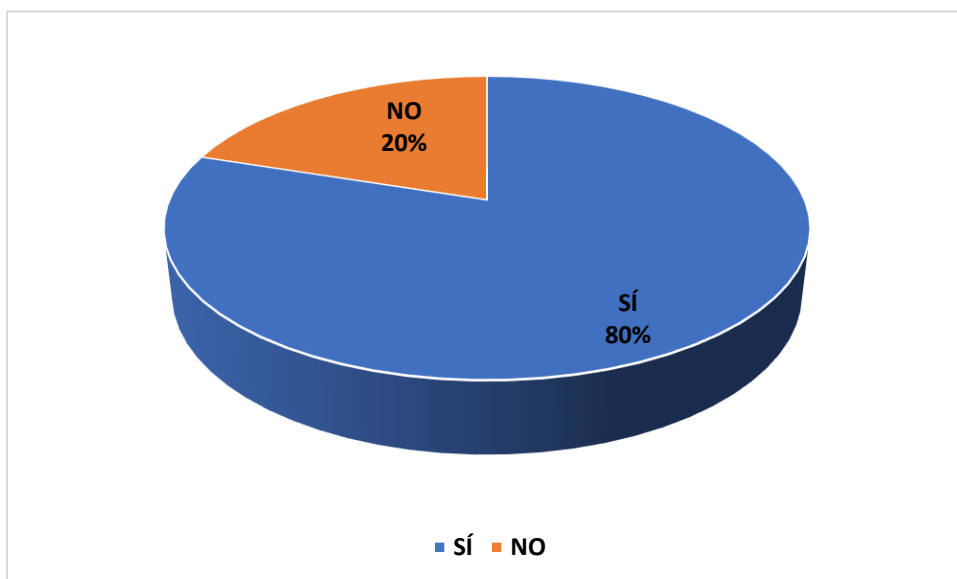
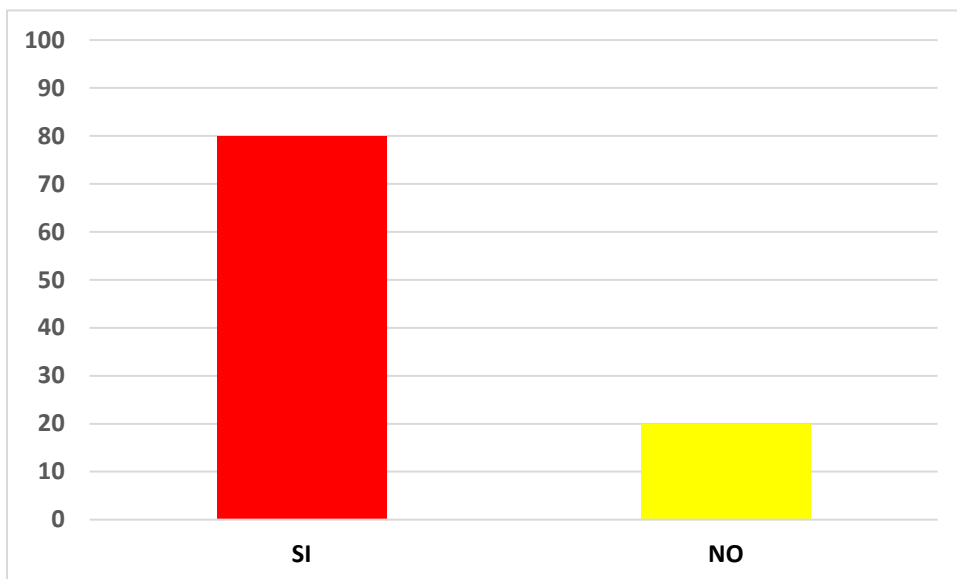


Gráfico 16 Datos de interrogante 4 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	80	80%
NO	20	20%
TOTAL	100	

Tabla 17 Tabla con resultados de interrogante 4 a usuarios

5.- ¿Considera necesario que el Estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público tipo colectivo en Chiapas?

a) Representaciones Gráficas:

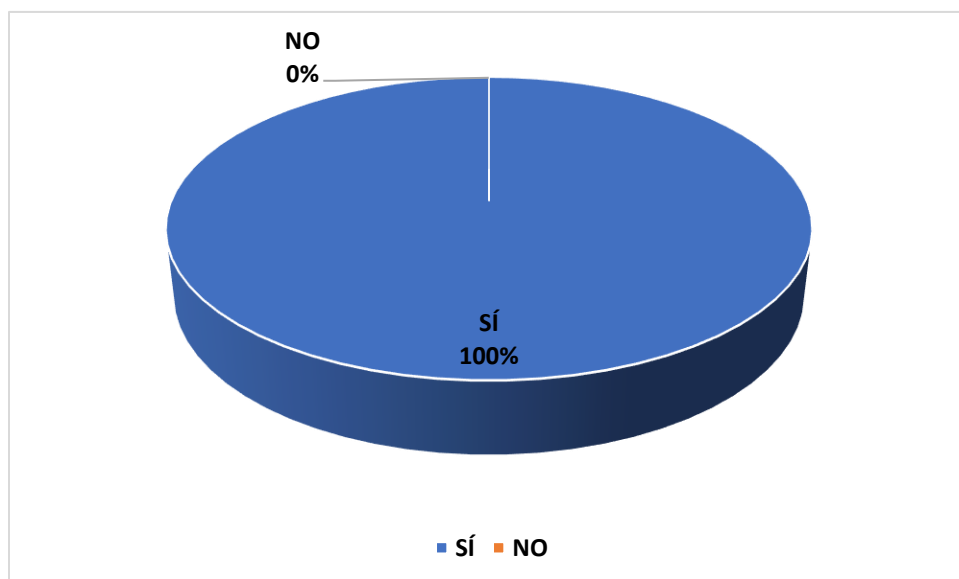
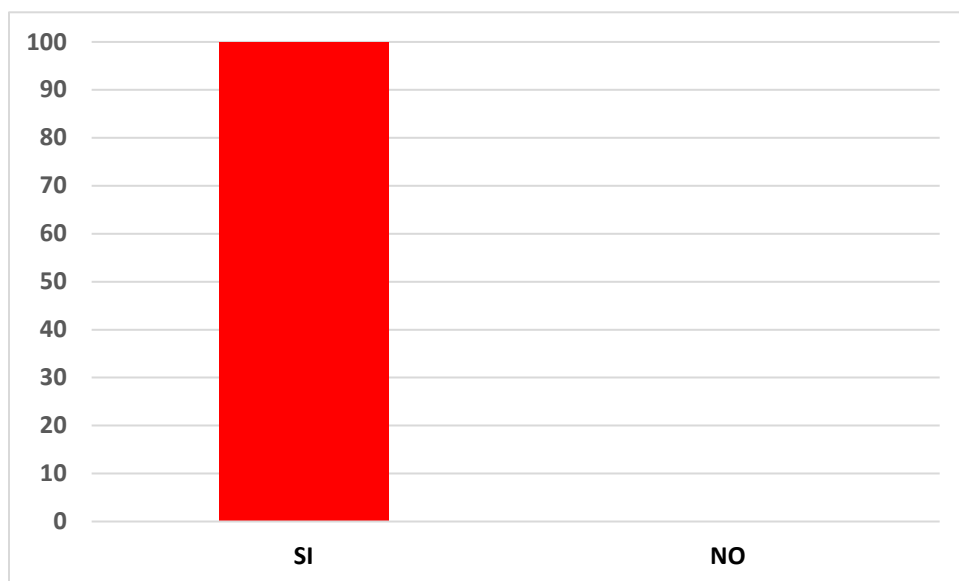


Gráfico 17 Datos de interrogante 5 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	100	100%
NO	0	0%
TOTAL	100	

Tabla 18 Tabla con resultados de interrogante 5 a usuarios

6.- ¿Cree usted necesario que se deban regular bien las combis “piratas”?

a) Representaciones Gráficas:

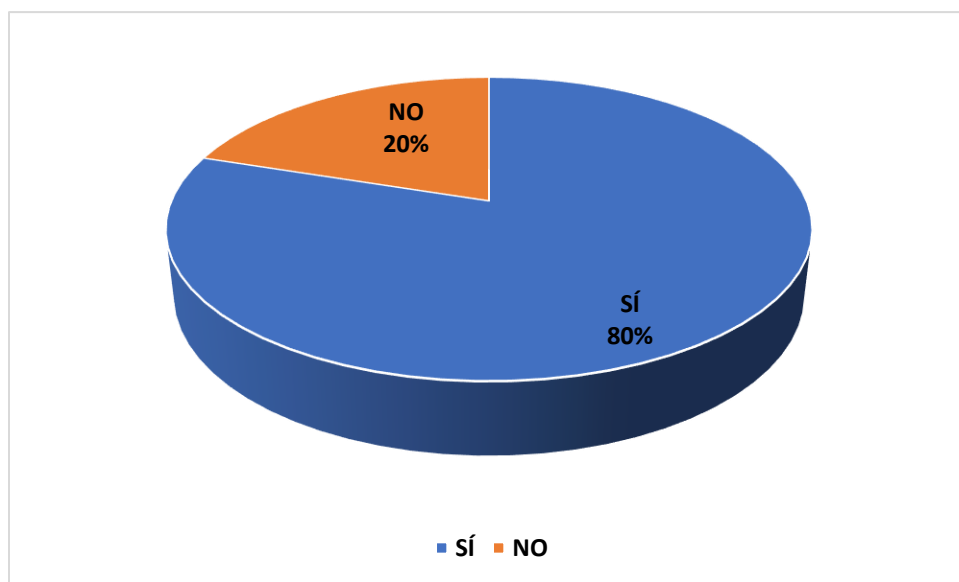
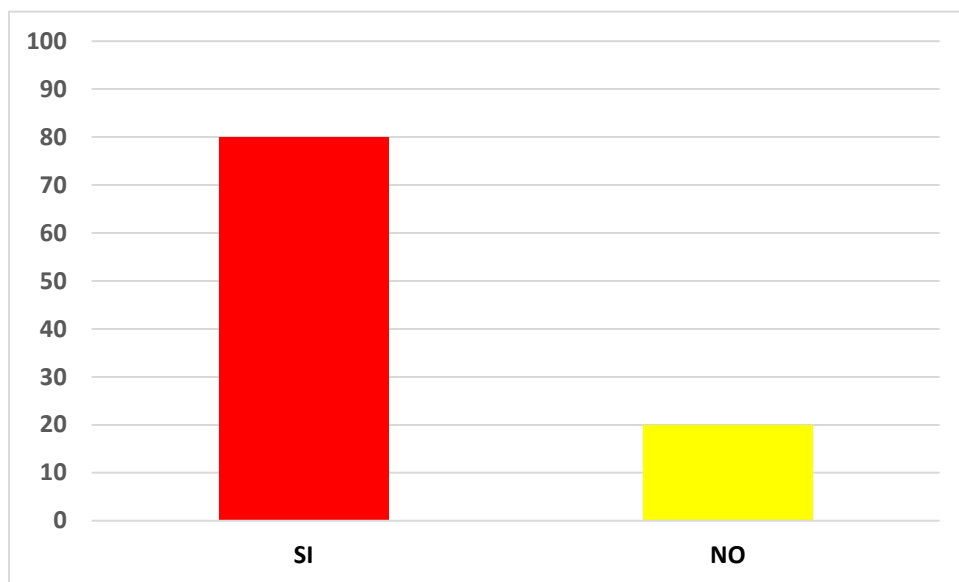


Gráfico 18 Datos de interrogante 6 a usuarios

b) Tabulación estadística:

OPCIONES DE RESPUESTA	Q	%
SÍ	80	80%
NO	20	20%
TOTAL	100	

Tabla 19 Tabla con resultados de interrogante 6 a usuarios

4.2 Análisis e Interpretación

Cabe mencionar que, para efectos de este apartado, el análisis de la información y su correcta interpretación son de suma importancia para conocer la calidad en la obtención de los resultados. Es importante tomar en cuenta que antes de iniciar con el presente análisis e interpretación de resultados, el universo considerado en esta investigación está conformada por la aplicación de 100 cuestionarios realizados a transportistas concesionarios del servicio público de transporte en la modalidad de pasajeros tipo colectivo en San Cristóbal de Las Casas, las rutas más importantes en cuanto a su ubicación y antigüedad.

A continuación, primeramente, se presenta el análisis de los resultados de cada pregunta, inmediatamente después la interpretación correspondiente.

1. ¿Cuántos años lleva siendo concesionario de su unidad y/o unidades de transporte?

Los resultados señalan que el 20% lleva siendo concesionario de 1 a 5 años, el 10% de 5 a 10 años, otro 20% de 10 a 20 años y el 50% respondió que lleva más de 20 años siendo concesionario.

Conforme a los datos recabados, es importante mencionar que cerca de la mitad de los transportistas concesionarios en la modalidad de pasajeros tipo colectivo tiene una vasta experiencia en la prestación del servicio, representando en buena parte su fuente principal de ingresos y patrimonio familiar.

2. ¿Cuáles de las siguientes contribuciones realiza para prestar el servicio público de transporte?

