

Evolución e Implementación de la Carta Porte en México: Efectos en el Autotransporte Nacional

Jorge Enrique Contreras Hernández¹; Fabiola de Jesús Mapén Franco².

^{1,2}(División Académica de Ciencias Económico Administrativas, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco)
Corresponding Author: Jorge Enrique Contreras Hernández

RESUMEN: A lo largo de los años, la autoridad fiscal ha implementado leyes y regulaciones que los contribuyentes deben cumplir. El tema de la reforma implementada con un nuevo tipo de comprobante para toda la industria del transporte de carga, entre otros, es importante. Comprenderlas es clave para operar en este sector económico. Este artículo pretende analizar los efectos que el conocimiento de embarque ha tenido en la industria del transporte de carga, prestando especial atención a los desafíos y oportunidades que presentan los contadores para la captura de información. Mediante un enfoque cualitativo, se pretende identificar las estrategias más efectivas para generar archivos precisos y completos con los datos necesarios para su llenado, así como evaluar cómo estos cambios regulatorios han impactado a las empresas a lo largo del tiempo. Muchos de los problemas que puedan surgir requerirán una mejor comprensión de la elaboración y transformación de este Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) a diario, dependiendo de la empresa y la actividad.

PALABRAS CLAVE: Autotransporte; Conocimiento de Embarque; Comprobante Fiscal.

ABSTRACT: Over the years, the tax authority has implemented laws and regulations that taxpayers must comply with. The reform implemented with a new type of receipt for the entire freight transportation industry, among others, is important. Understanding them is key to operating in this economic sector. This article aims to analyze the effects that the bill of lading has had on the freight transportation industry, paying special attention to the challenges and opportunities presented by accountants in capturing information. Using a qualitative approach, we aim to identify the most effective strategies for generating accurate and complete files with the necessary data for their completion, as well as to evaluate how these regulatory changes have impacted companies over time. Many of the issues that may arise will require a better understanding of the daily preparation and processing of this Digital Tax Receipt Online (CFDI), depending on the company and its activity.

KEYWORDS: Motor transport; Bill of Lading; Tax Receipt.

Date of Submission: 01-01-2026

Date of acceptance: 08-01-2026

I. INTRODUCCIÓN

La implementación de la Carta Porte en el marco de la Reforma Miscelánea Fiscal ha marcado un cambio importante en la regulación del autotransporte nacional en México. Este documento, que se ha convertido en un elemento crucial para los servicios de autotransportes de cualquier tipo, el impacto causado es grande, tanto en la logística como en la gestión administrativa de las empresas del sector. A lo largo del tiempo, se han implementado diversas modificaciones a esta normativa, lo que ha generado desafíos importantes para los transportistas y los contadores responsables de asegurar el cumplimiento fiscal.

En consecuencia, la autoridad fiscal implementó consigo un nuevo tipo de comprobante para toda la industria del autotransporte dedicados a los fletes, entre otros casos. Lo detectado, es el poco conocimiento que se tiene sobre estos complementos del Comprobante Fiscal por Internet(CFDI) que los empleados tienen que rellenar o mandar los datos correctos y quien realiza este proceso por medio del portal de la autoridad, en este caso la Secretaría de Administración Tributaria (SAT) es el contador inmediato que se encarga de la facturación y el contador por más conocimiento que tenga sobre lo que se hace nunca tendrá los datos concretos de que se transporta. Esta situación evidencia la complejidad administrativa y la necesidad de una mejor integración de información entre los diferentes actores involucrados en el sector de autotransporte en México.

II. METODOLOGÍA

El presente artículo analiza los efectos que la Carta Porte ha tenido en la industria del autotransporte, poniendo especial atención en los desafíos y oportunidades que se presentan en la captura de la información por parte de los contadores. A través de un enfoque cualitativo, se buscará identificar las estrategias más eficaces para generar archivos correctos y completos con los datos necesarios para su llenado, así como evaluar cómo estos cambios regulatorios han impactado a las empresas a lo largo del tiempo.

