



ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Efectos Tributarios de los Transportistas de carga liviana en Portoviejo. 2023

Tax Effects Of Light Freight Carriers In Portoviejo. 2023

Susy Cristina Loor Plúas, *Instituto Superior Tecnológico Paulo Emilio Macías, Portoviejo, Ecuador,*
sloor9251@itspem.edu.ec

María Hercilia Menéndez Mera, *Instituto Superior Tecnológico Paulo Emilio Macías, Portoviejo, Ecuador,*
maria.menendez@itspem.edu.ec

Autor de Correspondencia: *Loor Plúas Susy Cristina, sloor9251@itspem.edu.ec*

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Recibido: 23 diciembre 2023 | Aceptado: 17 enero 2024 | Publicado online: 22 enero 2024

CITACION

Loor Plúa S, Menéndez Mera M. Efectos Tributarios de los transportistas de carga liviana en Portoviejo. 2023
Revista Social Fronteriza 2024; 4(1): e41134. [https://doi.org/10.59814/resofro.2024.4\(1\)134](https://doi.org/10.59814/resofro.2024.4(1)134)

COPYRIGHT



Esta obra está bajo una licencia internacional [Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).





RESUMEN

El transporte es una actividad de gran importancia para la cualquier comunidad, pues posibilita la movilidad de las personas de un lugar a otro. En la ciudad de Portoviejo, son solo dos las cooperativas de transporte de carga liviana que operan en su territorio, sin embargo, cumplen una función esencial al ser intermediarias en la gestión tributaria de sus socios con el SRI. El objetivo de esta investigación fue, “analizar los efectos tributarios de los transportistas de carga liviana en Portoviejo”, y, en su cumplimiento, se efectuó un estudio no experimental de índole cuali-cuantitativo bajo preceptos descriptivo y de campo. Preliminarmente, se obtuvo como resultado un diagnóstico de la gestión tributaria de las cooperativas de transporte de carga liviana, de manera de determinar las condiciones sobre las cuales se desenvuelve esta acción, pero, además, y en segunda instancia, se valoró el impacto de dicha gestión sobre la situación económica-financiera de los socios. Como conclusión se tuvo que, “las finanzas de los transportistas de carga liviana en Portoviejo no se ven afectadas en demasía, dado que la mayoría no cancelan mayor valor por Impuesto a la Renta (IR), pero, además, por cuanto acceden a exoneraciones sobre el impuesto a la posesión de vehículos”. Más bien, el hecho de intermediación de la cooperativa como punto de emisión les permite simplificar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.

Palabras claves: Transporte, carga liviana, punto de remisión, tributos, ingresos.

Abstrac

Transportation is an activity of great importance for the community, as it allows the mobility of people from one place to another. In the city of Portoviejo, there are only two light cargo transportation cooperatives, however, they fulfill an essential function by being intermediaries in the tax management of their partners with the SRI. The objective of this research was to “analyze the tax effects of light cargo carriers in Portoviejo”, and, in its fulfillment, a non-experimental study of a qualitative-quantitative nature was carried out under descriptive and field precepts. Preliminarily, a diagnosis of the tax management of light cargo transportation cooperatives was obtained, in order to determine the conditions under which this action is carried out, but, in addition, and in the second instance, the impact of said action was assessed. management of the economic-financial situation of the partners. In conclusion, it was concluded that, “The finances of light cargo transporters in Portoviejo are not affected too much, given that the majority do not pay a higher value for Income Tax (IR), but, also, because they access exemptions on the vehicle ownership tax. Rather, the fact of intermediation of the cooperative as an issue point allows them to simplify compliance with their tax obligations.

Keywords: Transportation, light cargo, referral point, taxes, income





1. Introducción

La trascendencia del transporte ha sido indudable desde los orígenes del hombre en sus relaciones sociales con otras personas, pues siempre coexistió con la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, o, en todo caso, desempeñar acciones de comercio de bienes a nivel local e internacional. (Martínez y Parra, 2022). De todos modos, el transporte de índole terrestre presentó un auge inusitado con el desarrollo de la revolución industrial a inicios del siglo 20, y fundamentalmente por el traslado a gran escala de mercancía desde las industrias hasta el consumidor final. (Arguello et al., 2020).

Bajo lo anotado, es preciso definir al transporte comercial de carga liviana, pues los gravámenes tributarios pueden ser diferentes para cada modalidad de transporte. García (2022) concreta que el traslado de carga se ubica dentro del sector servicios, y se caracteriza por el empleo de vehículos más pequeños respecto de los de carga, pero, además, y bajo la misma comparación, el peso de los bienes movilizados es mucho menor (máximo autorizado depende de cada país).

Adicionalmente a lo revelado, y de forma frecuente, los propietarios de vehículos de carga se encuentra asociados (cooperativas de servicios) a partir de mandatos tributarios, dado que, de esta manera, se puede ejercer un control óptimo de parte de la administración tributaria de las naciones, lo cual es apropiado en cumplimiento del principio básico de “legalidad” de todo impuesto, y bajo lo cual observa que, “este principio ordena las relaciones entre la norma general y el acto singular o acto administrativo” (Méndez, 2019, p. 6).