En la siguiente pregunta se presentaron varias opciones de respuesta para los concesionarios, los resultados marcan que para prestar el servicio público de transporte, el 100% realiza el pago del seguro del viajero, el 90% contribuye con los pagos de Licencia de conducir y refrendo anual, el 70% de los concesionarios cumple con el pago del Impuesto Sobre la Renta “ISR” y por último, el 40% realiza el pago para el Certificado de Aptitud, requisito de la SMTECH.

Los resultados indican que al menos la seguridad del viajero es un tema que preocupa a los concesionarios del servicio público de transporte, y de la misma forma la mayor parte de ellos realiza una serie de contribuciones que se traducen en un beneficio fiscal para la Hacienda Pública.

1. ¿Cada qué tiempo realiza la renovación de la unidad que presta el servicio?

El 10% de los concesionarios opinó que renueva la unidad cada 5 años, contra un 40% que realiza el cambio de la unidad cada 10 años, mientras que un 50% de ellos lo realiza cada 15 años.

Por lo consiguiente, en este punto podemos notar que una porción considerable de concesionarios excede el uso permitido para renovar la unidad, notando en este resultado la falta de interés de la SMTECH, por exigir que se mantengan unidades adecuadas y eficientes, promoviendo con ello una mala impresión en la ciudad para propios y extranjeros.

4. ¿Cuáles cree que fueron las razones que originaron el transporte público irregular?

Tenemos que un 80% señaló que la razón fue la corrupción de las autoridades, contra un 70% que encuentra la razón en la falta de aplicación del estado de derecho y el empoderamiento de organizaciones delictivas, mientras que un 50% dijo que la razón que originó el transporte irregular fue por intereses de transportistas concesionarios.

Por lo que podemos concluir que el origen de esta problemática social apunta que las razones que originaron el transporte irregular se debió a la corrupción de las autoridades, la falta de aplicación del estado de derecho y el empoderamiento de organizaciones delictivas, siendo los porcentajes más altos en la opinión de los concesionarios.

5. ¿Cómo se considera afectado por el funcionamiento del transporte público irregular?

Los resultados señalan que un 70% se considera afectado en el menoscabo de los ingresos familiares, un 40% dice tener afectación por problemas de vialidad en el transporte y por falta de

certeza en su patrimonio familiar, mientras que un 30% por riesgos constantes de accidentes tanto automovilísticos como físicos.

Podemos apreciar que la mayor parte de los concesionarios dijo tener una afectación en el menoscabo de sus ingresos familiares, traducido a la falta de certeza y seguridad jurídica por parte del Estado para quienes hacen el esfuerzo de contribuir con el gasto público a través de sus impuestos.

6. ¿Considera necesario que la autoridad hacendaria sancione a los dueños de las unidades del transporte irregular?

Los resultados reflejan indiscutiblemente que el 100% de los concesionarios está totalmente de acuerdo que la autoridad hacendaria sancione a los dueños.

Concluyendo que la autoridad hacendaria es la más afectada, pudiendo hacer uso de sus medios legales por el daño patrimonial al fisco.

7. ¿Cuál cree usted que deba ser el castigo para los dueños de unidades “piratas” que no contribuyen con los mismos pagos y obligaciones que usted?

De acuerdo a los resultados obtenidos de la muestra se puede apreciar que un 70% de los concesionarios señaló que debe castigarse con prisión, contra un 60% que dijo que se deben confiscar las unidades piratas, mientras que el 30% manifestó que el castigo debe ser una sanción económica.

De tal forma los resultados indican que la prisión sería el medio idóneo para castigar a los infractores, resultado del hartazgo de los concesionarios ante la inaplicabilidad de la ley. Sin embargo, se tiene comprobado que la solución no es privar permanentemente de la libertad a los infractores, sino pretender tener una reparación del daño fiscal de manera retroactiva por parte de ellos que, si bien es cierto, ese recurso pudiera verse reflejado en el bienestar común y lograr regular esta problemática social.

8. ¿Cómo considera que realizan su trabajo los servidores públicos encargados del transporte en el Estado?

El 60% de la muestra opina que es pésimo, contra un 30% que opina que mal, mientras que un 10% opina que muy mal.

Claramente los resultados señalan que la mayoría de los concesionarios confiesan que el trabajo de los servidores públicos en materia de transporte es sumamente negativo, lo cual queda claro que se requiere un arduo trabajo para cambiar esta percepción actual.

9. ¿Considera necesario que el estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público en la modalidad de pasajeros en Chiapas?

Para el 100% de los encuestados considera que el Estado debe destinar recursos para modernizar el transporte.

Evidentemente, es necesario que el Estado brinde los recursos para contar con un transporte público moderno y de primera calidad, puesto que coincide en el sentido de que este servicio representa el indicador de la calidad de vida de los habitantes.

10. ¿Considera que todos los transportistas (concesionarios o no) pagan de manera justa y equitativa sus impuestos?

El 70% de los encuestados considera que no se cobra de manera justa y equitativa los impuestos, contra otro 30% que considera que sí.

De lo cual podemos concluir que existe un amplio campo de trabajo por parte de la autoridad para garantizar que todos contribuyan de manera justa y equitativa.

11. ¿Cuál cree que deba ser el castigo para los funcionarios públicos que han permitido el transporte público irregular en Chiapas?

Un 90% de los encuestados considera que la prisión debe ser el castigo para los funcionarios públicos, un 60% cree que también es necesaria la destitución del puesto, mientras que el 10% consideró que debe ser una sanción económica e inhabilitación temporal.

Con esto, deja clara la opinión de los encuestados al considerar que dicha permisividad debe ser castigada con la privación de la libertad, debido a que la omisión y falta de aplicación de la ley trae consigo consecuencias públicas severas.

12. ¿Cree usted que el Estado Mexicano devuelve lo recaudado en impuestos a la sociedad de una manera equitativa, proporcional y contribuyendo al bien común?

Los resultados demuestran que el 90% de los concesionarios considera que no, contra un 10% que cree que sí.

Por no decir que la totalidad de los encuestados opina que el Estado Mexicano no devuelve lo recaudado a la sociedad, con ello podemos apreciar que hace falta generar mayor confianza en las instituciones, mayor cultura tributaria y transparencia de los recursos públicos. Es importante reconocer que la corrupción por parte de los servidores públicos de este sector ha generado apatía y desconfianza, por lo que urge atender este problema social y no desincentivar al sector que hasta el momento sigue contribuyendo para el gasto público.

Por otro lado, se aplicaron 100 cuestionarios que recabaron la opinión de los usuarios del servicio de transporte público. Para la realización de los siguientes cuestionarios participaron hombres y mujeres en una edad comprendida de los 18 hasta los 65 años.

A continuación, se presenta el análisis de los resultados de cada pregunta, inmediatamente después la interpretación correspondiente.

1. ¿Sabe usted reconocer cuando una combi es pirata o concesionada?

Los resultados señalan que el 70% de los encuestados si sabe reconocer cuando una combi es “pirata”, mientras que el 30% restante no sabe reconocerlo.

En base a los resultados obtenidos se concluye que el 70% de los usuarios sí logra identificar fácilmente una unidad legal e ilegal, ya sea por los requisitos esenciales con los que debe contar la unidad que presta el servicio.

2. ¿Usted ha utilizado alguna vez combi “pirata”?

Los resultados señalan que el 100% de los encuestados sí han utilizado transporte irregular “pirata”.

De tal forma los resultados indican que la totalidad ha utilizado alguna vez combi “pirata”. Debido a que no necesitan transbordarse para llegar muchas veces a su destino final, ya que la mayor parte de este tipo de unidades ha invadido rutas autorizadas por la SMTECH, brindando un beneficio aparente, pero generando un conflicto de intereses hacia transportistas concesionarios.

3. ¿Considera que las combis “piratas” deben pagar impuestos?

El 100% opina que el transporte irregular sí debe pagar impuestos.

De los resultados podemos apreciar que la totalidad de los usuarios señalan que el transporte irregular “pirata” sí debe pagar sus respectivos impuestos, además de que es una obligación de todos los mexicanos contribuir al gasto público, es también obligación de la autoridad hacendaria exigir que todos se mantengan al margen de la Ley.

4. ¿Cree necesario que la autoridad hacendaria sancione a los dueños de las combis “piratas”?

Tenemos que el 80% de los usuarios opina que sí es necesario que la autoridad hacendaria sancione a los evasores fiscales del transporte irregular, contra un 20% que opina que no es necesario.

Con esto, podemos apreciar que la mayoría de los encuestados que hacen uso de este servicio por necesidad, considera que es ilegal, aunado a que los resultados indican que es necesario sancionar a los dueños por la ilegalidad y desigualdad en el pago de sus impuestos frente al resto que sí contribuye.

5. ¿Considera necesario que el Estado deba destinar recursos para la modernización del transporte público tipo colectivo en Chiapas?

El 100% de la muestra opina que es necesario destinar recursos para la modernización del transporte público en el Estado.

De tal forma los resultados señalan la opinión de atender esta necesidad y urgencia social para que la población tenga el derecho de gozar de un servicio de transporte público de calidad, eficiencia y seguridad.

6. ¿Cree usted necesario que se deban regular bien las combis “piratas”?

El 80% cree necesario que se deba regular adecuadamente el transporte irregular, mientras que para el 20% no es necesario.

Evidentemente, los resultados señalan que la mayoría de los usuarios opina que debe regularse, toda vez que puede brindarles mayor seguridad al momento de utilizar el servicio y dicha regulación implica combatir la omisión de impuestos que pudieran ser destinados al gasto público. Mientras que una minoría cree que ya no debe hacerse nada, puesto que operan con impunidad.

4.3 La Millonaria Pérdida Económica del Estado por la Evasión Fiscal en el Transporte Público Irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

Los resultados obtenidos nos muestran contundentemente la grave pérdida económica de la Hacienda Pública, tratándose solamente del caso del transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en el municipio de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas. Si bien es cierto, de acuerdo a la investigación realizada se sabe que el transporte irregular o pirata en este municipio comenzó a operar ilegalmente a finales del año 2015, es decir, llevan más de 9 años evadiendo al Fisco por la falta de regulación y actuación.

Lamentablemente, se trata de contribuciones que pueden emplearse en políticas públicas enfocadas a modernizar el transporte público u otras necesidades de la población. Por lo que, haciendo la sumatoria de las cantidades precisadas en las tablas de impuestos federales y de contribuciones estatales no pagadas al fisco, y tomando en cuenta la unidad marca Toyota tipo Hiace, toda vez que se trata de la unidad más adquirida por este sector; se estima que en el año 2023, la Federación y el Estado de Chiapas, pudo haber percibido la cantidad de \$169,485,220.00 (Ciento sesenta y nueve millones cuatrocientos ochenta y cinco mil doscientos veinte pesos 00/100 M.N.), sin tomar en cuenta las actualizaciones, multas y recargos de hacienda, ni la participación del municipio, lo que elevaría exponencialmente dicha pérdida económica.

Ahora bien, si esta cifra pudiera verse reflejada en una obra de beneficio social, la ruta principal de la capital cultural de Chiapas, contaría con una obra de infraestructura similar a la que recientemente se inauguró en Mérida, Yucatán; implementando un sistema integral de transporte denominado “*Va y ven*” el cual consta de “69 paraderos, 9 bahías, 5 puentes peatonales fijos y 3 móviles, 44 pozos, 5 km de calles laterales, así como 65 pasos peatonales y andadores. Infraestructura que incluyó 16 contratos de obra por un monto global de más de 109 millones de pesos, monto del crédito que el Gobierno recibió de BANOBRAS. Por otro lado, los autobuses que se utilizan en la nueva ruta son 20 unidades, que fueron adquiridas con recursos privados y tuvieron un “costo aproximado” de cuatro millones cada uno, lo que significa una inversión de 80 millones de pesos.” (Pérez Medina, 2022)

4.3.1 Cálculo de la Pérdida de Impuestos Federales, no pagados por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas.

CÁLCULO DE IMPUESTOS FEDERALES NO PAGADOS AL FISCO POR EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN S.C.L.C.		
IMPUESTOS FEDERALES		
ISAN (UNIDADES NUEVAS)	TOYOTA HIACE	NISSAN URVAN
CÁLCULO POR UNIDAD	\$ 30,751.63	\$ 26,561.98
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$ 15,375,815.00	\$ 13,280,990.00
IMPUESTOS FEDERALES		
IVA (UNIDADES NUEVAS)	IVA: TOYOTA HIACE	IVA: NISSAN URVAN
CÁLCULO POR UNIDAD	\$ 86,248.28	\$ 81,779.31
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$ 43,124,140.00	\$ 40,889,655.00
IMPUESTOS FEDERALES		
IVA (ANUAL)	IVA: SEGURO ANUAL	
CÁLCULO POR UNIDAD	\$	812.53
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$	406,265.00
IMPUESTOS FEDERALES		
ISR (ANUAL)	ISR: ANUAL POR CONCESIONARIO	
CÁLCULO POR UNIDAD	\$	6,000.00
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$	3,000,000.00
PÉRDIDA TOTAL DE IMPUESTOS FEDERALES		
	TOYOTA HIACE	NISSAN URVAN
TOTAL POR AÑO	\$ 61,906,220.00	\$ 54,170,645.00

Tabla 20 Tabla de impuestos federales no pagados al fisco por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

4.3.2 Cálculo de la Pérdida de Contribuciones Estatales, no pagadas por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas.