La investigación es de tipo documental de corte cualitativo. El análisis de la información y la construcción de este artículo se realizó en tres etapas: en la primera parte se realizó la búsqueda de información y revisión de la misma; en la segunda parte se observó la manera de mejorar estos procesos para ver su incremento de información y en la tercera por último se presentan las conclusiones del tipo de proceso más adecuado para las empresas que realizan este proceso.

III. DESARROLLO

1. Definición de la Carta Porte

La carta porte es un documento de carácter legal que avala el traslado de mercancías y garantiza la propiedad sobre ellas durante su transporte. Cumple con varias funciones, como acreditar la posesión de las mercancías, servir como documento de prueba en caso de siniestros o conflictos legales, y formalizar el contrato de transporte entre el transportista y el remitente.

La página oficial del SAT la define como “un documento fiscal digital, que se emite por la prestación de servicios de autotransporte, tiene como objetivo manifestar la obtención del ingreso, al cual se le incorpora el complemento Carta Porte. Asimismo, en el CFDI se debe desglosar el traslado y en caso de que el receptor sea persona moral debe efectuar la retención del IVA” (Servicio de Administración Tributaria, s. f.).

Esta definición indica que la carta porte es un documento obligatorio necesario para cobrar el ingreso por el servicio de autotransporte, ya que contiene información esencial sobre el servicio prestado. Su importancia radica en proporcionar transparencia y respaldo legal en las operaciones de transporte de mercancía.

2. Inicios de la carta porte en México.

El autotransporte es una actividad que siempre ha existido en el país, se han tenido controles para manejar estas mercancías, pero al haber conflictos no se contaba con una claridad en el proceso, el primer antecedente que tiene es un comprobante que se estableció en “1993, el concepto de Carta Porte en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal dando pauta a lo que hoy se maneja en este ámbito”(Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2021), fueron principalmente reglas con las cuales los transportistas tenían que cumplir con la mercancía que trasladaban. En el 2004 se agregó al Código de Comercio, por la facilidad y la seguridad del trabajo, pero en cualquier normativa existen lagunas que simplemente los trabajadores usaban para transportar cosas que no se debía según su trabajo y contrajo muchos problemas a través de los años.

Por lo tanto las autoridades del autotransportes se vieron envueltos en dificultades, pero con el paso de los años no se modificó ni se agregó nada, solo se destacaron varias inconsistencias y fue el 29 de diciembre del 2020 en la regla 2.7.1.8 de la Resolución Miscelánea Fiscal del 2021, se estableció que los complementos serían el uso obligatorio para los contribuyentes de sectores o actividades especificados que deben incorporarse a los CFDI que se expidan por estos servicios, lo anteriormente dicho con las especificación en el Diario Oficial de la Federación (DOF). “La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) emitido en términos de lo dispuesto en los artículos 29, tercer párrafo y 29-A del Código Fiscal de la Federación, en relación con las reglas 2.7.1.8, 2.7.1.9., 2.7.1.51., 2.7.1.53., 2.7.1.55., 2.7.1.56. y 2.7.1.57. de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.” (Secretaría de Comunicaciones y Transportes | Gobierno | Gob.mx, s. f.)

Estos cambios originaron lo que hoy se conoce como la carta porte o el complemento de CFDI, se maneja de muchos nombres pero es para la misma función, principalmente este cambio se inició para que el comercio incrementara tanto en México como en otros países, nació como un plan y al paso de los años es un hecho que el país ha ido mejorando en el transporte gracias a la implementaciones en las leyes fiscales que buscan el mejoramiento tanto del país como de las empresas, permitiendo llevar un control más eficiente y transparente.