En cuanto a las obligaciones tributarias instauradas para Latinoamérica, Zambrano (2019) destaca que hay cierta uniformidad respecto de los impuestos directos e indirectos creados. Para los primeros de los aludidos se tienen aquellos deducibles del patrimonio y la renta, y entre ellos los que conciernen a la renta y a la posesión de todo tipo de vehículos, además de los considerados como “verdes” por su contribución al cuidado del medio ambiente (donde los automotores son considerados como emisores de gases tóxicos). De su parte, los gravámenes indirectos no impactan en los ingresos de los contribuyentes, sino que, más bien, se añaden al costo normal de un producto o servicio, siendo un ejemplo de estos lo que corresponde al Impuesto al Valor Agregado (IVA) e impuestos a consumos especiales. De los impuestos enunciados, tienen mayor continuidad de aplicación lo que corresponde al Impuesto a la Renta (IR) y el IVA. (Barría, 2019). Carcelén (2020) ratifica lo anterior al expresar que, “en Latinoamérica encontramos una serie de Impuestos que gravan la propiedad o el traspaso como manifestación patrimonial prolongada en el tiempo” (p. 36).



2. Desarrollo

Desde un contexto más concreto para el Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) promulgada en el año 2008 tiene varias consideraciones a tomar en cuenta, y, entre esas, que el transporte en Ecuador puede ser escolar o institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, mista, turístico y carga liviana.

Para el caso de la carga liviana en particular la LOTTTSV específica que, “consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica” (Registro Oficial del Ecuador, 2018, p. 7). A más de lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas del Ecuador (2020) reconoce que se realizará bajo el uso de camioneta de cabina sencilla, y por el cual el dueño del vehículo recibe una prestación económica (ingreso).

Complementariamente, y siguiendo con el análisis de la LOTTTSV, su artículo 289, dispone que la contratación de transporte terrestre comercial no se la realizará independientemente por cada persona dueña del vehículo, sino, por el contrario, a través de la intervención de alguna operadora autorizada que agrupa a un conjunto de estos transportistas (mediante alguna forma de asociatividad). (Registro Oficial del Ecuador, 2018, p.10).

La LOTTTSV es una normativa que regula el funcionamiento del transporte en general, pero, de todas formas, se encuentra vinculada con normativas instauradas por el SRI, y entre esas las que corresponde al IR y el IVA. Sin embargo, y a nivel nacional, hay otras imposiciones de menor trascendencia como el impuesto a la propiedad de vehículos y transferencia de dominio. A nivel local, y a partir del accionar de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) se han emitido ordenanzas para la determinación, administración, control y recaudación del impuesto a los vehículos.

Impuesto a la renta e Impuesto al Valor Agregado en transporte comercial de carga ligera

Parte importante para el desarrollo de esta investigación es la revisión de ciertas leyes, reglamentos y resoluciones, iniciando con la Resolución NAC-DGERCGC 17-00000295 que fue promulgada inicialmente en mayo de 2017, pero que fue reformada para el año 2021 con la inclusión de la obligatoriedad de emisión de facturas electrónicas. En esta resolución se destacan varias estipulaciones desde dos ámbitos: cuando la facturación se efectúa sobre los socios como punto de emisión, y el otro cuando la operadora de transporte es el punto de emisión exclusivo. Lo anterior dependería si los automotores son propiedad de la asociación o de la persona en particular.

En lo concerniente a los socios como punto de emisión, la actividad previa a desarrollar para emitir comprobantes de venta es legalizarse ante el Sistema de Rentas Internas (SRI), y, para lo cual, los transportistas asociados deben inscribirse o actualizar el Registro Único de



Contribuyentes (RUC), pero, además, debe estar activo lo correspondiente al número de RUC y razón social de la organización.

Los socios una vez consumado el servicio, deberán emitir comprobantes de venta y entregar obligatoriamente copias de este documento al cliente y operadora (ver Anexo 1). Adicionalmente, cada socio emitirá mensualmente a la operadora una factura con los valores consolidados de las ventas mensuales (total), estableciendo mediante este procedimiento una retención del 0% de IR. (Sistema de Rentas Internas, 2018, p. 5).

Bajo la consideración que el socio sea el punto de emisión y reciba el pago del cliente, está claro que estos ingresos serán gravados para la cancelación del IR, y será el usuario el que realice la retención al socio (1% según la normativa vigente) con la respectiva generación del comprobante de retención. Todo lo expuesto, concibe que sea expresamente el socio quien declare anualmente el IR, pero con la condición que estos ingresos brutos sean mayores que la fracción básica establecida por el SRI.

De todas maneras, y en lo relativo a la declaración anual del IR, el socio puede deducir ciertos gastos vinculados directamente con la compra, uso o propiedad de vehículos que son usados en su actividad de transporte, sin embargo, si el automotor supera los \$35.000 no podrá acceder a este beneficio tributario. (Sistema de Rentas Internas, 2023).

La segunda condición citada, es aquella donde la operadora es punto de emisión exclusivo (independiente de aquellos descritos anteriormente para los socios), y, por tanto, la operadora de trasportes es quien recibe el pago del cliente por el servicio prestado, lo cual conlleva que se entregue la factura con los respectivos valores acordados. Lo anterior, se constituye en ingresos gravados para la operadora y que serán incluidos dentro del cálculo del anticipo al IR, siendo el cliente quien realizará la retención del 1% en conjunto con la emisión del comprobante de retención.

En lo relativo al IVA, en el Ecuador, el servicio de transporte de carga tiene dos tarifas para este tributo: tarifa 0% cuando el contribuyente está afiliado a una cooperativa de transporte de carga autorizada, y tarifa 12% cuando no cumple con esta estipulación aludida. Lo antepuesto es una desventaja para el transportista, ya que se incrementa el precio de venta y se vuelve menos competitivo en el mercado. De igual manera que lo sucedido para el IR, los socios de la operadora de transporte son quienes deben declarar este IVA mensual (si grava 0%) o semestralmente (si grava 12%). (Sistema de Rentas Internas, 2023).