CÁLCULO DE CONTRIBUCIONES ESTATALES NO PAGADAS POR EL TRANSPORTE PÚBLICO IRREGULAR EN S.C.L.C.		
CONTRIBUCIONES ESTATALES		
LICENCIA DE CONDUCIR CHOFER (VIGENCIA: 2 AÑOS)	\$	1,219.00
CÁLCULO POR PERSONA	\$	1,219.00
TOTAL EN 500 OPERADORES	\$	609,500.00
CONTRIBUCIONES ESTATALES		
CERTIFICADO DE APTITUD (SMTECH) VIGENCIA: 1 AÑO	\$	365.00
CÁLCULO POR PERSONA	\$	365.00
TOTAL EN 500 OPERADORES	\$	182,500.00
CONTRIBUCIONES ESTATALES		
REFRENDO ANUAL SERVICIO PÚBLICO	\$	3,744.00
CÁLCULO POR UNIDAD	\$	3,744.00
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$	1,872,000.00
CONTRIBUCIONES ESTATALES		
CANJE DE PLACAS, CALCOMANÍA, Y TARJETA DE CIRCULACIÓN (C/6 AÑOS)	\$	2,350.00
CÁLCULO POR UNIDAD	\$	2,350.00
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$	1,175,000.00
MULTA ESTATAL +		
MULTA DE HASTA DOS MIL UMAS	ART. 393 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE	\$ 103.74
CÁLCULO POR UNIDAD	\$	207,480.00
TOTAL EN 500 UNIDADES	\$	103,740,000.00
ACTUALIZACIONES	MULTAS	RECARGOS

PÉRDIDA TOTAL DE CONTRIBUCIONES ESTATALES	
LICENCIAS DE CONDUCIR	\$ 609,500.00
CERTIFICADOS DE APTITUD (SMyT)	\$ 182,500.00
REFRENDO ANUAL SERVICIO PÚBLICO	\$ 1,872,000.00
CANJE DE PLACAS, CALCOMANÍA, Y TARJETA DE CIRCULACIÓN (C/6 AÑOS)	\$ 1,175,000.00
MULTA DE HASTA DOS MIL UMAS (ART. 393 DEL REGLAMENTO DE LA LMyT)	\$ 103,740,000.00
ACTUALIZACIONES, MULTAS Y RECARGOS	\$ -
TOTAL POR AÑO	\$ 107,579,000.00

Tabla 21 Tabla de contribuciones estatales no pagadas por el transporte público irregular en la modalidad de pasajeros en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

CONCLUSIÓN

Sin duda alguna, la eficiencia del Transporte Público reviste una gran importancia como se ha analizado en el presente estudio de investigación, toda vez que será un indicador de la calidad de vida de la población. Sin embargo, este sector se ha visto olvidado y descuidado, nos encontramos que en los últimos años como nunca antes visto sufrió una de sus peores afectaciones por el ingreso desmedido y descontrolado de unidades piratas, abriendo paso a una brecha de desigualdad frente a los que cumplen sus obligaciones fiscales.

De esta manera podemos concluir que es indispensable formular estrategias y planes de acción que coadyuven a mejorar el servicio y la recaudación de impuestos. La Propuesta de un Esquema Sancionador que haga frente a la Evasión Fiscal del Transporte Público Irregular se considera una respuesta a la necesidad de regular conjuntamente este problema.

Uno de los problemas del Transporte Público en Chiapas es que no se cuenta con un transporte digno, en virtud de que la autoridad no se preocupa por cambiar la poca confiabilidad que ha ganado de los ciudadanos, por las malas prácticas de los responsables de conducir su progreso. Por tal motivo, el propósito de ordenarlo, modernizarlo y eficientarlo, se ha notado visiblemente impedido. Es sumamente transcendental subrayar lo antepuesto, ya que, si no se atiende oportunamente este sector, difícilmente se podrá combatir el rezago actual.

Si bien cierto, el Estado es una corporación ejecutora de las decisiones públicas. No obstante, a través del tiempo ha sido sometido a críticas e interrogantes transcendentales por su actuación. Lo que nos lleva a la necesidad urgente de tomar en cuenta la opinión de expertos en la materia, así como la de los usuarios y concesionarios del servicio público de transporte. De lo anterior se desprende la importancia de poder observar al Estado como un cuerpo impulsor de cambios, y no como la muralla que imposibilita la ejecución. Una vez logre involucrarse la Autoridad Hacendaria se abrirá paso al proceso modernizador de recaudación de los recursos de manera activa y eficiente en el transporte público irregular, asegurando en buena medida, el logro del objetivo para que el transporte público irregular contribuya también, proporcional y equitativamente.

Por lo tanto, el objetivo principal de combatir el transporte público irregular tendría que centrarse en el abatimiento de la evasión fiscal por parte de estos y al mismo tiempo, atender el rezago de nuestro Estado en Movilidad Urbana.

La propuesta de un Esquema Sancionador tiene como objetivo común hacer efectiva la recaudación de los impuestos omitidos por el transporte público irregular, que como ya se analizó en la presente investigación, su omisión ha provocado un daño patrimonial muy severo para la Hacienda Pública, así mismo, se aportan elementos existentes y visibles, logrando que, con la aplicación de diversos ordenamientos, los evasores sientan la exigencia de cumplir con sus obligaciones fiscales, y con ello se proteja el interés general y colectivo.

Es decir, que debemos reforzar la convicción de que existen múltiples alternativas fiscales para mejorar y alcanzar un sistema de movilidad urbana eficiente y renovada, y sobre todo, se tenga la certeza, de que no porque el servicio se encuentre desordenado no pueda ser rescatado y centralizado, siempre y cuando convenga al mejor funcionamiento de las condiciones de servicio ofrecidas a los ciudadanos, permitiendo también combatir la corrupción, problema que se presenta con frecuencia.

ANEXOS



PÓLIZA DE SEGURO DE AUTOMÓVILES

PLAN: PAQUETE 3

PÓLIZA

ENDOSO

INCISO

000000

0001

INFORMACIÓN DEL ASEGURADO

Domicilio:

C.P.:

Municipio:

Estado:

R.F.C.:

Colonia:

DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO ASEGURADO

1618 (I)TY TOYOTA HIACE SUPER LARGA C/VENTANAS SERV PUB STD.

Tipo: Autos Serv Publico

Modelo: 2019

Color: BLANCO

PASAJEROS 14

Serie:

Motor:

REPUVE:

Placas:

VIGENCIA

Desde las 12:00 P.M. del:29/JUN/2022

Hasta las 12:00 P.M. del: 29/JUN/2023

Fecha Vencimiento del pago:

02/JUL/2022

Plazo de pago: 3 días

Uso: COL.URB/FORA

Servicio: PUBLICO

Movimiento: ALTA

COBERTURAS CONTRATADAS

SUMA ASEGURADA

DEDUCIBLE

\$ PRIMAS

Responsabilidad Civil por Daños a Terceros	\$ 3,000,000.00 POR EVENTO	0 uma	2,649.78
Gastos Médicos Conductor y Familiares	\$ 100,000.00 POR EVENTO		265.85
Gastos Legales	AMPARADA		408.00
Responsabilidad Civil Pasajero	3,160.00 uma POR PASAJERO		1,109.91
Muerte del Conductor por Accidente Automovilístico	\$ 50,000.00		94.75

Las coberturas de *RESPONSABILIDAD CIVIL y *RESPONSABILIDAD CIVIL PASAJERO tienen el carácter de SEGURO OBLIGATORIO, por lo que no podrán cesar en sus efectos, rescindirse ni darse por terminadas con anterioridad a la fecha de terminación de su vigencia y el pago deberá efectuarse de contado.

PAGADO
Román y Asociados
Agente de seguros
967 125 45 42

Quedan excluidos todos los riesgos que se amparan mediante este seguro en caso de que la unidad sea utilizada para cualquier servicio de transporte realizado a través de aplicaciones móviles como UBER, CABIFY o similares.

Textos:

Forma de:

CONTADO

Pago Unico

5,890.82

Exclusivo para reporte de Sinistros

800-288-6700

800-800-2880

Bilingual attention

English

800-062-0840

バイリンガルサービス

日本語

800-062-0841

Tarifa Aplicada: 022063210

El asegurado recibe la impresión de la póliza junto con las condiciones generales aplicables QJ/02 0522-T mismas que además puede consultar e imprimir en nuestra pagina www.qualitas.com.mx

Póliza de Seguro registrada en el RECAS con el número CONDUSEF-001446-09

MONEDA

PESOS

Prima Neta

4,528.29

Tasa Financiamiento

0.00

Gastos por Expedición.

550.00

Subtotal

5,078.29

I.V.A. 16%

812.53

IMPORTE TOTAL

5,890.82

TUXTLA POLYFORUM, CHIAPAS
A 29 DE JUNIO DE 2022

Funcionario Autorizado

Imagen 1 Pago de póliza de seguro de un concesionario.

Formato universal

102



GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS SECRETARÍA DE HACIENDA

ORDEN DE COBRO UNIVERSAL EN INSTITUCIONES AUTORIZADAS POR LA SECRETARÍA DE HACIENDA

NOMBRE DEL CONTRIBUYENTE: [REDACTED]		MODELO: 2019
R. F. C.: [REDACTED]		MARCA: TOYOTA
IMPORTE A PAGAR:	\$ 3,530.00	SERIE: [REDACTED]
PLACA:	[REDACTED]	
LÍNEA:	HIACE DE CARGA PANEL SUPER LARGA C/	
MEDIO DE PAGO:	EFFECTIVO	

NOTA: EL MEDIO DE PAGO INDICADO EN LA ORDEN PARA VENTANILLA DE BANCOS FUE SELECCIONADO POR EL CONTRIBUYENTE Y ES EL QUE SERÁ APLICADO EN EL CFDI, SIN OPCIÓN A QUE SE PUEDA MODIFICAR POSTERIORMENTE

AÑO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
REFRENDO									1,330.00	1,330.00
REF. PERMISO RZV.									1,500.00	1,500.00
REVISION MECANICA									500.00	500.00
OTRAS									80.00	80.00
CONTRIBUCIONES ADICIONAL									120.00	120.00
									DESCUENTO:	0.00
									TOTAL:	\$3,530.00

VIGENCIA: 31 DE MARZO DE 2022



LÍNEA DE CAPTURA: [REDACTED]

POR FAVOR CAPTURE SIN ESPACIOS NI GUIONES

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN	NÚMERO DE CONVENIO	INSTITUCIONES SIN NUM. DE CONVENIO	
HSBC	9829	TELECOM	
SCOTIABANK	1245	CHEDRAUI	
BANCOMER	849057	BANCO AZTECA	
BANAMEX	199501	EXTRA	
SANTANDER	1471	CIRCLE K	
BANORTE	02749	K	
FARMACIAS DEL AHORRO	92396		

ESTIMADO CONTRIBUYENTE: Por favor verifique que la línea de captura y el importe que aparece en el comprobante de pago que emite el Centro Autorizado de Pago (Banco o Establecimiento Mercantil) coincidan con la información impresa en esta Orden de Cobro Universal. Si requiere comprobante fiscal, podrá obtenerlo dentro de los 10 días hábiles después de haber realizado el pago.

INSTITUCIONES AUTORIZADAS: Únicamente podrán recaudar las contribuciones especificadas en este formato dentro de la fecha límite de pago, siendo estrictamente necesario capturar correctamente el número de convenio y línea de captura.

Si desea realizar su pago vía transferencia interbancaria (SPEI), ingrese a su Banca Electrónica, seleccione el módulo de Pago Interbancario (SPEI), su cuenta de retiro y su cuenta de abono (Clabe Interbancaria 18 dígitos) e indique la siguiente información:

Banco receptor: **BANCOMER**, Clabe(SPEI): **012 914 00201494589 3**, Convenio: **1494589**, Concepto de pago: [REDACTED] Importe: **\$3,530.00**

Para pago con cheque deberá liberar éste a nombre de **SECRETARÍA DE HACIENDA**.

GRACIAS POR CONTRIBUIR. FAVOR DE ACUDIR AL ÁREA DE RECAUDACIÓN, 3 DÍAS HÁBILES POSTERIORES AL PAGO CON SU COMPROBANTE ELECTRÓNICO (CFI) PARA RECIBIR SUS EFECTOS O FORMAS VALORADAS.

CONSULTAR REQUISITOS EN www.haciendachiapas.gob.mx/servicios al contribuyente.

Aviso de privacidad

La Subsecretaría de Ingresos de la Secretaría de Hacienda, es responsable del tratamiento de los datos personales que nos proporcione; mismos que serán protegidos conforme a lo dispuesto en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Chiapas. Los datos personales que en su caso nos proporcione vía electrónica a través del portal <http://www.haciendachiapas.gob.mx/> para la realización del pago de refrendo vehicular, serán tratados bajo la responsabilidad de ésta misma conforme a sus atribuciones y facultades legales vigentes.