2.1 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Se encarga de diseñar, planear, ejecutar y coordinar las políticas públicas en materia de medios de comunicación. Además incluye el elaborar los programas para el desarrollo del transporte de bienes, servicios y pasajeros y es considerada una de las Secretarías de Estado y como en su página oficial lo explica de lo

siguiente “Promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente.” (Secretaría de Comunicaciones y Transportes | Gobierno | Gob.mx, s. f.). Es la Secretaría encargada de las obras y funcionamiento de todo lo relacionado al comercio nacional e internacional, rigiéndose a las leyes que lo estipulan y normativas vigentes a la misma.

Esta Secretaría toma importancia por el hecho que se encarga de obras de transportes, pero también las infraestructuras y una de las más importantes que es el desarrollo de la tecnología y la relación de la cultura.

3. Marco legal

Para una operación o servicio específico, los CFDI deben cumplir con ciertas especificaciones. El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en su Artículo 74, detalla de manera precisa la forma en que estos comprobantes deben estar especificados.

I. Denominación social o nombre del auto transportista y del expedidor y sus domicilios.

II. Nombre y domicilio del destinatario.

III. Designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalaje en que se contengan y en su caso, el valor declarado de los mismos.

IV. Precio del transporte y de cualquier otro cobro derivado del mismo.

V. Fecha en que se efectúa la expedición.

VI. Lugar de recepción de la mercancía por el auto transportista.

VII. Lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario. (SCT, 1994, art. 74)

Generalmente el llenado de la carta porte requiere un amplio conocimiento de los datos solicitados y quien capture este formato tendrá que ir entendiendo cada uno de los campos para tener ese llenado de forma correcta, la información debe recopilarse de manera progresiva durante su captura, el marco legal va relacionado con la información general y lo relevante de este artículo que es la desinformación que se tiene por algunos contadores del área, o del mismo personal que lo transporta. Son muchas las leyes que se tiene que tomar en cuenta para este llenado, pero al tener algo claro y conciso de lo que se tiene que hacer es más fácil este proceso.

IV. RESULTADOS

PASOS PARA EL LLENADO DEL CFDI DE INGRESOS POR EL SERVICIO PRESTADO

PRIMERA.	Importancia de colocar el RFC del cliente al que se le hace el servicio, teniendo en cuenta si es persona física o moral sea el caso
SEGUNDA.	Nombre, el dato más importante del receptor para tener dominio e información de a quien se le maneja el servicio
TERCERA.	Uno de los datos para que sea deducible el CFDI es el domicilio fiscal del receptor, ya que una información importante ya que en su constancia de situación fiscal tiene que venir actualizada, y si no trae problemas por el hecho de que es un lugar donde lleve a cabo sus actividades, o en este caso a donde se mandará el transporte
CUARTA	El dato más importante, para que se tenga validez su CFDI es el Régimen Fiscal en el cual tribute el cliente al cual se le hace la factura del servicio prestado
USO DE CFDI	Este campo igual tiene que tener mucha importancia por que se definirá si es servicio o transporte, ya sea cualquier caso que se tome
PRODUCTO	Este apartado es el registro del servicio el cual se tendrá en el CFDI, la clave de producto siempre tiene que ser algo relacionado con el servicio, ejemplo: 78101802 (Servicios transportes de carga por carretera), esta es la clave de producto para este caso. También se tiene que ver la cantidad de producto, como es un servicio y la facturación es E48 para referirse a servicios, tiene que tener una descripción de la mercancía a transportar, tanto el valor que tienen y si la mercancía es objeto al impuesto

Nota: Elaboración con información de Corona (2025)

PASOS PARA LLEVAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE CON COMPLEMENTO CARTA PORTE

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN-ANEXO

Nº ANEXO	DEFINICIÓN DOF
PRIMERA.	La manera correcta de llamar al contrato de transporte es “Transportista” lo mismo para quien hace el servicio y “Expedidor” a quien contrate el servicio de transporte.
SEGUNDA.	El “Expedidor” es el responsable de que la información proporcionada al “Transportista” sea correcta y la documentación que entregue.