Impuesto a la propiedad de los vehículos y transferencia de dominio

Se trata de un tributo que será recaudado por el SRI como sujeto activo, y que, por el contrario, deberá ser pagado por los propietarios de todo tipo de vehículos motorizados, siendo la



base imponible la establecido por el SRI de acuerdo a los precios de venta al público del automotor (referenciados por el fabricante o quien lo importa). (Sistema de Rentas Internas, 2023).

De todas formas, quienes tengan como activo vehículos usados para transporte de carga pueden acceder a exención del 100% y reducción del 80%, y, para lo cual, tendrán que realizar la debida solicitud en conjunto con las pruebas de cumplir con las exigencias requeridas (básicamente matrícula que muestre que posee el automotor y una certificación que pertenece a una operadora de transporte). De su parte, el Anexo 2 dispone la base imponible para el cálculo de la tarifa. (Sistema de Rentas Internas, 2023).

Respecto del impuesto por transferencia de dominio, este no tiene mayor continuidad respecto de la acción generadora, sino que se produce esporádicamente ante la compraventa de un automotor de índole usado. El porcentaje que se imputa por este hecho es del 1% del valor al que fue adquirido (siempre que no refiera una cantidad monetaria menor que la expuesta en la base nacional de datos). (Registro Oficial, 2001).

3. Metodología

Para la estructuración de este artículo se hizo uso de una investigación no experimental y cuali-cuantitativa, y, donde, a partir de sus modalidades descriptiva, de campo y transversal se pudo alcanzar el objetivo planteado. Las técnicas destinadas a recopilar la información se visualizaron desde una perspectiva de empíricas, y son detalladas a continuación:

Encuesta a los socios de las cooperativas de transporte de carga liviana que funcionan en Portoviejo: Son quienes perciben directamente el efecto de las condiciones en que se desarrolla la gestión tributaria, dado que son los sujetos pasivos sobre los que recae el pago de impuestos, y fue un cuestionario de pregunta cerradas las que posibilitó cumplir su cometido. La población fue de 10 transportistas de carga ligera que operan en Portoviejo, y que por ser una cantidad pequeña no se calculó ningún tipo de muestra.

Entrevista a experto en tributación: Esta se constituyó en complemento de la encuesta, y la herramienta que facultó su ejecución fue un cuestionario de preguntas abiertas. Su conocimiento y experiencia, explicó causas y efectos de situaciones observadas en el tratamiento de tributos de parte del objeto de estudio.

4. Resultados

Los resultados se evidencian desde dos aristas: la primera en cuanto a diagnosticar la gestión tributaria de las cooperativas de transporte de carga liviana localizadas en Portoviejo, y donde se analizó lo actuado sobre este asunto en correspondencia con las normas vigentes. En segunda instancia, se valoró el impacto de la gestión tributaria con la situación económica-financiera de los socios. Para la primera de las aristas citadas se tiene:

El transporte tiene esencial significancia para cualquier territorio, y las personas propietarias de vehículos tienen obligaciones tributarias generales y específicas con el SRI, a partir de la generación de ingresos por la prestación de un servicio de manera continua. Como cualquier contribuyente, espera que sus aportaciones mediante tributos sean revertidas en beneficios (particulares y globales). Estevao (2022) reconoce que, “muchos gobiernos no consideran el aumento de la confianza de los ciudadanos como un pilar central de sus estrategias para fomentar el cumplimiento” (p. 12).

Figura 1

Cultura y percepción de buen uso de contribuciones tributarias

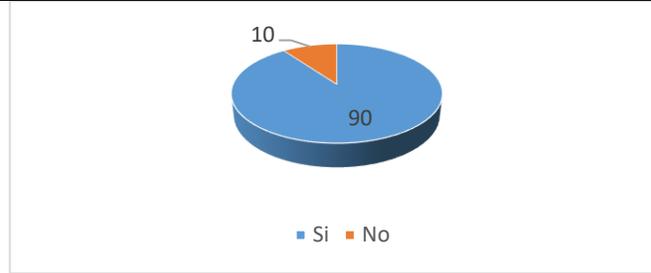


Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

Como se visualiza en la Figura 1, no existe adecuada confianza en cuanto a la forma que serán usados los fondos captados mediante tributos de parte del SRI, lo cual, es contraproducente, porque podría originarse anomalías vinculadas a la evasión y elusión, y, por tanto, los ingresos del Estado se verían mermados. De todos modos, y según Alcívar (2023), la figura de asociatividad disminuye este riesgo aludido, pues concebiría se ejecuten controles más estrictos para cooperativas de transporte.

Figura 2

Beneficios alcanzados a nivel general y tributario por asociatividad



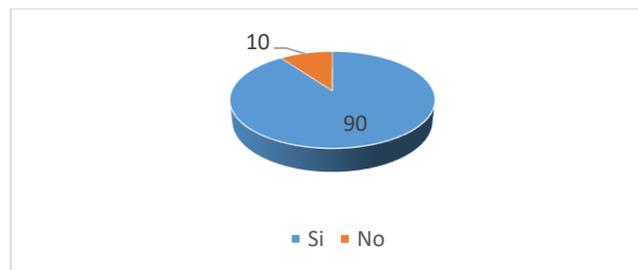
Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

En cualquier sector económico, la asociatividad se vuelve fundamental para mantener la competitividad de pequeñas empresas o negocios, siendo una práctica cotidiana que es incentivada frecuentemente por entidades estatales. Rodríguez y Cervilla (2019) lo corroboran al expresar que, “estas son formas más efectivas de alcanzar objetivos y metas colectivas de los individuos” (p. 3). De entre las modalidades asociativas se tiene a las cooperativas de producción o servicios, y cuyo propósito es velar por el bienestar económico y financiero de sus socios desde diversos contextos. Este tipo de asociatividad ha posibilitado ejercer convenios con entidades privadas y públicas, y desde el ámbito tributario la simplificación de trámites inmersos en la gestión tributaria de los socios, así como acceder a deducciones y exoneraciones en la cancelación de IVA, IR e impuesto a los vehículos motorizados.

