



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Maestría en Administración Tributaria

DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO POR PARTE DEL TAXISMO FORMAL DEL CANTÓN CUENCA EN EL AÑO 2019.

Trabajo de titulación previo a la
obtención del título de Master
en Administración Tributaria.

Autora:

Catalina Laura Guerrero Maxi

CI:0105951032

Correo electrónico: Kguerrero_13@hotmail.com

Director:

Ramón Patricio Cárdenas Jaramillo

CI: 0102531266

Cuenca- Ecuador

06-octubre-2020



RESUMEN

La presente investigación llevó a cabo un estudio exhaustivo actitudinal con el fin de determinar el nivel de cumplimiento tributario en el sector del taxi del cantón Cuenca, se aplicó preguntas de investigación por medio de encuestas a 348 conductores propietarios de taxi de la ciudad.

Para la consecución de esta investigación se realizó visitas a cada cooperativa, teniendo el apoyo de sus dirigentes en el momento en que se agrupaban todos los conductores de taxi, además de viajes realizados en cada situación que se podía tomar oportunidad para obtención de la información. Los resultados arrojaron que los costos y gastos operacionales de los conductores propietarios de taxi no afecta de manera directa a la recaudación de impuestos al Estado.

Se analizó la situación económica personal de ingresos y gastos mensuales de cada uno de los propietarios conductores de taxi, los mismos que reflejan que los montos reales que perciben alcanzan la base imponible de impuesto a la renta, motivo por el cual su impuesto generado dependerá de la tabla de impuesto a personas naturales. El estudio se realizó a quienes con capital propio han adquirido la unidad vehicular para ejercer la actividad. La metodología aplicada ha demostrado que el sector se siente poco informado sobre los temas tributarios, por lo que se sugiere que exista capacitaciones y se preste mayor atención a sus necesidades por parte de la administración tributaria, demanda de igual manera más beneficios tributarios al sector transportista.

Como conclusión el sector del taxi no representa un riesgo para la administración tributaria en cumplimiento de impuestos, pero esto dependerá de la situación de cada conductor, de sus ingresos y demás variables que puedan estar involucrados. Se utilizó el programa estadístico SPSS versión 24, para el procesamiento de los datos.

PALABRAS CLAVES: Evasión. Taxi. Costos. Impuestos. Tributación



ABSTRACT

The current investigation carried out an exhaustive attitudinal research in order to determine the level of tax compliance in the taxi sector of the Cuenca canton; some research questions were applied through a survey to 348 drivers, taxi owners, of the city.

To achieve this research visits to each cooperative were done with the leaders support in the moment in which all the taxi drivers were grouped, in addition to trips done in each situation when an opportunity to obtain the information was possible.

The results showed that the operating costs and expenses of the drivers, taxi owners, does not directly affect the collection of taxes to the State.

The personal economic situation of monthly income and expenses of each of the owners, taxi drivers, was analyzed, the same ones that reflect that the real amounts they receive reach the taxable income tax, that is why the generated tax will depend on the table of tax to natural persons.

The study was carried out on those with their own capital who have acquired the vehicle unit to pursue the activity.

The applied methodology has shown that the sector feels little informed about tax issues, so it is suggested that there be training and greater attention to be paid to their needs by the tax administration; it is demanded, similarly, more tax benefits to the transport sector.

In conclusion, the taxi sector does not represent a risk for the tax administration in tax compliance, but this will depend on the situation of each driver, their income and other variables that may be involved.

The SPSS version 24 statistical program was used for data processing.

KEYWORDS: Evasion. Taxi. Costs. Tax. Taxation



Contenido

RESUMEN	1
ABSTRACT	2
INTRODUCCION	9
CAPITULO 1: MARCO TEORICO	10
1.1 CULTURA TRIBUTARIA	10
1.2 MORAL TRIBUTARIA.....	10
1.3 EVASION FISCAL	12
1.4 DIFERENCIAS ENTRE EVASION Y ELUSION.....	13
1.5 RAZONES A LA EVASION.....	14
1.6 SUPUESTOS TEÓRICOS A LA EVASIÓN TRIBUTARIA.....	15
1.8 UTILIDAD MARGINAL COMO OTRA TEORIA A LA EVASION	19
1.9 LIMITACION DE LAS TEORIAS	19
Teoría de la utilidad esperada.....	19
CAPITULO 2	21
2.1 REVISION DE LA LITERATURA.....	21
2.2 ENTORNO ECONOMICO ECUATORIANO.	22
2.3 CULTURA TRIBUTARIA EN ECUADOR	25
2.4 CONCEPTUALIZACION DEL SERVICIO PRIVADO DE UN BIEN PUBLICO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.....	28
2.5 HECHOS ESTILIZADOS DE LA EVASIÓN TRIBUTARIA EN EL ECUADOR ..	30
2.6 HECHOS ESTILIZADOS DEL CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO EN EL ECUADOR.	30
2.7 CUMPLIMIENTO EN LA META DE RECAUDACION DE IMPUESTOS ECUADOR, PERIODO 2016 A OCTUBRE DEL 2019.....	32
Catalina Laura Guerrero Maxi	3



2.8 MODIFICACIONES AL CODIGO TRIBUTARIO Y A LA LEY DE REGIMEN TRIBUTARIO INTERNO.....	33
2.9 SISTEMA TARIFARIO DEL TAXI EN LA CIUDAD DE CUENCA	34
2.10 ASEGURADORAS EN EL SECTOR TAXISTA.	34
CAPITULO 3	36
3.1 METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION	36
3.2 TIPO DE INVESTIGACION	36
3.3 MODALIDAD DE INVESTIGACION	36
3.4 POBLACION A INVESTIGAR.....	36
3.5 POBLACION TRANSPORTISTA	37
3.6 ANALISIS DE VARIABLES, CONCEPTUALIZACIÓN Y MEDICIÓN.....	38
3.7 RESULTADOS ESPERADOS DE LA INVESTIGACION.....	40
CAPITULO 4	41
4.1 RESULTADO DE LAS VARIABLES CONSIDERADAS EN EL ESTUDIO	41
➤ Costos no operativos de los propietarios de las unidades de taxi	42
➤ Costos operativos	44
4.2 FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO SECTOR DEL TAXI DE LA CIUDAD DE CUENCA.	47
4.3 ANALISIS DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL PROPIETARIO DE TAXI	50
4.5 CONDICIONES PARA QUE EL PROPIETARIO DE TAXI SEA CONTRIBUYENTE RISE	55
4.6 APLICACIÓN DE LA FORMULA DE UTILIDAD ESPERADA	55
4.7 ANALISIS DEMOGRAFICO	58
CONCLUSIONES	61



RECOMENDACIONES	63
Bibliografía	64
ANEXOS	69

INDICE DE TABLAS

Tabla 1:Recaudación de Impuestos en el Ecuador	32
Tabla 2: Tarifa de precios del sector taxista. Azuay- Cuenca.....	34
<i>Tabla 3: Marcas de vehículos para taxi que circulan</i>	<i>38</i>
Tabla 4: Carreras realizadas por unidad de taxi al día	41
<i>Tabla 5: Calculo de ingresos anuales de la unidad de taxi.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabla 6: Días laborados por la unidad de taxi.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabla 7: Aportación a la organización de taxi</i>	<i>43</i>
Tabla 8: Consumo de combustible según marca y modelo	44
<i>Tabla 9. Tiempo de conducción del propietario de taxi</i>	<i>45</i>
Tabla 10: Calculo salario del propietario de taxi	46
Tabla 11. Costo operativo mano de obra	46
Tabla 12: Costo de mantenimiento del vehículo taxi	46
Tabla 13: Calculo de impuesto a la renta del dueño de taxi.....	48
Tabla 14. Flujo de efectivo proyectado sector taxi.....	49
<i>Tabla 15. Calculo de impuesto a la renta, considerando depreciación</i>	<i>51</i>
Tabla 16. Conciliación de impuesto a la renta, sin considerar depreciación.....	52
<i>Tabla 17: Años de permanencia en la actividad de taxi en relación con su actividad principal.....</i>	<i>58</i>
Tabla 18: Percepción de los dueños de taxi frente a la evasión según su nivel de instrucción	60



INDICE DE GRAFICOS

Ilustración 1: Decisión del contribuyente al cumplimiento y evasión tributaria.....	18
Ilustración 2: Evolución Histórica del Sistema Tributario, Ecuador.	31
Ilustración 3: Conocimiento de los beneficios tributarios del sector transporte.....	53
Ilustración 4. Promedio de carreras realizadas al día por el propietario de taxi.....	54
Ilustración 5: Análisis del periodo de labor de los conductores taxistas como su actividad principal.....	58
Ilustración 6: opinión, acciones gubernamentales frente al sector	59
Ilustración 7. Combinada. Percepción de los conductores taxistas a la evasión según su nivel de instrucción.....	59



Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

Yo, Catalina Laura Guerrero Maxi en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación " DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO POR PARTE DEL TAXISMO FORMAL DEL CANTÓN CUENCA EN EL AÑO 2019", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Así mismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 06 de octubre del 2020

Catalina Laura Guerrero Maxi

C.I: 0105951032



Cláusula de Propiedad Intelectual

Yo, Catalina Laura Guerrero Maxi, autor/a del trabajo de titulación "DETERMINACIÓN DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO POR PARTE DEL TAXISMO FORMAL DEL CANTÓN CUENCA EN EL AÑO 2019", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 06 de octubre del 2020

Catalina Laura Guerrero Maxi

C.I: 0105951032



INTRODUCCION

Un programa tributario en los servicios de transporte público se establece como un mecanismo que garantice la equidad, entre todos los ciudadanos como usuarios de dicho servicio, y de los conductores del taxi formal con el estado ecuatoriano. En el país, los modelos tributarios se han generado para cubrir en su mayoría a todos los sectores, más no se puede llegar al fondo de cada sector para su cumplimiento preciso dentro del sistema de recaudación de impuestos; por lo que se hace necesario realizar un análisis del cumplimiento tributario de dicho sector, conocer sus opiniones frente a la evasión y las exigencias de la administración tributaria, considerando las variables que corresponden a su sector a través de encuestas dirigidas a las personas dedicadas al taxi.

Los resultados revelan que la población de taxi formal de la ciudad de Cuenca no tiene la cultura tributaria necesaria para cumplir con sus obligaciones tributarias al estado; sin embargo, se aprecia que algunos de los comportamientos de este sector como contribuyente puede resultar en evasiones involuntarias, las causas van estrechamente ligadas a la gestión del gobierno central. Esto va de acuerdo con la literatura que refiere el Centro Interamericano de Administraciones Tributarias, en donde, en una de sus publicaciones emitidas en el año 2019, expone las causas para que exista incumplimiento tributario, además de los estudios aplicados en la ciudad de Guayaquil y Perú en personas naturales y cooperativas de taxi.



CAPITULO 1: MARCO TEORICO

1.1 CULTURA TRIBUTARIA

La cultura tributaria se entiende como el conjunto de personas que sustenta el pago de impuestos por razones de creencias, sentimientos y comportamientos implicados en la institución social recaudadora de impuestos. Los valores frente a la imposición tributaria responden al problema de la legitimidad del sistema tributario, pues esta es la forma en que los ciudadanos están dispuestos a cumplir con sus deberes formales. (Camarero, Del Pino, & Mañas, 2015)

Es entonces que la cultura tributaria es el proceso de adopción de valores que la sociedad va implementando hasta hacerlo una característica propia. El Estado es el ente principal que implanta procesos exitosos para que los contribuyentes puedan sentir que el beneficio común de la sociedad fue en el pago de sus tributos. (Camarero, Del Pino, & Mañas, 2015)

1.2 MORAL TRIBUTARIA

El concepto de moral tributaria parte de la psicología en motivación a cumplir tributos, el continuo seguimiento y sanciones de la administración tributaria provoca que los contribuyentes deseen pagar sus impuestos para sentirse formales ante las obligaciones fiscales. (Frey, 1997).

Cabe mencionar que a ninguna persona le agrada pagar tributos, por lo que diversos estudios se centran en analizar las causas del incumplimiento desde el punto de moral tributaria, pues si la voluntad de cada contribuyente en pagar sus impuestos es alta, el cumplimiento tributario también será relativamente alto. (Torgler, 2003)



Factores que influyen en la moral tributaria

Como se describió anteriormente, la moral tributaria está influenciada por factores de sociedad de tipo:

- Étnico
- Religioso
- Cultural
- Cultural contributivo
- Político social
- Económico
- Aspectos de cada persona en relación a su entorno
- Educación
- Principios y valores

Para este estudio se analizarán tres factores importantes.

Factor Político

El factor político influye en la moral tributaria y supone a la existencia de un porcentaje de personas que inhiben el pago de impuestos dependiendo del gobierno y sus autoridades.

(Gutierrez, 2005) menciona que la política presente en la moral tributaria recae en la confianza del pueblo a su presidente al mando y de las instituciones del sistema público, incluso influye en el orgullo nacional que está relacionada con la democracia. En este contexto la moral tributaria depende de la voluntad de la población en el pago de impuestos.

Factor Cultural

El factor cultural incluye características propias de la cada persona, estos son: las creencias, la educación, edad, genero, el estado civil, solidaridad, culturas financieras de ahorro y demás valores que determinan el comportamiento frente a las obligaciones tributarias.

Comenzando por la edad y el estado civil que influyen en la moral tributaria, los autores Antequera y Florensa (2008) asumen que dicho individuo cuanto más envejece tiende a una mayor disposición en pagar impuestos, de igual manera la Catalina Laura Guerrero Maxi



persona casada tiene mayores restricciones sociales y morales que disminuye su intención a evadir.

Los autores afirman que:

“la religión puede ejercer influencia en el comportamiento de las personas, alejándolas de ciertas conductas que lesionan al cuerpo social, por ejemplo, la evasión de impuestos”. (Antequera & Florensa, 2008, pág. 6)

La corrupción

Según el estudio realizado por Castañeda (2014), la corrupción debilita la estabilidad fiscal de un país por no lograr que sus ciudadanos paguen impuestos por la percepción en la falta de confianza frente al Estado provocada directamente por la negligencia de la autoridad tributaria a sus contribuyentes.

El predominio de la corrupción en un país genera poco interés del pago voluntario de impuestos, además al ser un fenómeno recurrente provoca un debilitamiento de relación entre el gobierno y sus gobernados haciendo que el cumplimiento de leyes encarezca aún más el sistema político tributario. (Castañeda, 2014)

1.3 EVASION FISCAL

La evasión fiscal o tributaria se refiere a los hechos omisos del sujeto pasivo a la imposición realizada por la administración tributaria, viola la norma fiscal y los derechos que le corresponde al estado, resulta entonces la sustracción que le corresponde al estado mediante el pago del tributo; estos actos parten de una serie de actividades que los contribuyentes realizan, desde la disminución de valores a pagar con la inflación de gastos permitidos por la ley orgánica tributaria. (Paredes, 2016, pág. 12)

Por lo dicho, se da libertad de decisión en el poder del contribuyente, pero también deja abierta la posibilidad de ser detectado y sancionado, el contribuyente deberá



hacer un adecuado manejo de la información para que esta no parezca imperfecta o incompleta.

Podemos decir entonces, que el objetivo de la evasión es la maximización de los ingresos o ganancias del sujeto pasivo con varios mecanismos que reduzcan el riesgo de ser detectado o fiscalizado. (Paredes, 2016, pág. 12)

1.4 DIFERENCIAS ENTRE EVASION Y ELUSION

La evasión significa la violación de la ley para evitar pagar impuestos al estado, tiene una repercusión sancionatoria al ser evidentemente ilegal:

- Algunas de las prácticas evasivas se pueden mencionar como:
- No facturar ingresos reales para no declarar utilidades
- No facturar para mantenerse dentro del régimen simplificado
- Crear deudas o pasivos ficticios
- Crear deudas irreales o falsas
- Cambiar frecuentemente de actividad económica
- Convencer mediante prácticas de soborno a personal de instituciones autoritarias. (Ospina, 2014)

La elusión tributaria parte de la conducta del sujeto pasivo natural o jurídico que tiene como objetivo evitar el hecho generador del impuesto escudándose en vacíos, recursos o resquicios legales interpretados como fraudes de ley, abuso de derecho, simulación, negocios indirectos no previstos por la autoridad tributaria y el gobierno al momento de crear la ley, dicho esto, la conducta de contribuyente al hacer uso de la elusión no puede ser vista como antijurídica o ilícita ya que no infringe la ley, a la vez tienen una intención sub-dolosa, pues se vale de medios jurídicos legales para cometerlo y no puede ser tipificada como delito causante de sanción. (Guamán Pinchao, 2013)

La elusión tributaria está en contra de los principios tributarios, agrediendo la seguridad jurídica impuesta por las normas tributarias.
Catalina Laura Guerrero Maxi



1.5 RAZONES A LA EVASION

Existen acontecimientos que explican la existencia de la evasión fiscal en los contribuyentes, uno de ellos, el comportamiento, este puede ser voluntario o involuntario. Dentro del comportamiento voluntario o con intencionalidad, el dolo es algo presente ya que el sujeto aplica métodos de evasión para huir del pago de sus tributos fuera de la ley, otra forma de evasión es la elusión, que dentro del marco legal manipula la normativa tributaria para la misma finalidad, evitar el pago de tributos al estado.

En el comportamiento involuntario, los errores son parte de algunos sujetos pasivos, pues por el desconocimiento, confusión de la normativa o el mal asesoramiento, los individuos evaden impuestos al estado sin intención.

El comportamiento de los sujetos pasivos implica a su vez el reconocimiento de la obligación, pues un comportamiento intencionado en evadir, no reconocerá su obligación con el pago real de sus tributos, a diferencia de quien con un comportamiento involuntario reconoce su obligación y los derechos que le corresponde al estado, lo común en este tipo de contribuyentes de buena fe es la declaración tardía o mejor llamado como mora tributaria¹, sin embargo siempre habrá una tasa de castigo para los dos tipos de contribuyentes.

¹ De acuerdo al DRAE, mora se refiere a la dilación o tardanza en cumplir una obligación, por lo común el de pagar una cantidad líquida y vencida. (DRAE, 2019)



1.6 SUPUESTOS TEÓRICOS A LA EVASIÓN TRIBUTARIA

Antes de entrar en teorías planteadas por algunos autores se deben señalar algunas de las causas por lo que los individuos pueden evadir, cabe recalcar que algunos factores dependen del entorno en que se ubican, según un artículo publicado por Collosa (2017), los siguientes factores son motivo para que exista evasión tributaria:

1. Estructura propia del sistema tributario
2. Mala distribución de los recursos entre las diferentes clases sociales por políticas gubernamentales injustas
3. Presión tributaria
4. Tasas excesivas que perjudique al contribuyente
5. Informalidad tributaria y económica importante
6. Baja fiscalización y control en sectores específicos, falta de equidad
7. Demasiados incentivos y exenciones para sectores específicos, falta de equidad
8. Corrupción, el abuso de la función pública para su propio beneficio que disminuye la confianza de la población en su gobierno, pues las recaudaciones de tributos no se dirigen al gasto público.
9. Bajo nivel educacional de la población contribuyente
10. Ineficiencia de las Administraciones Tributarias (AATT).

Luego de mencionar algunos factores por los que se realizan actividades de evasión, también existen teorías económicas que sustentan los fundamentos para explicar la misma, pues el fin de todo evasor es no afectar su ingreso e incrementar su riqueza.