ACTA DE **SESION EXTRAORDINARIA** DEL ORGANO TÉCNICO AUXILIAR DEL
TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE **SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS.**

EN EL MUNICIPIO DE **TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS**; SIENDO LAS **11:00 (ONCE)**
HORAS DEL DIA **SEIS** DE **NOVIEMBRE** DEL AÑO **DOS MIL SEIS**, REUNIDOS LOS
INTEGRANTES DEL ORGANO TECNICO AUXILIAR DEL TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE
SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS; EN LAS INSTALACIONES QUE OCUPA
EL **AUDITORIO DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO RURAL**, CITO CENTRO
DEMOSTRATIVO LA CHACONA, DE ESTA CIUDAD CAPITAL; Y CON FUNDAMENTO
EN LOS ARTICULOS **1, 2, 3 Y 4**, DE LA LEY DE TRANSPORTES; **145 FRACCION II, Y**
IV, 146 Y 202, DEL REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE LA MATERIA, **2, 3, 12 Y**
14, DEL REGLAMENTO INTERNO DEL ORGANO TECNICO AUXILIAR DE TRANSPORTES;
ARTICULO TERCERO TRANSITORIO, DEL DECRETO N° **264**, PUBLICADO EN EL
PERIODICO OFICIAL NUMERO **268**, DE FECHA **08** DE **NOVIEMBRE** DEL **2004**, CON
LA FINALIDAD DE EMITIR OPINION Y DICTAMEN DE LOS EXPEDIENTES DE
REGULARIZACIONES POR CESIONES DE DERECHOS ENTRE PARTICULARES, CAMBIOS
DE MODALDIAD, MODIFICACION DE ITINERARIOS DE RUTA; ASI TAMBIEN DE
DIVERSAS REGULARIZACIONES; SON PRESENTES POR EL **SECTOR PUBLICO**, LOS CC.
ING. FELIX ANICETO ORANTES RUIZ, PRESIDENTE DEL ORGANO TECNICO AUXILIAR,
Y COORDINADOR DE TRANSPORTE, TRANSITO Y VIALIDAD; ING. BENJAMIN CRUZ
MENDOZA, SECRETARIO TECNICO DEL ORGANO TECNICO AUXILIAR Y DIRECTOR DE
REGISTRO Y CONTROL; C. JOSE HUMBERTO PECINA HERNANDEZ, SECRETARIO DE
ACTAS Y ACUERDOS DEL ORGANO TECNICO AUXILIAR DEL TRANSPORTE Y DIRECTOR
DE CONCESIONES Y AUTORIZACIONES; LIC. CESAR ALEJANDRO DOMINGUEZ
GUTIERREZ, DELEGADO REGIONAL ZONA ALTOS; LIC. JAIME MANUEL VELASCO
MARTINEZ, DELEGADO DE TRANSITO DEL ESTADO DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS
REGION II; LIC. MANUEL DE JESUS VAZQUEZ GUZMAN, REPRESENTANTE DEL H.
CONGRESO DEL ESTADO; **SECTOR MUNICIPAL**: LIC. PABLO RAMIREZ SUAREZ,
SECRETARIO MUNICIPAL DEL H. AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS;
LIC. JAVIER ANTONIO RODRIGUEZ, COORDINADOR JURIDICO DEL H. AYUNTAMIENTO
DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS CHIAPAS; C. CESAR PENAGOS CRUZ,
REPRESENTANTE DE LA SOC. DE TRANSP. COLECT. SAN FRANCISCO, S.C.; C. ELIGIO
JULIAN CORDERO MORENO, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. RADIO TAX.
Y COLEC. JOVEL, S.C.; C. LUIS RODOLFO ALCAZAR GUTIERREZ, REPRESENTANTE DE
LA SOC. COOP. AUT. VICENTE LOMBARDO TOLEDANO; C. ANDRES GOMEZ LOPEZ,
REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. ORG. TRANSP. EMILIANO ZAPATA DE LOS
SANTOS, C. ROBERTO ANTONIO LOPEZ MOLINA, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP.
DE TAXIS FRANCISCO SARABIA, S.C.L.; C. VALENTIN GONZALEZ CARDOSO
REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE RADIO TAXIS FRAY BARTOLOME DE LAS C.; C.
JOSE LUIS GORDILLO ALBORES, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP.
TURISTICA AZTLAN, S.C.L.; C. LUIS DIAZ CARDENAS, REPRESENTANTE DE LA SOC.
COOP. DE TRANSP. SAN CRISTOBAL, S.C.L.; C. JORGE ADOLFO CANCINO TORRES,
REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. TUR. Y URB. TIZOC, S.C. DE R.L., C.
MARIO DE JESUS NAJERA RUIZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. ORTES
KEREM, S.C.L., C. SILVERIO GOMEZ LOPEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP.
RULETEROS DE LOS ALTOS DE CHIAPAS, S.C. DE R.L., C. JESUS GUADALUPE GARCIA
DE LEON, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. 31-1 DE MARZO, S.C.L., C. YADI
DONATO CAMERAS GUILLEN, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. MAYA IK, S.C.L., C.
PEDRO GONZALEZ LOPEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE AUT. CULTURA
MAYA TZOTZIL, S.C.L.; C. EMILIO A. HERNANDEZ AGUILAR, REPRESENTANTE DE LA
SOC. COOP. DE SERV-AUT. PUB. EST. ZOQUE; C. GUILLERMO ANDRES PEREZ
HERNANDEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE TRANSP. COLECT. TAX.
ZACUALPA ECATEPEC; C. FELIX GUADALUPE MARTINEZ LOPEZ, REPRESENTANTE DE
LA SOC. COOP. DE AUT. PUB. PAKAL, S.C.L., C. SEBASTIAN VAZQUEZ VAZQUEZ,
REPRESENTANTE DEL EJIDO SAN FELIPE-ECATEPEC, COORD. NACIONAL DE PUEB.
INDIOS; C. HECTOR AUGUSTO LONGORIA CORDERO, REPRESENTANTE DE LA SOC.
COOP. DE PRODUCTORES INDIGENAS DE CHIAPAS; C. HERMELINDO PEREZ,
REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE TRANSP. Y SERV. AEROPORTUARIOS, S.C.L.;

C. JOSE DOMINGO LOPEZ PEREZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. COLECT. PEJE DE ORO, S.C. DE C.V.; C. CARLOS GONZALEZ SANCHEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. POR MEJORM. NUESTRA RAZA DE LOS ALTOS CH.; C. ANTONIO ENRIQUE GARCIA DE LEON, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. URBANOS 31 DE MARZO, S.C.; C. JAVIER ADIN FUNES GOMEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TRANSP. COLECT. MICROB. ERASTO URBINA; C. CIRO CORDOVA GONZALEZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. AUT. PUB. PAS. FRAY BARTOLOME DE LAS CASAS; C. PEDRO SECUNDINO PEREZ PEREZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. AUT. VISTA HERMOSA DE SAN FELIPE ECATEPEC; C. EVENCIO VERDEJA ARA, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE AUT. 31 DE MARZO, S.A. DE C.V.; C. SANTANA NICOLAS MARCELIN PEREZ, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. GUADALUPANOS DE LOS ALTOS DE CHIAPAS; C. MIGUEL PAREDES PINEDA, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. TASHTOG, S.C.L.; C. MARIANO MARTINIANO MARTINEZ MORALES, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. DE AUT. DE TAXIS Y COLECTIVOS 14 DE SEPTIEMBRE; C. FRANCISCO LAZOS ZEA, REPRESENTANTE DE LA SOC. COOP. POP. DE SERV. AUT. URB. COLECTIVOS CIUDAD REAL, S.C.L.; C. MARIANO PEREZ VAZQUEZ, REPRESENTANTE DE AUTOTRANSPORTE URB. VASHAKMEN CHIAPAS, S.C. DE R.L.; C. JOSE DOMINGO ESTRADA VAZQUEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. PROP. CARLOS DE J. NATAREN CORDOVA; C. TEODORO A. ORTEGA LPEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRANSP. CONCES. REPIDOS DE SN. CRISTOBAL; C. JORGE ALFREDO MARTINEZ LOPEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. PATRONAL TRANSP. LOS COLETOS DULCE NOMBRE DE JESUS; C. GERARDO ROGELIO LOPEZ ALCAZAR, REPRESENTANTE DE LA UN. DE TRANSP. TAX. Y COLECTIVOS DE BAJO TONELAJE; C. JOSE APOLINAR SILICEO BERMUDEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TRANSPORTES TERRESTRES; C. ISABEL M. TOVILLA ASTUDILLO, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRANSP. COLECT. Y CARGA GRAL. LOS ALTOS DE CHIAPAS; C. REYNALDO DE J. ASTUDILLO TRUJILLO, REPRESENTANTE DEL SITIO LIBRE UNION Y PROGRESO; C. CRISTOBAL FERNANDO DOMINGUEZ FLORES, REPRESENTANTE DE LA UN. DE TRANSP. ASALARIADOS SAN CRISTOBAL A.C.; C. GERARDO ORTEGA LOPEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TRANSP. EN GENERAL TEPEYAC; C. ARTEMIO CANDIDO AGUILAR GUILLEN, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TAX. Y TRANSP. COLEC. CRITOBAL COLON; C. DAVD A. OSEGUERA LOPEZ, REPRESENTANTE DE TRANSPORTE GRAN DAVI'S S.C.L.; C. SANTIAGO JIMENEZ AGUILAR, REPRESENTANTE DE LA UNION DE TRANSPORTES PAKAL; C. ANGEL DE JESUS HERNANDEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TAXIS Y COLECT. CAM. MAT. 13 DE JUNIO; C. EZEQUIEL HERNANDEZ CRUZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TAX. Y COLECT. DELFINES DE SAN CRISTOBAL; C. LUIS GILBERTO MORALES REYES, REPRESENTANTE DE LA UN. PATRONAL SENTIMIENTOS A MI PAIS; C. HEBERTO DOMINGUEZ DIAZ, REPRESENTANTE DE LA UNION SIND. DE TRANSP. URB. COLECT. SOLIDARIDAD; C. MARIO ROMAN LOPEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. DE TRASNP. TAXIS COLECT. Y BAJO TONELAJE; C. RAMIRO RICARDO RAMOS GORDILLO, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TAX. Y TRANSP. COLECT. CIUDAD REAL; C. PEDRO B. GUTIERREZ MORALES, REPRESENTANTE DE LA UN. PATRONAL DE TRANSP. TAX. DEL ORIENTE; C. JOSE LUIS NAJERA RUIZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TRANSP. REAL DEL MONTE; C. JOSE ALFREDO GUILLEN SANTIAGO, REPRESENTANTE DEL SIND. TRAB. IND. AUT. SIM. Y CONEXOS DE LA REP. MEX.; C. JESUS MORALES GORDILLO, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRANSP. TAX. Y COLECT "OPEACH"; C. MIGUEL HERNANDEZ HERNANDEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRANSP. MAT. P/CONST. LAZARO CARDENAS; C. ABEL RINCON REYES, REPRESENTANTE DEL SIND. DE TAX. GENERAL FRANCISO PINEDA OGARRIO; C. DARINEL REFUGIO RUIZ FLORES, REPRESENTANTE DE LA UN. DE CHOF. ASALAR. LAZARO CARDENAS; C. CARLOS LOPEZ SANCHEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRAB. AUT. EL CERRILLO CROMECH; C. JOSE MANUEL W. GARCIA Y VAZQUEZ, REPRESENTANTE DEL SIND. TRAB. AUT. RICARDO FLORES MAGON; C. JOSE FRANCISCO GARCIA HERRERA, REPRESENTANTE DEL SIND. TAX. COLECT. SITIO GUADALUPEANOS; C. HUGO EMILIO ORTEGA MARTINEZ, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. TRANSP. GRAL. TAX. Y COMB. JOAQUIN MIGUEL GTZ; C. TEODULFO GONZALEZ DE LA CRUZ, REPRESENTANTE DE CHOFERES AUTONOMOS DE LOS ALTOS, S.C.; C. ANGEL ALFREDO MARTINEZ URBINA, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. DE TRANSP. RICARDO DIAZ MARTINEZ; C.

MAXIMILIANO W. AGUILAR GARCIA, REPRESENTANTE DE LA UN. SIND. AUT. TAX.
COLECT. ALTOS DE CH. LIC. BENITO JUAREZ GARCIA; C. FELIPE E. RUIZ TOVILLA,
REPRESENTANTE DE LA SOCIEDAD COOPERATIVA LAS CASAS.

SE HACE CONSTAR QUE LA PRESENTE SESIÓN EXTRAORDINARIA, CORRESPONDIENTE
PARA EL MUNICIPIO DE **SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS**; SE LLEVA A
CABO EN LA **CIUDAD DE TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS**; EN VIRTUD DE NO
EXISTIR LAS CONDICIONES POLITICAS Y SOCIALES PARA QUE SE CELEBRE EN EL
MUNICIPIO DE **SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS**; LO ANTERIOR CON
FUNDAMENTO EN EL ARTICULO **15**, DEL REGLAMENTO INTERNO DEL ÓRGANO
TÉCNICO AUXILIAR.

ACTO SEGUIDO, EL C.P. JOSE HUMBERTO PECINA HERNANDEZ, SECRETARIO
TECNICO; CON FUNDAMENTO EN EL ARTICULO **26**, DEL REGLAMENTO INTERNO DEL
ORGANO TÉCNICO AUXILIAR HACE LA PRESENTACIÓN DE LOS INTEGRANTES DE
ESTE, DEBIDAMENTE ACREDITADOS, PROCEDIENDO A PASAR LISTA DE ASISTENCIA Y
DECLARANDO QUE **SI EXISTE QUÓRUM LEGAL** CON LA ASISTENCIA DE **SESENTA Y
SEIS** PERSONAS, ASI TAMBIEN POR TRATARSE DE UNA SEGUNDA INVITACION SOBRE
EL ASUNTO, PARA LLEVAR ACABO LA PRESENTE **SESION EXTRAORDINARIA**; LO
ANTERIOR CON FUNDAMENTO EN EL ARTICULO **33**, DEL REGLAMENTO EN COMENTO.