Evolución e Implementación de la Carta Porte en México: Efectos en el Autotransporte Nacional

TERCERA.	El "Expedidor" tiene que mencionar el tipo de mercancía, peso, medidaso número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. En cambio, la carga que se entregue a granel podrá ser especificada en metros cúbicos.
CUARTA.	En el servicio de transporte el "Expedidor" deberá entregar al "Transportista" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, de no cumplirse con estos requisitos el "Transportista" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.
QUINTA.	Si es el caso de sospecha de falsedad en a orden del contenido del "Transportista" deberá proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Expedidor" del encargado en su momento. Si no se está seguro del contenido, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará un acta. El "Transportista" tendrá la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.
SEXTA.	El "Transportista" debe recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Expedidor", ajustándose a los términos y condiciones pactados El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio para su entrega una sola vez. Si no fue recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas o en otra dirección que el "Expedidor" comunique.
SÉPTIMA.	Si la carga no fue retirada dentro de los 30 días hábiles, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.
OCTAVA.	El "Transportista" y el "Expedidor" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta todas las características que tuvo el servicio
NOVENA.	Si el "Expedidor" desea que el "Transportista" tenga la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, ambas partes deberá tener un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se expresa en el CFDI con Complemento Carta Porte.
DÉCIMA.	Cuando el importe del flete este cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 UMAS por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.

Nota: Elaboración propia, recabado de DOF (2024)

En la actualidad muchas empresas de transportes tienen la estricta tarea de realizar este complemento por el hecho de que la actividad es transportar cualquier material o mercancías, por lo que se entiende que es algo cotidiano para ellos hacer este complemento y ya tener a alguien que conozca del llenado y pueda aclarar duda a los trabajadores, en general es algun administrativo o el mismo contador de la empresa, este ultimo tiene mas facilidad con todas las especificaciones que marca la ley como señalan Morales y Mapén (2021) que en el artículo 29 establece la obligación de expedir comprobantes fiscales, que son documentos que emiten los contribuyentes por los actos o actividades que realizan cumpliendo con los requisitos que establezcan las leyes fiscales, ya que nos explica la manera en que estos comprobantes servieran para amparar el transporte y la legal tenencia y estancia de las mercancías durante el mismo, amparado por la factura de ingresos. Esto último es lo importante en este artículo, por que en términos contables, se requiere un ingreso para acreditar el servicio, no solo el complemento carta porte, al ser un traslado, se requiere de un mismo documento donse ampare el ingreso y el complemento en el mismo XML, en la misma relacion de la factura, y este es el documento que la autoridad tendra que ver si el trabajador que lleva el traslado es parado por alguna autoridad. El SAT a traves de los años a mejorado esta interaccion, ya que el servicio de ha ido actualizando para ser mas facil y antes si era 2 xml que se generaban ya que la autoridad no requería que fuera todo junto.

“Entre las novedades que trae consigo la Carta Porte 2.0, se encuentran las siguientes:

- Uso de la firma electrónica avanzada: La Carta Porte 2.0 se puede firmar de manera electrónica, utilizando la firma electrónica avanzada, lo que garantiza la autenticidad e integridad del documento.
- Registro de datos en línea: La información de la Carta Porte 2.0 se registra en línea, a través de la plataforma electrónica del Servicio de Administración Tributaria (SAT), lo que agiliza los procesos y evita la necesidad de imprimir el documento.
- Datos actualizados en tiempo real: La información de la Carta Porte 2.0 se actualiza en tiempo real, lo que permite a las autoridades de transporte tener información actualizada sobre la carga que se está transportando.
- Uso de códigos QR: La Carta Porte 2.0 incluye un código QR, que se puede escanear para acceder a la información de la carga y los medios de transporte utilizados.
- Facilidad de uso: La Carta Porte 2.0 es fácil de usar y permite a los usuarios registrar la información de manera rápida y sencilla.” (Jiménez Ramírez, M. (2023).