De acuerdo con la teoría económica, la teoría de utilidad esperada es tradicionalmente utilizada como un modelo de toma de decisiones con incertidumbre y resultados inciertos. Las acciones que se decidan, darán lugar a la utilidad esperada más alta resultando la conjugación de: probabilidad, utilidad y riesgo. (Gomez Villegas & De Mora Charles, 2018, pág. 23)



Los investigadores de la Universidad Complutense de Madrid, Gómez y De Mora (2018), afirman los conceptos de utilidad y utilidad esperada propuestos en el siglo XVII por Daniel Bernoulli, Von Neumann (1944) y Oskar Morgenstern (1944) explicando lo siguiente:

- 1) Se prefiere una situación A de B si $U(A) > U(B)$
- 2) Si la situación Y es una compensación A con probabilidad de P y una compensación B con una probabilidad $1-P$, la función Y utilidad es:

$$U(Y) = P U(A) + (1 - P) U(B)$$

En la evasión fiscal la teoría de utilidad esperada explica tales decisiones racionales. Para Macías Cardona (2007), la acción evasiva es una decisión que maximiza el beneficio del contribuyente en ocultar sus ingresos para no pagar impuestos. El autor propone el siguiente modelo.

- Ingreso no declarado (YND)
- Impuesto (T)
- Sanciones (S)
- Probabilidad de ser fiscalizado (PS)

Entonces: $(YND) (T) < (S) (PS)$. No se hace necesario evadir

Es decir, el aumento de las tasas impositivas aumentara las decisiones evasivas, además resultara en un incremento de medidas fiscalizadoras para mitigar la evasión.

Volviendo a los comportamientos del sujeto pasivo, sus declaraciones tendrán dos opciones:

- 1.- Declarar sus ingresos reales.
- 2.- Declarar un ingreso menor al verdadero.

Cuando se menciona la segunda opción, se aduce que el contribuyente tomara acciones para ocultar la información, como ejemplo se puede citar:



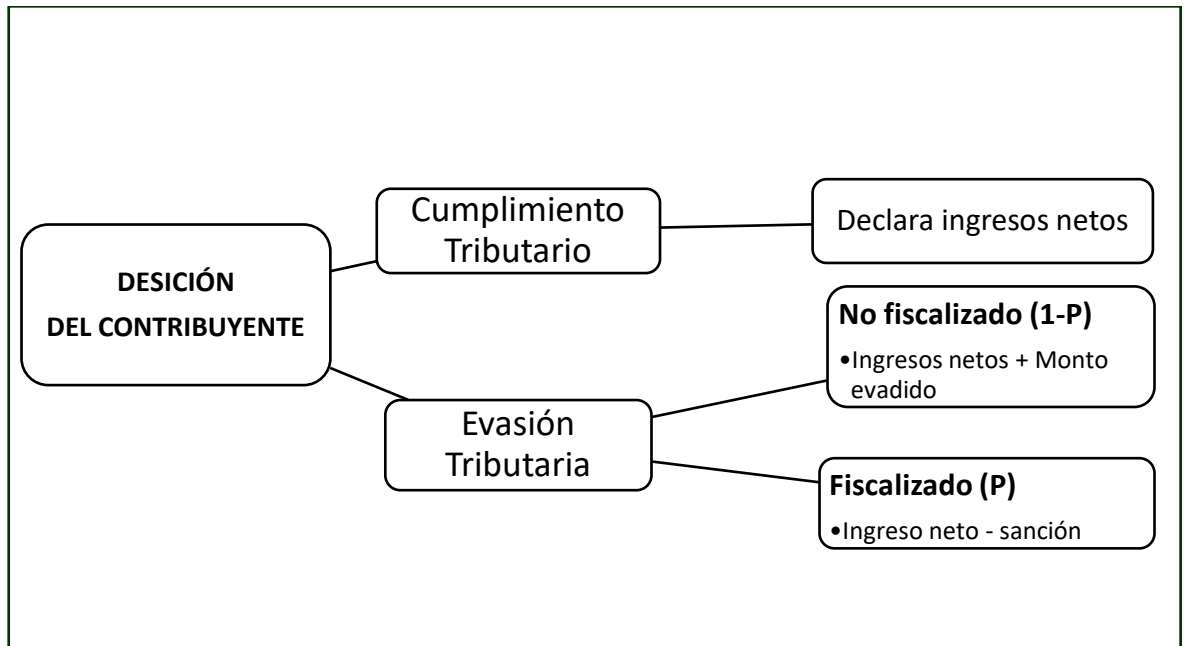
- Doble contabilidad, ocultamiento de la información.
- Transferencias de valores a paraísos fiscales y de jurisdicciones no cooperativas
- Plataformas, comercio electrónico, monedas digitales sofisticadas para comercializar sin un control adecuado para gravar tarifas.

Como se mencionó anteriormente, las acciones que tome el contribuyente dará lugar a la utilidad esperada más alta resultando la conjugación de: probabilidad, utilidad y riesgo.

En cuanto al riesgo la implicación a esta será fundamentada en la función de aversión al riesgo como la probabilidad de ser detectado por la administración tributaria. Para Spicer & Lundstedt (1976), mencionan que la evasión disminuye cuando hay mayor nivel de sanciones y percepción de ser detectado o fiscalizado.

El autor propone además un modelo de decisión racional que se adaptaría a los comportamientos que mencionamos anteriormente.

Ilustración 1: Decisión del contribuyente al cumplimiento y evasión tributaria



Fuente: Modelo Spicer & Lundstedt, 1976. Elaboración del autor

La aversión al riesgo en un contribuyente será entonces:

- Tener un comportamiento conservador sin acciones evasivas que lo lleva a beneficios medios o constantes sin percibir la probabilidad de riesgo en ser detectado por lo que su riesgo es bajo y no entra en el marco de la incertidumbre de su estabilidad futura.
- Tener un comportamiento racional con acciones evasivas que lo lleve a su mayor beneficio asumiendo la probabilidad de riesgo de ser fiscalizado (P), es decir, un nivel de riesgo alto pues existe incertidumbre en su estabilidad económica.



1.8 UTILIDAD MARGINAL COMO OTRA TEORIA A LA EVASION

El concepto de utilidad abarca diversas formulaciones y apreciaciones para los expertos en el área. La utilidad marginal es el valor otorgado por el individuo en términos de nivel de satisfacción a su ingreso, sea este un dueño de negocio o un empleado que presta sus servicios.

Si este sujeto percibe un determinado ingreso en un tiempo prolongado, habrá un momento en que la satisfacción de recibir la misma cantidad de dinero descenderá, por lo que buscará los medios por incrementar esa cantidad de dinero, cada incremento le proporcionará una satisfacción adicional.

No obstante, llegará un punto en que cada incremento logrado sea aceptado, pero su utilidad será menor a como se inició.

Para Martínez & Gallego (2017) afirman, que si el sujeto se vuelve millonario una adición de dinero será buena, pero la utilidad será pequeña, es entonces donde la utilidad marginal es decreciente en el tiempo.

1.9 LIMITACION DE LAS TEORIAS

Teoría de la utilidad esperada

La teoría de utilidad esperada explica que decisiones son las mejores u optimas bajo situaciones de incertidumbres. Para Díaz Gonzales (2009) el modelo Kreps explica, que la conducta de los consumidores no varía sino siguen una línea horizontal perfecta, por lo que los individuos, aunque tomen un direccionamiento de su comportamiento no son perfectos en seguirla.

Los supuestos por lo que los individuos pueden violar el comportamiento según la utilidad esperada se basan en ciertos supuestos:

- Racionalidad
- Independencia



Teoría de la utilidad marginal

La teoría es una doctrina del valor de las cosas, por tanto, el sistema es muy específico y no se adentra a los otros fenómenos económicos, es por eso que la teoría de la utilidad marginal tiene una naturaleza estadística, por lo que no ofrece ningún precepto sobre los fenómenos que se pudieran dar económicamente sino más bien se queda en una sola situación presente.

Aunque la teoría de la utilidad marginal ha contribuido a la explicación de los comportamientos del consumidor, esta teoría no aporta en cuanto a creación, crecimiento, cambios o procesos relacionados con la actividad económica.

Los fenómenos de crecimiento y el cambio son los más influyentes de la vida económica, el desarrollo tecnológico y desarrollo técnico es importante para entender la economía moderna, más la teoría marginal se quedan en una estrecha situación estática en el tiempo.

Además de los cambios en el nivel industrial se puede asumir que existen también cambios monetarios que no puede explicar la teoría de utilidad marginal, pues a medida que existen cambios en políticas gubernamentales y la economía avanza o decrece, la teoría no se adapta a dichas situaciones.

Para (Veblen, 2013), los conceptos psicológicos asociados con la teoría de utilidad marginal y la conducta humana se interpretan como una respuesta racional a las exigencias de la situación por lo que carece de prejuicios al estímulo de placer o decepción siendo siempre una respuesta optimista para dicha teoría, pero en la realidad, la conducta humana no se comporta así, pues los cambios externos también modifican conductas humanas.



CAPITULO 2

2.1 REVISION DE LA LITERATURA

Dentro del análisis de la evasión existen investigaciones que estudian dicho fenómeno, alguno de ellos se centra en las causas y otros en la recaudación y como este afecta al Estado.

Moreira Hernández (2015), determina las causas para la evasión y la elusión tributaria en las personas naturales obligadas a llevar contabilidad en la ciudad de Guayaquil, parroquia Tarqui dentro del periodo 2015. La investigadora analiza las causas por las que personas que tienen negocios pequeños y medianos establecimientos están dentro de la evasión.

De la muestra que toma de referencia entre la edad de 25 a 50 años, que factura y está inscrito en el registro único de contribuyentes (RUC), concluye que dicha población no cumple la normativa tributaria por la falta de liquidez, desconocimiento y la falta de asesoría que conlleva a la dificultad para realizar declaraciones tributarias. Sin embargo, en los resultados de esta investigación existe el reconocimiento de la obligación tributaria por parte de los contribuyentes, aunque desconozcan sus derechos.

En la ciudad de Perú en la provincia de Huancayo, el análisis se centra en la recaudación de impuestos. Stucchi Claros (2016), analiza como la evasión incide en la recaudación tributaria en su provincia, describe como la cultura tributaria influye en la inscripción de los contribuyentes en los regímenes tributarios. Para esto toma un subgrupo de la población, con 34 auditores del SUNAT que, mediante encuestas, concluyen que los contribuyentes del régimen especial evaden impuestos por no declarar el monto real sobre sus ingresos y compras, pues estos no emiten comprobantes de pago por ventas o servicios, declaran operaciones no reales y sin sustento documentado, es decir, la recaudación disminuye con dichas prácticas.



Las causas que se menciona en dicha investigación van encaminadas a la cultura tributaria de la población, esto es: falta de educación, actividades ilícitas, declaraciones falsas en ingresos y gastos, la nula relación con el Estado, además, los empresarios desconocen el tema tributario y desconfían el destino de lo recaudado, pues afirman que la tributación no es entendible.

Encaminando al tema que se propone en esta investigación, existe una referencia de la misma en la ciudad de Perú, que analiza la evasión y la recaudación en las empresas de servicio de taxi en la provincia de Huancayo. Rodríguez Canchumani & Vilchez Amaro (2018) determinan la influencia de la evasión en la recaudación y de cómo la cultura tributaria influye en sus obligaciones como contribuyentes.

Mediante la toma de muestra de algunas de las empresas empleadas al estudio, los autores concluyen que existe una correlación entre evasión y recaudación tributaria, es decir, hay una atribución negativa entre los dos términos. (Rodríguez Canchumani & Vilchez Amaro, 2018)

La deficiente cultura tributaria al momento de declarar origina que las empresas no cumplan con sus obligaciones, la administración de tributos debe usar medios y estrategias para masificar la información y a la vez realizar el seguimiento adecuado.

2.2 ENTORNO ECONOMICO ECUATORIANO.

Para describir el entorno económico del país se mencionará ciertas variables que caracteriza la situación actual y las recaudaciones tributarias que aporta al tesoro nacional.

La cámara de comercio de Guayaquil (2019), expone los resultados del producto interno bruto pues este (PIB) crecerá menos del 2% anual en los próximos 5 años y la población crecerá más rápido que la misma economía.

Las ventas de toda la producción ecuatoriana no logran alcanzar el nivel que se tenía previsto, pues las ventas locales han desacelerado su crecimiento para el 2019.



Las condiciones en el mercado laboral se contraen pues existe el crecimiento del empleo inadecuado.

La tasa de desempleo juvenil se duplica a la tasa de empleo nacional resultando que el equivalente al 55% de la PEA tenga un empleo inadecuado. Sin embargo, el sector comercial actúa como principal generador de empleo adecuado, donde 548 mil empleos se pudieron ofrecer en algunas de las siguientes actividades:

- Comercio 20,7%
- Manufactura 15,5%
- Agricultura 12,5%
- Administración pública 9,8%
- Construcción 9,8%
- Transporte 9,0%
- Los demás 8,1 %
- Alojamiento y servicios de comida 6,4%
- Profesionales, técnicas y administrativas 5,4%
- Enseñanza y servicios de salud 2,9%

En el ámbito de nivel general de precios, la inflación ecuatoriana se ha mantenido por debajo del 2% estimado como saludable, cabe mencionar que en comparación con la inflación estadounidense resulta ser el doble. (Guayaquil, 2019)

El ingreso familiar cubre con dificultad la canasta básica y el costo de la misma se ha visto elevada en 200 dólares los últimos diez años.

En cuanto al recurso petrolero en bonanza, la política pública no ha tomado medidas para incrementar el ahorro pues el gasto público se elevó para el año 2018 y en la recesión económica Ecuador se endeuda gravemente. (Guayaquil, 2019)



Según las estadísticas del Servicio de Rentas Internas la recaudación hasta diciembre del 2018 llegó a los 15,130,095 millones de dólares cumpliendo la meta propuesta del 104,7%.

Para septiembre del 2019 la meta de recaudación era de 11,299,138 sin embargo, se recauda menos en 11,044,986 millones de dólares.

El 86% de la recaudación contempla:

- Impuesto a la renta
- IVA
- ICE
- Impuesto a la contaminación vehicular
- Impuesto botellas plásticas no retornables
- Impuesto vehículos motorizados
- Impuesto a la salida de divisas
- Impuesto a activos en el exterior
- RISE
- Regalías, patentes y utilidades de conservación minera
- Contribución para la atención integral del cáncer
- Intereses
- Multas

En tanto que el 14% restante de la recaudación representa el IVA e ICE en importaciones.

Con lo mencionado anteriormente el 48% de la recaudación pertenece a impuestos directos y el 52% a indirectos. (Guayaquil, 2019)



2.3 CULTURA TRIBUTARIA EN ECUADOR

El servicio de Rentas Internas (SRI) hace énfasis al fomento de la democracia dentro de una ciudadanía fiscal con educación y cultura tributaria desde las primeras etapas escolares y enfatiza la necesidad de acercar a la población hacia esta temática.

Para este fin y la mejor implementación de políticas tributarias que garantice la adecuada recaudación de impuestos, la administración tributaria debe contar con ciertos roles, estos son:

- Administración tributaria central, correspondiente al presidente de la república que ejerce a través de los organismos que la ley le permite, administrar impuestos internos y externos, siendo el Servicio de Rentas Internas y el Sistema Nacional de Aduanas del Ecuador.
- Administraciones Tributarias de excepción, en donde la ley concede gestión tributaria a una propia institución pública acreedora de tributos como la Junta de Beneficencia de Guayaquil, que brinda servicio y asistencia social.
- Administraciones Tributarias Seccionales conocidos como Gobiernos Autónomos descentralizados (GADS) que poseen jurisdicción provincial o municipal, los representantes de esta administración son el Alcalde o al Prefecto. (Nacional, "Código Tributario", 2005)

La cultura tributaria se entiende como el conjunto de personas que sustenta el pago de impuestos por razones de creencias, sentimientos y comportamientos implicados en la institución social recaudadora de impuestos. Los valores frente a la imposición tributaria responden al problema de la legitimidad del sistema tributario, pues esta es la forma en que los ciudadanos están dispuestos a cumplir con sus deberes formales. (Camarero, Del Pinos, & Mañas, 2015, pág. 60)

Es entonces que la cultura tributaria es el proceso de adopción de valores que la sociedad va implementando hasta hacerlo una característica propia. El Estado es el



ente principal que implanta procesos exitosos para que los contribuyentes puedan sentir que el beneficio común de la sociedad fue en el pago de sus tributos.

En una investigación realizada en la cooperativa de taxistas Miraflores en Perú, la evasión tributaria se origina en la confianza del Estado hacia su administración tributaria, en donde la misma se encuentra con ciertas limitaciones en llegar al sector taxista y hacer la debida fiscalización. (Rodríguez Canchumuni & Vilchez Amaro, 2018, pág. 97)

El autor afirma que la informalidad es un fenómeno que esconden problemáticas estructurales como la pobreza, la exclusión social, el desempleo y las desigualdades sociales.

Serrano (2017) afirma que la falta de educación en materia tributaria conduce a evasión fiscal, ya que reduce la capacidad gubernamental para la obtención de recursos necesarios para la atención de las prioridades nacionales, como es precisamente el desarrollo social. Esto genera un círculo vicioso entre informalidad, recursos públicos escasos e insuficiente atención de necesidades básicas.

Ciertas herramientas que el Servicio de Rentas Internas utiliza en general para los contribuyentes son las capacitaciones, tanto presenciales como virtuales, sin embargo, existen comportamientos que serán necesarios abordarlos para una mejor comprensión.

Comportamientos de los contribuyentes:

Para Yáñez Henríquez (2016), los contribuyentes pueden realizar en sus declaraciones:

1. Declarar su ingreso verdadero
2. Declarar un ingreso menor al verdadero



Resultados de la segunda opción:

- a) El contribuyente no es fiscalizado, o su declaración es aceptada por el SRI, por lo que tendrá un nivel de utilidad superior a la real.
- b) El contribuyente es fiscalizado y detectado en su evasión por el SRI, por lo que su situación empeora resultado un castigo o multa, su nivel de utilidad decrece más a la primera estrategia. (Yáñez Henríquez, 2016)

Para el sector del taxi es importante conocer si su nivel de conocimiento tributario y las obligaciones que debe cumplir están claras para esta población, es decir, los deberes formales que deben acatar que al mismo tiempo cumpla con la normativa tributaria. (SRI, 2017)

Es por esto, que las variables a estudiar desde el punto de vista del contribuyente taxista son:

- Monto de la evasión
- Tasa marginal de impuesto- Renta
- Probabilidad de fiscalización

Es decir, el Estado a través de la administración tributaria tiene dos herramientas básicas:

1. Capacidad sancionadora: multas, intereses, sanciones que son tasas de castigo en un sentido monetario, privación de libertad en el sentido no monetario.
2. Probabilidad de fiscalización. (Garrido Andrade & Riofrio Quilligana, 2015)

Ambas herramientas son sustitutas entre sí, por lo que las sanciones, multas y demás pueden ser altas frente a la fiscalización o, al contrario, una fiscalización alta frente a tasas de castigo bajas, pues las dos estrategias tienen el mismo propósito en la reducción de la evasión. (Garrido Andrade & Riofrio Quilligana, 2015)



A pesar que las dos herramientas cumplen su propósito los costes difieren entre sí; la tasa de castigo implica valores que los malos contribuyentes en materia judicial deben pagar, pero si la falta es tan grave que implique privación de libertad, las cárceles tendrán mayor gasto, un gasto que financia el Estado. (Garrido Andrade & Riofrio Quilligana, 2015)

Yáñez Henríquez (2016), indica que un incremento en la fiscalización implica el pago de más inspectores tributarios y equipos de computación igualmente financiado por el Estado. Con este concepto resulta para el gobierno un menor gasto en aumentar las tasas de castigo, en la medida coherente según la falta reglamentaria.

2.4 CONCEPTUALIZACION DEL SERVICIO PRIVADO DE UN BIEN PUBLICO EN EL TRANSPORTE TERRESTRE.

El servicio privado proviene de empresas constituidas legalmente con permisos de operación para brindar su producto a la ciudadanía en los espacios públicos, esto es calles avenidas carreteras.