POR LO QUE SOMETE A VOTACIÓN EL SIGUIENTE ORDEN DEL DIA:

- 1.- LISTA DE ASISTENCIA Y DECLARACIÓN DEL QUÓRUM LEGAL.
- 2.- REGULARIZACION POR CESIONES DE DERECHOS.
- 3.- MODIFICACION DE ITINERARIOS DE AMPLIACION DE RUTA.
- 4.- CAMBIOS DE MODALIDAD.
- 5.- ASUNTOS GENERALES.

UNA VEZ DADO A CONOCER EL ORDEN DEL DIA, Y APROBADO EL MISMO, **SE
DECLARA ABIERTA LA SESION EXTRAORDINARIA** CONVOCADA PARA ESTA
FECHA.

**ESTE ORGANO TECNICO AUXILIAR, SUGIERE PASAR AL ESTUDIO DEL PUNTO
SEGUNDO DEL ORDEN DEL DIA:**

1. **C. AUGUSTO RODRIGO ESPINOSA ROMAN**, CON EXPEDIENTE
RGTAX/078/000001/2005, SOLICITA LA REGULARIZACION POR DERECHOS
ADQUIRIDOS DE TERCERAS PERSONAS, DE LA CONCESION NNUMERO **CGT-
002827** DE FECHA **08 DE MAYO DEL 2000**, EN LA MODALIDAD DE **TAXI**, A
NOMBRE DEL **C. JOSE JAVIER DOMINGUEZ HERNANDEZ**, MISMA QUE
AMPARA **UNA (1) UNIDAD**, PARA EL MUNICIPIO DE **SAN CRISTOBAL DE LAS
CASAS, CHIAPAS**; POR LO QUE SE PROCEDE A LA REVISION DEL EXPEDIENTE,
ENCONTRANDOSE QUE DEBERA ENTREGAR SIGUIENTE DOCUMENTACION:
**CONCESION ORIGINAL, CESION DE DERECHOS ORIGINAL, PAGOS DE
TENENCIA Y REFRENDOS ACTUALIZADO, TARJETA DE CIRCULACION
ACTUALIZADA, FACTURA DEL VEHICULO, ANTECEDENTES NO PENALES,
CERTIFICADO MEDICO, LICENCIA DE CHOFER ACTUALIZADA**; UNA VEZ
QUE HAYA CUMPLIDO CON LO ANTERIOR, ESTE ORGANO TECNICO AUXILIAR DEL
TRANSPORTE, OPINA PROCEDENTE LA SOLICITUD PLANTEADA, DEBIÉNDOSE
PUBLICAR LA CONCESION EN EL PERIODICO OFICIAL MAS RECIENTE, LUEGO
ENTONCES DE QUE EL INTERESADO HAGA ENTREGA DE LA CONCESION SUJETA A

106. **C. JOEL SANTIZO MATIAS**, CON EXPEDIENTE **RGTAX/078/000063/2005**, SOLICITA LA REGULARIZACION POR DERECHOS ADQUIRIDOS DE TERCERAS PERSONAS, DE LA CONCESION NUMERO **CCGT-002682**, DE FECHA **08 DE MAYO DEL 2000**, EN LA MODALIDAD DE **TAXI**, A NOMBRE DEL **C. MARCO ANTONIO TRUJILLO CABRERA**, MISMA QUE AMPARA UNA (1) UNIDAD, PARA EL MUNICIPIO DE **SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, CHIAPAS**; POR LO QUE SE PROCEDE A LA REVISION DEL EXPEDIENTE, ENCONTRANDOSE QUE DEBERA ENTREGAR **CONCESION ORIGINAL, COPIA DE LICENCIA DE CHOFER ACTUALIZADA, CERTIFICADO MEDICO ORIGINAL ACTUALIZADO, CONSTANCIA DE ANTECEDENTES NO PENALES ACTUALIZADA, COPIA DE LICENCIA DE CHOFER ACTUALIZADA**; UNA VEZ QUE HAYA CUMPLIDO CON LO ANTERIOR, ESTE ORGANO TECNICO AUXILIAR DEL TRANSPORTE, OPINA PROCEDENTE LA SOLICITUD PLANTEADA, DEBIENDOSE PUBLICAR LA CONCESION EN EL PERIODICO OFICIAL MAS RECIENTE, ASI MISMO LA COORDINACION DE TRANSPORTE, TRANSITO Y VIALIDAD, DEBERA REALIZAR LA RESPECTIVA CANCELACION DE LA CONCESION SUJETA A REGULARIZACION, ASI MISMO SE HACE LA ACLARACION QUE LA NUEVA CONCESION DEBERA PRESTAR EL SERVICIO EN LA MODALIDAD DE **TAXI**, QUEDANDO EN LA MISMA **BASE**.

UNA VEZ ANALIZADO EL PUNTO ANTERIOR, SE PROCEDE A PASAR AL ESTUDIO DEL TERCERO PUNTO DEL ORDEN DEL DIA, DE LA SIGUIENTE FORMA:

RUTA No.1 MARÍA AUXILIADORA – MERCADO. (UNIDADES EN LA MODALIDAD DE MICROBÚS)

INICIA : Ca. Aserradero (Col. Artículo 115) - Izq. Calzada de la Juventud -Izq.Ca. Viveros -Der. Periférico Sur - Der.Prolong.Insurgentes - Continúa Av. Insurgentes - Izq. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Der. Av. Crescencio Rosas - Continua Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Honduras - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Izq. Ca. Panamá - Izq. Av. Gral. M. Utrilla - Izq. Estacionamiento del Mercado Público "José Castillo Tielmans" - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Izq. Ca. Escuadron 201- continúa calle Dr. Navarro - Der. Av. Dr. Belisario Domínguez - Continúa - Av. Benito Juárez - Der. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Izq. Prolongación Av. Insurgentes - Izq. Periférico Sur - Der. Ca. Aserradero (Col. Artículo 115) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 30 unidades en la modalidad de Microbús, siendo estos:

No. Eco.	Propietario
101	Soc. Coop. San Francisco S.C.
102	Soc. Coop. San Francisco S.C.
103	Soc. Coop. San Francisco S.C.
104	Armando Penagos Hernández
105	Soc. Coop. San Francisco S.C.
106	Soc. Coop. San Francisco S.C.
107	Soc. Coop. San Francisco S.C.
108	Soc. Coop. San Francisco S.C.
109	Soc. Coop. San Francisco S.C.
110	Soc. Coop. San Francisco S.C.
111	Soc. Coop. San Francisco S.C.
112	Isabel Gómez Entzin
113	María Luisa Herrera León
114	Soc. Coop. San Francisco S.C.
115	Soc. Coop. San Francisco S.C.
116	Soc. Coop. San Francisco S.C.

117	Soc. Coop. San Francisco S.C.
118	Soc. Coop. San Francisco S.C.
119	Soc. Coop. San Francisco S.C.
120	Soc. Coop. San Francisco S.C.
121	Soc. Coop. San Francisco S.C.
122	Artemio Candido Aguilar Guillen
123	Santana Marcelin Perez
124	Soc. Coop. de Transp. Emiliano Zapata
125	Soc. Coop. Transporte y Colectivo Ciudad Real
126	Soc. Coop. Transporte y Colectivo Ciudad Real
127	Soc. Coop. Transporte y Colectivo Ciudad Real
128	Soc. Coop. Transporte y Colectivo Ciudad Real
129	Heberto Domínguez Díaz
130	Soc. Coop. San Francisco S.C.

ruta No. 2 SAN FELIPE - MERCADO

INICIA : Limite de San Felipe Ecatepec (Pueblo) Entronque con Carretera Federal 190
 Continúa Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Izq. Ca. Lateral al Teatro de la Ciudad - Der.
 Diagonal Hermanos Paniagua - Der. Ca. Diego de Mazariegos - Izq. Av. 12 de Octubre -
 Der. Ca. 5 de Febrero - Izq. 16 de Septiembre - Der. Callejón Casta Rica - Der. Av.
 Lázaro Cárdenas - Izq. Ca. Panamá - Izq. Av. General Utrilla - Izq. Ca. Costa Rica - Izq.
 Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. av.
 5 de Mayo - Der. Ca. 1o. de Marzo - Izq. Av. 12 de Septiembre - Der. Ca. Guadalupe
 Victoria - Izq. Av. Tabasco - Der. Diagonal Hermanos Paniagua - Continúa Entronque
 Carretera Federal 190 - Hasta Limite de San Felipe Ecatepec (pueblo) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 29 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
201	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
202	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
203	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
204	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
205	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
206	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
207	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
208	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
209	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
210	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
211	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
212	Ejido San Felipe Ecatepec
213	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
214	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
215	Ejido San Felipe Ecatepec
216	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa

217	Hermosa
218	Ejido San Felipe Ecatepec
219	Ejido San Felipe Ecatepec
220	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
221	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
222	Ejido San Felipe Ecatepec
223	Ejido San Felipe Ecatepec
224	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
225	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
226	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
227	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
228	Ejido San Felipe Ecatepec
229	Soc. Coop. de Autotransportes Vista Hermosa
229	Ejido San Felipe Ecatepec

RUTA NO. 3 ZACULPA - SAN FELIPE -- MERCADO.

Inicia: Laguna Grande- Pozo Colorado- Matazano- El Txebeni- Las Piletas- Guadalupe El Tunel-Carrizal- Manzanillo- San Jose Buenavista- San Antonio Buenavista- El Duraznal- La Lagunita- Zacualpa- San Jose- Entronque Con Carretera Federal- Puntos Intermedios Y Viceversa. Huitepec- Ocotla- San Felipe- Entronque Con Carretera Federal- Puntos Intermedio Y Viceversa. San Cristobal De Las Casas -Entronque Con Carretera Federal- Puntos Intermedios Y Viceversa- TERMINA.

Esta ruta quedara con 10 unidades en la modalidad de Combi

301	Guillermo Pérez Hernández
302	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
303	Fidel Pérez Hemmelindo
304	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
305	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
306	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
307	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
308	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
309	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec
310	Soc. Coop. Transp. Col. y Taxis Zacualpa Ecatepec

RUTA No. 4 CIUDAD REAL -- MERCADO.

INICIA : Andador Laureles - Continúa Andador Cedro (Col. Ciudad Real) - Continúa Ca. Cedro - Der. Ca. José Ma. Morelos - Izq. Prolongación Insurgentes - Izq. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Honduras - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Escuadrón 201 - Izq. 5 de Mayo - Continúa Av. Ignacio Allende - Der. Ca. José María Morelos - Izq. Ca. Cedro - Continúa Andador Cedro - Continúa Andador Laureles (Col. Ciudad Real) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 05 unidades en la modalidad de microbús Y 08 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
401	Teresa de Jesús Herrera Ochoa
402	Clemente García Cancino y 6 Socios
403	Jesús A. García Cancino y 6 Socios
404	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
405	Francisco J. García Hernández
406	Ramiro Ricardo Ramos Gordillo
407	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
408	Felix Herrera Torrez y 6 Socios
409	Ricardo Eduardo Ramos Zuñiga
410	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
411	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
412	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
413	AURELIO G. HERRERA OCHOA

ruta No. 5 CONALEP – MERCADO.

INICIA : Carretera Federal 190 (Entronque con Periférico Sur) - Continúa Carretera Internacional - Continúa Blvd. Juan Sabines - Der. Ca. Dr. Rafael Pacheco Luna - Izq. Av. José Weber - Der. Av. Almolonga - Continúa Ca. Diagonal Franz Blom - Izq. Av. Salinas - Izq. Ca. Venustiano Carranza - Izq. Av. Yajalón - Izq. Ca. Indigenista - Izq. Av. Caminera - Der. Ca. Edgar Robledo Vuelta en "U" - Continúa Ca. Edgar Robledo - Der. Av. Diego Duguelay - Continúa Av. José Ma. Santiago - Izq. Ca. Francisco León - Der. Av. Almolonga - Der. Av. José Weber - Der. Ca. Dr. Rafael Pacheco Luna - Izq. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Continúa Carretera Federal 190 (Entronque con Periférico Sur) - El Camparino-TERMINA.

Esta ruta quedara con 01 unidades en la modalidad de microbús Y 24 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
501	Jorge Adolfo Cancino Torrez
502	Hugo Francisco López Molina
503	Martín Elio Ricci Rosas
504	Lucio Jorge Guillen Cordero
505	Evencio Verdeja Ara
506	Fidel Pinedo Ortiz
507	Adrian Hernandez Aguilar
508	Roberto Antonio López Molina
509	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
510	Martín Elio Ricci Rosas
511	Carlos de Jesus Guillen Vazquez
512	Isabel Margarito Tovilla Astudillo
513	Evencio Verdeja Ara
514	José Manuel W. García y Vazquez
515	Oscar Beltran Ruiz Penagos
516	Fernando Pérez Gutiérrez
517	Soc. de Autotransp. 31 de Marzo S.A. de C.V.
518	FELIPE B. PEREZ GOMEZ
519	Soc. de Autotransp. 31 de Marzo S.A. de C.V.