Con el paso de los años este documento a ido cambiando y en consecuencia se ha ido actualizado, en los primeros años era un poco mas simple e formato y el mismo llenado era confuso, pero a como se han actualizado el sistema o los programas seimpre tendra una mejor presentacion y realizacion y lo explicado en lo

anterior da la mejora de este documento por todas las ventajas que se pueden tener y por ello mas confiabilidad en el proceso y en la informacion.

Según Jiménez (2013) en el desarrollo de la Carta Porte 2.0 se han incorporado mejoras en su funcionamiento y operatividad, lo que ha permitido optimizar su uso en el sector del transporte de carga. Algunas de estas mejoras son:

1. Digitalización: La Carta Porte 2.0 permite la emisión y transmisión de forma digital, lo que agiliza su procesamiento y reduce los costos asociados a su emisión y control.
2. Integración con sistemas de información: La Carta Porte 2.0 se integra con sistemas de información y tecnologías como el internet de las cosas, lo que permite obtener información en tiempo real sobre la carga transportada, su ubicación y estado.
3. Mejoras en la seguridad: La Carta Porte 2.0 incluye medidas de seguridad adicionales, como la utilización de códigos QR o la validación de información por medio de sistemas de inteligencia artificial, lo que reduce la posibilidad de fraude y duplicidad.” Se expone que la realidad de estos complementos con el paso de los años seguiran siendo una manera facil de llevar informacion por la seguridad con la que se rigen, en lamayoria de los casos siempre se tendra el cuidado de proteger esta informacion , tanto de quien la utiliza de quien lo hace, ya que al ser documentacion o informacion importante sobre lo que se trabaja siempre quieren tener esa confiabilidad de su trabajo o sus productos, no cualqueira puede saber el contenido transportado, por lo mismo al ser un proceso interno de la empresa, es lo que lo hace mas eficaz y confiable. (Jiménez, 2023).

Mendoza (2025)habla de los nuevos cambios con el que cuenta el complemento ya que la autoridad al querer tener mayor seguridad, argumenta que se tienen muchos nuevos campos en el cual muchos de estos son para el cuidado de la mercancia y quien hace el servicio. Explica que como un principal cambio es el registro de destino sobre Zonas Sismicas, ya que al registrar el desino que se tomara la mercancia, se pide especificar si el traslado es sobre la region del Istmo de Tehuantepec ya que esta zona es considera la mas sismica desde hace unos años, claro que si el destino final se elige esta opcion o si solo es el paso no se relaciona, es una adiccion para el cuidado de los transportistas

Explica que todos estos cambios realizados son mayormente para que la autoridad vigele de mejor manera estos servicios de transporte, ya que un campo agregado en estas acutalizaciones son el peso bruto vehicular, ya que al ser un transporte grande es de toneladas, ya que las permitidas con 20 lleva 22, esas 2 de mas tiene afectacion directa con el vehiculo ya que delata el exceso de peso que se lleva y esto a la autoridad le viene bien por que suspense el servicio por que el complemento esta mal relizado. En el registro de transportistas nos da total de toneladas que los camiones pueden llevar dependiendo de las características del mismo

Sanciones al no presentar el complemento carta porte

Mendoza (2025)habla de que existen sanciones que se pueden tomar acabo por diferentes circunstancias cuando tenga que ver por la presentacion tanto del CFDI que ampara el servicio como la informacion que la contiene el Complemento Carta Porte, ya que al ser un docuemnto con el cual cuenta con infomacion importante para el conocimiento del traslado, es importante para cualquier revision, pero existe personal que no esta acostumbrado a este tipo de documentacion e inician viajes sin tener un inofrmacion previa de lo que se lleva, y esto mismo puede conlleva a un mal entendido o hasta algun delito. Se recabaron las sanciones mas importantes:

1. La responsabilidad que se tiene tanto del prestador del servicio y el cliente, ya que ambos son responsables de la realizacion de este documento por la seguridad de lo mismo “Como fletero yo anoto todo lo que tengo que transportar y referente a esa informacion hago mi CFDI con todos los datos esa es mi responsabilidad como prestador de servicios” (Mendoza, 2025). Todo no lo generado puede verse afectada por la autoridad fiscal y esta en su disposcion de hacer lo necesario por la falta de informacion.
2. Si el CFDI del servicio si se realiza pero el Complemento no, elCodigo Fiscal de LA Federacion en Art 83 y 84 nos dice que cuando es con traslado y no esta el complmento es una multa de 400 a 600 pesos sea el caso del transporte que se hara, esto va reflajado directamente al que requiere el servicio
3. Sin embargo el caso contracio cuando el CFDI no se realice, una multa mas fuerte por que no se cumplen los requisitos anteriormente mencionados, la autoridad tiene que revisar que todos los datos

por el servicio de transporte tiene que estar bien, para no pensar que se trata de algún delito, si se descubre que falta información o que no se presentó, la multa se eleva por cualquier régimen en el que se tributa a una cantidad mínima de \$19,700 hasta \$112,650 con fundamento en el art 83-84 del CFF, muchas de estas multas pasan desapercibidas por los contadores, pensando que la autoridad no prestará nada, o que no lo notarán. En cambio los que tributen en el Régimen de Incorporación Fiscal (RIF) la multa baja un poco a \$1,700 por el hecho de ser un régimen pensado para personas que no tienen tantos ingresos o son empresas pequeñas.

4. De las sanciones más comunes está el decomiso de la mercancía por el hecho de que la autoridad puede pensar que es contrabando o algún servicio no acordado con la ley, esto tiene muchos efectos ya que al ser un decomiso, la mercancía no llega a su destino y el que paga por el servicio queda nula su operación o en lo fiscal no tiene deducibilidad su gasto para efectos de impuestos. El contrabando tiene que ver mucho con el hecho de que la autoridad te pide el complemento carta porte para ver que la mercancía viene transportada y no se tiene tal documento tiene posibilidad de parecer contrabando.

De acuerdo con las sanciones, con todo lo relacionado al complemento carta porte, se analiza como un expediente que tanto cliente como prestador de servicio, que se tiene por cualquier aclaración, si el CDFI y su complemento cumplen con todos los requisitos se tiene la seguridad de que la autoridad puede estar segura que lo que se transporta es algo confiable y pasa lo mismo hasta con el mismo cliente, tiene la seguridad de que su mercancía viene bien detallada, por lo mismo en el ámbito contable o administrativo tiene que haber ese conocimiento previo a todas las consecuencias y situaciones que se pueden afrontar con la no presentación de este documento.

Apartir de su salida, ha ido mejorando en muchos aspectos que se han mencionado anteriormente, es un incipiente a que cada información de ahora en adelante será de manera segura por el hecho de que la autoridad quiere prevenir muchos errores o mal entendidos, pero teniendo en cuenta que las multas son caras, la autoridad no quiere tener dudas de que las cosas se harán bien, ya que al pagar esa cantidad en multas, todos los trabajadores, pondrán el esfuerzo en todo lo que se rellene. Por consecuencia este trabajo trata de ayudar en la realización de mejores maneras de organización de información y que sea lo más claro y fácil posible.

V. PROPUESTAS

Una de las propuestas iniciales del artículo es tener ciertas herramientas que ayuden a este proceso y sea más fácil para quien lo capture y quien proporcione los datos, la herramienta propuesta busca ahorrar cambios innecesarios mediante un pre llenado revisable, lo que simplificaría la captura general. La ventaja de esto que al ser un pre llenado que se puede revisar en busca de errores, ya solo será una captura en general, pero todo esto tiene que estar vinculado con la organización interna de cada empresa que lo vaya a usar y que se vaya innovando con las necesidades que vayan surgiendo.

Otro tema que se toma para esta necesidad, es la falta de información, ya sea para ambos lados, tanto el transportista que hace el trabajo como el que genera este CDFI, al ser nuevo el que hace el servicio puede que no tenga los datos correctos y/o completos y esto conlleva a que los datos, junto con la elaboración puede llevar a confusiones o datos erróneos que cuando se entregan al destinatario puede hacer esas observaciones de lo que está mal, por lo tanto es conveniente tener una ayuda permanente, ya sea desde un archivo o un chat donde se pueda consultar algún dato específico o una duda que se tenga y de la información de cómo ser llenado, al ser transportista tienes que tener un conocimiento previo de la mercancía que transporta, y esos datos son los que tienes que compartir con la persona que te está apoyando a realizar la carta porte, por una parte la implementación de estas estrategias o propuestas, serán de gran ayuda para muchas empresas por el hecho que existen dudas aun, a pesar del tiempo que ya tiene este formato en vigencia. La organización interna emerge como un factor determinante para mejorar los tiempos y lograr una realización eficaz de las tareas, donde la comunicación efectiva juega un papel fundamental.

VI. CONCLUSIÓN

Con lo investigado y analizado, se puede entender que la autoridad fiscal en México tiene una particularidad de hacer las cosas, que nos dejan en caída libre para aprender lo nuevo que ellos analizan que es sencillo de hacer, pero al comienzo de esta reforma había mucha inconsistencia por el hecho de que pedían muchos datos que no se conocían, o que no habían trabajado, por lo mismo se optó por retomar el formato anterior, pero con el paso de los años ya se quedó como el oficial la carta porte. Dentro de todo lo que se analizó se puede concluir que es una parte importante de estos servicios, porque al ser una herramienta de seguimiento y seguridad, da mayor confianza a quien va dirigido el servicio prestado, todo va de la mano con las dudas, porque al no tener dudas no se aprende cosas nuevas y esto no es la excepción porque realmente se aprende mucho al

realizarlo, un contador nunca termina de aprender siempre existen retos que se tienen que solventar y en cada uno hay experiencias nuevas.

Todo lo analizado en esta investigación es con fin de ayudar o tener un parámetro de cómo se pueden hacer las cosas y cómo se puede mejorar, se pretende aprovechar las herramientas que los contadores manejan con destreza, facilitando la implementación de este formato y de futuros lineamientos fiscales.

REFERENCIAS

- [1]. Diario Oficial de la Federación México. (2021, 16 de diciembre). Resolución Miscelánea Fiscal para 2022. Recuperado de https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5638495&fecha=16/12/2021
- [2]. Jiménez Ramírez, M. (2023). Análisis Carta Porte 2.0 en México. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla <https://hdl.handle.net/20.500.12371/19556>
- [3]. Mendoza, C. E. C. (2025, 5 agosto). Complemento carta porte 2024 - Sensus Capacitación. Sensus Capacitación. <https://sensusonline.mx/courses/complemento-carta-porte-2024>
- [4]. Morales Albores E. y Mapén Franco F. de J. “Implicaciones fiscales en México del complemento: carta porte en el traslado de bienes y mercancías”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (Vol 1, N° 8 octubre-diciembre 2021, pp. 254-268). En línea: <https://doi.org/10.51896/CCS/SGKF9705>
- [5]. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2021, 29 de diciembre). Carta Porte: cuaderno Internacional / Carta Porte Digital [PDF]. Recuperado de https://www.sct.gob.mx/documentos/carta_porte_digital.pdf De Administración Tributaria, S. (s. f. 15-10-2024). Carta Porte
- [6]. Servicio de Administración Tributaria. (s. f.). *Carta Porte*. Recuperado el 15 de octubre de 2024, de <https://www.sat.gob.mx/consultas/carta-porte>
- [7]. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2021, 16 de diciembre). Acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares. Diario Oficial de la Federación. / (Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, 2021, p. 1)
- [8]. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (1994, 22 de noviembre). *Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares* [Artículo 74]. Diario Oficial de la Federación. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/norma/reg094_03may23.doc