De su parte, PORTOVIAL es una empresa pública con funciones de garantizar una movilización segura en Portoviejo, y, bajo este hecho, ha implementado una serie de estrategias para cumplir con este propósito, y, entre esas, el fomento de la asociatividad entre transportistas de toda índole, pues, de esa forma, pueden ejercer un control más exhaustivo en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes. Aun así, todavía persiste informalidad en personas que realizan esta labor, y que, en cierto modo, crean una percepción de estar en desventaja para aquellos que, por el contrario, si han formalizado su relación con el SRI y otras entidades estatales, tal como se visualiza en la Figura 3.

Figura 3

Percepción de desventaja por pago de impuestos respecto de informales



Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

El traspaso de la informalidad a la formalización de personas o negocios no es una tarea fácil, sino que, por el contrario, trae consigo continuamente una alta resistencia de los partícipes, pues se

considera que la formalidad originará costos adicionales que no se pueden solventar con el monto de sus ingresos, cuestión que se halla fundamentado en el criterio de la Organización Internacional del Trabajo (2020). La informalidad en el transporte es muy frecuente, y, en esta dirección, Moreira et al. (2018) dispone que, “en la provincia de Manabí son contadas las empresas formales de transporte de carga, muchas de ellas consideradas ya tradicionales, con poco capital de operación y con escasas unidades” (p. 14).

Ante la realidad descrita, la entidad administradora de tributos debe implementar estrategias que fomenten una efectiva cultura tributaria, pues el pago de impuestos es concebido como un instrumento de desarrollo a nivel país y de las personas en general. Para el caso particular de Ecuador, la iniciativa de cambio debe ser del SRI y de otras entidades de gobierno y seccionales (pero con mayor fuerza por parte de las primeras de las ciudades), sin embargo, no es menos cierto que la propia cooperativa de transporte puede coadyuvar con este hecho. En todo caso, es imprescindible que los socios conozcan parámetros generales respecto de los impuestos y su tratamiento.

Figura 4

Desconocimiento de tributos concebidos para el sector de transporte de carga liviano



Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

Se visualiza gran desconocimiento en temas tributarios de parte de los encuestados, lo cual tiene sentido a partir de continuas modificaciones que se tienen de la normativa tributaria interna. Ponce y Mantuano (2023) explica que, “la normativa tributaria ecuatoriana desde su implementación en el año 1971, ha sido modificada con la finalidad de que el Estado por medio del Impuesto a la Renta ejerza su facultad recaudadora” (p. 416). Lo antepuesto, valora aún más la intervención de las entidades cooperativas desde el ámbito de la educación y formación (uno de sus fines concretos), de modo de aprovechar beneficios e incentivos instaurados por el SRI y otras entidades públicas, y no solo centrarse meramente al cumplimiento de las obligaciones tributarias. Según Alcívar (2023), se han realizado continuas capacitaciones a directivos y socios de organizaciones de economía popular y solidaria, incluso estas actividades están inmersas dentro del plan estratégico institucional del SRI.

Figura 5

Desarrollo de capacitación para fomentar cultura tributaria de parte de la asociación

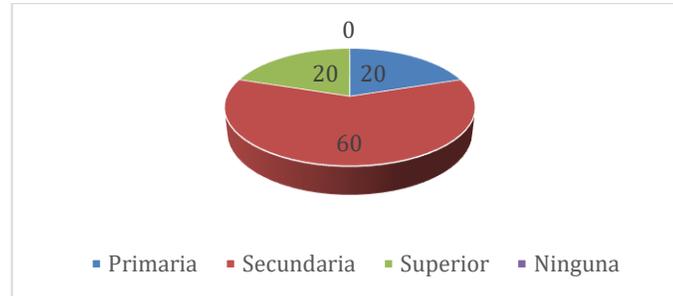


Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

La capacitación es una actividad básica y esencial desarrollada por todo órgano de control tributario, y no solo debe fomentar la comprensión de los beneficios de la tributación, sino, además, los beneficios a los que se puede acceder si se desenvuelven dentro de la formalidad y pago puntual. Flor (2022) devela la significancia de esta labor al explicar que, “la educación tributaria está basada en modelar las distintas acciones de las personas para así lograr una buena “conciencia tributaria”, tiene la finalidad de fomentar una ciudadanía participativa y consciente de sus deberes y obligaciones”. Lo anterior, toma mayor protagonismo para el caso del objeto de estudio, cuando los socios de las cooperativas examinadas no tienen un nivel de instrucción superior (desde un contexto de universidad o institutos), tal como se observa en la Figura 6.

Figura 6

Nivel de instrucción de transportistas de carga ligera en Portoviejo.



Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

Como se detalla en la Figura 6, el nivel de instrucción de la mayoría de encuestados es baja, y, por tanto, no se tendría suficientes fundamentos teóricos y normativos respecto de la gestión tributaria, pues estos temas son poco abordados en la enseñanza de carácter primaria y secundaria, de ahí la necesidad de capacitación en aspectos relacionados con impuestos y sus ventajas. En esta dirección, y según Alcívar (2023), es necesaria la coordinación entre el SRI y las cooperativas de transporte de carga liviana, de forma de mejorar el tratamiento de impuestos por parte de este sector, y más que todo en búsqueda de alcanzar mejores estándares de simplificación tributaria y acogida de beneficios instaurados. (participación más activa). A partir de este momento, y como segunda parte de estos resultados alcanzados para la investigación, se valoran los efectos provocados por la gestión tributaria desarrollada.