520	Soc. de Autotransp. 31 de Marzo S.A. de C.V.
521	Soc. Coop. de Autotransp. Radio Taxi y Combis las Casas
522	Soc. Coop. de Autotransp. Radio Taxi y Combis las Casas
523	Soc. Coop. De Taxis Francisco Sarabia
524	Carlos de Jesús Ruiz Trujillo
525	Panfilo Gordillo

ruta No.6 MERCADO – CBTIS 92 – SAN JOSE BUENAVISTA.

INICIA : CBTIS 92 - Cont. Acceso a CBTIS 92 - Izq. Carret. Inter. - Der. Av. Revolución - Der. Calz. la Raza - Cont. Ca. la Raza - Der. Av. Fco. Villa - Der. Blvd. Juan Sabines - Izq. Ca. Lateral al Teatro de la Cd. - Der. Diag. Hnos. Paniagua - Der. Diego de Mazariegos - Izq. Av. 12 de Oct. - Der. Ca. 5 de Feb. - Izq. Av. Gral. M. Utrilla - Izq. Ca. Rep. Dominicana - Izq. Av. L. Cárdenas - Cont. 20 de Nov. - Der. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Der. 10. de Marzo - Izq. Av. 12 de Sep. - Der. Ca. Gpe. Victoria - Izq. Ca. Tabasco - Der. Diag. Hnos. Paniagua - Cont. Blvd. Juan Sabines - Cont. Carr. Inter. Der. Acceso a CBTIS 92 - Cont. CBTIS 92 - San José Buenavista- La Raza-TERMINA.

Esta ruta quedara con 07 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
601	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
602	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
603	Servicio Urbanos San Cristóbal S.C.
604	Javier Ramos Ruiz
605	Agustín García García
606	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
607	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo

ruta No.7 LAGARITA – BARRIO DE GUADALUPE - MERCADO.

INICIA : Callejón del Ciprés (Col. La Garita) Carretera a Tenejapa - Continúa Calzada La Quinta - Continúa Calzada la Quinta - Continúa Ca. Real de Guadalupe (Barrio Guadalupe) - Der. Av. General Utrilla - Izq. Ca. Costa Rica - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Izq. Ca. Escuadrón 201- Continúa Ca. Dr. Navarro - Der. Av. Belisario Domínguez - Izq. Ca. Francisco I. Madero - Izq. Av. Bernal Díaz del Castillo - Der. 1a. Ca. Real de Guadalupe (Barrio de Guadalupe) - Der. Av. Remesal - Continúa Calzada la Quinta (Col. la Garita) - Continúa Carretera a Tenejapa - Vuelta a "U" en Callejón del Ciprés - TERMINA.

Esta ruta quedara con 10 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
701	Angel Diestel Ara
702	JUAN CIRIO MAZARIEGOS M.
703	Daniel Hernández Gordillo
704	Ramiro Ricardo Ramos Gordillo
705	Ovidio Reyes Ruiz
6	Servicios Urbanos de San Cristóbal S.C.
707	Angel Diestel Ara

708	Servicios Urbanos de San Cristóbal S.C.
709	SOC. COOP. OTEZ
710	Servicios Urbanos de San Cristóbal S.C.

ruta No.8 SAN RAMÓN – LA QUINTA – MERCADO.

INICIA : Carretera a San Juan Chamula - (Col. Frontera) - Continúa Diagonal Ramón Larrainzar (Barrio San Ramón) - Izq. Ca. Diego de Mazariegos - Izq. Av. 12 de Octubre - Der. Ca. 5 de Febrero - Izq. Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Der. 1o. de Marzo - Izq. Av. 12 de Septiembre - Der. Ca. Gpe. Victoria - Der. Diagonal Ramón Larrainzar (Barrio San Ramón) - Continúa Carretera a San Juan Chamula (Col. San Martín) - Vuelta en "U" en Ca. Benito Juárez (Col. Frontera) - Continúa Carretera a San Juan Chamula - TERMINA.

Esta ruta quedara con 02 unidades en la modalidad de microbús Y 10 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
801	Oscar Virgilio Montoya Lievano
802	Soc. Coop. de Transp. Emiliano Zapata
803	SOC.COOP. OTEZ
804	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
805	Soc. Coop. de Transp. Emiliano Zapata
806	Isabel Margarito Tovilla Astudillo
807	Jacinto Ruiz Velasco
808	José Salomon Zuñiga Rojas
809	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo.
810	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo.
811	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
812	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo

ruta NO. 9 MERCADO - OJO DE AGUA - NUVA. ESPERANZA - PEJE DE ORO.

INICIA: Periférico Nte. (Frente al Aserradero) - Continúa Periférico Nte. (Barrio Peje de Oro, Col. Benito Juárez y Barrio Ojo de Agua) - Izq. Calz. Salomón González Blanco - Der. Ca. Juan Villagran - Izq. Calz. Tlaxcala - Izq. Ca. Honduras - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Izq. Ca. Panamá (Mercado) - Izq. Av. General Utrilla - Continúa Calz. Salomón González Blanco - Der. Periférico Nte. (Barrio Ojo de Agua, Col. Benito Juárez y Barrio Peje de Oro) - Continúa Acceso a Antiguo Aserradero - TERMINA.

Esta ruta quedara con 02 unidades en la modalidad de microbús Y 05 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
901	Felipe Eleazar Cruz Tobilla
902	Luis Paulino Martínez Urbina
903	Andrés Armando Díaz Salazar
904	Luis Paulino Martínez Urbina
905	Soc. Coop. De Transp. Col. Ejidal Peje de Oro
906	Soc. Coop. De Transp. Col. Ejidal Peje de Oro
907	Soc. Coop. de Transp. Jacinto Perez Pajarito
908	Soc. Coop. de Transp. Emiliano Zapata

RUTA NO. 10 CUXTITALI – MERCADO.

INICIA: Ca. Los Ceresos (Barrio La Garita) – Izq. Ca. De la Nosquet – Der. Av. De los Lirios – Izq. Diagonal Peje de Oro – Der. Ca. Diag. Franz Blom – Der. Calzada Roberta – Izq. Ca. Fco. I. Madero – Cont. Ca. Bermúdez – Izq. Av. Diego Dugelay – continúa Diagonal Arriaga – Izq. Ca. Tonalá – Der. Av. Gral. Utrilla – Izq. Ca. Costa Rica – Izq. Av. Lázaro Cárdenas – Cont. – Av. 20 de Nov. – Izq. Ca. Esc. 201 – Cont. Ca. Dr. Navarro – Der. Dr. B. Domínguez – Izq. Ca. Ejercito Nacional – Continúa Ca. Peje de Oro – Der. Ca. Los Arcos – Izq. Ca. Los Ceresos (Barrio La Garita) – TERMINA.

Esta ruta quedara con 05 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1001	Daniel Hernández Gordillo
1002	GUSTAVO CRUZ SAUREZ
1003	Jesús Montoya Laines
1004	SALUSTIA M. MONTOYA, LIEVANO
1005	Gerardo Ortega López

RUTA No.11 ALCANFORES – SAN RAMÓN – MERCADO.

INICIA : Calzada Daniel Sarmiento Rojas (Col. Alcanfores) – Izq. Periférico Pte. – Der. Diagonal Ramón Larrainzar – Izq. Ca. Diego de Mazariegos – Izq. Av. 12 de Octubre – Der. 5 de Febrero – Izq. Av. 16 de Septiembre – Der. Callejón Casta Rica Der. Av. Lázaro Cárdenas – Continúa Av. 20 de Noviembre – Der. Ca. Escuadrón 201 – Izq. Av. 5 de Mayo – Der. Ca. 10. de Marzo Izq. 12 de Septiembre – Der. Ca. Gpe. Victoria – Der. Diagonal Ramón Larrainzar – Izq. Periférico – Pte. Der. Calzada Daniel Sarmiento Rojas Hasta Jardín de niños Gil González (Col. Alcanfores) – TERMINA

Esta ruta quedara con 03 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1101	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo
1102	Isabel del Refugio García de León
1103	Soc. Coop. de Transp. 31 de Marzo

RUTA No.12 PRUDENCIO MOSCOSO – MERCADO.

INICIA : Blvd. Los Profesores – Izq. Privada San Juan – Izq. Av. Odontólogos – Der. Calle San Juan – Izq. Periférico Pte. – Der. Periférico Nte. – Der. Calz. Tlaxcala – Izq. Ca. Honduras – Der. Av. Lázaro Cárdenas – Izq. Callejón S/N (Mercadito 2) – Izq. Av. Gral. Utrilla – Continúa Calz. Salmón González Blanco – Izq. Periférico Nte. – Izq. Periférico Pte. – Der. Calle San Juan – Der. Av. Odontólogos – Izq. Ca. Sin Nombre – Izq. Blvd. Los Profesores – TERMINA.

Esta ruta quedara con 01 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1201	CARLOS LOPEZ SANCHEZ
1202	SOC. COOP. OTEZ
1203	HEBERTO DOMINGUEZ DIAZ
1204	FELIPE BALTAZAR PEREZ GOMEZ
1205	SOC. COOP TAXIS LAS CASAS

1206

SOC. COOP. EMILIANO ZAPATA

ruta No.13 MERCALTO – SAN DIEGO - ALMOLONGA – MERCADO.

INICIA : Prolongación Insurgentes (Frente a Merposur) - Der. Eje Vial No. 1 - Izq. Blvd. Juan Sabines - Der. Dr. Rafael Pacheco Luna - Izq. Ca. José Weber - der. Av. Almolonga - Continúa Av. Guerrero - Der. Ca. Diag. Frans Blom - Izq. Calz. Roberta - Izq. Ca. Venustiano Carranza - Izq. Presidente Ruiz Cortines - Izq. Ca. Honduras - Vuelta en "U" en Ca. Empleado Postal - Cont. Ca. Honduras - Cont. Ca. Edgar Robledo - Cont. Ca. Alvaro Obregón - Der. Ca. Diego Duguelay - Cont. Ca. José Santiago - Izq. Ca. Fco. León - Der. Av. Almolonga - Izq. José Weber - Der. Ca. Dr. Rafael Pacheco Luna - Izq. Blvd. Juan Sabines - Der. Eje Vial No. 1 - Izq. Prolongación Insurgentes – TERMINA

Esta ruta quedara con 13 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1301	Soc. Coop. de Transp. Valle del Jovel
1302	Soc. Coop. de Transp. Valle del Jovel
1303	Angel de Jesús Hernández
1304	Isidro Oseguera Nájera
1305	Transp. Guadalupanos S.A de C.V.
1306	Nicolás Martínez Hernández
1307	Soc. Coop. de Autotransp. Las Casas
1308	José Isidro Oseguera Nájera
1309	Soc. Coop. de Transp. Valle del Jovel
1310	José Guillen Ruiz
1311	Rafael Perez Lopez
1312	HUMBERTO RUIZ VILLATORO
1313	JORGE FCO. AGUILAR OSEGUERA

ruta No. 14 EXPLANADA DEL CARMEN - MERCADO LOS PINOS.

INICIA: Av. Chabacano (Fracc. El Bosque) - Izq. Ca. Tulipanes - Der. Av. Del Cipres - Izq. Ca. Sin Nombre - Der. Periférico - Continúa Periférico - Der. Eje 1 - Izq. Prolongación Insurgentes - Izq. Calzada Juan Sabines - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Izq. Av. I. Allende - Der. Eje 1 - Continúa Carretera a Tuxtla - Izq. Periférico - Der. Av. Nueva Primavera (Col. Explanada del Carmen) - Vuelta en "U" frente al Convento de Monjas - Continúa Av. Nueva Primavera - Der. Ca. I. Manuel Altamirano - Der. Periférico - Vuelta en "U" - Continúa Periférico - Der. Ca. I. Manuel Altamirano - Der. Av. Jacarandas - Izq. Ca. Geranios - Izq. Av. Chabacano (Fracc. El Bosque) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 09 unidades en la modalidad de Combi

Modalidad	Propietario
Combi	Soc. Coop. Emiliano Zapata de los Altos de Chiapas
Combi	Soc. Coop. Emiliano Zapata de los Altos de Chiapas
Combi	Luis Ausencio Pérez Vazquez
Combi	Soc. Coop. Emiliano Zapata de los Altos de Chiapas
Combi	Soc. Coop. Maya Ik S.C.P.
Combi	SOC.DE AUT. TAXIS Y COLECTIVOS 14 DE SEP

ruta No. 15 EL SANTUARIO - MERCADO.