En 1999 el congreso nacional entrega a los gobiernos autónomos de cada cantón las competencias de organización y planificación de movilidad, en el 2008 por medio de la incorporación de la asamblea nacional constituyente se otorga a las empresas autónomas de cada ciudad la autoridad para entregar permisos de operación para el transporte público a personas naturales y privadas para brindar el servicio.

Deberes formales para un transportista de taxi:

Dentro de esta temática las obligaciones tributarias debe ser entendible para la persona que labora en este tipo de transporte (SRI, 2017).

La denominación a tal actividad se la conoce como “Transporte de taxi regulada por taxímetro”. (SRI, 2018)

Además de cumplir con el pago de sus impuestos, un servidor de taxi debe conocer sus beneficios que le otorga la administración tributaria, en los métodos de



facturación para el sector transportista dentro de la plataforma del Servicio de Rentas Internas encontramos las siguientes:

- Exención del 100% y/o reducción del 80% según corresponda, del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.
- Exención del 100% del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

El Servicio de Rentas Internas otorga una exoneración temporal de estos impuestos si el título habilitante, es decir, el permiso que emite la entidad responsable para que los transportistas circulen, se encuentra en trámite de emisión por parte de la entidad de tránsito competente, con el fin de que el propietario cancele el valor de la matrícula y continúe el proceso. Luego de contar con el título habilitante, este debe ser notificado al SRI para cambiar el beneficio temporal a definitivo; de lo contrario, la Administración Tributaria podrá volver a liquidar los impuestos que fueron exonerados de manera temporal. (SRI, Facturación sector transportista, 2018)

A partir del 2017, los vehículos motorizados de propiedad de operadoras de transporte público de pasajeros y taxis legalmente constituidos, pueden acceder al beneficio de exoneración del 100% del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados. (SRI, 2018)



2.5 HECHOS ESTILIZADOS DE LA EVASIÓN TRIBUTARIA EN EL ECUADOR

El Servicio de Rentas Internas (2018), especificó la tabla para el cálculo del pago del Impuesto a la Renta (IR) para personas naturales y sucesiones indivisas para el año 2018 a partir de los USD 11 270.

Los valores para dicho calculo serán los que se indica en el art. 8 de la LORTI

1.- Ingresos de fuente ecuatoriana obtenidos a título gratuito o a título oneroso provenientes del trabajo, del capital o de ambas fuentes, consistentes en dinero, especies o servicios.

Para la población del servicio de taxi, la evasión por ingresos podría suceder al momento de la declaración, algunos de los ingresos no se ven reflejados en los formularios por operaciones comerciales y están fuera del control de la administración tributaria, estos a ejemplo pueden ser:

-Operaciones informales que no están dentro de los datos del SRI

-Por parte de las Cooperativas y asociaciones de servicio de taxi podría existir empresas fantasmas que aparentan la existencia de una sociedad, empresa o actividad económica, para justificar supuestas transacciones, ocultar beneficios, modificar ingresos, costos y gastos o evadir obligaciones.

2.6 HECHOS ESTILIZADOS DEL CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO EN EL ECUADOR.

Para la medición del cumplimiento tributario, el servicio de rentas internas efectúa la inscripción del RUC, registro en el que el contribuyente puede manifestar sus actividades económicas, así mismo las limitaciones a la información es un hecho que la administración tributaria ha tratado de solventar para completar sus objetivos.

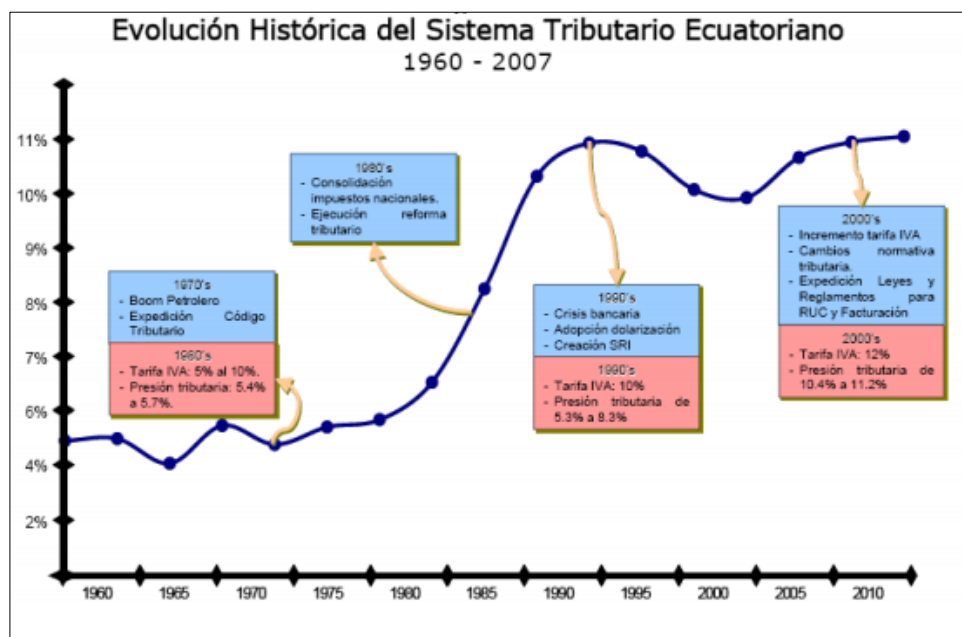
Dentro del marco legislativo, la Asamblea Constituyente ha asumido las actividades legislativas del Cesado Congreso Nacional y ha emitido el 29 de diciembre del 2007 la ley reformativa para la equidad tributaria la cual modifica, elimina y crea Catalina Laura Guerrero Maxi

impuestos, así como introduce reformas sustanciales para otorgar ciertas facultades determinadoras.

Es así que ciertos tributos que se originan en operaciones o transacciones específicas, de los cuales se encarga entidades como municipios y consejos provinciales.

El Ecuador ha tenido una evolución tributaria en la actuación de grupos económicos fuertes, intereses empresariales y coyunturas económicas favorables o negativas.

Ilustración 2: Evolución Histórica del Sistema Tributario, Ecuador.



Fuente: Servicio de Rentas Internas, Ecuador 2007.

La figura propuesta por el autor muestra cómo fue la evolución del cumplimiento tributario desde 1997 que se crea la administración tributaria hasta la emisión de la ley reformativa hasta el año 2007.



2.7 CUMPLIMIENTO EN LA META DE RECAUDACION DE IMPUESTOS ECUADOR, PERIODO 2016 A OCTUBRE DEL 2019

Tabla 1: Recaudación de Impuestos en el Ecuador

RECAUDACION DE IMPUESTOS	2016	2017	2018	2019
Meta de recaudacion de impuestos	\$ 14.086.891,00	\$ 14.086.809,00	\$ 14.450.000,00	\$ 12.523.167,00
Recaudación real	\$ 12.226.781,00	\$ 13.224.898,00	\$ 15.130.095,00	\$ 11.245.166,00
% Cumplimiento de la meta	87%	86,0%	104,7%	89,8%
Total recaudado por transporte terrestre y tuberías			\$285.332.553	\$85754392 hasta octubre

Fuente: servicio de Rentas Internas, Estadísticas 2016 – 2019, Elaboración del Autor.

Se observa que en los últimos cuatro años desde el 2016 los alcances de cumplir las metas de recaudación han sido favorables. Sin embargo, en la publicación del (Banco Interamericano de desarrollo, 2013) “Recaudar no basta” concluye que, aun existiendo avances dentro de la fiscalización y la mejor recaudación, los gobiernos no han logrado usar ese dinero de manera efectiva en el desarrollo del país.

Para la población que se informe de una publicación de este tipo, tenderá a desconfiar de su gobierno y de aquel representante del país que esté a cargo, este motivo que se expuso anteriormente es una razón por la que la gente es vulnerable a usar técnicas de evasión.

El mismo informe menciona de aquellos males mundiales que están presentes en el Ecuador, estos son: crecimiento sin empleo, caos climático y divisiones sociales.

Diario El Comercio (2019), expone que el desempleo ha incrementado por los últimos decretos que se han suscitado en el gobierno de Lenin Moreno, con más pronunciamiento en el sector público de todas las áreas, su meta para el 2020 son de 280000 ciudadanos desempleados y la reducción de los techos presupuestarios a todas las entidades públicas.

Además, se prevé la modificación de las declaraciones tributarias y los límites para las asesorías tributarias que deberán contratar las empresas por sus actividades, mencionado en lo siguiente:



2.8 MODIFICACIONES AL CODIGO TRIBUTARIO Y A LA LEY DE REGIMEN TRIBUTARIO INTERNO.

- Se incluye dentro de las exenciones del impuesto a la renta dividendos y utilidades, calculados después del pago impuesto a la renta distribuidos por sociedades nacionales o extranjeras residentes en el Ecuador a favor de otras sociedades nacionales.
- Exoneración del pago de impuesto a la renta por cinco años a las inversiones nuevas y productivas relacionadas a servicios de infraestructura hospitalaria, servicios educativos, servicios culturales y artísticos.
- Se cobrará el impuesto al valor agregado a los servicios digitales a través de plataformas en internet, sin importar que el servicio se realice dentro o fuera del país ya que el tributo se causará siempre que la utilización o consumo se efectúe por una persona residente del país.
- Queda excluido del pago del 10% de ICE los servicios prepagos, telefonía móvil que comercialicen únicamente voz, datos y SMS del servicio móvil avanzado prestados a personas naturales.
- El techo presupuestal del 15% para cada institución pública se reducirá al 5% para incrementar el presupuesto general del Estado. (Silva, 2019)

El primero de octubre del 2019 el Presidente Lenin Moreno anuncio la eliminación de subsidios a los combustibles en donde el sector transportista se vio afectado, movilizandoo grandes grupos de ciudadanos a protestar contra dicha reforma. Para el día trece del mismo mes se llegó a un acuerdo con un representante del movimiento indígena para la derogación de dicha medida. Para el día 18 de octubre se anunció en cadena nacional los contenidos a la reforma sin mencionarse el subsidio debido a la eliminación de esta medida. (Silva, 2019)



2.9 SISTEMA TARIFARIO DEL TAXI EN LA CIUDAD DE CUENCA

En el cantón Cuenca el sistema tarifario se divide en dos, una nocturna y una diurna, en donde la tarifa nocturna se da entre las 21h01 y las 05h59 horas, la diurna en las horas restantes.

El estudio realizado en Cuenca para el modelo tarifario en el año 2015, establece las características para implementar un valor mínimo por carrera, el autor indica, “se establece un umbral o techo máximo tarifario en un valor de 1,80 dólares para la carrera mínima de 3 kilómetros que representa al convencimiento del usuario.” (Aguirre, 2015, pág. 31)

En la siguiente tabla 2 podemos apreciar el valor de tarifas mínima del proveedor de servicio de taxi de la ciudad de Cuenca.

Tabla 2: Tarifa de precios del sector taxista. Azuay- Cuenca

COMPONENTE	ANTERIOR	ACTUAL
Carrera mínima diurna	\$1,14	\$1,39745
Carrera mínima nocturna	\$1,36	\$1,67831
Tarifa de arranque	\$0,46	\$0,55898
Tarifa de tiempo de espera	\$0,04	\$0,06101
Costo por Kilómetro diurno	\$0,25	\$0,29284
Costo por Kilómetro nocturno	\$0,36	\$0,39094

Fuente: Elaboración Juan Carlos Aguirre Maxi, Universidad del Azuay 2015, Cuenca, Ecuador.

2.10 ASEGURADORAS EN EL SECTOR TAXISTA.

Dentro de las instituciones que brinda servicios de aseguradora al sector taxista se distinguen las siguientes, unas son sucursales de empresas internacionales, estas son algunas de las que podemos mencionar.

- Hispana de seguros
- Latina seguros
- Seguros Equinoccial
- Mapfre



Como parte de la propuesta de muchos brókeres de seguro, la idea es presentada a la asociación de taxi como uno de los sectores que necesitan un recurso adicional que cubra sus necesidades, la razón es que muchos de los conductores son autónomos y dependen de su actividad para sobrevivir, a más de esto, se considera que las mayores preocupaciones son la duración del viaje, la seguridad de sus clientes y la de su vehículo, todos estos factores esta sus manos.

Los servicios que brinda depende de cada seguro, algunos de estos servicios se mencionan a continuación.

- Pólizas para taxi: cubre daños del taxi en general
 - Robo
 - Responsabilidad civil por daños a terceros
 - Daños materiales por accidentes
 - Daños a terceros
 - Ampliación de coberturas como daños propios.

La diferencia entre un seguro para taxi y un vehículo convencional es el riesgo a la que está expuesto, puesto que al ser una herramienta de trabajo este se encuentra más expuesto a horas de rodaje y más incidentes en las calles, los seguros para taxi a más de contar con las coberturas al taxista también deben considerar un gasto adicional al pasajero o cliente que hace uso del servicio de transporte. (Seguros Acierto.com, 2020)

Para el sector del taxi, muchos de los accidentes que se presentan en su jornada laboral también dependen de factores externos como el clima, pues en un día lluvioso se vuelve más difícil la visibilidad, agresiones de algunos pasajeros hacia los conductores, robos con agresión o actos vandálicos, son factores que no se pueden controlar. (Mendoza Tobar & Cellan Sanchez, 2015)



CAPITULO 3

3.1 METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

A continuación, se describe la metodología a utilizar en este estudio para llegar a los objetivos planteados.

3.2 TIPO DE INVESTIGACION

Se trata de una investigación descriptiva, exploratoria debido a que se observan comportamientos del sector de taxi de la ciudad de Cuenca con una baja cultura tributaria. Será exploratoria al buscar las razones para que exista este problema en el sector con el fin de determinar su nivel de cumplimiento tributario.

3.3 MODALIDAD DE INVESTIGACION

Se llevará a cabo una investigación cuali-cuantitativa ya que se realizarán mediciones de variables independientes a partir de fuentes secundarias, los datos serán recogidos de la Empresa de Movilidad EP, Servicio de Rentas Internas, Agencia Nacional de Transito, transporte y seguridad vial e investigaciones académicas respecto al sector del transporte de taxi.

La fuente primaria será por medio de encuestas al sector tomando del total de la población una muestra reducida que reúna dentro del estudio cualitativo, las características específicas para ser estudiadas.

3.4 POBLACION A INVESTIGAR

La población seleccionada será el sector del taxi en la ciudad de Cuenca- Ecuador, analizaremos las causas por lo que dicha población puede incurrir en la evasión, y según los conceptos citados se introducirán las variables que nos lleven a conclusiones generales del tema investigado.

Mediante el enfoque cuantitativo el cual está basado en la medición numérica, se realizará la recolección de datos por medio de encuestas de opinión, esto para lograr los objetivos establecidos, y por consiguiente realizar el análisis estadístico que



ayude a probar las diferentes teorías citadas y los resultados del comportamiento en materia tributaria en la población de estudio. (Vara Horna, 2015, pág. 262)

Para la toma de la muestra se utilizará la formula estadística de:

Dónde:
Z=nivel de confianza 95%
P=población (a favor)
Q= población (contra)
d= desviación
N= Universo de la población
n= tamaño de la muestra

$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q}$$

3.5 POBLACION TRANSPORTISTA

El mercado actual de servicio público es regulado por los gobiernos autónomos descentralizados, pues son quienes planifican, regulan y controlan el tránsito y transporte terrestre, según el art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Los permisos de operación y emisión de títulos habilitantes son contratos de operación que los conductores pueden obtener autorización para constituirse y brindar el servicio de transporte comercial y legal.

Descripción de la población.

En la ciudad de Cuenca, la población total de taxis urbanos son 3615 unidades divididos en diferentes cooperativas y asociaciones que de igual manera cumplen los mismos reglamentos tributarios.

En la siguiente tabla se describe el universo de acuerdo a las marcas de las unidades vehiculares que circulan en la ciudad.



Tabla 3: Marcas de vehículos para taxi que circulan en la ciudad de Cuenca

MARCAS DE VEHÍCULOS	NÚMERO DE VEHÍCULOS	PORCENTAJE
CHEVROLET	707	20%
CITROEN	15	0,4%
HYUNDAI	1871	52%
KIA	349	10%
MAZDA	19	1%
NISSAN	517	14%
RENAULT	19	1%
TOYOTA	92	3%
OTROS	26	1%
TOTAL	3615	100%

Fuente: Elaboración del autor

Es decir:

N = 3615 unidades de taxi de la ciudad de Cuenca
Z = nivel de confianza del 95%
Desviación estándar/ error = 5%
P= 0,5
Q = 0,5
n= 348 unidades de taxi.

Dentro del estudio cualitativo se seleccionará a los propietarios de unidad de taxi n=348, que de manera aleatoria se aplicará la encuesta.

3.6 ANALISIS DE VARIABLES, CONCEPTUALIZACIÓN Y MEDICIÓN.

Las diferentes variables a estudiar, serán la base para determinar el flujo económico del propietario de taxi y evaluar su cumplimiento tributario según los resultados que se obtengan.

a) Ingresos operacionales

Ingresos producto de la actividad económica de servicio de transporte de taxi por medio de la cuantificación de:

- número de carreras realizadas al año y
- valor promedio de la carrera



b) Nivel costos

Gastos relacionados a la actividad del servicio de transporte de taxi, en los que se puede distinguir:

Costos fijos: mano de obra (salario del propietario de taxi), depreciación, costos legales y administrativos.

Costos variables: combustible, mantenimiento.

Costos de capital: inversión, rentabilidad.

c) Nivel de carga familiar promedio

Al analizar el nivel de carga familiar, permitirá conocer el número de carga promedio de la población a analizar. Este análisis se centra en las características demográficas del propietario de taxi.

d) Nivel de educación

La comparación entre el nivel de educación del dueño de la unidad de taxi resultará en el perfil del ciudadano que cumple con sus deberes formales. El análisis se centra en las características demográficas.

e) Inflación

Medida de incremento continuo en los precios de los bienes y servicios a través del tiempo, se aplica al precio anterior que opera como tasa de interés compuesto. La inflación en Ecuador se sitúa a junio del 2020 en 2.03%.

f) Crecimiento poblacional

Se refiere al aumento de número de habitantes en un tiempo y espacio, se mide a través de fórmulas aritméticas. En Ecuador, el instituto nacional de estadísticas y censos (INEC) es el encargado de realizar los procesos para determinar la tasa de crecimiento demográfica que para el 2020 se encuentra en el 1% anual.



g) Capital de trabajo

Cantidad de recursos para que el dueño de taxi pueda realizar el servicio de transporte, en este estudio se hace referencia a los gastos de legalización, administrativos y mano de obra.

h) Tasa activa referencial

La tasa activa referencial es el valor promedio ponderado de las tasas de operaciones de crédito de entre 84 y 91 días, otorgadas por todos los bancos privados, al sector corporativo.

3.7 RESULTADOS ESPERADOS DE LA INVESTIGACION.

Luego de realizar las encuestas a los participantes del estudio, se espera obtener resultados que nos proporcionen los motivos de evasión en caso de que existiera, y conocer su nivel de cumplimiento tributario.

Además de las observaciones y recomendaciones que tenga la población con la administración tributaria.



CAPITULO 4

4.1 RESULTADO DE LAS VARIABLES CONSIDERADAS EN EL ESTUDIO

En los análisis correspondientes se considera un margen de error del 5% mencionado en el capítulo 3 al momento de evaluar la muestra.

Se considera la población de muestra entre 348 propietarios de taxi de la urbe cuencana a quienes se aplicará las encuestas.

4.1.1 Resultados y análisis de las encuestas aplicadas a los conductores propietarios de las unidades de taxi.

➤ Ingresos anuales

Para identificar el valor anual de ingresos generados de los propietarios de taxi, se realizó el cálculo entre las siguientes variables:

- número de carreras realizados en el día según la tabla 4 y
- valor promedio de la carrera.

Tabla 4: Carreras realizadas por unidad de taxi al día

PROMEDIO DE CARRERAS REALIZADAS AL DIA	
10 A 15 CARRERAS	12,60%
15 A 20 CARRERAS	18,89%
20 A MÁS CARRERAS	68,60%,

Fuente: elaboración del autor

De acuerdo a la tabla No. XX se observa que, del total de la muestra más de la mitad de los propietarios de las unidades de taxi (68,60%) realizan 20 carreras a más al día, por lo tanto, se trata de la moda en la distribución de datos.

Para el análisis de ingresos anuales tomaremos como referencia el promedio de 24 carreras realizadas en el estudio de Aguirre (2015).

En el caso para la determinación del valor de la carrera, la información proporcionada por Rodríguez y Acevedo (2012) y mencionada en la investigación de Aguirre (2015),



hacen referencia a que la ciudad de Cuenca tiene un valor promedio de carrera de \$3,45.

Entonces, para determinar el ingreso anual del conductor propietario del taxi, el cálculo será el siguiente.

Tabla 5: Calculo de ingresos anuales de la unidad de taxi

INGRESOS SECTOR TAXI	VALOR
Numero de carreras diarias	24
Ingreso promedio por carrera	\$3,45
Ingresos diarios	\$82,80
Ingresos mensuales	\$1.987.20
Ingresos anuales	\$23846.40

Fuente: Elaboración del Autor

Se define de manera probabilística un ingreso anual de 23.846,40 dólares, se considera en el cálculo que los días laborables serán 24 en el mes. Según Aguirre (2015) en su estudio realizado en la ciudad de Cuenca en el año 2015, obtuvo una media de 6 días laborados y 52 semanas al año por las unidades de taxi.

La siguiente tabla muestra la moda estadística de este estudio en las respuestas de los encuestados que coincide con los valores mencionados.

Tabla 6: Días laborados por la unidad de taxi

NUMERO DE DIAS QUE LABORA EN LA UNIDAD DE TAXI	
5 días	14,51%
6 días	72,63%
7 días	12,86%

Fuente: elaboración del autor.

➤ **Costos no operativos de los propietarios de las unidades de taxi**

En la cuantificación de los gastos operativos, los propietarios de las unidades de taxi proveen una cuota mensual para tramites y demás operaciones administrativas a la organización que pertenecen, estas organizaciones se conocen como operadoras. En la tabla 5 se puede apreciar que el 59,14% del total de la muestra, realiza el pago



de 10 a 30 dólares mensuales a su operadora, se considera el límite superior de 30 dólares para obtener tanto uniformidad en el estudio como representatividad.

Tabla 7: Aportación a la organización de taxi

Valor aportado a la organización que pertenecen	
	Porcentaje válido
de 10 a 30 mensual	59,14%
entre 30 a 50 mensual	40,86%
Total	100,00%

Fuente: elaboración del autor

Adicionalmente, existen costos de legalización que permiten a las operadoras y a las unidades de taxi brindar el servicio de transporte bajo las leyes y reglamentos del estado ecuatoriano. Para el propietario de taxi determinar el valor de este costo, serán las tasas e impuestos en la matriculación, estos son: tasa SPPAT, impuesto a la propiedad de vehículos motorizados, impuesto al rodaje y tasas ANT.

Conocer el valor de la unidad vehicular será lo que establezca el valor de tasas e impuestos, es decir, la inversión para la persona que brinda el servicio de taxi es el vehículo. Es así, que el valor oscila entre los 13.290 dólares hasta los 16.186,62 dólares dependiendo de la marca y modelo.

- Valor de la inversión: \$16.186,62
- Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados: \$267,42
- Impuesto al rodaje: \$25,00
- Tasa ANT: \$36,00
- Tasa SPPAT: depende del cilindraje del vehículo. El valor del seguro es de \$48 para un vehículo destinado al taxi.
- Total, costos de matriculación: \$376,42 (cada 4 años)
- Revisión vehicular: \$20 anual
- Total, costo operativo anual por legalización: \$114,11



➤ **Costos operativos**

Consumo de combustible

En la cuantificación del consumo de combustibles por la unidad de taxi, la cantidad varía en cuanto al cilindraje del vehículo y su marca, para efectos de cálculo se tomará de referencia al vehículo del anexo 2, Chevrolet sail, con un consumo de combustible de 8,2 l/100km según la tabla siguiente:

Tabla 8: Consumo de combustible según marca y modelo

Marca	Modelo	Consumo			Cilindrada [cm ³]
		Urbano [l/100km]	Carretera [l/100km]	Mixto [l/100km]	
Hyundai	Accent	8	5.1	6.2	1400
	Matrix	10.3	6.6	8	1600
	Elantra	8.5	5.2	6.4	1600
	Excel	9.83	8.74	7.15	1500
	Getz	7.4	5	5.9	1400
Chevrolet	Aveo	9.8	6.9	8.7	1600
	Corsa	8.1	5.6	6.8	1600
	Esteem	9.8	7.59	9.04	1600
	Optra	11.7	8.4	10.2	1800
	Sail	8.2	6.2	7.5	1400
	Chevytaxi	8.9	5.4	6.7	1400
	Vivant	12.5	7.2	9.3	1800
	San remo	9.7	7.7	9	1400
Citroen	C-elysee	8.7	5.1	6.4	1600
Volkswagen	Parati	8.9	6.1	7.1	1500
Daewoo	Lanoss	13.3	6.4	10.1	1500
	Cielo	10.4	5.8	7.4	1500
	Nubira	10.5	6.2	7.8	1600
	Racer	9.3	5.1	6.3	1500
Toyota	Corolla	7.52	4.93	5.84	1600
	Yaris	5.74	4.6	5.23	1300
	Tercel	8.43	7.61	6.56	1500
Kia	Carens	11.7	7.4	9	1800
	Cerato	7.61	6.69	5.69	1600
	Rio	6.94	4.73	6	1600
	Spectra	10.5	6	8.5	1600
Lada	Serie 100	8.42	4.82	6.05	1500
Mazda	323	7.95	5.32	6.29	1500
	Allegro	9	5.5	7.2	1500
Mitsubishi	Lancer	8.2	5.4	6.4	1500

Fuente: Elaboración Astudillo Narváez, Saldaña Caldas. Universidad del Azuay 2018, Cuenca, Ecuador.

El estudio que mencionamos anteriormente realizado en el año 2015 al sector de taxi en la ciudad de Cuenca, reveló que el recorrido anual de una unidad de taxi se encuentra en los 78000 kilómetros, este resultado es el promedio de 250 kilómetros por día en 6 días de trabajo. (Aguirre, 2015, pág. 26)



En el Ecuador, el valor de combustible que comúnmente usa una unidad de taxi, gasolina eco país, se sitúa en \$0.462 por litro y \$1,749 por galón. El cálculo es el siguiente:

- Consumo de combustible: 8.2 litros por cada 100 km
- Recorrido anual de la unidad de taxi: 78000 km
- Recorrido 78000 km corresponden a 6396 litros de gasolina
- 6396 litros de gasolina corresponden a 2.954,95 dólares al año.

➤ **Mano de obra**

Para el cálculo de costos del propietario de taxi, la tabla de salarios mínimos sectorial no. 17 “Transporte almacenamiento y Logística”, establece el salario de conductores de taxi convencionales, ejecutivos en \$594,06 mensuales.

La tabla 8 indica la moda estadística en 62,29% en el rango de 8 a 10 horas trabajadas al día.

Tabla 9. Tiempo de conducción del propietario de taxi

Tiempo que le dedica a la conducción	
	Porcentaje valido
6a 8 horas	14,86%
8 a 10 horas	62,29%
más de 10 horas	22,86%
Total	100,00%

Fuente: elaboración del autor

En el cálculo de horas trabajadas fuera de la jornada normal, el art.55 del código de trabajo establece un máximo de 12 horas suplementarias a la semana y 48 al mes.

El cálculo será el siguiente con todos los beneficios sociales que debe aportar:



Tabla 10: Calculo salario del propietario de taxi

594.06	SALARIO MINIMO SECTORIAL TAXIS CONVENCIONALES, EJECUTIVOS
49.51	DECIMO TERCER SUELDO
33.33	DECIMO CUARTO SUELDO
24.75	VACACIONES
49.49	FONDOS DE RESERVA
66.24	APORTE PATRONAL
817.37	TOTAL SALARIO
223.31	TOTAL BENEFICIOS SOCIALES
178.22	48 HORAS SUPLEMENTARIAS

Fuente: elaboración del autor

Tabla 11. Costo operativo mano de obra

Sueldo del conductor.	594.06
Beneficios Sociales.	223.31
Horas suplementarias	178.22
COSTO OPERATIVO MANO DE OBRA	995.59

Fuente: elaboración del autor

Para las horas suplementarias el cálculo consiste en dividir la remuneración mensual para 240 obteniendo el valor de hora normal, se suma el 50% del resultado obtenido para obtener el valor de hora suplementaria. El resultado se multiplica por el número de horas suplementarias realizadas.

➤ Costos en mantenimiento

En la siguiente tabla, el 84 % de la muestra de los propietarios de taxi respondieron a que el mantenimiento mensual oscila entre los 50 a 150 dólares en su unidad.

Tabla 12: Costo de mantenimiento del vehículo taxi

Cuanto es el valor de mantenimiento del vehículo	
	Porcentaje
50 a 150	84,00 %
150 a 300	16,00 %
Total	100,00 %

Fuente: elaboración del autor



El valor anual por mantenimiento anual resulta en 1800 dólares, usando el límite superior del rango.

Depreciación, vida útil de la unidad de taxi

Se considera que el promedio de vida útil de un automotor es de 10 años según la ley de tránsito, transporte y seguridad vial.

Para determinar el valor de depreciación de una unidad de taxi, se toma el valor de inversión de 16.186 dólares, multiplicado por el 10% de depreciación anual.

Depreciación = 16.186 x 10%

Depreciación=\$ 1.618,60 anual

4.2 FLUJO DE EFECTIVO PROYECTADO SECTOR DEL TAXI DE LA CIUDAD DE CUENCA.

Para la elaboración del flujo de efectivo, este se proyectará a 10 años de la vida útil del vehículo taxi, además del estudio de las principales variables mencionadas en el capítulo 3 como: inflación, crecimiento poblacional y tasa de interés activa.

- Tasa de inflación promedio anual 2011 a junio 2020 obtenido del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS, ECUADOR EN CIFRAS: **2.23%**
- El crecimiento poblacional situado en el **1%** anual, obtenido del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS.
- Tasa de interés activa referencial obtenida del BANCO CENTRAL DEL ECUADOR: **9.03%**
- En el cálculo de impuesto a la renta tomaremos los datos registrados por los propietarios de taxi en las variables: gastos personales, costos de mano de obra y utilidad.
 - Proyección gastos personales \$3.600
 - Proyección ingresos personales \$16.998,68



TABLA IMPUESTO A LA RENTA PERSONAS NATURALES

AÑO 2019 En dólares			
Fracción Básica	Exceso hasta	Impuesto Fracción Básica	% Impuesto Fracción Excedente
0	11.310	0	0 %
11.310	14.410	0	5 %
14.410	18.010	155	10 %
18.010	21.630	515	12 %
21.630	43.250	949	15 %
43.250	64.860	4.193	20 %
64.860	86.480	8.513	25 %
86.480	115.290	13.920	30 %
115.290	En adelante	22.563	35 %

Fuente: Servicio de Rentas Internas 2019, Impuesto a la renta personas naturales.

Tabla 13: Calculo de impuesto a la renta del dueño de taxi

CONCILIACION DE IMPUESTO A LA RENTA	
Fracción Básica	\$13.398,68
Fracción excedente	\$2.088,68
Impuesto a la renta fracción básica	\$0
Impuesto a la renta fracción excedente	\$104,43

Fuente: elaboración del autor

Tabla 14. Flujo de efectivo proyectado sector taxi

		FLUJO DE CAJA PROYECTADO SECTOR TRANSPORTE TAXI										
		AÑO 0	AÑO1	AÑO2	AÑO3	AÑO4	AÑO5	AÑO6	AÑO7	AÑO8	AÑO9	AÑO10
Ventas		23.846,40	24.084,86	24.325,71	24.568,97	24.814,66	25.062,81	25.313,43	25.566,57	25.822,23	26.080,46	
Otros ingresos												
Total de Ingresos		23846,4	24084,864	24325,7126	24568,9698	24814,6595	25062,8061	25313,4341	25566,5685	25822,2341	26080,4565	
Costos												
No Operacionales												
gastos administrativos		360,00	368,03	376,24	384,63	393,20	401,97	410,93	420,10	429,47	439,04	
gastos de legalización		114,11	116,65	119,26	121,92	124,63	127,41	130,25	133,16	136,13	139,16	
Total costos no operativos		474,11	484,68	495,49	506,54	517,84	529,38	541,19	553,26	565,60	578,21	
Operativos												
Gastos de Mantenimiento		1.800,00	1.840,14	1.881,18	1.923,13	1.966,01	2.009,85	2.054,67	2.100,49	2.147,33	2.195,22	
Gastos de Sueldos		11.947,08	12.213,50	12.485,86	12.764,30	13.048,94	13.339,93	13.637,41	13.941,53	14.252,42	14.570,25	
Gasto de Depreciación		1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	
Combustible		2.954,95	3.020,85	3.088,21	3.157,08	3.227,48	3.299,45	3.373,03	3.448,25	3.525,15	3.603,76	
Total Costos Operativos		18.320,69	18.693,15	19.073,91	19.463,16	19.861,09	20.267,90	20.683,78	21.108,93	21.543,56	21.987,89	
UAI		5.051,60	4.907,03	4.756,31	4.599,27	4.435,73	4.265,52	4.088,47	3.904,38	3.713,08	3.514,36	
Gastos de interés		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
utilidad antes de participación e impuestos		5.051,60	4.907,03	4.756,31	4.599,27	4.435,73	4.265,52	4.088,47	3.904,38	3.713,08	3.514,36	
Utilidad antes de Impuestos		5.051,60	4.907,03	4.756,31	4.599,27	4.435,73	4.265,52	4.088,47	3.904,38	3.713,08	3.514,36	
Impuesto a la renta		104,43	105,47	106,53	107,59	108,67	109,76	110,85	111,96	113,08	114,21	
Utilidad Neta		4.947,17	4.801,56	4.649,78	4.491,67	4.327,06	4.155,77	3.977,61	3.792,42	3.599,99	3.400,15	
Adición de Gastos de Depreciación		1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	1.618,66	
Inversión		16186,62										
Capital de trabajo		12421,19										
Recuperación Capital de Trabajo												
Flujo de Caja		16.186,62	6.565,83	6.420,22	6.268,45	6.110,34	5.945,72	5.774,43	5.596,28	5.411,08	5.218,66	5.018,81
VAN	\$ 21.969,16											
TIR	36,67%											

Fuente: Elaboración del Autor



4.3 ANALISIS DEL FLUJO DE EFECTIVO DEL PROPIETARIO DE TAXI

VALOR ACTUAL NETO

En el análisis del valor actual neto del propietario de taxi se muestra que el rendimiento de su actividad económica es positivo, pues su ganancia es más de lo que habría esperado.

Se puede identificar que los ingresos operacionales son mayores a los gastos, al ser proyectado con la tasa de inflación y el crecimiento poblacional las variables se acercan a la realidad económica, pues considera el valor real del dinero en el tiempo.

TASA INTERNA DE RETORNO

Para el cálculo de la tasa interna de retorno se utilizó la tasa activa referencial obtenida del Banco Central del Ecuador, este muestra el rendimiento que permanecerá invertido el dinero del propietario de taxi en su actividad económica, más no es el rendimiento de su inversión, que en este caso es la compra de la unidad de taxi.

4.4 NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO BASADO EN EL MONTO DE IMPUESTO A LA RENTA PAGADO CON EL QUE SE DEBIERA PAGAR

- **VARIABLE DEPRECIACIÓN**

Con el fin de determinar el nivel de cumplimiento tributario del dueño de taxi, se puede apreciar en el flujo de efectivo que la disminución de la depreciación se encuentra en los gastos operativos, resultando una disminución de la utilidad antes de impuestos.

Para el cálculo de impuesto a la renta los ingresos se ven reflejados en ingresos por mano de obra o salario y en la utilidad antes de impuestos. Es decir, el valor de ingresos totales es menor al que realmente debe ser.



La explicación se basa en que la depreciación es la pérdida de valor del vehículo con el paso del tiempo o desgaste de la vida útil, mas no es un valor efectivo que egrese de caja.

Calculo de impuesto a la renta 1.

SITUACIÓN 1.

En el análisis de las variables expuestos en este capítulo, se calculó el impuesto a la renta del propietario de taxi con los siguientes valores:

- Proyección gastos personales \$3.600
- Proyección ingresos personales \$16.998,68

Tabla 15. Calculo de impuesto a la renta, considerando depreciación

CONCILIACION DE IMPUESTO A LA RENTA	
Fracción Básica	\$13.398,68
Fracción excedente	\$2.088,68
Impuesto a la renta fracción básica	\$0
Impuesto a la renta fracción excedente	\$104,43

Fuente: Elaboración del autor

Este valor considera la disminución de la depreciación en la utilidad a declarar, por lo que el impuesto a pagar será menor.

Impuesto a la renta= \$104,43

Calculo de impuesto a la renta 1.

SITUACIÓN 2

El cálculo siguiente considera a la utilidad a declarar sin restar la depreciación, con esto se observa la diferencia del valor a pagar por impuesto a la renta. El valor de la depreciación corresponde a \$1,618.66.

- Proyección gastos personales \$3.600
- Proyección ingresos personales \$18.617,34

Tabla 16. Conciliación de impuesto a la renta, sin considerar depreciación

CONCILIACION DE IMPUESTO A LA RENTA	
Fracción Básica	\$15.017,34
Fracción excedente	\$607,34
Impuesto a la renta fracción básica	\$155
Impuesto a la renta fracción excedente	\$60,73
IMPUESTO A LA RENTA	\$215,73

Fuente: elaboración del autor

La diferencia entre el valor de impuesto a la renta con la variable depreciación, conlleva que el propietario de unidad de taxi pague menos por \$111,30.

Según el Numeral 11 del artículo 28 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (2015), la depreciación es un derecho que puede recurrir el dueño del taxi para considerarlo gasto.

- VARIABLE GASTO

Para analizar esta variable, los gastos personales de los propietarios de taxi se encuentran en un monto de \$3,600 anual. En este estudio no se diferenció cada tipo

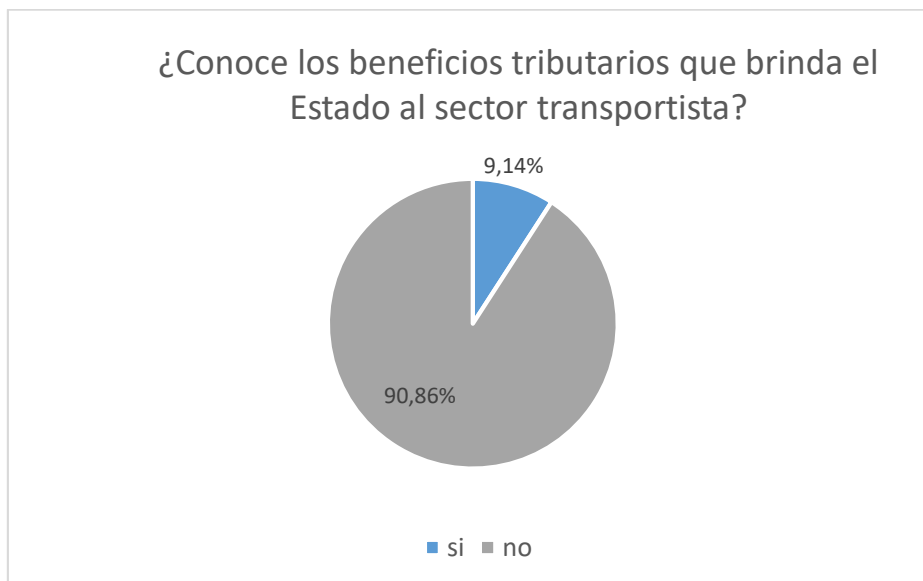
de gasto en el que incurre el sector de estudio, sin embargo, el análisis se desarrolla en base a los estudios tributarios.

Una de las maneras comunes por las que los contribuyentes pueden deducir sus ingresos es mediante el uso de comprobantes de venta, ya que se detecta dentro de los procesos de control del SRI.

La compra o regalía de facturas es un problema social dentro de la cultura tributaria del país, que conlleva a la menor recaudación de impuestos destinados al gasto público.

En el análisis del propietario de taxi, el generar más gastos para deducir impuesto a la renta implica que el nivel de cultura y moral tributaria en el sector no sea la más adecuada, pues en las encuestas aplicadas se observó que no existe un mayor conocimiento de los beneficios tributarios que evitaría la necesidad de evadir, si es que lo hubiere.

Ilustración 3: Conocimiento de los beneficios tributarios del sector transporte



Fuente: Elaboración del autor

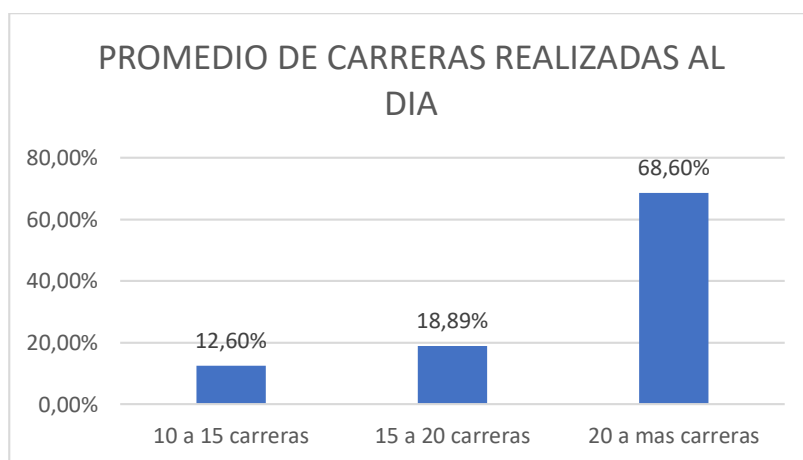
Según el Numeral 11 del artículo 28 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (2015), los costos y gastos referente a mantenimiento de vehículos que son propios del giro del negocio tienen deducción del impuesto a la renta.

Según la resolución NAC-DGERCGC17-00000110 , dispone que los beneficios a los que pueden aplicar los contribuyentes, propietarios de vehículos destinados a realizar las actividades relacionadas al sector del transporte, son:

- Exención del 100% y/o reducción del 80% según corresponda, del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.
 - Exención del 100% del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. (SRI, 2017)
-
- VARIABLE INGRESO

Dentro de la variable ingreso, el sector de estudio puede presentar omisión a la información requerida, para verificar esto, las encuestas realizadas afirman que el 31,49% respondieron que realizan un menor número de carreras respecto a la moda estadística del 68,60%.

Ilustración 4. Promedio de carreras realizadas al día por el propietario de taxi



Fuente: Elaboración del autor.



4.5 CONDICIONES PARA QUE EL PROPIETARIO DE TAXI SEA CONTRIBUYENTE RISE

Como pudimos observar dentro del flujo de efectivo, los ingresos operativos y gastos operativos son condiciones que cumplen para integrar el régimen simplificado, sin embargo el análisis se realizó a dueños de taxi que constaban en el RUC para el giro de su negocio, se pudo observar que algunos de ellos necesitan hacer uso de comprobantes de venta para ofrecer los servicios no solo a usuarios finales de la ciudadanía en particular sino también a personal de empresas para el traslado dentro de la ciudad, sin embargo este dato no está reflejado en las encuestas.

Las condiciones para que un contribuyente pueda integrar el régimen simplificado es el siguiente:

1. Ser persona natural.
2. No tener ingresos mayores a USD 60 mil en el año, o si se encuentra bajo relación de dependencia el ingreso por este concepto no supere la fracción básica del Impuesto a la Renta gravado con tarifa cero por ciento (0%) para cada año.
3. No dedicarse a alguna de las actividades restringidas.
4. No haber sido agente de retención durante los últimos 3 años.

4.6 APLICACIÓN DE LA FORMULA DE UTILIDAD ESPERADA

Dentro de esta investigación, se mencionó en el capítulo 1 los conceptos de utilidad esperada, encontrando una función para el propietario de taxi en relación a los impuestos fiscales.

La fórmula aplicar de utilidad esperada será el propuesto por (Yáñez Henríquez, 2016), donde el problema del contribuyente es encontrar el valor a declarar que maximice su utilidad mitigando la posibilidad de ser fiscalizado.



La fórmula de utilidad esperada es la siguiente, usando la tabla de impuesto a la renta para personas naturales.

$$UE = (1-P)U(I-Tx) + PU(I-Tx-B(I-X))$$

El ingreso verdadero del propietario conductor de taxi es (I) conocido por este, pero no por la administración tributaria.

- ✓ El impuesto proporcional sobre el ingreso declarado (x)
- ✓ La tasa fija (t) del impuesto a su ingreso
- ✓ La tasa de castigo por evasión (B)
- ✓ El pago tributario será, por lo tanto: Tx
- ✓ El ingreso declarado es una variable decida por el contribuyente X
- ✓ Si $I-X > 0$ existe evasión tributaria; si $I-X = 0$ no existe evasión

La probabilidad de que el contribuyente sea objeto de investigación será (P), por lo tanto, la probabilidad de que no sea investigado será (1-P)

La tasa de castigo (B) se aplica sobre el ingreso no declarado (I-X)

En una situación en donde el propietario de taxi declarara un valor menor al que debe, se tomara de ejemplo que el valor de $X=10.000$

$$I = 13398,68$$

$$x = 0\% \text{ fracción excedente}$$

$$t = 0$$

$$B = 60 \text{ dólares corresponden al } 33\% \text{ de } 180 \text{ dólares máximo por faltas de omisión y mora.}$$

$$tx = 0\%$$



$$UE = (1-P) U(I-Tx) + PU(I-Tx-B(I-X))$$

$$E(U) = (1-P) U(13398.68-0) + PU(13398.68-0.33(13398.68-10000))$$

$$E(U) = (1-P) U(13398.68) + PU(13398.68-0.33(3398.68))$$

$$E(U) = (1-P) U(13398.68) + PU(13398.35-1121.56)$$

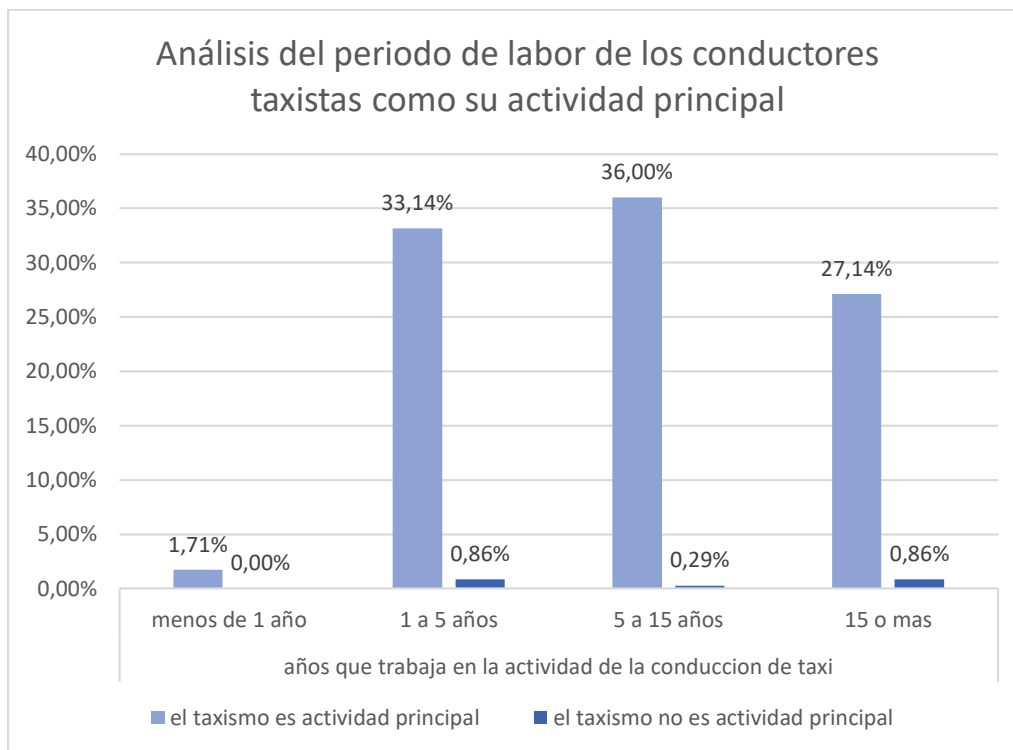
$$E(U) = (1-P) U(13398.68) + PU(12276.79)$$

Según el autor:

- La expresión $(1-P) U(I-tx)$ indica la utilidad esperada del propietario de taxi en \$13398.68 si no es descubierto por la omisión de valores.
- La expresión $PU(I-tX-B(I-X))$ en \$12276.79 señala la utilidad esperada del contribuyente si es fiscalizado por la administración tributaria.
- El modelo no permite determinar con precisión lo que ocurre con el monto de ingreso no declarado al variar la tasa del impuesto t . La respuesta queda en función de la relación de otras variables del modelo, pudiendo aumentar, quedar constante o disminuir. (Yáñez Henríquez, 2016)

4.7 ANALISIS DEMOGRAFICO

Ilustración 5: Análisis del periodo de labor de los conductores taxistas como su actividad principal



Fuente: Elaboración del autor.

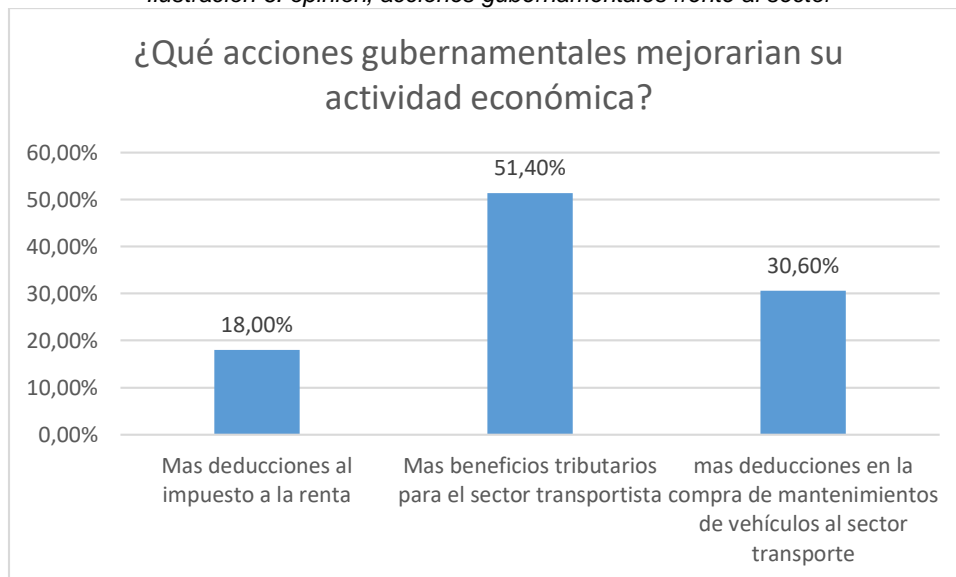
Tabla 17: Años de permanencia en la actividad de taxi en relación con su actividad principal

Análisis de periodo de labor de los conductores taxistas como su actividad principal					
	años que trabaja en la actividad de la conducción de taxi				
	menos de 1 año	1 a 5 años	5 a 15 años	15 o mas	
La conducción de taxi es su actividad principal	1,71%	33,14%	36,00%	27,14%	98,00%
La conducción de taxi no es actividad principal	0,00%	0,86%	0,29%	0,86%	2,00%
total	1,71%	34,00%	36,29%	28,00%	100,00%

Fuente: Elaboración del autor.

En este estudio se ha observado que la población de dueños de taxi ha estado en esta actividad entre los 5 a 15 años, una pequeña parte de los propietarios de taxi dedican tiempo para realizar otras actividades económicas.

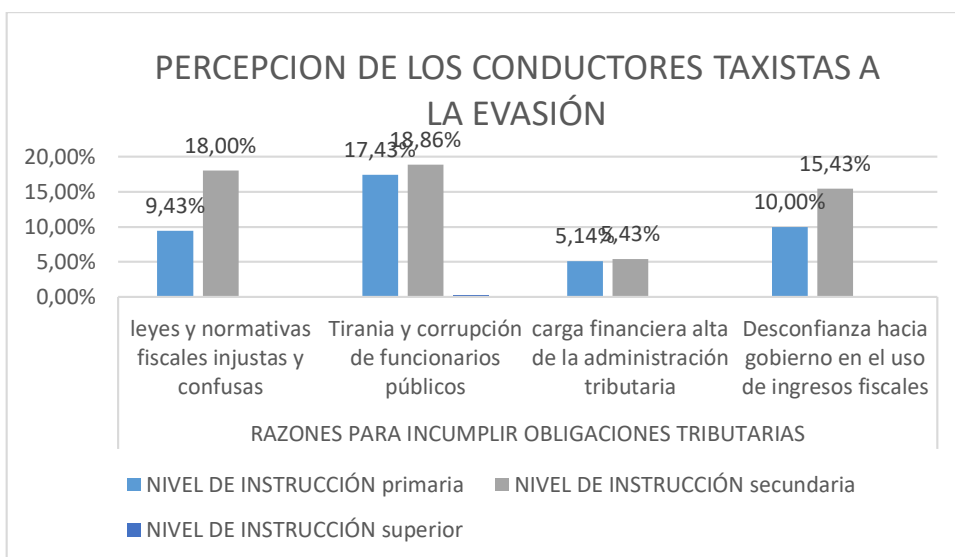
Ilustración 6: opinión, acciones gubernamentales frente al sector



Fuente: Elaboración del autor.

La ilustración 6, expone que los dueños de taxi solicitarían al gobierno más deducciones y beneficios tributarios en cuanto a la compra de repuestos y mantenimientos, sin embargo, la adición de más incentivos y exenciones podría ser un factor que provoque evasión ya que incentivan la falta de equidad. (Collosa, 2017)

Ilustración 7. Combinada. Percepción de los conductores taxistas a la evasión según su nivel de instrucción



Fuente: Elaboración del autor.

Tabla 18: Percepción de los dueños de taxi frente a la evasión según su nivel de instrucción

PERCEPCIÓN DE LOS PROPIETARIOS DE TAXI FRENTE A LA EVASIÓN SEGÚN SU NIVEL DE INSTRUCCIÓN						
		RAZONES PARA INCUMPLIR OBLIGACIONES TRIBUTARIAS				Total
		leyes y normativas fiscales injustas y confusas	Tiranía y corrupción de funcionarios públicos	carga financiera alta de la administración tributaria	Desconfianza hacia gobierno en el uso de ingresos fiscales	
NIVEL DE INSTRUCCIÓN	primaria	9,43%	17,43%	5,14%	10,00%	42,00%
	secundaria	18,00%	18,86%	5,43%	15,43%	57,71%
	superior	0,00%	0,29%	0,00%	0,00%	0,29%
Total		27,43%	36,57%	10,57%	25,43%	100,00%

Fuente: Elaboración del autor.

Se puede describir a los propietarios conductores de taxi que su nivel de su instrucción permanece entre el nivel primaria y secundaria, en función de lo que se puede ver en la tabla 18. Su opinión a los motivos por los que produciría evasión se orienta a leyes, corrupción y desconfianza.

Para Alvarado Baena (2019), el abuso de la función pública para beneficio propio disminuye la confianza de la población a su gobierno, pues las recaudación de tributos no se dirigen al gasto público.



CONCLUSIONES

A continuación, se presenta las conclusiones de esta investigación:

- En la ciudad de Cuenca, la población total de taxis urbanos son 3615 unidades divididos en diferentes cooperativas y asociaciones que de igual manera cumplen los mismos reglamentos tributarios.
- El sector del transporte público se encuentra regulado por los gobiernos autónomos descentralizados, pues son quienes planifican, regulan y controlan el tránsito y transporte terrestre, según el art. 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
- La agencia nacional de tránsito, transporte y seguridad vial es el órgano competente que regula los permisos de operación, emisión de títulos habilitantes, especificaciones técnicas y homologación de taxímetros para el servicio de transporte de taxi, los conductores pueden obtener autorización para constituirse y brindar el servicio de manera legal.
- Dentro del flujo de efectivo se consideró los ingresos y gastos operativos para determinar su utilidad y rendimiento económico, por lo que los resultados fueron favorables al demostrar que los ingresos son mayores a los egresos, es decir, existe liquidez en el giro del negocio.
- La depreciación es un derecho que pueden usar los propietarios de taxi para deducir impuesto a la renta, sin embargo, la comparación del impuesto con y sin depreciación contribuye a un análisis más detallado para el tema de recaudación fiscal.
- No se pudo medir con exactitud el grado en que un propietario de taxi podría realizar evasión fiscal, los acontecimientos que se pudieron mostrar en este estudio se enfoca más en aumentar sus gastos para deducir impuestos.



- Los ingresos son de igual manera una variable que los propietarios de taxi pueden manejarlo a su conveniencia, en este estudio se mostró como realizar el análisis de ingresos mediante la cuantificación del valor de carrera promedio y las carreras realizadas de un conductor propietario de taxi.
- Los gastos en mantenimiento son valores que pueden variar de acuerdo a la marca, modelo y especificaciones técnicas del vehículo. El Numeral 11 del artículo 28 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (2015) establece que los costos y gastos referente a mantenimiento de vehículos que son propios del giro del negocio tienen deducción del impuesto a la renta.
- La agencia nacional de tránsito, transporte y seguridad vial regula el tipo de automotor destinado al servicio de taxi, es así que para estudio se analizó un vehículo de marca y modelo de similares características que rige la ANT para uso de taxi.
- En el estudio demográfico del propietario de taxi se observó que el nivel de instrucción primaria y secundaria es característico en esta actividad económica. La opinión de los propietarios de taxi, si tuvieran la oportunidad de evadir, sería por motivo de desconfianza y desagrado al gobierno central en la disposición de leyes y gestión de los recursos fiscales.
- Como conclusión final, el nivel de cumplimiento de los propietarios de taxi viene regulado de las diferentes instancias que no es del conocimiento del sector. Al momento de la matriculación vehicular cumplen con las tasas e impuestos dispuestos por la ANT, Municipio y SRI. Además de ser beneficiados con exenciones tributarias tanto del 80% de propiedad de vehículos y 100% al impuesto ambiental. En el análisis de flujo de efectivo, la utilidad neta resultante no es un motivo para que el SRI tome acciones de fiscalización al grupo de estudio.



RECOMENDACIONES

- Se recomienda al Servicio de rentas Internas, llegar al sector de taxi que factura y no sabe cómo realizar sus declaraciones, realizando fuertes campañas de socialización.
- En las campañas de socialización mencionar de los beneficios tributarios que tienen los propietarios de taxi.
- A la agencia nacional de tránsito se recomienda elaborar un instructivo sobre la forma de cálculo a la tasa ANT según el tipo de chasis que corresponde, esto servirá a los propietarios de taxi presupuestar sus gastos al momento de la matriculación.
- Evaluar los descuentos en la compra de unidades de taxi en concesionarias, denominados “descuentos por flotas” para la evaluación tributaria de las operadoras de taxi, además de las ventajas o desventajas que esto conlleva al dueño de la inversión que operará el vehículo.



Bibliografía

- Aguirre, J. C. (2015). Diseño de costos alternativo para la determinación de la tarifa de taxi modalidad convencional en la ciudad de Cuenca para el año 2014. Cuenca, Azuay.
- ALVARADO BAENA, L. (23 de abril de 2019). *El efecto de la corrupción sobre la recaudación tributaria: Ruiz Healy Times*. Obtenido de Ruiz Healy Times: <https://www.ruizhealytimes.com/economia-y-negocios/el-efecto-de-la-corrupcion-sobre-la-recaudacion-tributaria>
- Antequera, G., & Florensa, M. (2008). Determinantes de la moral tributaria en la provincia de Buenos Aires. *Asociación Argentina de Economía Política*, 6.
- Banco Interamericano de desarrollo, ". ". (2013). Recaudar no basta. *Desarrollo en las Americas*, 102-192.
- Camarero, L., Del Pino, J., & Mañas, B. (2015). *Evolución de la cultura tributaria, coyuntura económica y expectativas vitales*.
- Castañeda, V. (2014). La moral tributaria en America Latina y la corrupción como uno de sus determinantes. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*.
- CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL, ART 298 (MINISTERIO DE JUSTICIA 2018).
- Collosa, A. (25 de junio de 2017). *CIAT, Centro Interamericano de Administraciones Tributarias*. Obtenido de <https://www.ciat.org/cuales-son-las-causas-de-la-evasion-tributaria/>
- Diaz Gonzales, E. (2009). RIESGO MORAL Y TRANSMISIÓN DE SEÑALES: ANÁLISIS DE LA RELACIÓN DEL POLLERO-MOJADO EN UNA PERSPECTIVA MICROECONÓMICA . *Ra Ximhai Revista de Sociedad, Cultura y Desarrollo Sustentable*, 29-37.
- Catalina Laura Guerrero Maxi



- DRAE. (2019). *Real Academia de la lengua española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/mora>
- El Telegrafo, ". (19 de 4 de 2018). "A 10 años se extenderá la depreciación vehicular". Obtenido de [https://www.letelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/depreciacion-vehicular-sri-impuesto#:~:text=La%20vida%20%C3%BAtil%20del%20parque,es%20de%2012%2C2%20a%C3%B1os.&text=Actualmente%20la%20depreciaci%C3%B3n%20anual%20se,comercializaci%C3%B3n%20\(aval%C3%BAo\)%](https://www.letelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/depreciacion-vehicular-sri-impuesto#:~:text=La%20vida%20%C3%BAtil%20del%20parque,es%20de%2012%2C2%20a%C3%B1os.&text=Actualmente%20la%20depreciaci%C3%B3n%20anual%20se,comercializaci%C3%B3n%20(aval%C3%BAo)%)
- Frey, B. (1997). *Nor Just For Money. An economic theory of perosnal motivation*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Garcia, A. (3 de noviembre de 2019). *Varios ajustes en el Gobierno de Lenín Moreno, tras el paro nacional: Diario El Comercio*. Obtenido de Diario EL Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/excepcion-gobierno-lenin-moreno.html>
- Garrido Andrade, J. M., & Riofrio Quilligana, S. V. (2015). *Formulacion de una metodologia de validación para mecanismos alternativos de control de evasión tributaria en el noroccidente del Pichincha*. Quito.
- Gomez Villegas, M. A., & De Mora Charles, M. S. (2018). *Historia de la probabilidad y la estadística*. Madrid: Editorial UNED.
- Guamán Pinchao, J. D. (2013). *Elusion Tributaria en la Legislación Ecuatoriana*. Quito.
- Guayaquil, C. d. (29 de marzo de 2019). *Cifras macroeconomicas del Ecuador*. Guayaquil, Ecuador.
- Gutierrez, A. (2005). Determinantes y diferencias en la Moral Fiscal en Centroamérica. Un análisis desde el Latinobarómetro 2005. *Ciencias Economicas 29-no1*. 2011, 341-356.



- Macías Cardona, H. (2007). LOS MÉTODOS PARA MEDIR LA AVASIÓN DE IMPUESTOS. *Semestre Económico - Universidad de Medel*, 85.
- Martínez, A., & Gallego, L. (2017). *Copyright Policonomics* . Obtenido de Policonomics: <https://policonomics.com/es/>
- Mendoza Tobar, L., & Cellan Sanchez, H. (2015). *ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE UN BRÓKER DE SEGUROS QUE DISMINUYA LOS RIESGOS DE LOS VEHICULOS DE LAS COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE TAXI DE LA CIUDAD DE MILAGRO Y LA REGION*. Milagro.
- Moreira Hernandez, A. M. (2015). *ANÁLISIS DE CAUSAS EN LA EVASIÓN Y ELUSIÓN TRIBUTARIA DE LOS CONTRIBUYENTES OBLIGADOS A LLEVAR CONTABILIDAD EN LA PARROQUIA TARQUI. CANTON GUAYAQUIL, 2015*. Guayaquil.
- Ospina, L. D. (2014). *Planeacion, Elusión o Evasion*. Cuenca.
- Paredes, P. R. (2016). Evasión tributaria vs. mecanismos de control implementados por la administración pública. *RETOS. Revista de Ciencias de la Administración y Economía*, vol. 6, núm. 12.
- Reglamento para la aplicacion de la Ley de Regimen Tributario Interno, ". (2015). *Gastos generale deducibles*. Quito.
- Rodriguez Canchumuni, Y. M., & Vilchez Amaro, F. A. (2018). *Evasion y recaudacion tributaria en las empresas de servicio de taxi en la provincia de Huancayo 2018*. Perú.
- Rodríguez, A., & Acevedo, J. (2012). *!Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá*. Bogotá: Ediciones Uniandes.



Seguros Acierto.com, ". (17 de mayo de 2020). *acierto.com*. Obtenido de <https://www.acierto.com/seguros-coche/seguros-taxi/>

Serrano, A. (2017). ANÁLISIS DE INFORMALIDAD EN ECUADOR: RECETAS TRIBUTARIAS PARA SU GESTIÓN. *Fiscalidad, Servicio de Rentas Internas*, 136,156.

Silva, M. V. (20 de octubre de 2019). *Proyecto de ley propone cobrar contribución a 10 403 empresas: El Comercio*. Obtenido de Diario El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/proyecto-ley-contribucion-empresas-ecuador.html>

Spicer, M. W., & Lundstedt, S. B. (1976). Understanding tax evasion. *Public Finance*, 295-305.

SRI. (2017). *Aplicación de regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre*. Ecuador: Servicio de Rentas Internas.

SRI. (2018). *Facturación sector transportista*. Obtenido de Servicio de Rentas Internas: <https://www.sri.gob.ec/web/guest/sector-transporte>

SRI. (1 de enero de 2018). *Servicio de Rentas Internas*. Obtenido de SRI: <https://www.sri.gob.ec/web/guest/detalle-noticias?idnoticia=520&marquesina=1>

Stucchi Claros, C. A. (2016). *LA EVASION Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACION TRIBUTARIA EN LA PROVINCIA DE HUANCAYO*. Perú.

Torgler, B. (2003). *Tax Morale: Theory and Empirical Analysis of tax Compliance*. Universitat Basel.

Vara Horna, A. (2015). *7 pasos para elaborar una tesis*. Peru: Macro Editorial.



Veblen, T. (2013). LAS LIMITACIONES DE LA UTILIDAD MARGINAL. *Revista de economía critica no. 16*, 333-346.

Yáñez Henríquez, J. (2016). EVASION TRIBUTARIA: ATENTADO A LA EQUIDAD. *Revista de Estudios Tributarios no. 13*, 171-206.



ANEXOS



ENCUESTA PARA LOS SEÑORES/RAS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE CUENCA.

Ficha Número _____ Fecha _____ / _____ /2019 Hora __:__ Encuestador ____
Validador _____

Buenos Días/ tardes

Nos encontramos realizando una encuesta de percepción sobre la tributación de su sector en la ciudad de Cuenca. Su opinión es muy valiosa para nosotros. La misma no tomará más de 10 minutos, es anónima y la información recopilada servirá solo con fines estadísticos y académicos. De antemano, agradecemos su colaboración:

1) Cuantos años trabaja en la actividad de la conducción de taxi

menos de 1 año	
1 a 5 años	
5 a 15 años	
15 o mas	

2)Cuál es su actual nivel de instrucción

primaria	
secundaria	
superior	
postgrado	

3)Cuál es el número de carga familiar que posee

de 1 a 3	
3 a 5	
5 a mas	

4) ¿A qué sectores mayormente presta servicio?

Lugares:

centro de la ciudad	
el vecino	
bellavista	
sucre	
el batan	
toda la zona urbana	

5) ¿Ser conductor de taxi es su actividad principal?

si		
no		cual

6) Tiempo que le dedica a la conducción

6 a 8 horas	
8 a 10 horas	
Más de 10 horas	

7) ¿Aproximadamente cuál es el promedio de carreras que realiza al día?

10-15	
15-20	
20 o mas	

8) ¿Cuánto es su gasto promedio al mes?



menos de 100	
100 a 300	
300 a 500	
más de 500	

9) ¿Debe aportar con algún valor a la asociación a la que pertenece? ¿Cuánto es el valor?

si		no	
De 10 a 30			
De 30 a 50			

10) ¿Conoce sobre los beneficios que brinda el Estado para el sector del transporte?

si		no	
subsídios			
exención de impuestos a la propiedad de vehículos motorizados			
exención al impuesto ambiental a la contaminación vehicular			
otros			

11) ¿Cuánto es el gasto mensual que realiza en mantenimiento de la unidad vehicular?

100 150	
200 a 250	
250 o mas	

12) En cuanto a las obligaciones tributarias de todos los ciudadanos. ¿Se siente usted debidamente informado?

si		No, porque:	
		hay engaños en el tema de impuestos	
		por corrupción	
		por leyes cambiantes	
		lo usa quienes dirigen la organización	

13) ¿Ha brindado la administración Tributaria capacitaciones al sector taxista? ¿Asistió a una de ellas? ¿Cuándo?

si		si asiste	
no		no asiste	

14) ¿Cuál sería la razón si usted decidiera incumplir con sus obligaciones tributarias?

las leyes y normativas fiscales no son claras, justas o adecuados	
no quiero tener nada con la tiranía/ corrupción de los funcionarios públicos	
carga financiera alta de la administración tributaria	
desconfianza que el gobierno utilice ingresos fiscales para sus intereses propios	

15) ¿Qué acción gubernamental haría que su negocio mejorara?

mas deducciones al impuesto a la renta	
más beneficios tributarios para el sector transportistas	
mas deducciones en la compra de mantenimientos de vehículos al sector transporte	
otros	



COTIZACION VEHICULO TAXI



METROCAR S.A.

PROFORMA N°: 019-120487
 Fecha: 14/08/2020

REMIGIO CRESPO Y FEDERICO PROANO
 TELEFONOS: 070000000, ,

Código:	0105951032001	Cliente:	GUERRERO MAXI CATALINA LAURA
Ciudad:	CUENCA	Dirección:	LUIS CORDERO Y AMERICAS
Teléfonos:	072822222	Celular:	0998939377
E-mail:	kguerrero_13@hotmail.com		

PLAN DE CRÉDITO

VEHÍCULO:	SAIL LS AC 1.5 4P 4X2 TM	PRECIO (INCLUYE IVA):	\$18,129.01
FINANCIADO CON		CUOTA INICIAL	
METROCAR S.A.		\$18,129.01	0
			CUOTA MENSUAL
Accesorios:	\$0.00		\$0.00

CUOTAS INCLUYEN:

Matrícula: SOAT Seguro por: Dispositivo:

Observaciones:

AGENCIA:	RC REMIGIO CRESPO	ASESOR:	ORTIZ VILLAGOMEZ LILIANA VIANNETH
TELÉFONOS:		EXTENSIÓN:	CELULAR: 0998281724

CHEVROLET SAIL

● INCORPORADO ○ OPCIONAL

ESPECIFICACIONES

EXTERIOR

Espejos exteriores del color del vehículo	●
Espejos exteriores con ajuste eléctrico	●
Parachoque delantero y posterior del color del vehículo	●
Manijas exteriores en color negro	●
Corbatín Chevrolet en parrilla y tapa de maletero	●
Luces de día	●
Faro neblinero posterior	●
Rines de aluminio de 15"	●

Volante de 3 radios con corbatín Chevrolet (versión LS STD)	●
Vidrios eléctricos delanteros y posteriores	●
Radio de 4" con Bluetooth, USB, volumen Deportivo y cuatro parlantes (Versión LS AC)	●
Radio AM/FM, CD, display (Versión LS STD)	●
Radio touch screen tecnología Android® 8"	○

Anclajes de seguridad ISOFIX para sillas de niño	●
Asistente de arranque en pendiente	●
Control de tracción	●
Control electrónico de estabilidad	●
Frenos ABS + EBD	●

INTERIOR

Aire acondicionado (No disponible en versión STD)	●
Apertura remota de puertas	●
Asiento de conductor tipo butaca con ajuste manual de 4 vías y regulación de altura	●
Bloqueo central	●
Interior en color negro (Tono JetBlack)	●
Volante de 3 radios con corbatín Chevrolet y mandos al volante (Versión LS AC)	●

SEGURIDAD

Bolsas de aire frontales para conductor y pasajero	●
Cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos para conductor y pasajero	●
Cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos para asientos posteriores	●
Barra de impacto lateral en puertas delanteras y traseras	●
ChevyStar	○

COLOR

Blanco | Negro | Plateado | Plomo | Vino | Azul



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Motor	1.5L DOHC VVT
Válvulas	16
Potencia (HP@rpm)	109 @ 6,000
Torque (Nm@rpm)	141 @ 4,000
Relación de compresión	10,2:1
Relación final	4,358
Transmisión	Manual - 5 velocidades
Suspensión delantera	McPherson
Suspensión posterior	Eje de torsión
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos posteriores	Tambor
Llantas	195 / 55 R15

CAPACIDADES Y PESOS

Capacidad de carga (kg)	400
Capacidad de tanque de combustible (lt/gal)	39/10
Capacidad de carga del baúl (lt)	366



FIND NEW ROADS™

• AUTOLANDIA • AUTOLASA • AUTOMOTORES CONTINENTAL • AUTOMOTORES DE LA SIERRA • CENTRALCAR • ECUA-AUTO
• E. MAULME • IMBAUTO • INDUAUTO • LAVCA • METROCAR • MIRASOL • PROAUTO • VALLEJO ARAUJO

1 Especificaciones sujetas a cambios sin previo aviso.



CHEVROLET

Emitido febrero 2020

Ecuador Precios de la gasolina, 17-agosto-2020

Ecuador Precios de la gasolina	Litro	Galón
USD	0.462	1.749
EUR	0.389	1.473

Galón EE.UU.

Ecuador - precios de la gasolina: Mostramos los precios a partir de 11-mayo-2020 a 17-agosto-2020. El valor medio durante este período fue de 0.47 (U.S. Dollar) con un mínimo de 0.46 (U.S. Dollar) a 29-jun-2020 y un máximo de 0.49 (U.S. Dollar) a 11-mayo-2020. Para comparación, el precio promedio de la gasolina en el mundo para este período es de 1.22 (U.S. Dollar).

OFICIAL

Normativa Jurídica de Ecuador

ACUERDO MDT-2015-0262 EMÍTESE EL ACUERDO PARA REGULAR LAS RELACIONES DE TRABAJO ESPECIALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA, EN TODAS SUS MODALIDADES ...

Ministerio del Trabajo

Registro Oficial 635 (2015)

25 de Noviembre de 2015

No. MDT-2015-0262

EL MINISTRO DEL TRABAJO

Considerando

Que, el artículo 33 de la Constitución de la República establece que el trabajo es un derecho, un deber social y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía, siendo el Estado el que garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado;

Que, el numeral 2 del artículo 276 de la Constitución de la República establece que el régimen de desarrollo, tiene entre sus objetivos el de construir un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, basado en la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable;

Que, de acuerdo a lo establecido en el numeral 6 del artículo 284 de la Constitución de la República, la política económica del Estado ecuatoriano tiene el objetivo de impulsar el pleno empleo y valorar todas las formas de trabajo, con respeto a los derechos laborales;

Que, el artículo 325 de la Constitución de la República establece que el Estado garantizará el derecho al trabajo;

Que, el artículo 326 de la Constitución de la República establece que el derecho al trabajo se sustenta en varios principios, entre ellos que los derechos laborales son irrenunciables e intangibles, siendo nula toda estipulación en contrario, disposición que guarda concordancia con lo dispuesto en el artículo 4 del Código del Trabajo;

Que, el numeral 1 del artículo 42 del Código del Trabajo establece que son obligaciones del empleador pagar las cantidades que correspondan al trabajador en los términos del contrato y de acuerdo con las disposiciones del mismo cuerpo normativo;

Que, dentro de la actividad del sector del transporte terrestre de pasajeros y de carga, en todas sus modalidades, en atención a las características y condiciones de su ejercicio, es imprescindible establecer una regulación sobre las relaciones de trabajo especiales dentro de este sector, que permita la implementación de esquemas contractuales que precautelen efectivamente los derechos de los trabajadores, así como también permitan una dinámica en la actividad productiva del país, en atención al deber primordial del Estado de alcanzar el Buen Vivir, garantizando el trabajo estable, justo y digno, en su diversidad de formas;

Que, el artículo 539 del Código del Trabajo señala que corresponde al Ministerio del Trabajo la reglamentación, organización y protección del trabajo y las demás atribuciones establecidas en este Código y en la Ley de Régimen Administrativo en materia laboral;

Que, el Código del Trabajo en su artículo 23.1, agregado por la disposición reformativa quinta, numeral 4 del Código Orgánico de la Producción, señala que esta Cartera de Estado podrá regular aquellas relaciones de trabajo especiales que no se encuentren reguladas en ese Código, de acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador;

Que, el artículo 154 numeral 1 de la Constitución de la República, establece que corresponde a las ministras y ministros de Estado expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requieran para el ejercicio de su gestión; y,

En ejercicio de sus atribuciones legales,

Acuerda:

EMITIR EL ACUERDO PARA REGULAR LAS RELACIONES DE TRABAJO ESPECIALES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA, EN TODAS SUS MODALIDADES

CAPÍTULO I ÁMBITO Y DEFINICIONES

Art. 1.- Objeto y ámbito de aplicación.- El objeto del presente Acuerdo es establecer las disposiciones que regulan la relación de trabajo especial dentro del sector del transporte terrestre de pasajeros y de carga, en todas sus modalidades señaladas en el artículo 63 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a saber: Transporte Público de Pasajeros (urbano, interparroquial, intercantonal, interprovincial e internacional); y, Transporte Comercial (Escolar e institucional; Taxi convencional, Taxi Ejecutivo; Carga Liviana; Carga Pesada, Turismo, entre otros), como una modalidad contractual optativa y voluntaria a las establecidas en el Código del Trabajo, para todas las personas naturales o jurídicas dedicadas a esta actividad, sea como parte empleadora o como personas trabajadoras, incluyendo choferes y ayudantes.

Art. 2.- Definiciones.- Para la adecuada aplicación de este

Acuerdo, se entenderá por:

1. "Tiempo de trabajo": Período que comprende el inicio hasta el final de una determinada operación de transporte terrestre de pasajeros o de carga, conforme lo establecido en el artículo anterior, así como también el tiempo durante el cual el trabajador está a órdenes del empleador en el ejercicio de sus funciones y labores relacionadas a la actividad del transporte, que incluye:

a) El tiempo dedicado directamente a la conducción. b) Los períodos durante los cuales el trabajador no puede disponer libremente de su tiempo y tiene

que permanecer en su unidad de trabajo, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga; los períodos de espera por congestión vehicular, accidentes en las rutas o actividades de tipo administrativo directamente vinculadas a una operación de transporte; tareas de limpieza y mantenimiento técnico de la unidad de trabajo; y, demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, etc.

Quedan excluidos del "tiempo de trabajo", los períodos de disponibilidad señalados en el numeral 2 de este artículo, las pausas contempladas en el artículo 4 y el tiempo de descanso obligatorio contemplado en el artículo 5 de este Acuerdo.

2. "Períodos de disponibilidad": Son aquellos distintos de los períodos de pausa o de descanso señalados en este Acuerdo, y que se generan a partir del arribo al lugar de destino hasta el reinicio de la correspondiente ruta de regreso, durante los que el trabajador si bien no está obligado a permanecer en su unidad o lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para reanudar la conducción del vehículo. El trabajador deberá conocer con

antelación estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales celebradas en el contrato de trabajo.

3. "Períodos de descanso": Aquellos tiempos en que el trabajador termina su jornada diaria, semanal o mensual de labores, así como, el tiempo que le corresponda por vacaciones anuales, días de descanso obligatorio o licencias de orden legal.

4. "Lugar o unidad de trabajo": Abarca el lugar donde está ubicado el establecimiento principal del empleador y sus diversos establecimientos secundarios a nivel nacional, coincidan o no con su domicilio social o su establecimiento principal; el vehículo que utiliza la persona que realiza actividades de transporte cuando realiza su trabajo; y, cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la actividad del transporte.

5. "Trabajador del sector del transporte": Cualquier trabajador que forme parte del personal que realice una determinada operación de transporte, incluidos los ayudantes del conductor.

6. "Empleador del sector del transporte": Persona natural o jurídica, que se dedique a cualquiera de las actividades señaladas en el artículo 62 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

7. "Jornada semanal": La jornada comienza a las 00:00 horas del lunes y finaliza a las 24:00 horas del domingo.

8. "Jornada nocturna": Aquella que se realiza entre las 19h00 y las 06h00 del día siguiente.

9. "Trabajo nocturno": Todo trabajo realizado durante la jornada nocturna.

CAPÍTULO II JORNADAS DE TRABAJO

Art. 3.- Jornadas de trabajo.- Conforme lo establecido en el artículo 325 del Código del Trabajo, en atención a la naturaleza especial del trabajo de transporte por carreteras, su duración podrá exceder las ocho horas diarias, siempre que se establezcan turnos en la forma que acostumbraren hacerlo los empleadores, de acuerdo a las necesidades del servicio, incluyéndose como jornadas de trabajo los sábados, domingos y días de descanso obligatorio.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 6 de este Acuerdo, la parte empleadora efectuará la distribución de

los turnos de modo que sumadas las horas de conducción de cada trabajador resulten las ocho horas diarias, como jornada ordinaria. Para efectos de la contabilización de la duración de la jornada de trabajo, se considerará el “*tiempo de trabajo*”, conforme lo señalado en el numeral 1 del artículo 2 de este Acuerdo.

En los casos en los cuales sumado el tiempo de trabajo señalado en el numeral 1 del artículo 2 del presente Acuerdo, la jornada exceda las ocho horas diarias, sin que puedan superar los límites establecidos en la Ley; o, cuando el mismo se desarrolle los sábados, domingos o días de descanso obligatorio, el empleador podrá compensar a la respectiva persona trabajadora las horas mensuales acumuladas que excedan a las ocho de la correspondiente jornada ordinaria –en el primer caso- y las desarrolladas en sábados, domingos o días de descanso obligatorio, con días de descanso equivalentes, durante el mes corriente o hasta el siguiente al de ocurridas.

Art. 4.- Pausas.- Dentro del tiempo de trabajo realizado por los trabajadores del sector del transporte, la parte empleadora reconocerá tiempos destinados a “pausas” de conformidad con lo establecido en la normativa vigente.

Estas pausas hacen relación a las actividades contempladas en el literal a) del numeral 1 del artículo 2 de este Acuerdo.

Art. 5.- Tiempo de descanso obligatorio.- Las personas trabajadoras del sector del transporte, deberán gozar semanalmente de cuarenta y ocho horas consecutivas de descanso, sin perjuicio de los establecido en el artículo 3 del presente Acuerdo.

En los casos en los cuales, la naturaleza de la actividad así lo exigiera, se podrán establecer jornadas especiales del trabajo, debidamente aprobadas por este Ministerio.

Art. 6.- Trabajo suplementario y extraordinario.- De haber trabajos suplementarios y/o extraordinarios no compensados conforme a lo señalado en el artículo 3 del presente Acuerdo, se deberá pagar los valores correspondientes conforme a lo establecido en el Código del Trabajo.

No se considerarán horas extraordinarias ni suplementarias las que el conductor ocupe, fuera de sus turnos, a causa de errores en la ruta, o en casos de accidentes del que fuera responsable.

Art. 7.- Trabajo nocturno.- Cuando se efectúe trabajo nocturno dará derecho al pago de la remuneración con los respectivos recargos, de conformidad con lo señalado en el Código del Trabajo.

CAPÍTULO III REMUNERACIÓN Y OBLIGACIONES

Art. 8.- Pago de remuneración.- La remuneración pactada con las personas trabajadoras del sector del transporte, no podrá ser en ningún caso inferior a los mínimos sectoriales establecidos de conformidad con lo señalado en el Código del Trabajo. La misma podrá ser cancelada por periodos mensuales, quincenales, semanales o diarios, de acuerdo a lo estipulado en el respectivo contrato de trabajo o convenio hecho entre el empleador y trabajador y podrán incluir en dicha jornada diaria, la parte proporcional a todos los beneficios de Ley a los que tiene derecho la persona trabajadora, todo lo cual deberá constar en el respectivo rol de pagos. En casos en los que las partes estipularen formas de pago, por las que el trabajador participe en parte de las utilidades del empleador diariamente, como remuneración de su trabajo, dicho valor no podrá ser inferior a los mínimos sectoriales.

Art. 9.- Obligaciones de los empleadores.- Los empleadores deberán mantener informados a sus trabajadores sobre las disposiciones normativas que regulan sus relaciones de trabajo, incluidas las del Reglamento Interno de Trabajo, Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional, de ser pertinente. La parte empleadora está obligada a fijar turnos y horarios de trabajo de acuerdo con las necesidades del servicio, considerando lo señalado en el presente Acuerdo y ponerlos en conocimiento del trabajador con debida antelación.

De igual manera, deberán dar cumplimiento a la obligación de mantener un registro de información de sus personas trabajadoras, para lo cual podrán cargar la información a través del Sistema de Administración Integral de Trabajo y Empleo “SAITE”, sin perjuicio de las demás obligaciones laborales establecidas en el Código del Trabajo y demás normativa laboral aplicable.

Art. 10.- Obligaciones de las personas trabajadoras del sector del transporte.- Sin perjuicio de las obligaciones y deberes establecidos en el Código del Trabajo, las personas trabajadoras del sector del transporte deberán mantener vigente su licencia profesional de conducción. Las multas de tránsito generadas en infracciones cometidas por las personas trabajadoras y registradas en el sistema de citaciones de la Agencia Nacional de Tránsito a nombre de la parte empleadora, podrán ser descontadas de la remuneración del trabajador autor de la correspondiente infracción, siempre que cuente con los respectivos respaldos y sean imputables directamente a incumplimientos del conductor. La inobservancia de los reglamentos de tránsito y de los Reglamentos Internos de Trabajo, legalmente aprobados por este Ministerio, serán causales para la tramitación de un visto bueno a solicitud del empleador, conforme lo señalado en el artículo 329 del Código del Trabajo.

Los Reglamentos Internos de Trabajo aprobados por las empresas, cooperativas o compañías, podrán ser aplicados por sus socios en los casos en los cuales ellos actúen directamente como empleadores por la naturaleza particular de dicho sector.

CAPÍTULO IV CONTRATACIÓN EVENTUAL

Art. 11.- Contratación eventual discontinuo.- Cuando el empleador en atención a necesidades circunstanciales del sector, tales como el suplir temporalmente a trabajadores que se encuentren en goce de su descanso

obligatorio, vacaciones, licencias o atención de mayor demanda en el servicio y deba por ello contratar a trabajadores que colaboren con sus servicios en la cobertura de las correspondientes circunstancias, podrá suscribir con los mismos contratos eventuales discontinuos conforme lo señalado en el artículo 17 del Código del Trabajo y demás normativa laboral aplicable.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- En los casos de "*periodos de disponibilidad*" el empleador deberá reconocer a la persona trabajadora el valor correspondiente de alimentación y hospedaje, en atención al tiempo que transcurra desde la terminación de una operación de transporte arribando al lugar de destino, hasta el inicio de la correspondiente ruta de regreso, cuando corresponda a un lugar fuera de su domicilio habitual. Estos valores no formarán parte de su remuneración.

Segunda.- En todo lo no previsto en el presente Acuerdo se estará a lo dispuesto en el Código del Trabajo.

Tercera.- Los empleadores deberán verificar al momento de celebrar el respectivo contrato de trabajo que los conductores porten licencia que les faculte conducir el tipo de vehículo para el cual fue contratado, de conformidad con la Ley de la materia.

Cuarta.- El Ministerio del Trabajo coordinará sus acciones con el organismo competente en la materia de transporte para la correcta aplicación del presente Acuerdo.

Quinta.- Mientras dure la relación de trabajo, el empleador deberá afiliar a sus trabajadores al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, de conformidad con lo señalado en la ley que regula a la materia.

DISPOSICIÓN FINAL.- El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Mostrar Firmas

Dado en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a 06 de noviembre de 2015.

f.) Carlos Marx Carrasco V., Ministro del Trabajo.

Viernes 6 de Noviembre de 2015

Carlos Carrasco Vicuña

Ministro del Trabajo



TABLA SECTORIAL No. 17 TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

Tabla Sectorial 2020 - Sueldos Mínimos Sectoriales

ANEXO CS 1 TARIFAS CS1 ANEXO CS 02 ANEXO CS 03 TARIFAS CS 03 ANEXO CS 04 ANEXO CS 05 TARIFAS CS 05 ANEXO CS 06 TARIFA CS 06 ANEXO CS 07
12 ANEXO CS 13 ANEXO CS 14 ANEXO CS 15 ANEXO CS 16 ANEXO CS 17 - 1 ANEXO CS 17 - 2 ANEXO CS 17-3 ANEXO CS 18 ANEXO CS 19 ANEXO CS 20 ANI

ANEXO 1: ESTRUCTURAS OCUPACIONALES - SALARIOS MÍNIMOS SECTORIALES Y TARIFAS				
COMISIÓN SECTORIAL No. 17 "TRANSPORTE ALMACENAMIENTO Y LOGÍSTICA"				
RAMAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA:		1.- CHOFERES / CONDUCTORES		
CARGO / ACTIVIDAD	ESTRUCTURA OCUPACIONAL	COMENTARIOS / DETALLES DEL CARGO O ACTIVIDAD	CÓDIGO IESS	SALARIO MÍNIMO SECTORIAL 2020
CHOFER: DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA	C1	AMBULANCIA, MOTOBOMBA, CARRO CISTERNA, ENTRE OTROS	1716950001001	614,84
CHOFER: PARA SERVICIO DE PASAJEROS (INTERCANTONALES, INTERPROVINCIALES, INTRAPROVINCIALES)	C1		1716950002001	614,84
CHOFER: PARA CAMIONES PESADOS Y EXTRA PESADOS CON O SIN REMOLQUE DE MÁS DE 3.5 TONELADAS	C1		1716950003001	614,84
CHOFER: TRÁILER	C1		1716950004001	614,84
CHOFER: VOLQUETAS	C1		1716950005001	614,84
CHOFER: TANQUEROS	C1		1716950006001	614,84
CHOFER: PLATAFORMAS	C1		1716950007001	614,84
CHOFER: OTROS CAMIONES	C1		1716950008001	614,84
CHOFER: PARA FERROCARRILES	C1		1716950009001	614,84
CHOFER: AUTO FERROS	C1		1716950010001	614,84
CHOFER: TROLEBUSES Y VEHÍCULOS ARTICULADOS (PASAJEROS)	C1		1716950011001	614,84
CHOFER: CAMIONES PARA TRANSPORTAR MERCANCIAS O SUSTANCIAS PELIGROSAS Y OTROS VEHÍCULOS ESPECIALES	C1		1716950012001	614,84
CHOFER: PARA TRANSPORTE ESCOLARES-PERSONAL Y TURISMO, HASTA 45 PASAJEROS	C2		1716950000003	608,39
CHOFER: PARA CAMIONES SIN ACOPLADOS	C3		1716950000004	594,06
CHOFER: TAXIS CONVENCIONALES, EJECUTIVOS	C3		1716950001004	594,06
CHOFER: PARA AUTOMOTORES ESPECIALES ADAPTADOS PARA PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES	D2		1716950000006	581,18

CUANTIAS POR OMISIONES A LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA



5.2.2 Cuantías de multa por omisiones detectadas y juzgadas por la Administración Tributaria.-Las penas pecuniarias aplicadas a sujetos pasivos incurso en omisión de declaración de impuestos y/o anexos; y, presentación tardía de declaración de impuestos y/o anexos, luego de concluido un proceso sancionatorio, por no haber sido factible, ni materialmente posible la aplicación de la sanción de clausura; tendrán las siguientes cuantías de multa:

Tipo de contribuyente	Cuantías en Dólares de los Estados Unidos de América
Contribuyente especial	USD. 180,00
Sociedades con fines de lucro	USD. 120,00
Persona natural obligada a llevar contabilidad	USD. 90,00
Persona natural no obligada a llevar contabilidad, sociedades sin fines de lucro	USD. 60,00

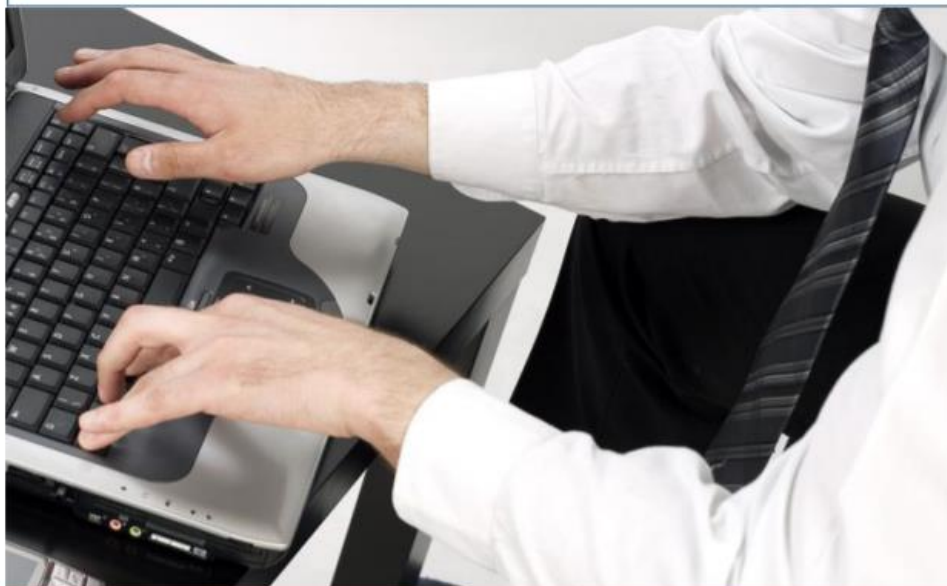
En el caso de que un sujeto pasivo hubiere incurrido en contravención, y recibido sanción de clausura, o de multa por no presentación de declaraciones o anexos, según corresponda a la infracción; y, que posteriormente cumpliera con la obligación tributaria, encontrándose en los casos previstos en el numeral 5.2.1 del presente instructivo, podrá liquidar su multa conforme a lo señalado en el numeral 5.2.1.1, por incurrir en falta reglamentaria de presentación tardía.

5.3 Cuantías de multa de infracciones para las cuales la norma no ha previsto sanción específica.

5.3.1 Cuantías por contravenciones y faltas reglamentarias.-Las contravenciones y faltas reglamentarias categorizadas por la Administración Tributaria, en atención a su gravedad, tendrán la siguiente calificación, de menor a mayor:

- Contravención tipo "A"
- Contravención tipo "B"
- Contravención tipo "C"

SRinforma



Extracto Arts. 10 al 15 Ley Orgánica de
Régimen Tributario Interno y Arts. 26 al
31 y Art. 36 Reglamento para la
aplicación Ley de Régimen Tributario
Interno



Impuesto a la Renta



Las personas naturales que realicen actividades empresariales, industriales, comerciales, agrícolas, pecuarias, forestales o similares, artesanos, agentes, representantes y trabajadores autónomos que para su actividad económica tienen costos, demostrables en sus cuentas de ingresos y egresos y en su contabilidad, con arreglo al Reglamento, así como los profesionales, que también deben llevar sus cuentas de ingresos y egresos, podrán además deducir los costos que permitan la generación de sus ingresos, que están sometidos al numeral 1 de este artículo.

Sin perjuicio de las disposiciones de este artículo, no serán deducibles los costos o gastos que se respalden en comprobantes de venta falsos, contratos inexistentes o realizados en general con personas o sociedades inexistentes, fantasmas o supuestas.

17.- (Agregado por la Disposición Reformatoria Segunda, num. 2.3, de la Ley s/n, R.O. 351-S, 29-XII-2010; y, reformado por el num. 5 del Art. 8 de la Ley s/n, R.O. 405-S, 29-XII-2014).- Para el cálculo del impuesto a la renta, durante el plazo de 5 años, las micro, pequeñas y medianas empresas, tendrán derecho a la deducción del 100% adicional de los gastos incurridos en los siguientes rubros:

1. Capacitación técnica dirigida a investigación, desarrollo e innovación tecnológica, que mejore la productividad, y que el beneficio no supere el 1% del valor de los gastos efectuados por conceptos de sueldos y salarios del año en que se aplique el beneficio;
2. Gastos en la mejora de la productividad a través de las siguientes actividades: asistencia técnica en desarrollo de productos mediante estudios y análisis de mercado y competitividad; asistencia tecnológica a través de contrataciones de servicios profesionales para diseño de procesos, productos, adaptación e implementación de procesos, de diseño de empaques, de desarrollo de software especializado y otros servicios de desarrollo empresarial que serán especificados en el Reglamento de esta ley, y que el beneficio no superen el 1% de las ventas; y,
3. Gastos de viaje, estadía y promoción comercial para el acceso a mercados internacionales, tales como ruedas de negocios, participación en ferias internacionales, entre otros costos o gastos de similar naturaleza, y que el beneficio no supere el 50% del valor total de los costos y gastos destinados a la promoción y publicidad.

El reglamento a esta ley establecerá los parámetros técnicos y formales, que deberán cumplir los contribuyentes que puedan acogerse a este beneficio.

18.- (Agregado por el Art. 1 del Decreto Ley s/n, R.O. 583-S, 24-XI-2011).- Son deducibles los gastos relacionados con la adquisición, uso o propiedad de vehículos utilizados en el ejercicio de la actividad económica generadora de la renta, tales como:

1) Depreciación o amortización;

2) (Sustituido por el num. 6 del Art. 8 de la Ley s/n, R.O. 405-S, 29-XII-2014).- Costos o gastos derivados de contratos de arrendamiento mercantil o leasing, de acuerdo a las normas y principios contables y financieros generalmente aceptados;



RESOLUCIÓN No. 111-DIR-2014-ANT

CUADRO DE VIDA ÚTIL PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO Y COMERCIAL

EL DIRECTORIO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 25, del Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza a las personas el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato;

Que, la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 394 establece que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza;

Que, el Art. 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) señala que dicha ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos;

Que, el Art. 2 establece que la LOTTTSV se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización;

Que, el Art. 16 de la LOTTTSV determina que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector;

Que, de conformidad al Art. 20 numeral 2) de la LOTTTSV le corresponde al Directorio de la ANT establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

Que, la Décima Quinta Disposición General de la LOTTTSV, dispone que los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley;

Que, el Código Orgánico Penal vigente, en su Disposición Reformativa Novena, numeral 5, agrega la Disposición General Vigésima Séptima a la LOTTTSV, la misma que establece: "La Agencia Nacional de Tránsito, en un plazo de noventa días asegurará el cien por ciento de cobertura del transporte público y comercial en todo el territorio ecuatoriano, en especial para el sector rural. Para el efecto determinará las condiciones en el Reglamento respectivo."

Handwritten signature and stamp of the Directorio de la ANT

RESOLUCIÓN No. 111-DIR-2014-ANT
CUADRO DE VIDA ÚTIL PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO Y COMERCIAL

021/DIRETTTSV

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO
Dirección de Regulación de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
M. Ricardo Soria y José Sánchez
Calle La Piedad, entre las intersecciones de FERREAFI
Quito - Ecuador
www.ant.gub.ec



Que, mediante Resolución No. 036-DIR-2013-ANT de 19 de febrero de 2013, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estableció el Cuadro de Vida Útil para el Transporte Terrestre Público y Comercial y demás disposiciones inherentes a la certificación de unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre;

Que, es necesario adecuar las disposiciones contenidas en el Cuadro de Vida Útil, con la finalidad de ajustar las mismas a los principios de eficiencia y organización dispuestas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En uso de sus atribuciones legales y reglamentarias.

RESUELVE:

Expedir la siguiente:

RESOLUCIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL CUADRO DE VIDA ÚTIL DENTRO DE LOS PROCESOS DE OBTENCIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN, INCREMENTOS, CAMBIOS Y RENOVACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL.

Art. 1.- Aprobar el siguiente cuadro de vida útil para las unidades destinadas a la prestación de servicio de transporte público y comercial:

CUADRO N° 01. VIDA ÚTIL			
MODALIDAD DE TRANSPORTE	CLASE DE VEHICULO	TIPO DE VEHICULO	VIDA ÚTIL TOTAL (AÑOS)
Taxis Convencionales	Automóvil	Sedán o station wagon y camionetas doble cabina (región amazónica e insular)	15
Taxis Ejecutivos	Automóvil	Sedán o station wagon y camionetas doble cabina 4x2 o 4x4 desde 2000cc (región amazónica e insular)	5
Carga Liviana	Camioneta	Cabina simple	15
		Cabina doble	15
Transporte Mixto	Camión Pesado	Acorde a la estructura que se coloque	32
		Tracto camión	Vehículo diseñado esencialmente para apoyo y arrastre de unidades de carga (semirremolque)
Carga Pesada	Volqueta	Vehículo con carrocería abierta (tova de volteo) para transportar mercancías a granel, materiales de construcción, minerales o desechos, con sistema de volteo para la descarga	32
		Autobús	Bus, minibus o microbus
Escolar e Institucional	Furgoneta	Furgoneta de Pasajeros	15
Intraprovincial	Autobús	Bus, Minibus, Bus tipo costa	20
		Bus	20
Interprovincial	Autobús	Bus tipo costa	20
		Minibus super ejecutivo	10
		Bus o Minibus	20
Intracantonal Urbano y Rural	Autobús	Articulado	20
		Utilitarios, automóvil o camioneta	Vehículo todo terreno, debe disponer de espacio mínimo de carga de 0.4 metros cúbicos, disponer de 4 o más puertas de acceso y mecanismos necesarios para este tipo de conducción.
Turismo	Furgoneta	Furgoneta de pasajeros	10
		Microbus	10
		Minibus	10
		Bus	10
Alternativo Excepcional	Vehículo de tres ruedas	Tricimoto	5

El otorgamiento de permisos de operación para buses tipo costa, conforme consta en el presente cuadro, será autorizado únicamente en vías de segundo y tercer orden. La estructura

RESOLUCIÓN No. 111-DIR-2014-ANT
 CUADRO DE VIDA ÚTIL PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO Y COMERCIAL
 DT/DRTTTV
 AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO
 Dirección de Regulación de Tránsito Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
 Av. Francisco Suárez y José Benítez
 Centro La Piedad, cantón Independencia de Píscos
 Quito - Ecuador
 www.ant.edu.ec



DISEÑO DE TRABAJO DE TITULACIÓN

UNIVERSIDAD DE CUENCA



CENTRO DE POSGRADOS

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

MAESTRIA EN ADMINISTRACION TRIBUTARIA

DISEÑO DE TRABAJO DE TITULACION

DETERMINACION DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO POR PARTE
DEL TAXISMO FORMAL DEL CANTON CUENCA EN EL PERIODO 2016 - 2018.

AUTOR/A: Catalina Laura Guerrero Maxi

CUENCA

2019



TEMA

DETERMINACION DEL NIVEL DE CUMPLIMIENTO TRIBUTARIO POR PARTE DEL TAXISMO FORMAL DEL CANTON CUENCA EN EL PERIODO 2016 - 2018.

LINEA DE INVESTIGACION

Planificación y gestión tributaria local

RESUMEN

El estudio se lleva a cabo en el sector del taxismo en la zona urbana de la ciudad de Cuenca – Azuay, el cual es uno de los sistemas de transporte que apoya en la movilidad de la ciudadanía.

Sin embargo, debido a varias regulaciones que se han dado al servicio existe la incertidumbre de que el cumplimiento tributario del sector sea el adecuado y lo que puede originar a largo plazo; es por ello que surge la necesidad de desarrollar esta investigación donde se pretende analizar las causas que originen un mal recaudo tributario a los taxistas de la ciudad de Cuenca.

El desarrollo de la mencionada investigación se estimó como una proyección sostenida en un diseño de campo.

Así mismo para la metodología propuesta para el levantamiento de información, se analizará la normativa y su aplicación al sector de estudio de las entidades de control, además de las encuestas aplicadas a los choferes taxistas.

ANTECEDENTES

Durante el año 2014 en la ciudad de Cuenca, se desarrolló el estudio de costos para fijar una nueva tarifa en los taxistas de la ciudad, desde el punto de vista del taxista, quien presta el servicio y del usuario en su disposición de pago, acorde a la situación socioeconómica del cantón.

Gran parte del estudio hizo que el comportamiento de la ciudadanía mejore en cuanto al uso del taxi, se mejoraron los servicios con la implementación de aplicaciones móviles, uso de taxímetros, la inexistencia de la negociación entre usuario y taxista al momento del cobro y otras complicaciones que sucedían antes de la regulación.

La tarifa reunió las necesidades de rentabilidad, recuperación de costos, mano de obra y demás valores de importancia para el taxista, y analizó la frecuencia de uso y capacidad de pago de los ciudadanos con el fin de satisfacer a estos dos actores sociales.

Es así que la EMOV el día 22 de septiembre de 2014 aprueba la nueva tarifa y uso de taxímetro en los valores de 1,46 dólares de carrera mínima por la mañana con un arranque de 0,56 ctvs. y a partir de las 18h00 el arranque de 0,66 ctvs. aprobado por el consejo cantonal.



Según (Escandon & Aguirre, 2015) en un estudio realizado a las cooperativas y asociaciones de la ciudad indica, que las situaciones financieras de estas organizaciones son poco favorables, es decir:

La única fuente ingreso son las cuotas mensuales de los asociados y de cuentas por cobrar de difícil cobro al corto plazo, sin embargo, difiere al manejo financiero en cuanto a las cooperativas, que tienen un mejor control al cobro efectivo.

Se afirma también en dicho estudio que la tarifa de precios no es una clave al momento de competencia directa entre cooperativas y asociaciones, y los costos de mantenimiento y asesoría contable y legal son demasiado altos, es decir, el manejo financiero del taxismo en general se ve debilitado

Pese a esta dificultad no se han realizado estudios dentro del aspecto tributario con la introducción de la nueva tarifa, uso de taxímetro y facturación del servicio que identifique la situación renta dentro del taxismo general de la ciudad.

JUSTIFICACION

La siguiente investigación se realiza para determinar el nivel de cumplimiento tributario dentro del sector del taxismo en Cuenca, contribuyendo a la variabilidad de estudios hechos al sector y mejorar su desarrollo, para beneficio del taxista y sus usuarios.

El área de conocimiento al que se someterá el estudio será la tributación en el impuesto a la renta por ser un tributo directo, las variables a estudiar serán únicamente ingresos y gastos, pues la factibilidad de que la investigación sea realizable implica tener acceso a dicha información mediante la metodología aplicar, el recurso humano y el material económico.

A nivel social, la investigación servirá de fuente para posibles regulaciones que se pueda considerar posteriormente por las entidades de control (SRI, EMOV, ANT), según sea el beneficio de todos los ciudadanos, además que la información a rescatar pueda ser accesible para un nuevo enfoque a nivel organizacional de las cooperativas y asociaciones en el servicio de taxis.

La investigación se justifica por la necesidad de formalizar a la población taxista en materia tributaria en su actividad económica, los resultados nos darán paso a una propuesta de incentivar el cumplimiento de la norma y los beneficios que conlleva.

La investigación tiene la intención de medir datos que analicen los fenómenos que ocurren para la suficiente medida de control hacia el cumplimiento de la normativa tributaria.



HIPOTESIS

La falta de regularización normativa tributaria en el taxismo formal de Cuenca ocasiona que más del 50% de la población de choferes no cumpla con el pago debido en materia de impuesto a la renta.

PROBLEMA

En la ciudad de Cuenca, el sector del taxismo en su situación real, no tiene claro si el ejercicio económico cumple con la normativa tributaria en materia de base imponible para objeto de impuesto a la renta.

Dicha situación crea incertidumbre si el sector es participe en el ingreso de las arcas fiscales a las que todos los ciudadanos estamos obligados a contribuir, mediante la declaración de impuestos a la administración tributaria.

Según (Escandon & Aguirre, 2015), las organizaciones o gremios a las que los choferes se encuentran asociados no manejan una gestión financiera ideal para el manejo de las unidades móviles otorgadas, esto podría ser un causal para que se encuentre fallos a la hora de declaración a la administración tributaria.

Además, el servicio de rentas internas en sus mecanismos de acción dentro del Reglamento de comprobantes de venta, retención y complementarios, no hace énfasis en el sector del taxismo, sin embargo, dispone de un sistema de homologación de Taxímetros, en donde según la Resolución NAC-DGERCGC10-00472, indica la obligación de emitir dichos comprobantes de venta, obligación que no se conoce si se correctamente.

PREGUNTAS DE INVESTIGACION

- ¿Es adecuada la exigencia de las organizaciones que integran los taxistas al momento de otorgar unidades móviles?
- ¿Es adecuado el método de facturación en las unidades taxistas?
- ¿Es oportuna la actualización de datos al Servicio de Rentas Internas de los choferes que hacen uso de las unidades de taxi en gremios y asociaciones?
- ¿Es adecuado el nivel de exigibilidad del Servicio de Rentas Internas a las asociaciones y gremios de taxis?
- ¿Es adecuado el nivel de exigibilidad del Servicio de Rentas Internas a los choferes taxistas?
- ¿Los señores taxistas pagan el valor correspondiente por concepto de impuesto a la renta?



PLANTEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

OBJETIVO CENTRAL

Analizar el nivel cumplimiento tributario por concepto de impuesto a la renta en el taxismo formal de la ciudad de Cuenca desde el 2016 al 2018. -

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Estudiar la situación actual de regulación normativo tributario del sector del taxismo.
- Determinar la situación operacional actual de ingresos y gastos del sector.
- Analizar las situaciones que podrían generar incumplimiento tributario dentro del taxismo.

MARCO TEORICO

INFORMALIDAD TRIBUTARIA

La informalidad es un fenómeno que esconden problemáticas estructurales como la pobreza, la exclusión social, el desempleo y las desigualdades sociales. La informalidad no puede ser analizada de manera aislada, sino que debe ser estudiada como parte de todo un entramado de relaciones económicas y laborales dentro de un sistema económico. En la cuestión tributaria la informalidad es la evasión fiscal, ya que reduce la capacidad gubernamental para la obtención de recursos necesarios para la atención de las prioridades nacionales, como es precisamente el desarrollo social. Esto genera un círculo vicioso entre informalidad /evasión/ recursos públicos escasos/ insuficiente atención de necesidades básicas/ desempleo/ informalidad. (Serrano, 2017)

EVASION

La evasión tributaria se define como el uso de medios ilegales para reducir el pago de impuestos que le correspondería pagar a un contribuyente. El evasor actúa de mala fe, en forma ilícita, incurriendo en dolo para pagar menos impuesto. Para ello engaña a las autoridades tributarias declarando menos ingreso o menos ventas que las verdaderamente realizadas, usa facturas falsas, altera su contabilidad, exagera las deducciones, falsea sus exportaciones, etc. La evasión hace que el Fisco recaude menos ingresos tributarios que los debidos, lo que induce a que se eleve la carga tributaria para los contribuyentes honestos. Es, además, un atentado claro y directo a la equidad del sistema tributario y es un deber del Estado combatirla. (Yáñez Henríquez, 2010)



ELUSION

La elusión tributaria se define como la utilización de medios legales para reducir la cantidad de impuesto a pagar. Es decir, el contribuyente hace uso de las normas que están dentro de la ley para conseguir este propósito. En la práctica la autoridad tributaria crea la posibilidad de disminuir el pago de impuesto como un medio para incentivar otros objetivos económicos, como, por ejemplo, el ahorro y la inversión. Para ello crea mecanismos como: depreciación acelerada, franquicias, deducciones, exenciones, excepciones, declaración en base presunta, diferir el pago de impuestos, incentivos regionales, etc. Los contribuyentes con una adecuada planificación tributaria pueden disminuir legalmente la cantidad de impuesto a pagar. (Yáñez Henríquez, 2010)

EL SECTOR DEL TAXISMO

La agencia nacional de tránsito (ANT), define al servicio de taxi como la asistencia de transporte de tipo comercial urbano de personas y equipajes de un lugar a otro, ejecutado por personas calificadas administrativamente y cuyo conductor es una persona legalmente autorizada para circular dentro de la ciudad. (Agencia nacional de regulación y control de transporte terrestre, 2010)







ESQUEMA TENTATIVO

CAPITULO 1.

- 1.1 Base legal
- 1.2 Normativa a la ley de régimen tributario interno
- 1.3 Ley de Régimen Tributario Interno
- 1.4 Agencia nacional de tránsito
- 1.5 Normativa para la Homologación de Taxímetros
- 1.6 Constitución de la república

CAPITULO II

- 2.1 Costos generales
- 2.2 costos fijos, variables, costos de capital
- 2.2 ingresos gravados y no gravados, exenciones, deducciones y beneficios tributarios

CAPITULO III

- 3.1 Análisis de la situación actual del taxismo
- 3.2 Cumplimiento de la normativa tributaria por concepto de impuesto a la renta
- 3.3 Cumplimiento a los requisitos en materia de base imponible
- 3.4 Método de matriculación y adquisición de unidades móviles
- 3.5 cumplimiento a la ley de tránsito/ agencia nacional de tránsito y EMOV
- 3.6 Apéndice
- 3.7 Conclusiones y recomendaciones
- 3.8 Bibliografía
- 3.9 Anexos

DISEÑO METODOLOGICO

En la formalización de esta investigación se procederá a realizar una investigación cuantitativa y cualitativa siendo esta de técnica mixta de tipo descriptivo y concluyente y de corte transversal pues será en una sola línea de tiempo tomando como población a los taxistas de la ciudad donde se pretende dar una visión o una aproximación respecto a la informalidad tributaria dentro del periodo del 2016 al 2018, considerando los objetivos principales para ampliar el campo de acción de la investigación.

Esta investigación analizará datos en cumplimiento de las normativas tributarias, tomado a los conductores de taxis socios y propietarios de las diferentes cooperativas y compañías de transporte.

Según (Hurtado de Barrera, 2000, pág. 218) este tipo de investigación se realiza cuando población es muy grande para tomar diferentes opiniones o insuficientes recursos, con el fin de formular hipótesis precisas o de cierta generalidad.

HERRAMIENTA PARA EL LEVANTAMIENTO DE INFORMACION

Para la obtención de la información necesaria, se hará uso de las siguientes herramientas de investigación para conocer si los taxistas de la ciudad de Cuenca cumplen con la normativa tributaria.

ENCUESTA

A partir del uso de esta herramienta se procederá a formular preguntas que deben “estar dirigidas no sólo por la definición del problema, sino también por el marco teórico para un determinado componente del problema, es probable que haya varias preguntas de investigación” (Malhotra, 2008, pág. 183), esta herramienta será aplicada a cada taxista.

DISEÑO DE MUESTREO

Población: Según (Hurtado de Barrera, 2000) una población es el conjunto total de los casos que coinciden en la misma especificación, para este estudio se tomara como población a los 3615 taxis que existe en la ciudad de Cuenca.

Para la toma de la muestra se tomará la población completa sobre la cual se desarrollará una base de datos digital para el mejor manejo de datos.

La siguiente fórmula determinará el tamaño de muestra a utilizar para realizar el estudio:



$$n = \frac{N \times Z_{\alpha}^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \times p \times q}$$

Donde:

Z=nivel de confianza 95%

P=población (a favor)

Q= población (contra)

D= desviación

N= Universo de la población

n= tamaño de la muestra

Es decir:

N = 3615 taxis de la ciudad de Cuenca

Z = nivel de confianza del 95%

Desviación estándar/ error = 5%

P= 0.5

Q = 0.5

n= 347



CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDADES.	MES 1				MES 2				MES 3				MES 4			
	1ra sem.	2da sem.	3ra sem.	4ta sem.	1ra sem.	2da sem.	3ra sem.	4ta sem.	1ra sem.	2da sem.	3ra sem.	4ta sem.	1ra sem.	2da sem.	3ra sem.	4ta sem.
Elaboración de plan para diseño de investigación. Revisión de bibliografías y normativa tributaria																
Realización del diseño para la siguiente investigación, formulación del objetivo general, objetivos específicos, metodología de investigación. Aprobación de la misma.																
Análisis de base de datos, realización de encuestas																
Realización y depuración de base de datos																
Análisis de información para los objetivos de la investigación. Redacción de resultados. Entrega de primer diseño																
Correcciones																



Bibliografía

- Agencia nacional de regulacion y control de transporte terrestre, t. y. (2010). *RESOLUCION 067 TAXISMO*. Quito.
- Codigo Organico de Planificacion de Finanzas, 2. (2010). *Codigo Organico de Planificacion de Finanzas Publicas*. Ecuador.
- Escandon, S., & Aguirre, J. C. (2015). CARACTERIZACIÓN DE UN MODELO DE GESTIÓN PARA LAS COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TAXIS DEL ECUADOR: CASO DE ESTUDIO ORGANIZACIONES DE LA CIUDAD DE CUENCA. *ECONOMIA Y POLITICA*, 45-64.
- Hurtado de Barrera, J. (2000). *Metodologia de la Investigacion holistica*. Venezuela: SYPAL, 2000.
- Interno, L. d. (Incluye reformas hasta el 28 de Diciembre de 2015. de Registro Oficial Suplemento 463 de 17 de Noviembre de 2004.). Obtenido de Dirección Nacional Jurídica.
- Malhotra, N. K. (2008). *Investigación de Mercados*. México: PEARSON EDUCACIÓN.
- Pikkety, T. (2014). *capital en el siglo XXI*. Londres, Inglaterra: Éditions du Seuil.
- SERRANO M, A. (s.f.). ANÁLISIS DE INFORMALIDAD EN ECUADOR: RECETAS TRIBUTARIAS PARA SU GESTIÓN. *Fiscalidad, Servicio de Rentas Internas*, 136,156.
- SERVICIO DE RENTAS INTERNAS, S. (2015). *BENEFICIOS E INCENTIVOS TRIBUTARIOS*. Obtenido de ARTICULO 300.
- sri. (2015). *servicio de rentas internas*. Obtenido de deberes formales: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Guia%2001%20-%20Deberes%20Formales.pdf
- Yáñez Henríquez, J. (5 de noviembre de 2010). Evasión versus Elusión - Columnas de Opinión. *Diario Estrategia. Chile*.