Figura 7

Nivel de deducción de impuesto a la renta



Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

La deducción de impuestos como parte del proceso de declaración y pago del IR concibe se cumplan varias condiciones, y, entre esas, que los ingresos del sujeto pasivo superen una determinada cantidad fijada por el SRI, pero, además, que los vehículos utilizados en la actividad no superen el valor de US \$35.000,00 en cuanto a su valor comercial. Por tanto, y bajo el hecho que la mayoría de encuestados admiten no deducir impuestos, se concibe que sus ingresos no son lo suficiente para ejecutar beneficio, y demuestra una condición económica social no tan adecuada para alcanzar bienestar económico-social. Para Alcívar (2023), la deducción implica un posterior control de parte del SRI, de ahí que es necesario se tenga una óptima organización de los documentos que son sustento de esta acción, sin embargo, y tal como se visualizará más adelante, esta estipulación si se cumple en las cooperativas de transporte de carga ligera en Portoviejo.

Figura 8

Organización tributaria como medio de acceso al crédito a partir de formalización tributaria

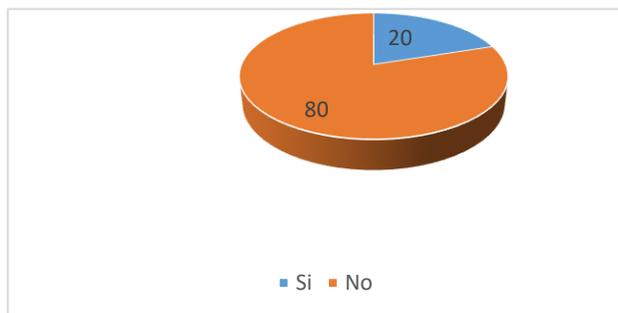


Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

La obligación de estar asociado para formalizar la relación sujeto pasivo (transportista)-SRI debe ser una realidad, y es la cooperativa quien bajo esta circunstancia interviene simplificando trámites al socio, lo cual, promueve implícitamente, se efectúe una óptima organización de documentos que sustenten las ventas del servicio. Una buena organización se convierte en una oportunidad para acceder al crédito formal, pues la declaración del IR se constituye en un requisito solicitado por la banca privada y pública, lo cual es ratificado por Alcívar (2023). Sin embargo, no se dispone a la información financiera-tributaria como un medio para la toma de decisiones.

Figura 9

Toma de decisiones en base a información de costos por impuestos

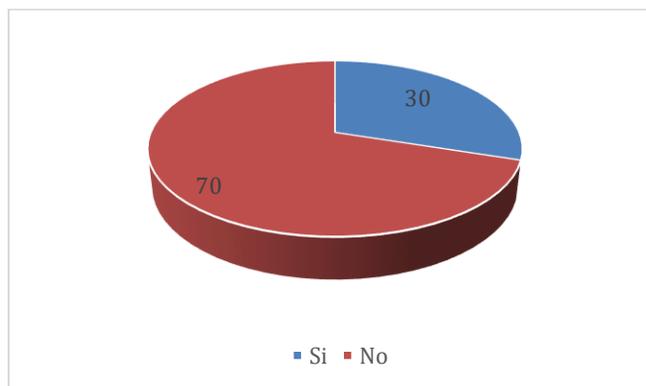


Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo

La organización financiera y contable de la asociación, debería coadyuvar a tomar decisiones óptimas que mejoren la situación económica-financiera de los socios, sin embargo, y para la actualidad, esta es empleada meramente para cumplir con las obligaciones tributarias contraídas. No solo debe aprovecharse los beneficios brindados por el SRI y otras entidades públicas, sino que, por el contrario, la información generada debe conllevar a análisis financiero para la toma de decisiones (entre eso lo correspondiente al costo/beneficio). Encalada et al. (2020) lo ratifican al observar que, “la planificación tributaria desde la perspectiva del sujeto pasivo o contribuyente es la adopción e implementación de los beneficios establecidos en la normativa tributaria dirigida a minimizar la carga fiscal” (p. 102). Finalmente, y de forma más específica, hay que revisar si el pago de tributos ha afectado las finanzas de los socios de las cooperativas.

Figura 10

Afectación del pago de impuestos en las finanzas de transportistas de carga liviana en Portoviejo



Nota. Fuente: Encuesta realizada a socios de cooperativas de transporte de carga liviana en Portoviejo
La mayoría de transportistas de carga ligera de Portoviejo no deducen gastos para el pago del IR, siendo esta una de las causas para que eximan poca o nula afectación a sus ingresos o ganancias, pero, sin embargo, esto concibe implícitamente que su situación económica-financiera no sea tan adecuada. De todos modos, un mejor uso de la información financiera y tributaria podría derivar en la

disminución de costos, así como alcanzar beneficios superiores dispuestos por normativas promulgadas a nivel nacional.

5. Discusión

A nivel tributario, y desde un contexto ecuatoriano, el término “negocio popular” ha sido recientemente insertado en las normativas emitidas por el SRI, siendo, valioso en esta dirección, que se haya definido claramente las diferencias entre esta actividad con la microempresa y emprendedores. (ingresos brutos mensuales).

Lo anterior, toma trascendencia cuando la definición de emprendedor según Ávila (2021) es, “quien deja de ser solo un tomador de riesgos económicos, para convertirse en un innovador de productos y servicios” (p. 32), y, por tanto, quien promueve el inicio de un negocio (cualquiera que este sea según su tamaño) puede ser también considerado como un emprendedor. Sin embargo, queda claro que el ingreso bruto es la determinante para fijar que es un negocio popular. Al ser los negocios populares las unidades económicas con menores rentas, son también las que podrían tener mayores inconvenientes para sostenerse en el tiempo, y, desde esa percepción, fue esencial disponer los problemas que le aquejan en mayor proporción.

Son varios los inconvenientes que tienen los negocios populares a partir de su operatividad, y que, de forma directa o indirecta, guardan correspondencia con la gestión tributaria ejecutada. Así, y con un nexo inmediato, se observa que el menor porcentaje (17,4%) está relacionado con una alta carga fiscal, lo cual, tiene mucho de sentido, cuando para gran parte de los negocios populares la cuota fijada como IR es baja. (uno de los propósitos del RIMPE).

De su parte, la competencia informal se constituye en el mayor problema para los negocios populares (32,3% de respuestas se dirigieron hacia esta opción), dado que, los primeros de los mencionados, pueden ubicar más bajos los precios de los productos ofertados al público, pues evitan diferentes tipos de costos por arriendo, venta y tributarios. Por tanto, y alrededor del tema de esta investigación, los informales afectan a aquellos negocios que se acogieron al RISE y al RIMPE. Cavallo (2022) lo corrobora al señalar que, “la informalidad laboral, la cual afecta a más de la mitad de la fuerza laboral de la región y ha perjudicado

económicamente tanto a los trabajadores como a las economías durante décadas” (p. 1).

Concretamente, la informalidad tiene varias causas, siendo, una de ellas, que los bajos ingresos producidos no le facultarían cubrir sus costos si llegara a formalizarse. Sin embargo, y contrariamente a lo expuesto, su formalización puede conllevar a mayores beneficios económicos y financieros (costo/beneficio), y, entre ellos, lo que corresponde a un acceso al crédito en niveles superiores. Ceballos (2019) dispone en esta dirección que, “es importante comprender que los beneficios de la formalización empiezan a percibirse con el tiempo, producto de que se materialicen los resultados de los beneficios relativos” (p. 12). Lo antepuesto pudiera derivarse de falta de promoción y publicidad de RIMPE, algo que ha sido abordado en la pregunta 2 de la encuesta implementada.

Según Alcívar (2023), el SRI tiene una planificación institucional acorde a los momentos actuales, siendo una de las estrategias esenciales para incrementar la cultura tributaria lo relativo a la promoción, y no solo consiste en publicidad en medios de comunicación masivos, sino, además, visitas a gremios de profesionales, productivos, entre otros. De todas formas, se evidencia que la promoción debe ser más profunda respecto del RIMPE y sus beneficios, y ha sido la pregunta 9 de la encuesta a propietarios de negocios populares lo que ha ratificado esta observación, pues persisten todavía establecimientos que funcionan bajo informalidad y no contribuyen al SRI.

A criterio de Alcívar (2023), el no traspaso de la informalidad a la formalidad se da por un criterio erróneo de los propietarios de estos establecimientos, y, más que todo, porque consideran que esta condición les traería consigo mayores egresos por tasas, impuestos o aranceles. De todas maneras, es buena la cantidad de negocios populares que se han adherido a la formalidad, sea esto mediante el RISE como del RIMPE.

Históricamente, la informalidad se ha presentado en alto rango para el Ecuador, y justamente, uno de los propósitos tanto de RISE como de RIMPE, es bajar esta condición anómala que perjudica al estado y las entidades seccionales. Tal como se visualiza en la Figura 4, fue el RISE como régimen ícono para la administración tributaria el que atrajo la mayoría de negocios populares hacia la formalización. Habría que revisar posteriormente, cual tuvo mayor atractivo desde el ámbito de simplificar trámites tributarios, pero, además,

si el valor del pago de impuestos no ha afectado notablemente su liquidez y crecimiento.

Uno de los principios básicos de todo sistema tributario es la simplificación, lo cual infiere que el contribuyente tenga la percepción de cumplir con sus obligaciones sin mayor complejidad, y, en este sentido, el RIMPE trata de que el sujeto pasivo se vincule lo menos posible con trámites tributarios, lo cual según Alcívar (2023) se ha alcanzado por la gran inversión en tecnología del SRI en los últimos años. Adicionalmente, y según lo revisado en páginas anteriores, el solo hecho de pagar una cuota y no realizar declaraciones, contribuye a que la simplificación sea una realidad para los propietarios de negocios populares.

Según se visualiza en el Anexo 1, y centrado en quienes recibían hasta US \$20.000,00 de ingresos netos brutos, con el RISE el valor liquidado pudiera ser menor respecto de la tarifa actual de US \$60,00 (anual), especialmente para algunas actividades de comercio, servicios, manufactura, construcción, transporte, agricultores y minas, y cuyas rentas anuales no superan los US \$5.000,00. Para el caso de negocios con ingresos de hasta US \$10.000,00, las actividades que cancelaban un valor menor que \$60,00 eran los comercios, transportistas, agricultores y minas. Lo anterior toma validez cuando la gran mayoría de empresas en Portoviejo son de tipo microempresas. De todas maneras, habría que ver si la cuota pactada mediante RIMPE otorga total cumplimiento de pago.

Es bueno el nivel de cumplimiento según lo expuesto en la Figura 7, lo que asegura una recaudación continua al órgano administrador de gravámenes en el Ecuador, sin embargo, esta condición puede verse acrecentada, si se implementan efectivas estrategias para formalizar más negocios populares. A su vez, se dispone que la cancelación de US \$60,00 anuales no representa una gran dificultad para los negocios populares, aun cuando con el RISE pudieron haber pagado menos dinero por impuesto. De todas formas, habría que revisar si el dinero cancelado por IR es dispuesto como justo de parte de los sujetos pasivos.

De por sí, el cobro de los tributos debe expresar igualdad para los contribuyentes, lo cual no debe ser solo una consecuencia de la gestión del SRI dentro de sus funciones específicas, sino, además, de la percepción que tengan los sujetos pasivos a partir de su aportación continua (principalmente de los beneficios contraídos). En este sentido, Estrada (2023) establece que la aceptación social de los tributos es parte de la cultura tributaria de la

población, y su relevancia consiste en el incremento persistente de la recaudación, de ahí la preocupación que causan los resultados exhibidos en la Figura 8, aun cuando es bajo el nivel incumplimiento del pago de los tributos (ver Figura 7). A más de la cultura tributaria inadecuada, la causa fundamental para este hecho ha sido citada en páginas anteriores, y tiene correspondencia con un pago inferior con el régimen RISE en contraposición con el RIMPE (para personas de menores ingresos que laboran en actividades económicas específicas).

De todas formas, y aun cuando existe un sentimiento de injusticia e insatisfacción por el valor cancelado, no hay mayor afectación a las finanzas de los negocios por el pago del tributo, dada que la cantidad mensual cancelada es pequeña en el orden de US \$5,00 mensual (aun cuando de pronto alguno egresaba menor dinero con el RISE). Por el contrario, la formalización y pago de los tributos podría derivar en beneficios varios (leyes que fomentan crecimiento de las pequeñas empresas), y entre eso un acceso superior al crédito en instituciones financieras públicas. Históricamente, el acceso al crédito ha sido bajo para personas (naturales y jurídicas) de bajos ingresos, pues la capacidad de pago es uno de los factores considerados para otorgar financiamiento, lo cual está fundamentado en autores como Valle (2019). En esta dirección, la declaración del impuesto a la renta se convierte en un requisito solicitado por la banca privada y pública, de ahí que un porcentaje notable de encuestados se manifiestan positivamente a esta pregunta.

6. Conclusiones

La acción del SRI en conjunto con PORTOVIAL ha logrado organizar y formalizar de mejor forma el transporte de carga liviano, sin embargo, se mantienen ciertos niveles de informalidad, y, a partir de esto, cierta disconformidad de parte de aquellos que sí están asociados a cooperativas.

A nivel administrativo, la inclusión de las cooperativas como intermediaria entre SRI y transportistas, provoca que se cumpla efectivamente el principio tributario de “simplificación”, además que deriva en una organización apropiada de los datos generados por este hecho, aun cuando esta información no es aprovechada con fines de tomar decisiones en el ámbito administrativo-financiero.

De parte de los transportistas de carga liviana que funcionan en Portoviejo, no existe mayor afectación a sus finanzas por el pago de sus tributos de manera continua y puntual, lo cual se debe a que sus ingresos no sobrepasan la base imponible establecida para el IR, pero, además, por la exoneración del pago del impuesto a la posesión de vehículos. Por el contrario, se evidencia una



probabilidad de mayor acceso al crédito formal.

Conflicto de Intereses

Los autores declaran que este estudio no presenta conflictos de intereses y que por tanto, se ha seguido de forma ética los procesos adaptados por esta revista

Referencias Bibliograficas

- Arguello, S. (2020). *Historia y evolución de la gestión de transporte público urbano en la provincia de Chimborazo*. Escuela Superior Politécnica del Chimborazo. [http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2021-01-26-153522-Historia%20y%20evolucio%CC%81n%20de%20la%20gestio%CC%81n%20del%20transporte%20\(1\).pdf](http://cimogsys.esPOCH.edu.ec/direccion-publicaciones/public/docs/books/2021-01-26-153522-Historia%20y%20evolucio%CC%81n%20de%20la%20gestio%CC%81n%20del%20transporte%20(1).pdf)
- Barría, C. (21 de marzo de 2019). *Los países de América Latina donde se pagan más y menos impuestos*. News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-47572413>
- Carcelén, I. (2020). *Impuestos a la propiedad vehicular: Europa y Latinoamérica*. (Tesis doctoral, Universidad Complutense).
- Encalada, D., Narváez, C., y Erazo, J. (2020). La planificación tributaria, una herramienta útil para la toma de decisiones en las comercializadoras de GLP. *Dominio de las Ciencias*, 6 (1), 99-126.
- Estevao, M. (17 de febrero de 2022). *Para recaudar más impuestos, primero se debe aumentar la confianza de los contribuyentes*. Banco Mundial. <https://blogs.worldbank.org/es/voices/para-recaudar-mas-impuestos-primero-se-debe-aumentar-la-confianza-de-los-contribuyentes>
- Flor, J. (2022). Influencia en la educación tributaria en la creación de cultura impositiva de personas físicas en la ciudad de San Lorenzo. *Ciencias Económicas*, 4 (7), 68-75.
- García, D. (2022). *Carga ligera: 4 usos versátiles*. <https://www.ubicalo.com.mx/blog/camiones-de-carga-ligera-4-usos-versatiles/>
- Martínez, P., y Parra, D. (2022). *Los costos del transporte terrestre de carga masiva en Colombia y su competitividad*. (Tesis de grado, Universidad Santo Tomas de Bucaramanga). <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/44643/2022PedroMartinez.pdf>
- Méndez, Á. (2019). *Importancia de implementar un proceso administrativo único para la administración pública*. (Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6995/1/T3001-MDA-Mendez-Importancia.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *Protocolo de operación del servicio de transporte de carga liviana y mixta durante la semaforización. Medidas de prevención ante Covid-19*.





- https://www.gestionderiesgos.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/nsporte_de_carga_liviana_y_mixta_durante_la_semaforizaci%C3%B3n_medidas_de_prevenci%C3%B3n_ante_covid_19.pdf
- Moreira, M., Villamar, D., y Anormaliza, V. (2018). Incidencia del transporte informal en posturas competitivas y tácticas operativas de las empresas formales de transporte de carga terrestre en la provincia de Manabí. *INNOVA*, 2 (9), 14-63.
- Organización Internacional del Trabajo. (2020). *Diagnóstico sobre economía informal*. [tps://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-san_jose/documents/publication/wcms_752182.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-san_jose/documents/publication/wcms_752182.pdf)
- Ponce, C., y Mantuano, A. (2023). Régimen tributario Interno y Gestión Fiscal en la Cooperativa de Transporte “Los Bajos”. *PENTACIENCIAS*, 5 (5), 415-423. <https://editorialalema.org/index.php/pentaciencias/article/view/750/1048>
- Registro Oficial del Ecuador. (2018). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Registro Oficial del Ecuador. (2001). *Reglamento del Impuesto Anual a los Vehículos Motorizados*. <https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados#base>
- Registro Oficial. (2012). Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Rodríguez, M., y Cervilla, M. (2019), Asociatividad empresarial y fuentes de capital social: hacia un modelo explicativo. *INNOVA*, 30 (77), 107-122. <https://www.redalyc.org/journal/818/81866068009/html/>
- Sistema de Rentas Internas. (2018). *Regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre*. <https://www.sri.gob.ec/sector-transporte>.
- Sistema de Rentas Internas. (2023). *Impuesto a los vehículos motorizados*. <https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados#%C2%BFqu%C3%A9-es?>
- Sistema de Rentas Internas. (2023). *Impuesto al valor agregado*. <https://www.sri.gob.ec/impuesto-al-valor-agregado-iva#:~:text=Es%20un%20impuesto%20que%20grava,valor%20de%20los%20servicios%20prestados>
- Organización CODEX. (14 de julio de 2023). *Retención de IVA en adquisiciones*

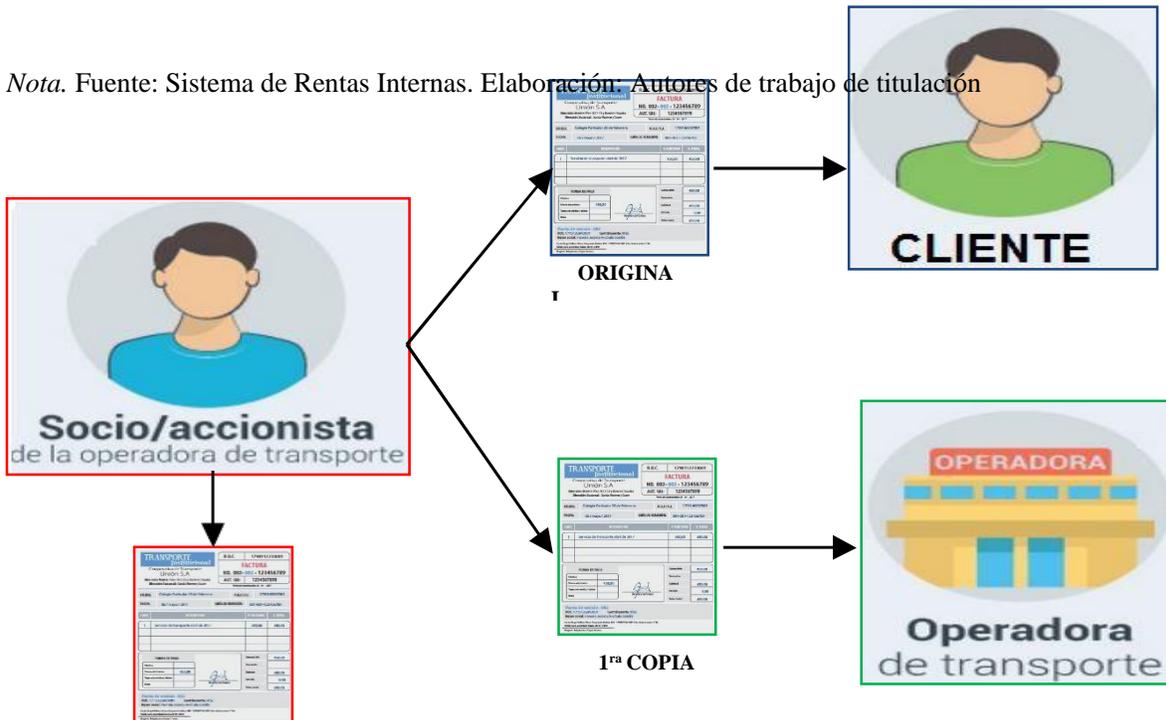


Zambrano, Y. (2019). *La imposición a la propiedad vehicular en Ecuador. Análisis comparativo con los otros países de la Comunidad Andina.* (Tesis de maestría de la Universidad Andina Simón Bolívar). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf>

Anexo No 1

Proceso de facturación en transporte de carga ligera: socio como punto de emisión

Nota. Fuente: Sistema de Rentas Internas. Elaboración: Autores de trabajo de titulación





Anexo No 2

Tarifa para cancelación de Impuesto a la propiedad de los vehículos

Desde (Fracción básica)	Hasta	Sobre la fracción básica	Sobre la fracción excedente (%)
0	4000	0	0,5
4001	8000	20	1
8001	12000	60	2
12001	16000	140	3
16001	20000	260	4
20001	24000	420	5
24001	En adelante	620	6

Nota. Fuente: Sistema de Rentas Internas. Elaboración: Autores de trabajo de titulación