INICIA: Ca. Real del Santuario (Iglesia del Santuario) – Continúa Prolongación Ignacio Allende - Der. Eje No. 1 - Izq. Av. Insurgentes - Izq. Blvd. Juan Sabines - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - Der. Av. 20 de Noviembre - Der. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Continúa Av. Ignacio Allende - Der. Av. Gustavo Flores- col. Relicario - Izq. Ca. Niño de Atocha - Der. Ricardo Díaz (Col. Montes Azules) - Continúa Av. Eucalipto - Der. Ca. Cipres - Der. Ca. Sin Nombre - Continúa Ca. Niño Perdido - Der. Ca. Real del Santuario - Der. Periférico Sur - Der. Ca. Real del Santuario (Iglesia del Santuario) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 11 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1501	José Gabriel Navarro Gordillo
1502	Humberto Benedicto Flores Astudillo
1503	Marco Abel Flores Astudillo
1504	José Luis Gordillo Albores
1505	Guillermo de Jesús Ballinas Díaz
1506	Roberto Carlos Solís Zepeda
1507	Félix Edmundo Florez Astudillo
1508	Filadelfo Flores Astudillo
1509	Maria Guadalupe Lopez Garcia
1510	Maryub Gordillo Albores
1511	Porfirio Cornelio Montoya Hernandez

ruta No.16 COL. SAN RAMÓN – LA ISLA – MERCADO.

INICIA : Col. Santa María - Der. Periférico Pte. - Izq. Av. S/N - Izq. Ca. S/N - Der. Av. Los Pinos - Der. Ca. Cedros - Izq. Av. Nogales - Der. Ca. Miguel de Cervantes - Izq. Av. 9 de Enero - Der. Prolongación Puebla - Izq. Av. Diego Rivera - Der. Prolong. 1º de Mayo - Der. Ramón Larrainza Izq. Calz. Velazco Suarez - Der. Av. 2 de Septiembre - Izq. Ca. 5 de Febrero - Izq. Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Cont. Av. 20 de Nov. - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Der. Ca. 10 de Marzo - Der. Av. 12 de Octubre - Izq. Calz. M. Velazco Suarez - Der. Av. Wenceslao - Continúa Av. Tzontehuiz - Izq. Ca. Yashalum - Izq. Av. Tziscas - Der. Ca. Molino - Izq. Av. Río Grande - Der. Calz. M. Velazco Suarez - Der. Av. Diego Rivera - Der. Ca. 13 de Septiembre - Izq. Av. 9 de Enero - Der. Ca. Miguel de Cervantes - Izq. Ca. Nogales - Der. Ca. Cedros - Izq. Av. Los Pinos - Der. Ca. José Basconcelos - Izq. Periférico Pte. - Izq. Entrada a la Col. Santa María - Continúa Col. Santa María - TERMINA.

Esta ruta quedara con 13 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1601	Adolfo Diestel Alfaro
1602	Soc. Coop. de Transp. San Cristóbal
1603	Soc. Coop. Tashtog S.C.L.
1604	S.C.P. de S.A. Ciudad Real S.C.L.
1605	Prisciliano Angel Diestel Alfaro
1606	
1607	Prisciliano Angel Diestel Alfaro
1608	Humberto Manuel Aguilar Díaz
1609	Angel Rigoberto Martínez Díaz

ruta No.17 NUEVA MARAVILLA – MERCADO.

INICIA : Amp. Maravilla – Der. Ca. Cires – Der. Prolong. Japón – Izq. Ca. Japón – Izq. Av. Italia – Der. Callejón Chamula – Der. Ca. Somalia – Izq. Ca. Arabia – Der. Av. Cronistas – Izq. Periférico Pte. – Der. Periférico Nte. – Der. Calz. Tlaxcala – Izq. Ca. Honduras – Der. Av. Lázaro Cárdenas – Izq. Callejón S/N (Mercadito 2) – Izq. Av. Gral. Utrilla – Continúa Calz. Salomón González Blanco – Izq. Periférico Nte. – Izq. Periférico Pte. – Der. Blvd. Los Cronistas – Izq. Ca. Arabia – Der. Av. Italia – Izq. Ca. Japón – TERMINA.

Esta ruta quedara con 04 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1701	SOC. COOP. VALLE DE LOS ALTOS
1702	SOC. COOP. VALLE DE LOS ALTOS
1703	SOC. COOP. VALLE DE LOS ALTOS
1704	SOC. COOP. VALLE DE LOS ALTOS

ruta No.18 MERCADO - MERPOSUR

INICIA: Prolongación Insurgentes (Frente a Merposur) – Izq. Blvd. Juan Sabines – Der. Av. Crescencio Rosas – Continúa Av. 16 de Septiembre – Der. Ca. Nicaragua – Der. Av. Lázaro Cárdenas – Continúa Av. 20 de Noviembre – Der. Ca. Escuadrón 201 – Izq. Av. 5 de Mayo – Continúa Av. Ignacio Allende – Izq. Eje 1 – Der. Callejón Guadalupano – Izq. Prolongación Insurgentes (Frente a Merposur) – TERMINA.

Esta ruta quedara con 08 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
S/N	Roberto Antonio Molina López
S/N	SOC. COOP. PAKAL
S/N	Soc. Coop. Maya Ik
S/N	Jorge Adolfo Cancino Torres
S/N	GILBERTO GUILLEN PEREZ
S/N	DOMINGO JIMENEZ GOMEZ
S/N	SOC. COOP. LAS CASAS
S/N	SOC. COOP. QUETZALCOATL

ruta No.19 COL. ERASTO URBINA – MERCADO.

INICIA : Col. Erasto Urbina – Av. Nazareno – Der. Ca. Nva. Esperanza – Der. Av. Jericó – Izq. Ca. Damasco – Der. Periférico Pte. – Der. Periférico Nte. – Der. Calz. Salomón González Blanco – Der. Ca. Julián Villagran – Izq. Calzada Tlaxcala – Izq. Ca. Honduras – Der. Av. Lázaro Cárdenas – Izq. Ca. Panamá – Izq. Av. General Utrilla – Izq. Calz. Salomón González Blanco – Izq. Periférico Nte. – Izq. Periférico Pte. – Izq. Ca. Belén – Der. Av. Nazareno – TERMINA.

Esta ruta quedara con 11 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
1901	José Luis Gordillo Albores
1902	Heberto Domínguez Díaz
1903	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil

1904	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1905	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1906	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1907	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1908	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1909	Soc. Coop. de Transp. Cultura Maya Tzotzil
1910	Soc. Coop. de Transp. Emiliano Zapata
1911	José María Ramos Ruiz

RUTA NO. 20 MERCADO - BARRIO CRUZ DE CUXTITALI.

INICIA: Prolongación de la Ca. Ejercito Nacional - Izq. Av. Orquídeas - Der. Ca. Flavio A Paniagua - Izq. Av. Remesal - Der. Ca. Real de Guadalupe - Der. Av. Gral. Utrilla - Izq. Ca. Costa Rica - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Izq. Ca. Escuadrón 201 - Continúa Ca. Dr. Navarro - Der. Av. Belisario Domínguez - Izq. Profr. María Adelina Flores - Continúa Ca. Nicolás Ruiz - Izq. Av. Bernal Díaz del Castillo - Der. Ca. Ejercito Nacional - Continúa Prolongación de la Ca. Ejercito Nacional - TERMINA.

Esta ruta quedara con 04 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
S/N	Oscar Pilicastro Hernández
S/N	Jorge C. Villafuerte Estrada
1006	OSCAR PILICASTRO HERNANDEZ
1007	JORGE VILLAFUERTE ESTRADA

RUTA NO. 21 SAN JOSÉ BUENAVISTA - CLÍNICA DE CAMPO - MERCADO.

INICIA: Ca. Pipila (Fracc. La Raza) - Izq. Ca. Tzotziles - Der. Calz. La Raza - Continúa Ca. La Raza - Izq. Av. Revolución - Der. Calzada Juan Sabines - Izq. Av. Crescencio Rosas - Der. Ca. 5 de Febrero - Izq. Av. General Utrilla - Izq. Ca. República Dominicana - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Der. Ca. 10. de Marzo - Izq. Av. 12 de Septiembre - Der. Ca. Guadalupe Victoria - Izq. Ca. Tabasco - Der. Diagonal Hnos. Paniagua - Der. Calz. Juan Sabines - Izq. Periférico - Der. Ca. La Raza - Continúa Calzada La Raza - Izq. Ca. Insurgentes - Der. Ca. Hidalgo - Izq. Ca. La Corregidora - Der. Ca. Sin Nombre - Izq. Ca. Pipila - TERMINA.

Esta ruta quedara con 02 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2101	Fernando Ramos Blanco
2102	Fernando Benito Maldonado Castillo

RUTA NO. 22 PANTEÓN - BARRIO FÁTIMA - MERCADO.

INICIA: Ca. Pipila (Fracc. La Raza) - Izq. Ca. Tzotziles - Der. Calz. La Raza - Continúa Ca. La Raza - Izq. Periférico - Der. Calzada Juan Sabines - Izq. Av. Diagonal H. Paniagua - Continúa Ca. Diego de Mazariegos - Izq. Av. 12 de Octubre - Der. Ca. 5 de Febrero - Izq. Av. General Utrilla - Izq. Ca. República Dominicana - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq.

Mayo - Der. Ca. 10. de Marzo - Izq. Av. 12 de Septiembre - Der. Ca. Guadalupe Victoria - Izq. Ca. Tabasco - Der. Diagonal Hnos. Paniagua - Der. Calz. Juan Sabines - Izq. Calzada al Panteón - Der. Ca. Río del Grijalva - continúa Calzada de los Misterios de Fátima - Der. Periférico - Izq. Calzada La Raza - Izq. Ca. Insurgentes - Der. Ca. Hidalgo - Izq. Ca. La Corregidora - Der. Ca. Sin Nombre - Izq. Ca. Pipila (Fracc. La Raza) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 05 unidades en la modalidad de Combi

Modalidad	Propietario
Combi	Juventino Urbano Martínez Cabrera
Combi	Pilicastro Pilicastro Primo Feliciano
Combi	Isabel Margarito Tovilla Astudillo
Combi	Manuel Humberto García Hernández
Combi	Adolfo Torres Molina

RUTA NO. 23 ERASTO URBINA - MERCADO

INICIA: Av. Chenalho - Izq. Av. Alcatraz - Izq. Ca. Oxchuc - Der. Ca. Cancun - Izq. Av. Zinacantan - Der. Ca. Chachihuitan - continúa Ca. 11 de Agosto - Izq. Av. Bolivia - Der. Ca. Puerto Rico - Der. Calzada Tlaxcala - Der. Continúa Calzada Tlaxcala - Izq. Ca. Honduras - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Izq. Ca. Panamá - Izq. Av. General Utrilla - Izq. Ca. Costa Rica - Izq. Av. Lázaro Cardenas - Der. Ca. Real de Mexicanos - Der. Av. Argentina - Continúa Calzada Tlaxcala - Izq. Ca. Rosario - Izq. Av. Surinam - Izq. Ca. Rivera - Der. Calzada Tlaxcala - Izq. Ca. Cuba - continúa Ca. 11 de Agosto - continúa Ca. Chachihuitan - Der. Av. Zinacantan - Izq. Ca. Sin Nombre - Izq. Av. Pantelho - Der. Ca. Chachihuitan - Izq. Av. Chenalho - TERMINA.

Esta ruta quedara con 05 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
S/N	Soc. Coop. Transp. Colec. Combis, Micros y Taxi Erasto Urbina
S/N	Soc. Coop. Transp. Colec. Combis, Micros y Taxi Erasto Urbina

RUTA No. 24 COCA COLA - EL VALLE - COL. INSURGENTES - MERCADO.

INICIA : Coca Cola - Izq. Av. Del Sol - Izq. Ca. Faisán - Der. Av. Aguascalientes - Der. Ca. Jalisco - Izq. Av. Puebla - Der. Ca. Baja California - Der. Av. Yucatán - Izq. Ca. Emilio López - Der. Ca. Tabasco - Izq. Av. Diagonal Hnos. Paniagua - Der. Ca. Diego de Mazariegos - Izq. Av. 12 de Octubre - Der. Ca. 5 de Febrero - Izq. Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Der. Ca. 10. de Marzo - Continúa Prolongación de la Ca. 10. de Marzo - Izq. Av. Prudencio Moscoso - Der. Ca. Baja California - Izq. Av. Puebla - Der. Ca. Jalisco - Izq. Av. Aguascalientes - Izq. Ca. Faisán - Der. Av. del Sol - Der. Ca. Laguna Encantada - Izq. Av. Belisario Domínguez - Izq. Coca Cola - TERMINA.

Esta ruta quedara con 01 unidades en la modalidad de microbús Y 05 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2401	SOC. COOP CD. REAL
2402	Soc. Coop. Rapidos del Sur de San Cristobal
2403	VICENTE H. MAZA GONZALEZ
2404	Soc. Coop. Rapidos del Sur de San Cristobal
2405	Crescencio Gutierrez Najera
2406	SOC. COOP. LOS ROJOS

RUTA NO. 25 COLONIA MAYA – MERCADO.

INICIA: Escuela de Comercio - Continúa Calzada de la Juventud - Der. Av. Dos Lagunas (Col. San Juan de Los Lagos) - Izq. Ca Lira - Izq. Av. Acuario - Der. Prolongación Insurgentes - Continúa Av. Insurgentes - Continúa Prolongación Av. Insurgentes - Izq. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Nicaragua - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Izq. Ca. Escuadrón 201 - Der. Av. Dr. Belisario Domínguez - Continúa - Av. Benito Juárez - Izq. Blvd. Juan Sabines Gutiérrez - Der. Prolongación Av. Benito Juárez - Der. Eje Vial 1 - Izq. Prolongación Av. Insurgentes - Continúa Av. Insurgentes - Continúa Prolongación Insurgentes - Izq. Periférico Sur - Izq. Ca. Viveros - Der. Calzada de la Juventud - Continúa Hasta Escuela de Comercio - TERMINA.

Esta ruta quedara con 26 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2501	Armando Penagos Hernandez
2502	Mario López López
2503	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2504	Noe Navarro Mandujano
2505	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2506	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2507	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2508	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2509	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2510	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2511	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2512	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2513	Francisco H. Carballo Morales
2514	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2515	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2516	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2517	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2518	Javier Llevano García
2519	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2520	José Guadalupe Galdamez Ruiz
2521	Agapito Hernandez Martinez
2522	RAMON ROSALINDO ROJAS MARTINEZ
2523	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2524	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2525	GLEDIS DEL C. SANCHEZ LOPEZ
2526	Noe Navarro Mandujano
2527	Servicios Urbanos San Cristóbal S.C.
2528	Soc. Coop. Erasto Urbina

* Estas unidades no hacen base en las terminales

ruta no. 26 MERCADO - SAN ANTONIO.

INICIA: Callejón Guadalupano - Izq. Av. Insurgentes - Continúa Prolongación Insurgentes - Izq. Calzada Juan Sabines - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Costa Rica - der. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Izq. Av. Ignacio Allende - Der. Ca. Clemente Robles - Der. Av. Francisco Sarabia - Izq. Ca. Alvaro Obregón - Izq. Circuito Jaime Nuno - Der. Ca. Clemente Robles - Der. Boulevard Juan Sabines Vuelta en "U" - Continúa Boulevard Juan Sabines - Der. Av. Ignacio allende - Izq. Callejón Guadalupano - TERMINA.

Esta ruta quedara con 05 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2601	MANUEL JIMENEZ SOLORZANO
2602	Primitivo Alvaro Ozuna Urbina
2603	Joaquín Coello Aguilar
2604	Jesús Ozuna Urbina
2605	Ramiro Estrada Velasco

ruta no. 27 MERPOSUR - LA GARITA

INICIA: Prolongación Insurgentes (Merposur) - Continúa Av. Insurgentes - Der. Francisco I. Madero - Izq. Bernal Díaz del Castillo - Der. 1a. Ca. Real de Guadalupe - Der. Av. Remesal - Continúa Calzada la Quinta - Vuelta en "U" en la Entrada a la Iglesia de Cristo - Continúa Calzada la Quinta - Continúa Real de Guadalupe - Izq. Blvd. Belisario Domínguez - Continúa Av. Benito Juárez - Der. Eje 1 - Izq. Prolongación Insurgentes (Merposur) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 02 unidades en la modalidad de Combi

711	GERARDO R. RAMOS ZUÑIGA
712	MARIA DEL CARMEN TRUJILLO RUIZ

ruta no. 28 FRACC. LA HORMIGA - CENTRO - MERPOSUR.

INICIA: Prolongación Insurgentes (Frente a Merposur) - Continúa Av. Insurgentes - Izq. Blvd. Belisario Domínguez - Der. Av. Crescencio Rosas - Continúa Av. 16 de Septiembre - Der. Ca. Nicaragua - Izq. Av. General Utrilla - Continúa Av. Salomón González Blanco - Izq. Periférico Nte. - Izq. Av. Bronce (Col. Paraíso) - Izq. Ca. Aluminio - Der. Av. Nucu (Fracc. La Hormiga) - Izq. Ca. Sompopo - Izq. Av. Hormiga Blanca - Der. Ca. Sin Nombre - Izq. Av. Nacasma - Izq. Ca. Chicatana - Der. Av. Nucu - Izq. Ca. Aluminio - Der. Av. Bronce - Der. Periférico Nte. - Der. Av. Emilio Rabasa - Der. Ca. Julián Villagran - Izq. Calzada Tlaxcala - Izq. Ca. Honduras - Der. Calzada Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Der. Ca. Escuadrón 201 - Izq. Av. 5 de Mayo - Continúa Av. Ignacio Allende - Izq. Callejón Guadalupano - Izq. Prolongación Insurgentes (Frente a Merposur) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 04 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2801	SOC. COOP. MAYA IK
2802	SOC. COOP. VAHAKMEN
2803	SOC. COOP. MAYA IK
2804	SOC. COOP. SCO. PN UR.

ruta NO. 29 MERCADO - MA. ADELINA FLORES - SAN NICOLÁS.

INICIA: Prolongación Francisco León (Frente a casa 199) - Continúa Ca. Francisco León - Der. Av. Isabel la Católica - Der. Ca. Fco. I. Madero - Izq. Av. Bernal Díaz del Castillo - Izq. Ca. Flavio Paniagua - Der. Av. General Utrilla - Izq. Ca. Costa Rica - Izq. Av. Lázaro Cárdenas - Continúa Av. 20 de Noviembre - Izq. Escuadrón 201 - Continúa Ca. Dr. Navarro - Der. Av. Belisario Domínguez - Izq. Ca. María Adelina Flores - Der. Av. Isabel la Católica - Izq. Ca. Francisco León - Continúa Prolongación Francisco León (Frente a casa 199) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 01 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
2901	JORGE PEREZ PECH

ruta No. 30 PROGRESO - MERCADO.

INICIA : Ca. Sin Nombre (Frente al Mercadito 2) - Izq. Av. General Utrilla - Izq. Calzada Salomón González Blanco - Izq. Periférico Nte. - Continúa Periférico Pte. - Vuelta en "U" - Continúa Periférico Pte. - Continúa Periférico Nte. - Der. Salomón González Blanco - Der. Ca. Julián Villagran - Izq. Av. Tlaxcala - Izq. Ca. Honduras - Der. Av. Lázaro Cárdenas - Izq. Ca. Sin Nombre (Frente al Mercadito 2) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 06 unidades en la modalidad de Combi; asimismo la Coordinación de Transporte, Transito y Vialidad, será quien asigne las unidades beneficiadas con la ampliación de ruta.

ruta No. 31 LAS PERAS - LEÑADORES - TIENDA ISSTECH.

INICIA : Las Peras (Carretera a Comitan) - Continúa Ca. Leñadores - Der. Av. Almolonga - Continúa Av. Vicente Guerrero - Der. Ca. Fram Blom - Izq. Calzada Roberta - Izq. Ca. Carranza - Der. Av. Yajalón - Izq. Ca. Indigenista - Izq. Av. El Caminero - Izq. Ca. Edgar Robledo (Tienda ISSTECH) - Continúa Ca. Alvaro Obregón - Der. Av. Diego Duguelay - Continúa Av. José M. Santiago - Izq. Ca. Francisco León - Der. Av. Almolonga - Izq. Ca. Leñadores - Continúa Hasta Carretera a Comitan (Las Peras) - TERMINA.

Esta ruta quedara con 03 unidades en la modalidad de Combi

No. Eco.	Propietario
3101	MARIA DEL SOCORRO GOMEZ NAJERA
3102	CESAR PEREZ GOMEZ
3103	JUAN CARLOS GARCIA ZUÑIGA

REFERENCIAS

Bibliográficas:

Luís Bonifaz, J., Castro, W., Dias, A., Gonçalves, J., Labraña, C., Nunes da Silva, F., & X. Ventura, F. (2016). *Retos para una Movilidad Urbana de Futuro: Síntesis y Conclusiones de las Aportaciones Realizadas en el Seno del Grupo de Trabajo “Ciudad y Movilidad” - RUIITEM e IFHP.* . Florianópolis: UFSC. Recuperado el 11 de septiembre de 2023, de file:///C:/Users/Admin/Desktop/Libro-Retos-para-una-movilidad-urbana-de-futuro-Jos%C3%A9-Luis-Bonifaz.pdf

Segura Soto, R. (2014). *Naturaleza Jurídica y Fundamento Constitucional de la Potestad Punitiva de la Administración del Estado.* *Revista de Derechos Fundamentales*(11), 32. Recuperado el 08 de agosto de 2023, de file:///C:/Users/Admin/Desktop/Dialnet-NaturalezaJuridicaYFundamentoConstitucionalDeLaPot-5605969.pdf

Aguirre Quezada, J., & Sánchez Ramírez, M. (2019). *Evasión Fiscal en México.* Dirección General de Análisis Legislativo, 44.

Arriola Vizcaíno, A. (2012). *Derecho Fiscal* (Vigésima primera edición ed.). Ciudad de México, México: Themis.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, H. Cámara de Diputados. (13 de mayo de 2019). *El Pago de Impuestos y la Evasión Fiscal en México.* *El Pago de Impuestos y la Evasión Fiscal en México*, 52.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, H. Cámara de Diputados. (29 de junio de 2021). *Ingresos No Tributarios, Abril 2021.* *Ingresos No Tributarios, Abril 2021*, 7.

Código Fiscal de la Federación. (12 de noviembre de 2024). *Diario Oficial de la Federación.* México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

Comisión Económica para América Latina y El Caribe, N. U. (1994). *EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN AMÉRICA LATINA Y EL MUNDO.* Santiago, Chile: Naciones Unidas.

Cosulich Ayala, J. (1993). *La Evasión Tributaria.* *Serie Política Fiscal*(39). Recuperado el 23 de mayo de 2023, de file:///C:/Users/Admin/Desktop/BIBLIOGRAF%C3%8DA/LA%20EVASI%C3%93N%20T RIBUTARIA%20(ONU).pdf

Dorantes Chávez, L. F., & Gómez Marín, M. E. (2014). *Derecho Fiscal.* México, México: Grupo Editorial Patria. Obtenido de <https://elibro.net/es/ereader/uachiapas/39399>

El desarrollo del transporte público urbano en américa latina y el mundo. (1994). Santiago de Chile: Naciones Unidas; Comisión Económica Para América Latina y el Caribe.

- Escobar Ramírez, G. (1999). "Principios de Derecho Fiscal" (Tercera Edición ed.). México: OGS Editores.
- Galindo Alvarado, J. (2014). "Tributación de Personas Morales y Personas Físicas. Impuestos". México: Grupo Editorial Patria S.A. de C.V.
- Geografía, I. N. (16 de 03 de 2021). INEGI. Obtenido de INEGI: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_chis.pdf
- González Hernández, R. (2013). "La evasión de impuestos en México". Universidad Veracruzana, 1.
- Gordillo Agustín, A. (2013). Tratado de derecho administrativo y obras selectas. Buenos Aires, Argentina: Fundación de Derecho Administrativo.
- Hensel, A. (2005). Derecho Tributario. Madrid, España: Marcial Pons.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). Metodología de la Investigación (6a. Edición ed.). México: McGraw Hill / Interamericana Editores S.A. de C.V. Recuperado el 12 de octubre de 2024
- Hernández, D. (Agosto de 2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. CEPAL, 20. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42036/RVE122_Hernandez.pdf
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). "Metodología de la investigación" (5a. Edición ed.). México: Mc Graw Hill.
- Latapí Ramírez, M. (1999). Introducción al Estudio de las Contribuciones. México: McGraw-Hill Interamericana Editores S.A. de C.V.
- Lomelí Cerezo, M. (2007). Derecho Fiscal Represivo (5ta. Edición ed.). México, México: Porrúa.
- Malhotra, N. K. (1997). "Investigación de Mercados: un enfoque práctico" (2a. ed.). México: Prentice-Hall.
- Marichal, C. (2003). Crónica Gráfica de los Impuestos en México, Siglos XVI- XX. Ciudad de México, México: El Colegio de México. Recuperado el 08 de julio de 2023, de <https://carlosmarichal.colmex.mx/cronica-grafica.pdf>
- Molinero, Á., & Sánchez, I. (2003). Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación. México: Quinta del Agua.
- Montiel Paternina, S., Peña Sánchez, A., & Martínez Carrascal, C. (2020). Cultura tributaria: formas de mejorarla. Cartagena de Indias, Colombia: Universidad Libre.
- Pérez Medina, S. (07 de junio de 2022). EL CIRCUITO PERIFÉRICO VA Y VEN Y SU INVERSIÓN PÚBLICA-PRIVADA. MetrópoliMid: La Plataforma Urbana de Mérida, 3.

Recuperado el 29 de enero de 2024, de <https://metropolimid.com.mx/el-circuito-periferico-va-y-ven-y-su-inversion-publica-privada/>

Rodríguez Lobato, R. (1986). Derecho fiscal (2da. ed.). México: Oxford.

Rodríguez Lobato, R. (2012). Derecho Fiscal (Segunda ed.). México: Oxford.

Rodríguez Mejía, G. (2001). Evasión fiscal. Boletín Mexicano de Derecho Comparado, 285-309.

Sánchez Gómez, N. (2011). Derecho Fiscal Mexicano (Octava edición ed.). México, México: Porrúa.

Sánchez León, G. (1998). Derecho Fiscal Mexicano (11a ed., Vol. Tomo I). México: Cárdenas.

Venegas Álvarez, S. (2014). Derecho Fiscal. México: Oxford.

Legislación:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Código Fiscal de la Federación
- Código Penal Federal
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
- Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos
- Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita
- Ley del Impuesto sobre la Renta
- Ley del Impuesto al Valor Agregado
- Ley de Coordinación Fiscal
- Código de la Hacienda Pública para el Estado de Chiapas
- Código Penal para el Estado de Chiapas
- Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas
- Ley de Derechos del Estado de Chiapas
- Ley de Responsabilidades Administrativas para el Estado de Chiapas
- Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas