



UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES  
CHIMBOTE

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES  
FINANCIERAS Y ADMINISTRATIVAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD**

**LOS TRIBUTOS AFECTOS A LAS EMPRESAS DE  
TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL PERU Y SU  
INCIDENCIA EN LA GESTION EMPRESARIAL.**

**CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES EPPO S.A  
PIURA, 2016.**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
CONTADOR PÚBLICO.**

**AUTORA**

**BACH. ERIKA JASMINE CHIROQUE VALLE**

**ASESORA**

**MGTR. MARIA FANY MARTÍNEZ ORDINOLA**

**PIURA – PERÚ**

**2017**

**LOS TRIBUTOS AFECTOS A LAS EMPRESAS DE  
TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL PERÚ Y SU  
INCIDENCIA EN LA GESTION EMPRESARIAL.**

**CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES EPO S.A  
PIURA, 2016.**

## **JURADO EVALUADOR DE TESIS Y ASESOR**

Dr. Víctor Manuel Landa Machero  
**Presidente**

Mgr. Donald Errol Savitzky Mendoza  
**Secretario**

Dr. Victor Manuel Ulloque Carrillo  
**Miembro**

Mgr. María Fany Martínez Ordinola  
**Asesora**

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios, por darme la vida y la fortaleza necesaria para enfrentar cada reto que se me presenta en mi vida, y así poder cumplir cada una de las metas trazadas, a mis padres y amigos por su apoyo incondicional brindado en el trayecto de mi carrera profesional.

A la Mgtr. CPC. María Fany Martínez Ordinola, mi asesora de tesis, quien con su profesionalismo, experiencia y paciencia, me encamino hacia la investigación y a concluir con éxito mi Tesis.

## **DEDICATORIA**

A mis padres por su total entrega y haber sido mi guía en este largo camino mediante sus mejores consejos, por el apoyo incondicional y depositar su confianza en mí para así poder culminar mi carrera profesional y ser una mejor persona.

A Uladech Católica por la oportunidad de crecer y convertirme en una profesional al servicio de mi país.

## **RESUMEN**

La investigación tuvo como objetivo general: Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016. La investigación fue cualitativa, se ha desarrollado usando metodología de diseño no experimental, descriptivo, bibliográfico, documental y de caso. Se aplicó la técnica de la encuesta, entrevista, y observación directa. Para el recojo de información se hizo uso de la revisión bibliográfica y documental, como instrumento de recolección de información se utilizó un cuestionario pre estructurado con preguntas relacionadas a la investigación, el cual fue aplicado al representante legal de la empresas en estudio, obteniendo como principales resultados: Que la empresa EPPO S.A se encuentra exonerada de la declaración y pago del IGV en su venta, más no al pago del IGV en su compras, según Decreto Supremo N° 084-2003-E. Afecto a pagar impuesto Predial (según escala), la devolución del 30% del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que haya formado parte del precio de adquisición del petróleo Diésel consumido en el desarrollo de sus actividades. Afecto al pago del Impuesto a las transacciones financieras (ITF) cuya tasa es de 0,005% por transacción bancaria. Afecto al Impuesto temporal a los Activos Netos (ITAN) el cual puede utilizar la empresa como crédito contra los pagos a cuenta y de regularización del Impuesto a la Renta. Afecto al pago del Impuesto al patrimonio vehicular, de periodicidad anual, calculado sobre tasa del 1% de la base imponible.

**Palabras Clave:** Tributos, transporte, gestión empresarial.

## **ABSTRACT**

The main objective of the research was: To determine and describe the taxes applied to interprovincial transportation companies in Peru and their impact on business management and transportation company EPPO SA Piura, 2016. The research was qualitative, developed using methodology of non-experimental, descriptive, bibliographic, documentary and case design. The technique of the survey, interview, and direct observation were applied. In order to collect information, a bibliographical and documentary review was used as a tool for collecting information. A pre-structured questionnaire was used with questions related to the research, which was applied to the legal representative of the companies under study, obtaining as principal results: That the company EPPO SA is exempt from the declaration and payment of the IGV in its sale, but not to the payment of the IGV in its purchases. Affect to pay property tax (according to scale), the return of 30% of the Selective Consumption Tax (ISC) that has been part of the purchase price of diesel Diesel consumed in the development of its activities, affect the payment of the transaction tax (ITF) whose rate is 0.005% per bank transaction, related to the Temporary Net Assets Tax (ITAN), which can be used by the company as a credit against payments on account and regularization of Income Tax. It affects the Tax on vehicle patrimony of annual periodicity, calculated on a rate of 1% of the tax base.

**Key Words:** Taxes, transport, business management.

## Contenido

	Pág.
Título	ii
Jurado evaluador de tesis	iii
Agradecimiento	iv
Dedicatoria	v
Resumen	vi
Abstract	vii
Contenido	viii
Índice de cuadros	ix
<b>I. Introducción</b>	<b>1</b>
<b>II. Revisión de Literatura</b>	<b>6</b>
2.1 Antecedentes	6
2.1.1 Internacionales	6
2.1.2 Nacionales	10
2.1.3 Locales	17
2.2 Bases Teóricas	20
2.3 Marco Conceptual	34
<b>III. Hipótesis</b>	<b>45</b>
3.1 Hipótesis	45
<b>IV. Metodología</b>	<b>46</b>
4.1 Diseño de la investigación	46
4.2 Población y muestra	46
4.2.1 Población	46
4.2.2 Muestra	46
4.3 Definición y Operacionalización de variables e indicadores	46
4.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	46
4.5 Plan de análisis	46
4.6 Matriz de consistencia	48
4.7 Principios Éticos	49
<b>V. Resultados</b>	<b>53</b>
5.1 Resultados	53
5.2 Análisis de resultados	65
<b>VI. Conclusiones.</b>	<b>71</b>
<b>VII. Recomendaciones</b>	<b>77</b>
Aspectos complementarios	78
Referencias bibliográficas	78
Anexos	81



## Índice de cuadros

	<b>Pág.</b>
Cuadro 1 : Objetivo específico 1 .....	52
Cuadro 2 : Objetivo específico 2 .....	57
Cuadro 3 : Objetivo específico 3 .....	62

## **I. INTRODUCCIÓN**

Las Empresas de transporte interprovincial de pasajeros en el Perú, se encuentran afectas en gran parte a las políticas de transportes y marco regulador que rigen servicios y por otro lado por el desarrollo técnico del transporte. (Cristocos, 2014).

Hoy en día el sistema tributario forma parte de todas las empresas ya sea el rubro comercial, de producción o de servicios, es por ello que el mantenerse actualizado con el sistema tributario es importante e indispensable, porque permite determinar el conjunto de impuestos, contribuciones y tasas que existen en el Perú. Las obligaciones tributarias en las empresas se desarrollaron conjuntamente con la contabilidad fiscal (sistema de información), siendo este el conjunto ordenado, racional y coherente de normas, principios e instituciones que regulan las relaciones que se originan por la aplicación de tributos en nuestro país. Estando constituido el sistema tributario por los siguientes elementos: política tributaria, tributarias normas y la administración tributaria (Sunat).

Cabe recalcar que es una de las actividades que ha mostrado un importante nivel de crecimiento, así como también se ha reflejado un alto grado de incumplimiento tributario e informalidad tanto en el transporte de carga como en el transporte público de pasajeros, por ello el gobierno y el congreso ha emitido normas que tiene como finalidad el fortalecimiento de este sector. (Chaparro, 2015)

Esta informalidad de la que se menciona, se expresa en el desorden, la inseguridad, en el hecho que se permita el ingreso indiscriminado de vehículos de cualquier tipo sin revisión técnica para que operen en cualquier ruta y sin establecer además de los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen. (Urquiza, 2015)

SUTRAN es el organismo regulador del transporte en el país el cual está adscrito al ministerio de transportes y comunicaciones del Perú. De acuerdo a su ley de creación N° 29380, cuenta con personería jurídica de derecho público interno y autonomía funcional. Cuya función es normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, cargas y mercancías en los ámbitos nacional e internacional. (Sutran, 2017)

SUNAT como órgano regulador de la tributación en el país, establece que el termino tributo comprende impuestos, contribuciones y tasas. La ley establece la vigencia de los tributos cuya administración corresponde al gobierno central, los gobiernos locales y algunas entidades que los administran para fines específicos. (Sunat, 2016)

Por ello el congreso de la república en busca de la formalización del sector, el 08 de abril del 2010, publico la ley N° 29518, “ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros de carga” que consiste en la devolución del 30% del ISC. (Chaparro, 2015).

Por lo anteriormente explicado la investigación se formula a través del siguiente enunciado: ¿Cuáles son los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016?. Teniendo como objetivo general: Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016.

Y como objetivos específicos:

1. Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial.
2. Determinar y describir los tributos afectos a la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016.
3. Realizar un análisis comparativo de los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016

Finalmente la investigación se justifica

**Desde el punto de vista social:**

El transporte es un medio fundamental para el alcance del desarrollo social y del comercio en el país, ya que esto nos ayuda a tener una mejor calidad de vida debido a que va mejorando su estructura según como avanza el tiempo (modernización), también se puede tomar en cuenta que es un gran apoyo el transporte interprovincial

al igual que cualquier otro tipo de medio de transporte público ya que nos presta el servicio a todos aquellos que no contamos con el medio de transporte propio para poder trasladarnos a nuestro destino.

**Desde el punto de vista económico:**

Apoya al flujo económico, cuyo resultado es la comercialización, distribución, inversión y producción.

En los últimos años el dinamismo del comercio de los países de América del Sur, muestran por ejemplo, que en la década 1998 – 2008 las exportaciones, de todos los países, han crecido por encima del 150% y específicamente en el Perú se tuvo un incremento del 448%; para que este comportamiento sea sostenible en el tiempo, es imprescindible acompañar a los actuales esfuerzos que realiza el Sector Transportes para disminuir la Brecha en Infraestructura, con acciones orientadas a desarrollar y promover iniciativas que reduzcan sustancialmente el costo logístico de transportes en el país.

La situación del desarrollo económico también nos muestra un marcado desequilibrio territorial, con un acentuado centralismo en Lima, capital de la República, que tiene el 29% de la población nacional, produce el 48% del PBI, genera el 55% del ingreso nacional, concentra el 70% del PBI industrial y el 52% de los servicios gubernamentales, además recauda más del 90% de impuestos.

Sin embargo, la economía peruana, en los últimos 18 años, ha experimentado uno de los mejores desempeños en América del Sur, con tasas de crecimiento del PBI que en algunos años han superado el 8%, sustentados fundamentalmente en la participación de la inversión privada.

Esto se evidencia en los índices de competitividad de la infraestructura, en los que el Perú está por debajo del promedio mundial, bajando en el último año 13 posiciones en el ranking mundial de calidad de infraestructura del Índice Global de Competitividad, del Foro Económico Mundial<sup>6</sup>, al pasar del puesto 92 al 105. Así en infraestructura aeroportuaria el Perú ocupa el puesto 70, en carreteras ocupa el puesto 98 entre 142 países. (Ministerio de transportes y comunicaciones, 2011)

**Desde el punto de vista académico:** La investigación permitirá a los estudiantes obtener una base de datos y antecedentes para desarrollar trabajos de investigación relacionados al control interno en empresas hoteleras, así como fuente de consulta para público en general.

## **II. REVISION DE LITERATURA**

### **2.1 Antecedentes.**

#### **2.1.1 Internacionales**

En esta investigación se entiende por antecedentes internacionales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en cualquier parte del mundo, menos Perú; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

**Valenzuela (2013)** En su tesis “*Diseño de una empresa de transporte especializado*” consideró que el rubro de transportes, presta servicios a diversas estructuras que componen la economía, generando una proporción muy alta en la inversión de su país.

Según el directorio del Servicio de Impuestos Internos (SII), en el año 2011 un total de casi 32 mil empresas se encontraban registradas como empresas de transporte. De estas, unas 14 mil acumulaban el 95% de las ventas del sector. Este es desde ya un resultado de mucha importancia, porque reduce el universo real de las empresas de transporte a menos de la mitad del universo nominal. Es decir, demuestra que la mayoría de las unidades formalmente registradas como operadores de transporte, para ser más preciso, alrededor del 56% según datos del INE en realidad realizan una proporción extremadamente menor de los servicios de transporte de carga que se ejecutan en el país de Chile.

**Álvarez & Romero (2005)** En su informe “*Estrategias para promover los servicios de logística de transporte de carga internacional*” el fenómeno del transporte multimodal se dio con décadas de atraso y sin que el empresario promedio sepa a ciencia cierta qué tipo de servicio contrata, menos aún las personas particulares que lo utilizan, así es como hablar de operadores de carga, empresas de fletes, transportistas, navieras, líneas aéreas, todas figuras legales y reales que a menudo son parte de un transporte multimodal.

En el mercado local del Antiguo Cuscatlán – el salvador, se pueden mencionar empresas de transporte multimodal como son: Panalpina, DHL-Danza-Cormar, K&N, UPS, entre otros. Los cuales son utilizados con el nombre popular de agentes de carga como herencia de sus raíces o como mensajería. Siendo en la actualidad mucho más que esto, entre pocas empresas de ese tipo se mueven en volúmenes impresionantes de mercadería tanto de importación como de exportación y se complementa con el desarrollo que han tenido las empresas navieras que debido a factores geográficos como operativos generalmente mueven los bienes de los puertos por vía terrestre a las bodegas de los destinatarios o a los recintos fiscales acordados. El marco legal aplicable al transporte de carga en el salvador está compuesto principalmente por tratados, convenios o normativas generadas por entidades multinacionales o de países como estados unidos de Norte América, Inglaterra, Francia, España y otros. La mayoría es de carácter voluntario, es decir no son obligatorios para los países firmantes o se han adoptado por voluntad de las partes involucradas en los negocios concernientes al transporte de carga, pero dada su gran aceptación se convierten en normativas internacionales de general aceptación.



**Chontasi (2014)** En su investigación *“Propuesta de un modelo de gestión del transporte turístico en Ecuador, caso Pichincha, ciudad de Quito, medios de transporte por carretera”* Mantiene firme su posición con respecto al transporte desarrollado en Ecuador ya que se mira desde tres frentes los cuales son: turismo receptor, interno y emisor. Al referirse a un sistema de transporte se debe subrayar que este debe responder a necesidades económicas, socioculturales y políticas que surgen de la demanda de bienes y servicios. De igual manera y por consecuencia la movilidad debe garantizar a la circulación rápida, cómoda, económica y segura, la misma que exija el derecho a la accesibilidad entendiéndose esta como el acceso de vehículos o personas a cualquier punto de interés.

En lo que se refiere a la demanda del transporte se la puede calificar como dinámica y que varía estacionalmente. Desde el punto de vista de la oferta, por tratarse de un servicio, el transporte presenta la importante característica de que no se puede almacenar (generar stock) para su utilización en los picos de demanda. Por lo tanto, si hay algo que considerar en el transporte en un destino es la estacionalidad y marcar pautas de gestión y operatividad, para lo cual el sistema de transporte debe regirse a un mecanismo de control que satisfaga las necesidades humanas de movilidad.

**Leon & Pitalúa (2011)** según su investigación *“Evaluación de la calidad del servicio al cliente en la terminal de transporte de Cartagena”* las empresas de transporte están atravesando cambios importantes en la última década, producidos, entre otros, por la globalización de la economía, las innovaciones tecnológicas y las mayores exigencias de los usuarios. Estos cambios conllevan la adaptación de las

empresas y a estrategias de competencia por la participación en los mercados, que se manifiestan principalmente en la forma como llegan a sus clientes y que han hecho que el servicio sea una de las armas que tienen las compañías que son líderes en el mercado.

A través de estas evidencias, la calidad del servicio se ha constituido como un factor esencial para la competitividad y requisito indispensable para el éxito comercial en los mercados actuales y tanto es su importancia, que toda empresa de servicios que desee la aprobación del mercado debe tener una directriz orientada a mejorar la calidad de su prestación. Dada la importancia del transporte público de pasajeros en Colombia, el Gobierno nacional expidió los decretos 170 a 176 de febrero 5 de 2001, con los cuales no sólo buscaba reglamentar el transporte público terrestre automotor de carga y pasajeros, sino también impulsar mecanismos que fomenten una mayor calidad en la prestación del servicio

### 2.1.2 Nacionales

En esta investigación se entiende por antecedentes nacionales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en cualquier parte del Perú, menos en la ciudad de Piura; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

**Sunat (2016)** en su publicación “*Devolución ISC Transportistas*” al Consumo (ISC) que forme parte del precio de venta del petróleo Diésel Es el beneficio de devolución del 30% (treinta por ciento) del monto del Impuesto Selectivo que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición de combustible. Los requisitos y forma de devolución se detallan en la propia Ley N° 29518, en su reglamento D.S. N° 145-2010-EF y en la Resolución de Superintendencia N° 245-2010/SUNAT. Ha sido prorrogado por 3 años hasta el 06 de julio del 2016 mediante la ley N° 30060

Calculo del límite máximo del volumen de consumo de combustible.

El monto a devolver estará sujeto a un límite calculado de la siguiente manera:

**Paso1: Sobre** los ingresos netos del mes por concepto de los servicios de transporte sujetos al beneficio, se aplicará el coeficiente correspondiente:

Servicio	Coefficiente
Transporte terrestre público interprovincial de pasajeros	0.356
Servicio transporte público terrestre de carga	0.253

**Paso 2.**

Al monto así obtenido, se le aplicará el porcentaje que determinará la SUNAT que será publicado por la SUNAT mediante resolución de superintendencia y representa la participación del ISC respecto del precio por galón de combustible.

**Paso 3.**

El límite máximo será el treinta por ciento (30%) del monto obtenido en la operación anterior. Los montos solicitados que superen el límite calculado no serán objeto de devolución ni podrán ser arrastrados a los períodos posteriores.

No existe un monto mínimo ni máximo por cada comprobante de pago. Únicamente se ha establecido un monto mínimo para solicitar la devolución por trimestre.

Las facturas, tickets emitidos por máquina registradora o por sistemas informáticos, notas de débito sustentan las adquisiciones de combustible.

Si un comprobante de pago no tiene desagregado el ISC significa que se ha realizado la adquisición a un proveedor no afecto al ISC.

La adquisición realizada a un proveedor no afecto al ISC si está incluida en el beneficio.

**Huanay, Taboada & Vasquez (2015)** Consideran según su investigación “*Propuesta de mejora en el transporte de combustibles líquidos vía terrestre y fluvial a zonas remotas*” en el sector transporte genera la mayor dependencia exterior del petróleo y encadena al país a un combustible fósil limitado escaso y caro, causando, además, problemas de contaminación, ruido y un impacto visual. El transporte en el Perú, se incrementa en forma exponencial lo cual genera un mayor consumo por ende mayores importaciones de combustibles líquidos.

La difícil y variada geografía del Perú es la primera condición que se presenta para que el desarrollo del transporte en este país sea de tipo terrestre, aéreo, marítimo o fluvial, es por ello la importancia de mejorar las alternativas de transporte existentes y de descubrir nuevas alternativas para el transporte de combustibles líquidos al interior de nuestro territorio necesarias en el desarrollo de nuevas y variadas opciones de energía, además de la exploración de nuevos recursos los cuales permitirán el crecimiento de nuestra economía.

“En 2015 se comenzarán a ejecutar cerca de US\$1,500 millones de inversiones en infraestructura portuaria, dijo José Gallardo, ministro de Transportes y Comunicaciones. Los terminales de Paita, el puerto de minerales del Callao, el muelle norte del Callao, y el terminal general San Martín de Pisco destacan como las principales concesiones.

El principal proyecto del sector respecto a la Red Vial Nacional es la pavimentación del 100% de la Carretera Longitudinal de la Sierra, que actualmente tiene un avance del 82%, precisó. Para diciembre de 2015 se espera la entrega de la Red Vial N° 4, que se extiende desde Pativilca a Trujillo.

Anunció, además, que en los próximos meses se darán en concesión los 2,500 kilómetros de hidrovías en la selva peruana. El Programa Nacional de Puentes tiene prevista la construcción de 455 de estas estructuras para este año y 270 para el 2016, señaló”. (Perú 21, 2015)

**Gallegos (2013)** Hace mención correspondiente a su tesis a que Todas las empresas, en especial el de transportes de pasajeros, para que puedan desarrollar sus actividades deben contar con normas y procedimientos internos, con la finalidad de velar: que todas las actividades financieras, operativas y administrativas se realicen de una forma eficiente y eficaz. El cumplimiento de todo el contexto de los objetivos dentro de una organización es fundamental para su funcionamiento óptimo, También nos hace mención que el servicio de transporte se encuentra obligado a la declaración del ITAN en caso de superar un millón de soles anualmente y estén comprendidos en el régimen general.

**Rivera (2016)** “Planeación y desarrollo documental de un proceso de homologación para la empresa transporte Arequipa S.A.C”. Esta investigación es importante para la empresa de transportes por los beneficios que trae consigo el uso de este sistema:

Razón del Circulante: activos circulantes/pasivos circulantes = 3.74 Este ratio nos refleja que Transporte Eppo S.A. tiene S/. 3.74 de respaldo de activo por cada S/.1 del pasivo. Es bueno el ratio cuando es mayor a 1.

### Razón de Endeudamiento

Nivel de Endeudamiento:  $\text{total pasivo} / \text{total activo} = 0.45$ . El ratio se interpreta que por cada S/. 1 que Transportes Eppo S.A. tiene en el activo, debe 45 centavos a los acreedores. El ratio es bueno.

### Razón de Rentabilidad

ROE =  $\text{utilidad neta} / \text{patrimonio} = 55\%$

El ROE nos dice que por cada S/. 1 de patrimonio se genera 55% de utilidad. Superar el 10% se considera aceptable. Comparando con la industria minera si tiene un ratio bueno. ROE Cerro Verde = 68%

ROA =  $\text{utilidad neta} / \text{activos totales} = 30.19\%$

Con el ROA obtenido podemos deducir que se está dando un buen uso a los activos.

ROS =  $\text{utilidad neta} / \text{ventas} = 0.32$

Este ratio nos refleja que la empresa genera S/.0.32 por cada S/. 1 que vende. El ratio es aceptable

Como resultado de este análisis de ratios financieros se considera a Transporte Eppo una empresa rentable y sólida financieramente, pudiendo afrontar sus deudas sin ningún problema.

**Farfán (2010)** Concluyo mediante estudio “*Especialización en el tema de transporte ¿realidad o utopía?*” que el transporte es uno de los mayores problemas sociales en el país, especialmente en la capital ya que periódicamente se publican cifras que dan cuenta de la caótica situación, el panorama tiene muchas ramificaciones. La ausencia de un mejor manejo eficiente de las empresas, el mal comportamiento de

conductores, deficiencia en algunos documentos reglamentarios y sanciones de infracciones, son algunos puntos en contra de estas empresas informales de transportes. La dirección regional de circulación terrestre realiza frecuentes operativos para poder detectar las llamadas “Líneas Piratas” que según la asociación de propietarios de ómnibus interprovinciales del Perú (APOIP) ocupan el 50% del mercado. Asimismo, el transporte interprovincial es un mercado muy atomizado, donde las grandes empresas de transporte tratan directamente con los proveedores para comprar sus productos sin recurrir a anuncios publicitarios

**Urquiza (2015)** Determino que el sector de transporte interprovincial de pasajeros se caracteriza actualmente por el aumento en la demanda de pasajes debido al crecimiento de los sectores productivos de bienes y servicios, al incremento de nuevos mercados y a la creación de nuevas rutas. Es por ello que esto origina en las empresas de transporte una lucha por lograr un mejor posicionamiento, las micro y pequeñas empresa posee un destacable comportamiento dentro de la economía peruana, su aporte se incrementa continuamente al ser un tipo empresarial más difundido a nivel nacional. Por ello esto nos conlleva a tener como principal problema en el país la informalidad, ya que uno de cada cuatro trabajadores tiene un empleo adecuado en el sector formal, con derechos laborales, beneficiándose de pensión y seguridad social. Por ende la causa de esta inaceptable situación es la rigidez de la legislación laboral, la cual protege a como dé lugar a los defensores de los privilegiados que forman la oligarquía sindical.

Confirma que en lugar de salir del entrapamiento laboral, nos estamos hundiendo cada vez más en el pantano de la informalidad con medidas como el aumento del



sueldo mínimo vital, que solo sirven para incentivar aún más al pequeño empresario a permanecer dentro de la informalidad. Por otro lado, las pocas iniciativas adecuadas como la Ley de Formalización de las Mype son encarpetadas. Por una parte, porque los sindicatos quieren derogarla y, por otra, por el corto plazo fiscal, que hace que no se tengan partidas presupuestadas para implementarla.

Al final, el Estado está frente a un abismo previsional que lo puede quebrar, ya que la mayoría de trabajadores no tienen seguridad social y no hay incentivos para mejorar la productividad laboral. El único que está contento es el oligarca sindical.

### 2.1.3 Regionales

En esta investigación se entiende por antecedentes locales, a todo trabajo de investigación hecho por otros investigadores en la región y ciudad de Piura; que hayan utilizado las mismas variables y unidades de análisis de esta investigación.

**Bayona (2016)** Autor de la tesis “*Caracterización del impuesto a la renta y su incidencia en la liquidez de las empresas del sector servicios – rubro transportes interprovincial de pasajeros en el Perú*”. Preciso que el estudio de la teoría de la imposición tributaria, considera que el tributo tiene como fin costear los servicios públicos que el estado presta, de modo que lo que el particular paga por concepto de gravamen es el equivalente a los servicios públicos que recibe. La principal crítica a esta teoría consiste en que no toda la actividad del estado es concretamente un servicio público, ni va encaminada a la prestación de los servicios públicos, por lo tanto, no todos los recursos que percibe se destinan exclusivamente a la satisfacción de los servicios de esta naturaleza. En efecto, si bien es cierto que fuertes cantidades son las que eroga el estado para la satisfacción de los servicios públicos, también lo que una buena parte de sus ingresos los destina a actividades que de ninguna manera constituyen servicios públicos.

Está constituida por los órganos del estado encargados de aplicar la política tributaria. A nivel de Gobierno central, es ejercida por dos entidades: la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, más conocida como SUNAT y la Superintendencia Nacional de Administración de Aduanas o SUNAD. Los Gobiernos Locales recaudan sus tributos directamente en la mayor parte de los casos.

**Tadeo (2016)** En su estudio “El Sistema de detracciones y su incidencia en la liquidez de la empresa transportes cruz del sur S.A.C”. La obligación de tributaria es el vínculo originado por un tributo, cuya fuente es la ley y constituye un nexo entre el acreedor tributario (Estado) y el deudor tributario (Contribuyente o responsable) que se manifiesta en una obligación de pago (pago del tributo) o en obligaciones adicionales de hacer (Presentación de Declaraciones Juradas) o de tolerar las revisiones fiscales.

En nuestro país el Decreto Legislativo Nro. 771 vigente desde Enero de 2004, establece el Marco Legal Del Sistema Tributario Nacional. El mismo que comprende: el código tributario, los tributos del gobierno central y los tributos para los gobiernos locales.

Las características fundamentales del sistema tributario son:

- a. En el aspecto fiscal; debe generar rendimiento suficiente de los tributos en diferente época.
- b. En el aspecto económico, el sistema debe ser flexible de tal manera que pueda convertirse en un instrumento de promoción económica.
- c. En el aspecto social, los tributos deben ser distribuidos equitativamente entre los ciudadanos de acuerdo a su situación económica.
- d. En el aspecto administrativo, el sistema debe ser sencillo para que el contribuyente pueda cumplir oportunamente con el pago de sus obligaciones tributarias.

**Vera (2015)** Concluyo según su investigación “*Usuarios de EPPO piden intervención de entidades ante el alza de pasajes*” que el incremento en la tarifa de transportes EPPO S.A constituye un acto ilegal, abusivo y arbitrario, por lo que una de las primeras acciones legales que debe adoptar la comuna, en representación de la

población, es solicitar la mediación de estas entidades para que la empresa que tiene el monopolio en la ruta interprovincial Piura- Talara- Mancora y viceversa. Manifiesta que la Defensoría del Pueblo puede intervenir en mérito a sus atribuciones funcionales en defensa de los derechos ciudadanos, así como la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (Aspec) para que adopten acciones en defensa de los usuarios.

Determino “La autoridad debe ser enérgica y agotar las acciones legales que correspondan a fin de salvaguardar los intereses de los usuarios que en su gran mayoría usamos esta empresa porque no hay otra que llegue hasta Piura”.

## **2.2 Bases Teóricas.**

### **2.2.1 Normas legales - Devolución ISC Transportistas**

**Ley N° 29518**– Ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y de carga – publicada el 8 de abril de 2010.

**Ley N° 3006**– Ley que proroga el beneficio de devolución del Impuesto Selectivo al Consumo regulado por la ley N° 29518, Ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y de carga - publicada el 05 de julio de 2013.

**Decreto Supremo N° 145-2010-EF**- publicado el 4 de julio de 2010

**Resolución de Superintendencia N° 245-2010/SUNAT**- publicada del 26 de agosto de 2010.

**Resolución de Superintendencia N° 269-2010/SUNAT** - Aprueba porcentaje de participación del ISC por galón de combustible - publicada el 02 de octubre de 2010.

**Resolución de Superintendencia N° 003-2011/SUNAT** - Aprueban disposiciones relativas al Beneficio de devolución del Impuesto Selectivo al Consumo dispuesto por la Ley N° 29518, Ley que establece medidas para promover la formalización del Transporte Público interprovincial de pasajeros y de carga.

**Resolución de superintendencia N° 186-2011/SUNAT** - En ella se aprueba las disposiciones correspondientes al beneficio de devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)

**Resolución de Superintendencia N° 214-2016/SUNAT** – En ella se aprueban disposiciones relativas al beneficio de Devolución del ISC dispuesto por la Ley N°

29518, Ley que establece medidas para promover la formalización del transporte público interprovincial de pasajeros y de carga - publicada el 30 de agosto de 2016.

**Congreso de la República (2010) en su publicación:** *“LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS Y DE CARGA”*

**LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;**

**Ha dado la Ley siguiente:**

**En el artículo 1º.- Correspondiente a la Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al petróleo diésel**

1.1 Hace mención a todos aquellos transportistas que presten el servicio de transporte público interprovincial de pasajeros o el servicio de carga, que a partir de la vigencia dada según el reglamento de ley por el plazo de tres años, contarán con el beneficio de devolución por el equivalente al treinta por ciento del ISC que forme parte del precio de venta del petróleo diésel.

1.2 Para que esta devolución se lleve a cabo debe estar en función a los galones de petróleo diésel que son adquiridos por los transportistas que prestan el servicio, en donde el productor, distribuidor mayorista o establecimiento de venta al público de combustibles, tiene que ser contribuyente generador de renta de tercera categoría para efecto del Impuesto a la Renta y sujeto a la obligación al pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto de Promoción Municipal (IPM) por la venta de los citados productos.

1.3 Es de conocimiento que el transportista sujeto al beneficio, debe contar con la autorización o constancia de inscripción la cual debe encontrarse vigente en el registro otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para prestar dichos servicios. Por ello los proveedores de combustibles, al igual que los transportistas también deben contar con la constancia de inscripción vigente en el Registro de Hidrocarburos para la comercialización de combustibles, emitida por el Ministerio de Energía y Minas. Así cumplirán con lo indicado en el párrafo 1.2 para su beneficio.

Ya que la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat) puede excluir al proveedor que incumpla con las condiciones establecidas en el reglamento.

1.4 La forma y plazos en que esta se establezca debe ser solicitada por el transportista a la sunat, para su correspondiente devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC). Esta devolución solo se efectúa y se da mediante Notas de Crédito Negociables.

#### **En el artículo 2°.- Nos indica que el reglamento**

Establece en un plazo no mayor ni excedente a los treinta días calendario, contados a partir de la vigencia dada por la presente ley mencionada, mediante decreto supremo por el Ministro de Economía y Finanzas y por el Ministro de Transportes y Comunicaciones se dictan las normas reglamentarias, que por consiguiente permiten establecer el procedimiento, requisitos, plazos para la devolución, así como también la forma para determinar el volumen del combustible la cual esta afecta al beneficio de la devolución, en donde para ello debemos tener en cuenta los ratios de consumo de años anteriores, tipo de vehículo, rutas que desarrollan, kilómetros recorridos e

ingresos netos del mes por concepto de servicios de transporte sujetos al beneficio, entre otros. Así como los mecanismos que eviten el traslado de este beneficio a sujetos no comprendidos en los alcances de la presente Ley.

**En el artículo 3°.- Hace Mención al Informe de evaluación de impacto**

El cual nos dice que cada 30 de enero de cada año, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, presenta a la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera del Congreso de la República, un informe de eco eficiencia es entregado para medir el impacto de lo dispuesto en la presente Ley, los cuales establecen criterios tributarios, de formalización, de protección al medio ambiente, de siniestralidad en el sector transporte y de renovación de la flota vehicular. Aquí nos detalla que en caso de suceder en dos informes sucesivos resultados con efectos desfavorables, suspenderían el beneficio para el tercer año.

**En el artículo 4°.-** queda a conocimiento público que esta ley mencionada entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.



## **DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA**

### **ÚNICA. - Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de carga**

Lo establecido en la presente Ley es aplicable al servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de carga, de acuerdo a lo que señale el reglamento de la presente Ley.

Comunicase al señor presidente de la República para

Su promulgación.

En Lima, a los veintiocho días del mes de enero de dos mil diez.

**LUIS ALVA CASTRO**

Presidente del Congreso de la República

**CECILIA CHACÓN DE VETTORI**

Primera vicepresidenta del Congreso de la República

**AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

### 2.2.1 Tributos

**Clases De Tributos.-** los tributos se clasifican en tasas, contribuciones especiales, impuestos. Las cuales se describen de la siguiente forma:

**Tasas:** son contribuciones económicas que hacen los usuarios de un servicio prestado por el estado en sus distintos niveles estatal, autonómico o local por ejemplo el establecimiento de agua, tasas judiciales, etc.

**Contribuciones Especiales:** son tributos fundamentados en la razón de propiciar beneficios individuales o de grupos sociales mediante la obtención de una plusvalía aumento de valor de un bien derivados de la realización de obras, gastos públicos o actividades especiales del estado, por ejemplo el asfaltado de una calle, la construcción de una plaza, etc.

**Impuestos:** Son tributos exigidos sin contraprestación, cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económico que ponen de manifiesto la capacidad económica del contribuyente, por ejemplo el IRPF( Impuesto de la renta de las personas físicas, IS( impuesto de sociedades) el IBI ( Impuesto sobre bienes inmuebles), etc.

De estas tres clases tributarias, el impuesto es de lejos la más importante, ya que es la que genera una mayor recaudación. Dado que el estado español tiene una estructura descentralizada y está organizado en distintos niveles de gobierno, cabe distinguir el sistema impositivo estatal, el autonómico y local. (Edufinet, 2016).

**Normas Tributarias.-** son el conjunto de leyes y reglamentos que regulan las obligaciones de personas y empresas para con el estado. Normas tributarias del mes de enero 2017

**Ley 1257-** decreto legislativo que establece el fraccionamiento especial de deudas tributarias y otros ingresos administrados por la Sunat

**Ley 1258-** decreto legislativo que modifica la ley del impuesto a la renta.

**Ley 1259-** decreto legislativo que perfecciona diversos regímenes especiales de devolución del impuesto general a las ventas

**Ley 1261-** decreto legislativo que modifica la ley del impuesto a la renta

**Ley 1262-** decreto legislativo que modifica la ley N°30341, ley que fomenta la liquidez e integración del mercado valores.

**Ley 1263-** decreto legislativo que modifica el código tributario.

**Ley 1264-** decreto legislativo que establece un régimen temporal y sustitutorio del impuesto a la renta para la declaración, repatriación e inversión de rentas no declaradas

**Ley 1269-** decreto legislativo que crea el régimen mype tributario del impuesto a la renta.

**Ley 1270-** decreto legislativo que modifica el texto del nuevo régimen único simplificado y código tributario.

**Ley 1275-** decreto legislativo que aprueba el marco de la responsabilidad de la transparencia fiscal de los gobiernos regionales y gobiernos locales.

**Ley 1311-** decreto legislativo que modifica el código tributario.

**Ley 1312-** decreto legislativo que modifica la ley del impuesto a la renta.

**Ley 1313-** decreto legislativo que modifica la ley N° 26702- ley general del sistema financiero y del sistema de seguros y orgánica de la superintendencia de banca y seguros.

**Ley 1314-** decreto legislativo que faculta a la sunat a establecer que sean terceros quienes efectúen laborales relativas a la emisión electrónica de comprobantes de pago y otros documentos.

**Ley 1315-** decreto legislativo que modifica el código tributario.

**Ley 1347-** decreto legislativo que modifica la tasa del impuesto general a las ventas establecida por el art. 17 del texto único ordenado de la ley del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo. (Sunat, 2016)

**Principios Constitucionales Tributarios.-** el estado busca conciliar los legítimos intereses de la sociedad y del estado con los legítimos intereses de la persona, cuya defensa y el respeto de su dignidad constituyen el fin supremo de la sociedad y el estado.

El origen de los tributos está en la necesidad del estado de obtener ingresos económicos a fin de proveer a sus ciudadanos las condiciones materiales mínimas para su desarrollo integral y a los que constitucionalmente está obligado.

Potestad tributaria, es la facultad que tiene el estado de crear unilateralmente tributos, cuyo pago será exigido a las personas sometidas a su competencia tributaria espacial.

Dicha potestad tributaria está contenida en el artículo 74° de la Carta Magna pero dicha potestad no puede ser ejercida de manera absoluta, irrestricta o arbitraria, sino

que se encuentra limitada por un lado, por los principios y límites constitucionales de la potestad tributaria; y, por otro lado, que garantizan la legitimidad constitucional y la legalidad de su ejercicio porque a raíz de ellos obtiene legitimación. (Raygada, 2012)

Es necesario precisar que los principios constitucionales tributarios pueden identificarse como:

- 1- **Principio de Legalidad:** se entiende como la subordinación de todos los poderes públicos a leyes generales y abstractas que disciplinan su forma de ejercicio y cuya observancia se halla sometida a un control de legitimidad por jueces independientes.
- 2- **Principio de Reserva de ley:** implica una determinación constitucional que impone la regulación, solo por ley, de ciertas materias. Reserva de ley implica que el poder ejecutivo no puede entrar, a través de sus disposiciones generales, en lo materialmente reservado por la constitución al legislativo.
- 3- **Principio de Igualdad tributaria:** prescribe que la carga tributaria debe ser aplicada de forma simétrica y equitativa entre los sujetos que se encuentran en una misma situación económica y en forma asimétrica o desigual a aquellos sujetos que se encuentran en situaciones económicas diferentes.
- 4- **Principio de no confiscatoriedad:** los tributos no pueden exceder la capacidad contributiva del contribuyente porque se convertirían en

confiscatorios. Defiende el derecho a la propiedad, ya que el legislador no puede utilizar el mecanismo de la tributación para apropiarse indirectamente de los bienes de los contribuyentes. en íntima conexión fundamental a la propiedad porque ya tratándose de tributos con una tasa irrazonable o de una excesiva presión tributaria, los tributos devienen en confiscatorios cuando limitan o restringen el derecho de propiedad pues para poder hacer frente a las obligaciones tributarias ante el fisco el contribuyente se debe desprender de su propiedad.

**4.1- cualitativo:** cuando se produce una sustracción ilegítima de la propiedad por vulneración de otros principios tributarios sin que interese el monto de lo sustraído, pudiendo ser incluso soportable por el contribuyente.

**4.2- cuantitativo:** cuando el tributo es tan oneroso para el contribuyente que lo obliga a extraer parte sustancial de su patrimonio o renta, o porque excede totalmente sus posibilidades económicas.

**5- Principio de Respeto a los derechos fundamentales:** la norma tributaria no debe vulnerar alguno de los derechos humanos constitucionalmente protegidos, como lo son el derecho al trabajo, a la libertad de asociación, al secreto bancario o a la libertad de tránsito, entre otros que han sido recogidos en el art. 2 de la constitución. Su incorporación como principio constitucional tributario ofrece garantía a los contribuyentes, dado que los derechos fundamentales de la persona podrían verse afectados por abusos en la tributación. (Bravo, 2013).

### **2.2.2 Caso en estudio**

#### **EMPRESA DE TRANSPORTES EPPO S.A**

##### **Breve reseña histórica**

Es una empresa con 37 años de experiencia en el transporte de pasajeros por carretera. Se inició como empresa de pequeños propietarios de ómnibus, desde el año 1980 en donde toma el nombre que actualmente tiene EPPO S.A, cuya sociedad cuenta con la participación de los siguientes accionistas:

Aurelio Bayona Ruiz, sucesión de José Antonio Ruiz Zeta.

La empresa cuenta con sus oficinas principales en la ciudad de Piura en la Av. Grau 1581 y en Av. Panamericana 1219 Mz.243 – zona industrial (Moderno terminal), así como con terminales propios en todas sus rutas, e las ciudades de Sullana, talara, el alto, los órganos y Máncora.

Desde un inicio, la estrategia de la empresa Eppo S.A siempre ha sido buscar adaptarse a las exigencias de los usuarios y la mejora de la organización, lo cual se ha conseguido mediante una permanente reinversión de las utilidades y de manera continua, el tomar estas medidas preventivas le permiten alcanzar a la empresa sus objetivos y metas.

EPPO S.A. comprende que el transporte de personas por carretera es una actividad riesgosa, que requiere de un continuo mantenimiento preventivo de las unidades vehiculares, así como proteger a nuestros usuarios de los daños mediante la cobertura de seguros y el estricto cumplimiento de las disposiciones legales que regulan el transporte interprovincial de personas.

Su mayor fortaleza es brindar un servicio puntual, seguro y económico y por ello tienen la política de cumplir con el horario puntual de salida en todos los terminales, así como no permitir subir usuarios fuera de los terminales.

Como parte de la estrategia de mejora, esta empresa siempre ha ido cambiando, por ejemplo, a fines de los ochenta con el fortalecimiento del departamento de contabilidad, a fines de los noventa el área informática y actualmente con la mejora integral de toda la organización.

### **Misión**

Ofrecer calidad, en el servicio de transporte de pasajeros, a nuestros clientes con confiabilidad y seguridad

### **Visión**

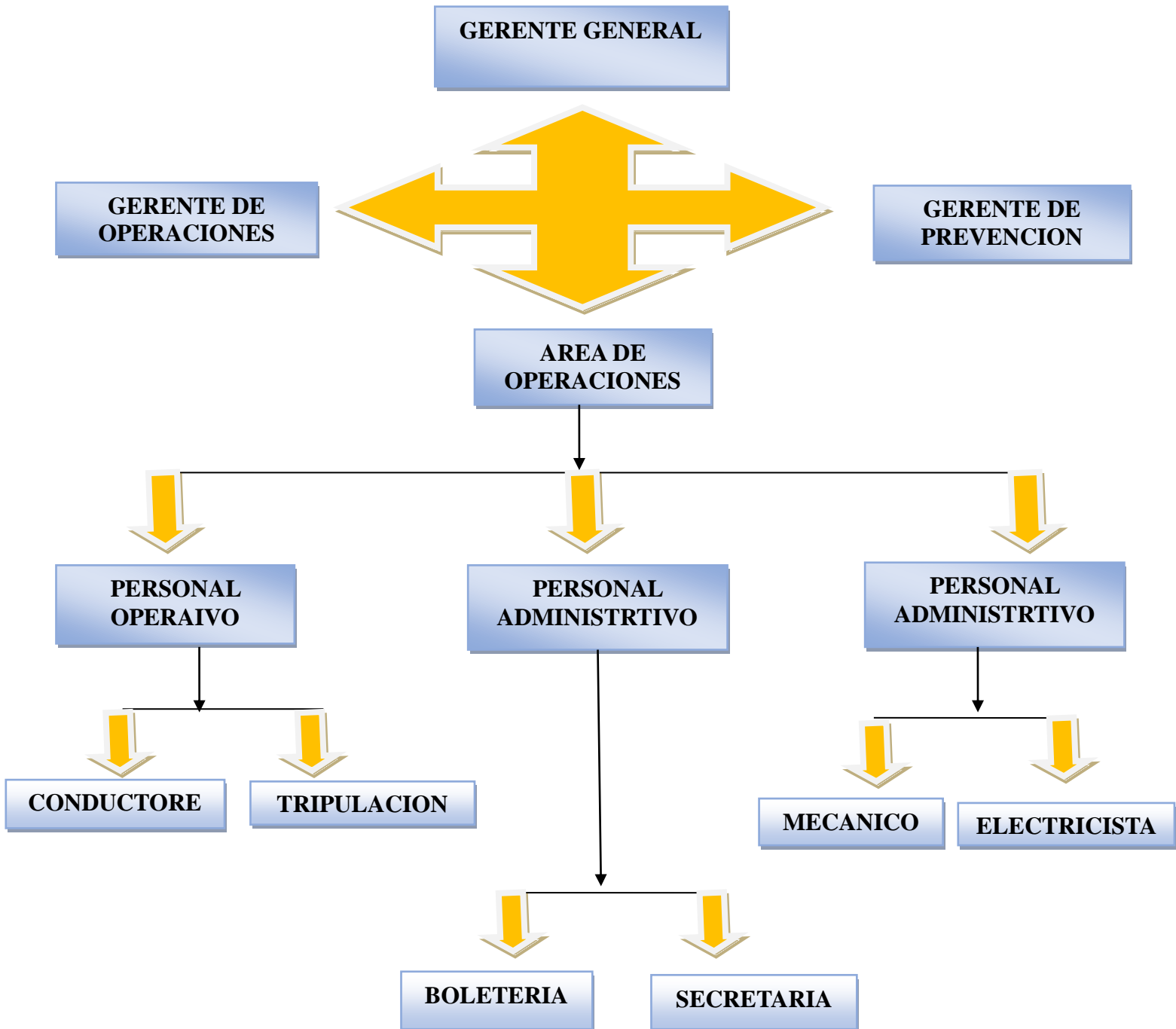
Ser una empresa líder en el transporte de pasajeros en la zona norte de nuestro país para ofrecer un excelente servicio a nuestros clientes y construir al progreso de nuestra región.



## **Objetivos**

- Que el cliente se sienta seguro tanto en el ómnibus como en la empresa
- Ir mejorando su infraestructura de su distintos locales
- de que el cliente llegue con puntualidad a su destino
- de que el cliente no se sienta desanimado en el tiempo de espera
- de que cada determinado tiempo se renueve la flota a fin de brindar un mejor servicio
- de que el personal se eficaz en el momento de realizar su trabajo
- ganar dinero
- mantener el ascendente progreso de la empresa

**Organización estructural**  
**EMPRESA DE TRANSPORTES EPPO S.A**



## 2.3 Marco Conceptual

### 2.3.1 Tributos

Definición por varios autores

-*Diccionario de la Real Academia*: (del latín tributum) que es la entrega por parte del súbdito al Estado para las cargas y atenciones públicas cierta cantidad de dinero o en especie. También agrega: es una obligación dineraria establecida por la ley, cuyo importe se destina al sostenimiento de las cargas públicas.

- *Giuliani Fonrouge*: es... “concebido genéricamente como una prestación obligatoria, comúnmente en dinero, exigida por el Estado en virtud de su poder de imperio y que da lugar a relaciones jurídicas de derecho público”

-*Héctor Villegas*: ... “se entiende por tributo toda prestación patrimonial obligatoria - habitualmente pecuniaria- establecidas por la ley, a cargo de las personas físicas y jurídicas que se encuentran en los supuestos de hecho que la propia ley determine, y que vaya dirigido a dar satisfacción a los fines que al Estado y a los restantes entes públicos le estén encomendados”

- *José María Martín*: “son definibles como detracciones de parte de la riqueza de los particulares exigidas por el Estado (aspecto económico), mediante leyes dictadas en ejercicio de su poder tributario (aspecto jurídico), con la finalidad de promover el bienestar general (aspecto político)”

-*German Bidart Campos*: “el tributo es, lato sensu, la detracción que, en virtud de ese poder tributario, se hace de una porción de riqueza de los contribuyentes a favor del estado. El tributo es una categoría de lo que se llama ingresos públicos” (Amaro, 2010).

### **Impuesto selectivo al consumo**

Es el beneficio de devolución del 30% (treinta por ciento) del monto del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que forme parte del precio de venta del petróleo Diésel que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición de combustible. Es otorgado a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros y/o el servicio de transporte público terrestre de carga, de acuerdo a lo siguiente:

- Tratándose de adquisiciones de combustible a proveedores que sean sujetos del ISC, el treinta por ciento (30%) se calculará sobre el ISC que le hubieran trasladado en dicha adquisición.
- Tratándose de adquisiciones de combustible a proveedores que no sean sujetos del ISC, el treinta por ciento (30%) se calculará sobre el monto que resulte de aplicar al valor de venta que figura en el comprobante de pago o nota de débito, el porcentaje que determine la SUNAT mediante resolución de superintendencia.

El beneficio se rige por la Ley N° 29518 y la Ley N° 30060 considera las adquisiciones de combustible (petróleo diésel) efectuadas desde el 5 de julio de 2010 puede solicitarse trimestralmente conforme a las normas que establece la SUNAT.

La solicitud de devolución y la información correspondiente a los días 1 al 6 de julio debe ser presentada hasta el último día hábil del mes de agosto de 2016.

El beneficio será otorgado siempre que se cumplan los requisitos establecidos y hasta el límite máximo establecido para el beneficio.

### **Tasa porcentual**

La citada ley dispone que se otorgue a los transportistas que presten el servicio de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros y la actividad de transporte público terrestre de carga, por el plazo de tres años contados desde la vigencia del reglamento de dicha ley, el beneficio de devolución por el equivalente al 30% del ISC que consumen.

El reglamento publicado establece el procedimiento, requisitos, plazos para la devolución, así como la forma para determinar el volumen del combustible sujeto al beneficio.

Para ello se consideran ratios de consumo de años anteriores, tipo de vehículo, rutas que desarrollan, kilómetros recorridos e ingresos netos del mes por concepto de servicios de transporte sujetos al beneficio, entre otros.

El reglamento también considera los mecanismos que eviten el traslado de dicho beneficio a sujetos no comprendidos en los alcances de la ley.

Según el reglamento, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat) podrá requerir al transportista la documentación, información y registros contables que sustenten la solicitud de devolución, los cuales deberán ser puestos a disposición de dicha entidad en la fecha y lugar que ésta señale.

La devolución se efectuará mediante notas de crédito negociables, las cuales no podrán ser redimidas.

Las solicitudes de devolución se resolverán dentro del plazo de 90 días calendario contados a partir de la fecha de su presentación

La norma precisa que debe entenderse que la constancia de inscripción vigente en el registro otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) emitida para prestar el servicio de transporte público terrestre de carga, la constituye la Tarjeta Única de Circulación.

Temporalmente se entenderá que la constancia de inscripción vigente en el registro para el servicio de transporte público terrestre de carga será el Certificado de Habilitación Vehicular de Transporte Terrestre de Mercancías en General, mientras culmine el proceso de canje de la Tarjeta Única de Circulación conforme lo establezca el MTC. (Actualidad Empresarial, 2016).

Requisitos para acceder a la devolución del ISC:

Requisitos del transportista:

- Estar inscrito en el Ruc, señalando como actividad económica la prestación del servicio de transporte sujeto al beneficio.
- Tener la condición de habido para la sunat.
- Ser contribuyente del Régimen General del impuesto a la renta.
- Haber presentado todas las declaraciones de pago de los tributos administrados por la Sunat a los que se encuentren afectos, correspondientes a los doce (12) últimos periodos cuyo vencimiento se hubiera producido con anterioridad a la fecha, de presentación de la solicitud.
- Haber empleado el combustible en unidades de transporte habilitadas.

#### Presentación de las Solicitudes de devolución:

El monto mínimo para solicitar la devolución del ISC será el equivalente a una (1) unidad impositiva tributaria (UIT) por cada trimestre. La referida UIT será la vigente al momento de la presentación de la solicitud.

Las solicitudes de devolución deberán ser presentadas ante la Sunat hasta el último día hábil del mes de presentación indicado en el cuadro, adjuntando la documentación señalada. Vencido el plazo, se perderá el derecho de solicitar la devolución por los meses que conforman el trimestre respecto.

#### Requisitos para Iniciar el trámite:

- Presentación del formulario N° 4949 “Solicitud de Devolución” debidamente firmado por el deudor tributario o representante legal acreditado en el Ruc. Dicho formulario deberá ser presentado en el plazo señalado en el artículo 5° del decreto supremo N° 140- 2004- EF, por cada trimestre

- Contar con la autorización o la constancia de inscripción vigente según corresponda otorgado, por el ministerio de transportes y comunicaciones para prestar servicios de transporte terrestre público interprovincial de pasajeros.

Asimismo, se deberá acompañar una relación detallada de los siguientes documentos:

- Los comprobantes de pago que respalden las adquisiciones efectuadas por los periodos por los que solicita devolución.
- Los comprobantes de pago emitidos por los transportistas que respalden las adquisiciones efectuadas por los periodos por los que solicita devolución.

#### **Exoneración delo Impuesto General a las Ventas:**

De acuerdo a lo establecido en el numeral 2 del apéndice II de la ley del IGV, los servicios de transporte público de pasajeros realizados dentro del país se encuentran exonerados del IGV. Esta exoneración incluye tanto a los servicios de transporte público urbano de pasajeros como a los servicios de transporte interprovincial de pasajeros.

Asimismo dicha exoneración excluye expresadamente a los servicios de transporte público ferroviario de pasajeros y a los servicios de transporte aéreo.



### **2.3.2 Sector transportes**

#### **Definición**

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes. (Wikipedia, 2013)

#### **Clases de transportes**

**Urbano:** Muchas veces el uso del vehículo particular se torna más económico que viajar en vehículos de transporte masivo, ya que los viajes son más rápidos, más confortables y puerta a puerta; pero esta premisa no se cumplirá generalmente en las horas pico, debido a que el automóvil es el principal causante del embotellamiento y congestión en áreas comerciales y administrativas (zonas de atracción de viajes).

La elección entre el auto y el servicio masivo, está determinada más por conveniencia que por costo; además en toda comunidad no hay la suficiente infraestructura de calles y estacionamientos dentro las áreas de atracción de viajes o centros históricos, por lo que la ventaja de utilizar el transporte público será evidente.

Según estudios una vía común puede escurrir por cada pista (Milton Torres, Gerencia de tráfico y transportes en zonas urbanas, 2004).

Vehículos particulares = 1600 personas / hora

Bus transporte masivo = 9000 usuarios / hora

Para tener una calidad global en el transporte público urbano es fundamental que cada uno de los actores tenga sus objetivos bien definidos, que conozca todos sus derechos y obligaciones y sepa realizar con eficiencia y calidad todas sus tareas y actividades. Esto corresponde a la capacitación del sistema. (Vargas, 2003)

**Interprovincial:** en este sector tenemos que tener en cuenta que más del 50% del transporte interprovincial de pasajeros operan de forma informal, es decir si tomamos en cuenta que existen cerca de 8500 ómnibus interprovincial (no urbano), tenemos cerca de un 77% del transporte interprovincial no cumple con las exigencias que regulan sus operaciones. (Comercio, 2017)

“algunos ejemplos de manejo de informal es cuando los choferes no descansan el tiempo adecuado, cuando los trabajadores no están en planilla o cuando se les ofrece un sueldo menor del mercado” (Navarrete, 2017)

**Internacionales:** El carácter internacional del transporte hace necesario que también tenga que existir la cooperación y coordinación internacional. Los grandes centros generadores o receptores de tráfico están condicionados por el tipo de geografía, economía o política que tienen.

Los grandes países desarrollados (con mucha riqueza mundial), forman una red densa de transportes con altos consumos energéticos y un mercado internacional

donde muchas mercancías y personas son transportadas por todo el mundo. Sus infraestructuras y servicios son muy complejos y están muy desarrollados. Los países menos desarrollados tienen un transporte de menor complejidad con pocos avances técnicos y con infraestructuras poco desarrolladas. El número de desplazamientos es escaso y los transportes que se producen son a causa del escaso mercado internacional en el que están involucrados.

En ambos casos se puede sacar relación entre las rentas, los índices de desarrollo (producción y consumo de energía), el transporte interno (niveles de motorización o densidad de infraestructuras) y la participación de los países en el tráfico internacional.

El Transporte internacional es la operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías o personas de un país otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros).

Del transporte se tiene doble acepción. Se puede entender y emplear como la acción de llevar los bienes o personas, de un lugar a otro. También como el conjunto de los diversos medios para el traslado de bienes o de personas.

Los medios de transporte han tenido y seguirán teniendo un papel de primer orden en la historia de la humanidad. Su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico humano y el uso de animales hasta la invención de las máquinas, ha permitido el desarrollo alcanzado por el intercambio comercial.

Clasificación del transporte internacional:

**1) Según el ámbito de operación:**

- Nacional: El autorizado para efectuar transporte entre distintos puntos del territorio nacional. Cuando es marítimo, fluvial, lacustre o aéreo, también se le conoce como cabotaje (Arts. 72 y sigs. Ley Orgánica de Aduanas; Art. 98 Ley de Aviación Civil)
- Internacional: El autorizado para efectuar transporte con el exterior del territorio nacional, es decir, entre naciones.
- Mixto: El autorizado para efectuar transporte, tanto entre distintos puntos del territorio nacional, como con el exterior.

**2) Según la nacionalidad de su matrícula:**

- Nacional: Si su matrícula ha sido expedida en el país.
- Extranjero: Si su matrícula ha sido expedida por otro país.

**3) Según el medio natural donde opera:**

- Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)
- Aéreo: Navegación por aire.
- Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.

**4) Según su función:**

- Carga: Transporte de mercancías.
- Pasajeros: Transporte de personas.
- Encomiendas: Transporte de pequeños bultos (postales). Normalmente este tipo de transporte se hace en compartimientos especiales en el transporte de pasajeros.

- Guerra: Transporte para fines bélicos.

**5) Según el modo:**

- Ordinario: Un solo modo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre)
- Multimodal, intermodal o combinado: Dos o más modos diferentes de transporte en una operación de tránsito aduanero.

El Transporte internacional es la operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías o personas de un país a otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros). (Albornoz, 2016).

### **III. Hipótesis**

#### **3.1 Hipótesis**

Basándose en Sarabia (citado por Martínez, 2006) en su publicación “*El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica*” donde refirió que “... el estudio de casos es inapropiado para el contraste de hipótesis y que ofrece sus mejores resultados en la generación de teorías”. La presente investigación no formuló hipótesis.

## **IV. METODOLOGÍA**

### **4.1 Diseño de la investigación**

El diseño de investigación aplicado será No experimental, bibliográfico, documental y de caso. La investigación a realizar, buscará la información proveniente de propuestas, comentarios, análisis de temas relacionados al estudio, los cuales se analizarán para determinar los resultados.

### **4.2 Población y muestra:**

#### **4.2.1 Población:**

Por ser una investigación bibliográfico-documental y de caso no aplica población.

#### **4.2.2 Muestra**

Por ser una investigación bibliográfico-documental y de caso no aplica muestra.

### **4.3 Definición y Operacionalización de variables e indicadores**

No aplica por ser investigación bibliográfica documental y de caso.

### **4.4 Técnicas e instrumentos**

#### **4.4.1 Técnica**

La investigación hará uso de la técnica de la encuesta, entrevista, observación directa  
Para el recojo de la información se utilizó la técnica de la revisión bibliográfica y documental.

Para el recojo de la información de la parte bibliográfica se utilizaron fichas bibliográficas.

#### **4.4.2 Instrumento:**

La investigación hará uso de un cuestionario, como instrumento para la recolección de información del caso en estudio.

#### **4.5 Plan de análisis**

**Para conseguir el objetivo específico 1:** Se realizó una revisión bibliográfica y documental de la literatura pertinente (antecedentes).

**Para conseguir el objetivo específico 2:** Se utilizó un cuestionario, el mismo que fue aplicado a la empresa del caso.

**Para conseguir el objetivo específico 3:** Se realizó un análisis comparativo de los resultados del objetivo específico 1 y el objetivo específico 2.



#### 4.6 Matriz de consistencia

Título	Enunciado	Objetivos		Variable en estudio	Metodología
		General	Específicos		
<p><b>LOS TRIBUTOS AFECTOS A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN EL PERÚ Y SU INCIDENCIA EN LA GESTION EMPRESARIAL.</b></p> <p><b>CASO: EMPRESA DE TRANSPORTES EPPO S.A PIURA, 2016.</b></p>	<p>¿Cuáles son los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016?</p>	<p>Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016 .</p>	<p>1. Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial.</p> <p>2. Determinar y describir los tributos afectos a la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016.</p> <p>3. Realizar un análisis comparativo de los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016</p>	<p><b>TRIBUTOS</b></p>	<p>Enfoque cualitativo. Descriptivo Bibliográfico Documental y de caso.</p> <p>Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario.</p>

## 4.7 Principios éticos

### **Uladech (2016), código de ética de la Uladech**

**Protección a las personas.-** La persona en toda investigación es el fin y no el medio, por ello necesitan cierto grado de protección, el cual se determinará de acuerdo al riesgo en que incurran y la probabilidad de que obtengan un beneficio.

En el ámbito de la investigación es en las cuales se trabaja con personas, se debe respetar la dignidad humana, la identidad, la diversidad, la confidencialidad y la privacidad. Este principio no solamente implicará que las personas que son sujetos de investigación participen voluntariamente en la investigación y dispongan de información adecuada, sino también involucrará el pleno respeto de sus derechos fundamentales, en particular si se encuentran en situación de especial vulnerabilidad.

**Beneficencia y no maleficencia.-** Se debe asegurar el bienestar de las personas que participan en las investigaciones. En ese sentido, la conducta del investigador debe responder a las siguientes reglas generales: no causar daño, disminuir los posibles efectos adversos y maximizar los beneficios.

**Justicia.-** El investigador debe ejercer un juicio razonable, ponderable y tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que sus sesgos, y las limitaciones de sus capacidades y conocimiento, no den lugar o toleren prácticas injustas. Se reconoce que la equidad y la justicia otorgan a todas las personas que participan en la investigación derecho a acceder a sus resultados. El investigador está también obligado a tratar equitativamente a quienes participan en los procesos, procedimientos y servicios asociados a la investigación.

**Integridad científica.-** La integridad o rectitud deben regir no sólo la actividad científica de un investigador, sino que debe extenderse a sus actividades de enseñanza y a su ejercicio profesional. La integridad del investigador resulta especialmente relevante cuando, en función de las normas deontológicas de su profesión, se evalúan y declaran daños, riesgos y beneficios potenciales que puedan afectar a quienes participan en una investigación. Asimismo, deberá mantenerse la integridad científica al declarar los conflictos de interés que pudieran afectar el curso de un estudio o la comunicación de sus resultados.

**Consentimiento informado y expreso.-** En toda investigación se debe contar con la manifestación de voluntad, informada, libre, inequívoca y específica; mediante la cual las personas como sujetos investigadores o titular de los datos consienten el uso de la información para los fines específicos establecidos en el proyecto.

## **2. BUENAS PRÁCTICAS DE LOS INVESTIGADORES**

Ninguno de los principios éticos exime al investigador de sus responsabilidades ciudadanas, éticas y deontológicas, por ello debe aplicar las siguientes buenas prácticas:

- El investigador debe ser consciente de su responsabilidad científica y profesional ante la sociedad. En particular, es deber y responsabilidad personal del investigador considerar cuidadosamente las consecuencias que la realización y la difusión de su investigación implican para los participantes en ella y para la sociedad en general. Este deber y responsabilidad no pueden ser delegados en otras personas.

- En materia de publicaciones científicas, el investigador debe evitar incurrir en faltas deontológicas por las siguientes incorrecciones:
  - a) Falsificar o inventar datos total o parcialmente.
  - b) Plagiar lo publicado por otros autores de manera total o parcial.
  - c) Incluir como autor a quien no ha contribuido sustancialmente al diseño y realización del trabajo y publicar repetidamente los mismos hallazgos.
  
- Las fuentes bibliográficas utilizadas en el trabajo de investigación deben citarse cumpliendo las normas APA o VANCOUVER, según corresponda; respetando los derechos de autor.
- En la publicación de los trabajos de investigación se debe cumplir lo establecido en el Reglamento de Propiedad Intelectual Institucional y demás normas de orden público referidas a los derechos de autor.
- El investigador, si fuera el caso, debe describir las medidas de protección para minimizar un riesgo eventual al ejecutar la investigación.
- Toda investigación debe evitar acciones lesivas a la naturaleza y a la biodiversidad.
- El investigador debe proceder con rigor científico asegurando la validez, la fiabilidad y credibilidad de sus métodos, fuentes y datos. Además, debe garantizar estricto apego a la veracidad de la investigación en todas las etapas del proceso.

- El investigador debe difundir y publicar los resultados de las investigaciones realizadas en un ambiente de ética, pluralismo ideológico y diversidad cultural, así como comunicar los resultados de la investigación a las personas, grupos y comunidades participantes de la misma.
- El investigador debe guardar la debida confidencialidad sobre los datos de las personas involucradas en la investigación. En general, deberá garantizar el anonimato de las personas participantes.
- Los investigadores deben establecer procesos transparentes en su proyecto para identificar conflictos de intereses que involucren a la institución o a los investigadores.

## V. RESULTADOS

### 5.1 Resultados

#### 5.1.1 Respecto al objetivo específico 1

**Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial.**

**Cuadro 1**

<b>AUTORES</b>	<b>RESULTADOS</b>
<b>Sunat (2016)</b>	<p>Determinó que el sector transportes cuenta con el beneficio de devolución del 30% (treinta por ciento) del monto del Impuesto Selectivo al consumo, que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición de combustible. Siempre y cuando cumpla con presentar los requisitos y forma de devolución que se detallan en la propia Ley N° 29518, en su reglamento D.S. N° 145-2010-EF y en la Resolución de Superintendencia N° 245-2010/SUNAT.</p> <p>También nos especifica que los montos solicitados que superen el límite calculado no serán objeto de devolución ni podrán ser arrastrados a los períodos posteriores. Ya que únicamente se ha establecido un monto mínimo para solicitar la devolución por trimestre.</p> <p>Se considera que si un comprobante no tiene desagregado el ISC significaría que ha realizado la adquisición a un proveedor que no está afecto al ISC pero ello no le impide ser partícipe del beneficio</p>
<b>Gallegos (2013)</b>	<p>Hace mención a que todas las empresas, en especial el de transportes, para que puedan desarrollar sus actividades deben contar con normas y procedimientos internos.</p> <p>En donde el servicio de transporte terrestre de pasajeros en la zona urbana e interprovincial son elementos constitutivos, ya que contribuyen en el mejoramiento para elevar la calidad de vida de las poblaciones cercanas y los</p>

	<p>tributos aplicables para el estado.</p> <p>Considerando que en la parte tributaria se encuentran obligado a la declaración del ITAN del ejercicio correspondiente, siempre y cuando supere el millón de soles.</p>
<b>Rivera (2016)</b>	<p>Determina según investigación sobre tema transportes que: el cálculo de los ratios es muy importante para el desarrollo de la empresa ya que con ello proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación por ende permiten analizar el estado actual o pasado de la empresa y sus niveles óptimos definidos en ella.</p> <p>La evolución del ratio depende de un conjunto de factores de diversa naturaleza. Entre ellos:</p> <p>el normativo tributario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tasa del impuesto, tasas reducidas o existencia de un tramo de inafectación.</li> <li>• Gastos Tributarios. En términos generales los gastos tributarios reducen o difieren el pago de las obligaciones y por lo tanto reducirán el ratio de eficiencia, tratamiento a los bienes de capital. En nuestro país los bienes se gravan y se permite la deducción del crédito fiscal.</li> </ul> <p>Aplicación del principio de imposición en destino. Económicos, estadísticos, administrativos tributarios.</p>
<b>Bayona (2016)</b>	<p>Considera que el tributo tiene como fin costear los servicios públicos que el estado presta, de modo que lo que el particular paga por concepto de gravamen es el equivalente a los servicios públicos que recibe. La principal crítica a esta teoría consiste en que no toda la actividad del estado es concretamente un servicio público, ni va encaminada a la prestación de los servicios públicos, por lo tanto, no todos los recursos que percibe se destinan</p>

	<p>exclusivamente a la satisfacción de los servicios de esta naturaleza.</p> <p>Está constituida por los órganos del estado encargados de aplicar la política tributaria. A nivel de Gobierno central, es ejercida por dos entidades: la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, más conocida como SUNAT y la Superintendencia Nacional de Administración de Aduanas o SUNAD. Los Gobiernos Locales recaudan sus tributos directamente en la mayor parte de los casos.</p>
<b>Tadeo (2016)</b>	<p>Concluyo que en nuestro país el Decreto Legislativo Nro. 771 vigente desde Enero de 2004, establece el Marco Legal Del Sistema Tributario Nacional. El mismo que comprende: el código tributario, los tributos del gobierno central y los tributos para los gobiernos locales.</p> <p>Las características fundamentales del sistema tributario son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. En el aspecto fiscal</li> <li>b. En el aspecto económico</li> <li>c. En el aspecto social</li> <li>d. En el aspecto administrativo</li> </ol>
<b>Farfán (2010)</b>	<p>Concluyo que el transporte es uno de los mayores problemas sociales en el país, ya que fuertemente se realizan para poder detectar las llamadas: “Líneas Piratas” que según la asociación de propietarios de ómnibus interprovinciales del Perú (APOIP) ocupan el 50% del mercado. Asimismo, el transporte interprovincial es un mercado muy atomizado, donde grandes empresas de transporte tratan directamente con los proveedores para comprar sus productos sin recurrir a anuncios publicitarios.</p>
	<p>Determino que el sector de transporte interprovincial de</p>



<p><b>Urquiza (2015)</b></p>	<p>pasajeros se caracteriza actualmente por el aumento en la demanda de pasajes debido al crecimiento de los sectores productivos de bienes y servicios. Su aporte se incrementa continuamente al ser un tipo empresarial más difundido a nivel nacional. . Por otro lado, las pocas iniciativas adecuadas como la Ley de Formalización de las Mype son encarpetadas, lo cual permite que estos pequeños empresarios permanezcan en la informalidad.</p>
<p><b>Vera (2015)</b></p>	<p>Concluyo que el incremento en la tarifa de transportes EPPO S.A constituye un acto ilegal, abusivo y arbitrario. Ya que esta empresa que tiene el monopolio en la ruta interprovincial Piura- Talara- Mancora y viceversa. Mediante la Defensoría del Pueblo puede intervenir en mérito a sus atribuciones funcionales en defensa de los derechos ciudadanos.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a los antecedentes nacionales y regionales.

### 5.1.2 Respecto al objetivo específico 2

Determinar y describir los tributos afectos a la empresa de transporte interprovincial EPPO S.A. Piura, 2016.

CUADRO 2

	<b>I.- PERFIL DE LA EMPRESA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>1</b>	<b>Tiempo de la empresa en la actividad comercial</b>		
	a) 1 a 5 años		
	b) 6 a 10 años		
	c) Más de 10 años	X	
<b>2</b>	<b>Constitución legal</b>		
	a) Persona natural		
	b) Persona jurídica	X	
<b>3</b>	<b>Estado de la empresa</b>		
	a) En actividad	X	
	b) Estacionaria		
<b>4</b>	<b>Número de trabajadores</b>		
	a) De 1 a 2		
	b) De 3 a 5		
	c) De 6 a 10		
	d) Más de 10 trabajadores	X	
<b>5</b>	<b>Tipo de Capital</b>		
	a) individual		
	b) Social	X	
<b>6</b>	<b>¿Cuántos establecimientos tiene su empresa incluyendo éste?</b>		
	a) ninguno		
	b) 1 más		
	c) 2 más		
	d) 3 más		
	e) Más de 3 establecimientos	X	

<b>7</b>	<b>Propiedad del local comercial</b>		
	a) Propio	X	
	b) Alquilado		
<b>8</b>	<b>Tipo de licencia</b>		
	a) Vigencia temporal	X	
	b) Indefinida		
<b>9</b>	<b>La empresa forma parte de una asociación o gremio?</b>		
	a) Si	X	
	b) No		
<b>10</b>	<b>¿Cómo se considera a su empresa en su localidad :</b>		
	a) Muy conocida	X	
	b) Medianamente conocida		
	c) Conocida		
	d) Poco conocida		
	e) Desconocida		
	<b>II. RESPECTO A LOS TRIBUTOS</b>		
<b>11</b>	<b>¿A qué Régimen tributario pertenece?</b>		
	a) RUS		
	b) Régimen especial		
	c) Régimen general	X	
<b>12</b>	<b>¿Dispone y mantiene actualizado los permisos o autorizaciones requeridas para la ejecución de sus actividades comerciales?</b>		
	a) Si	X	
	b) No		
<b>13</b>	<b>¿Qué tipo de contribuyente sobre IR es su empresa?</b>		
	a) Persona natural		
	b) Persona jurídica	X	
<b>14</b>	<b>¿Que rubros conforman sus ingresos percibidos durante el ejercicio gravable?</b>		
	a) Venta de bienes y servicios		
	b) Arrendamientos		
	c) Otra actividad	X	
<b>15</b>	<b>¿Emite comprobantes de pago por toda venta?</b>		

	a) Si	X	
	b) No		
	c) A veces		
<b>16</b>	<b>¿A qué tributos se encuentra afectos su empresa?</b>		
	a) Impuesto General a las Ventas IGV		
	b) IR 1era. Categoría		
	c) IR 2era. Categoría		
	d) IR 3era. Categoría	X	
	e) Impuesto Selectivo al Consumo	X	
	f) Impuesto Temporal a los Activos Netos (ITAN)	X	
	g) Impuestos a los Juegos de Casinos y Tragamonedas		
	h) Impuesto a las Transacciones Financieras	X	
	i) Impuesto Extraordinario de Solidaridad		
	j) Impuesto Predial	X	
	k) Impuesto a la Renta	X	
	l) Impuesto al Patrimonio Vehicular	X	
<b>17</b>	<b>¿Cumple usted regularmente con sus obligaciones tributarias</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>18</b>	<b>¿La elaboración y declaración de los impuestos son correctamente supervisadas?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>19</b>	<b>¿Cuenta la empresa con un especialista en el área tributaria?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>20</b>	<b>¿Ha sido fiscalizado y supervisado por SUNAT durante el último año?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>21</b>	<b>¿Se ha visto afectada la empresa por las reformas de leyes tributarias?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		

<b>22</b>	<b>¿Existe una planificación para el cumplimiento de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>23</b>	<b>¿La empresa retiene correctamente las retenciones de IGV?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>24</b>	<b>¿La empresa entrega los comprobantes de retenciones de IGV en el tiempo establecido por la administración tributaria?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>25</b>	<b>¿Existen controles previos en cuanto a las revisiones de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>26</b>	<b>¿Existen controles posteriores en cuanto a las revisiones de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		X
<b>27</b>	<b>¿Hace uso del beneficio tributario del descuento por ISC?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>28</b>	<b>¿La empresa ha tenido que realizar declaraciones sustitutivas por errores en declaración presentada?</b>		
	a) SI		
	b) NO		X
	c) Algunas veces		
<b>29</b>	<b>¿Se encuentra informado de las sanciones a las cuales puede estar sujeta la empresa, en caso de incumplir con las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>30</b>	<b>¿Hace uso de la elusión tributaria para minimizar el pago de impuestos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
	c) Algunas veces	X	

<b>31</b>	<b>¿Se encuentra al día con el pago de las obligaciones tributarias</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>32</b>	<b>¿Mantiene actualizados sus Estados Financieros?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
	c) Algunas veces		
<b>33</b>	<b>¿Considera usted que una auditoria de cumplimiento tributario le beneficiara de manera positiva al control y pago de sus tributos?</b>		
	a) SI	X	
	b) NO		
<b>34</b>	<b>¿Enfrenta actualmente procesos Administrativos o Judiciales por cobro o falta de pago de tributos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		X
<b>35</b>	<b>¿Si tributar no fuera obligatorio, pagaría impuestos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		X

### 5.1.3 Respecto al objetivo específico 3

Realizar un análisis comparativo de los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016.

CUADRO 3

ELEMENTOS DE COMPARACION	RESULTADOS O.E.1	RESULTADOS O.E.2	RESULTADOS
<b>BENEFICIOS TRIBUTARIOS</b>	<b>Sunat (2016).</b> Concluyó que toda empresa de transporte cuenta en el beneficio de devolución del 30% (treinta por ciento) del monto del Impuesto Selectivo que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición de combustible. Según la presentación de los requisitos que se soliciten.	La Empresa de transporte EPPO S.A. hace uso del beneficio tributario de devolución del 30% del ISC en el consumo de Diésel.	<b>Coincide</b>
<b>DECLARACIÓN DEL ITAN</b>	<b>Gallegos (2013)</b> Hace mención a que Todas las empresas, en especial el de transportes de pasajeros, para que puedan desarrollar sus actividades deben contar con normas y procedimientos internos. También nos indica que el servicio de transporte se encuentra obligado a la declaración del ITAN en caso de superar el millón de soles.	La Empresa de transporte EPPO S.A. cuenta con manual de políticas, procedimientos y normativas actualizadas asegurando que sus operaciones administrativas, financieras y tributarias se realicen con eficiencia y eficacia. La empresa en estudio no se encuentra	<b>Coincide</b>

		afecto a la declaración del ITAN.	
<b>NORMAS TRIBUTARIAS</b>	<b>Rivera (2016)</b> Nos indica según investigación sobre tema transportes que el cálculo de los ratios es muy importante para el desarrollo de la empresa ya que con ello proporcionan unidades contables y financieras de medida y comparación. La evolución del ratio depende de un conjunto de factores, entre ellos se encuentra: El normativo tributario, económicos, estadísticos, administrativos tributarios.	La Empresa de transporte EPPO S.A hace uso de las razones financieras para obtener una mejor visión del estado en el que se encuentra y aplicar políticas correctivas, según la normatividad tributaria vigente.	<b>Coincide</b>
<b>LEY DE FORMALIZACIÓN</b>	<b>Urquiza (2015)</b> Determino que el sector de transporte incrementa continuamente al ser un tipo empresarial más difundido a nivel nacional. Por otro lado considera que las pocas iniciativas adecuadas como la Ley de Formalización de las Mype son encarpetadas, lo cual permite que estos pequeños empresarios permanezcan en la informalidad y no estén sujetos a pagar impuestos.	La Empresa de transporte EPPO S.A. es una Empresa Formal muy conocida debido a la cantidad de años que lleva en el sector transportes, cumpliendo con sus obligaciones tributarias según las normas tributarias vigentes.	<b>No Coincide</b>
<b>PROBLEMAS TRIBUTARIOS</b>	<b>Távora (2016)</b> señaló que se ha multado a la empresa EPPO S.A por hacer caso omiso a la	La Empresa de transporte EPPO S.A fue multada por la Municipalidad	<b>Coincide</b>



	orden de paralización de obra, la misma que equivale a 1 Unidad Impositiva Tributaria. Esta multa fue aplicada por la gerencia de Seguridad Ciudadana, según la infracción B203 de la Ordenanza Municipal	provincial de Piura, por infracciones administrativas, lo que perjudicó económicamente a la empresa con una UIT en el año 2016.	
--	---	---	--

**Fuente:** Elaboración propia, en base a las comparaciones de los resultados de los objetivos específicos 1 y 2.

## **5.2 Análisis de los Resultados**

### **5.2.1 Respecto al Objetivo específico 1**

**Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial y su incidencia en la gestión empresarial.**

**1. Sunat (2016).** Concluyó que las empresas de transporte ahora tienen el beneficio del impuesto selectivo al consumo, el cual consiste en la devolución del monto del ISC del 30% que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición del combustible. Ello siempre y cuando presente los requisitos según ley.

**2. Huanay, Taboada & Vásquez (2015).** Determinaron que el sector transporte genera mayor dependencia del petróleo, lo cual es indispensable para este sector ya que ello les permite poder mantener en movimiento la flota de vehículos y así poder permitir el traslado correcto de pasajeros en su línea de transportes, por ende considera también que al incrementarse este sector en forma exponencial genera más importación de combustible en todo el Perú. Lo cual generara un desbalance tributario ya que no existe un monto mínimo ni máximo, Únicamente se ha establecido un monto mínimo para solicitar la devolución por trimestre.

**3. Rivera (2016).** Concluyó que los ratios que no solo reflejan un amplio estado financiero en la cual se pueda evaluar a las empresas de transportes, en este caso la empresa EPPO S.A. ya que gracias también a dichos ratios se puede tener una amplia orientación de cómo se encuentra en el aspecto económico, estadístico y

administrativa tributaria. Por ello considera que la empresa en estudio es una empresa muy sólida en el mercado.

**4. Tadeo (2016).** Concluyó que la obligación tributaria es el vínculo originado por un tributo, cuya fuente es la ley y constituye un nexo entre el acreedor tributario (Estado) y el deudor tributario (Contribuyente o responsable) que se manifiesta en una obligación de pago (pago del tributo) o en obligaciones adicionales de hacer (Presentación de Declaraciones Juradas) o de tolerar las revisiones fiscales.

**5. Urquiza (2015).** Determino que el sector de transporte interprovincial actualmente tiene un aumento en la demanda de pasajes debido al crecimiento de los sectores productivos de bienes y servicios. Por ende considera que el aporte de este tipo de empresas incrementa continuamente. Por otro lado considera que las pocas iniciativas adecuadas como la Ley de Formalización de las Mype suelen ser encarpetadas, lo cual permite que sean pocas las empresas de transporte formales.

**6. Vera (2015).** Concluyo que existe un incremento en la tarifa de transportes EPPO S.A el cual es considerado como un acto ilegal, abusivo y arbitrario. Ya que esta empresa es única por lo cual tiene el monopolio en la ruta interprovincial Piura-Talara- Mancora y viceversa. En donde al no tener competidor sobrevalora el precio de los pasajes a sus usuarios. Lo cual solo beneficia al empresario.

### **5.2.2 Respecto al Objetivo específico 2**

#### **Determinar y describir los tributos en las empresas de transporte interprovincial EPPO S.A. Piura, 2016**

1. La Empresa de transporte EPPO, Piura cuenta con 37 años de actividad comercial y de experiencia en el sector de servicios de transporte interprovincial. cuenta con un continuo mantenimiento preventivo de las unidades vehiculares, para evitar sanciones y/o multas en operativos de transporte. Se encuentra en estado activo, bajo una constitución legal como persona jurídica, lo cual le permite establecerse dentro de la tercera categoría bajo el régimen General de renta. La empresa en estudio cuenta con local comercial propio lo cual lo hace afecto a pagar impuesto Predial y arbitrios.
2. Se encuentra afecta al ITF en sus transacciones financieras, en cumplimiento de la Ley para la Lucha contra la Evasión y para la Formalización de la Economía Ley N° 28194 conocida como Ley de Bancarización, pagando una tasa del 0.005% por transacción bancaria.
3. Se encuentra afecto al El ITAN (Impuesto Temporal a los Activos Netos) como manifestación de capacidad contributiva, el cual puede utilizar la empresa como crédito contra los pagos a cuenta y de regularización del Impuesto a la Renta. La alícuota del ITAN es de 0.4% que se calcula sobre el valor de los activos netos de la empresa que exceda S/ 1'000,000 (Un millón de soles).
4. Se encuentra afecto al Impuesto a la Renta, tercera categoría ( 27% sobre la base

imponible del ejercicio correspondiente), Impuesto al patrimonio vehicular de periodicidad anual, calculado sobre tasa del 1% de la base imponible, se encuentra exonerado del IGV según Decreto Supremo N° 084-2003-E para efectos de las Ventas, más no así para las compras.

5. Debido a que la carga tributaria que enfrenta el transporte es muy elevada, el estado decretó beneficios tributarios, como la devolución del 30% del impuesto selectivo al consumo (ISC) que haya formado parte del precio de adquisición del petróleo Diésel, consumido en el desarrollo de sus actividades, debidamente sustentado con comprobantes de pago que cumplan los requisitos exigidos por SUNAT y que se encuentre desagregado el ISC.
6. Se encuentra afecto al pago del impuesto Predial como contribuyente propietario del predio gravado, calculado sobre la base imponible en escala progresiva según el monto del autovalúo.

### 5.2.3 Respecto al Objetivo específico 3

**Realizar un análisis comparativo de los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transporte EPPO S.A Piura, 2016.**

1. **Sunat (2016)** concluyó que la devolución del impuesto selectivo al consumo es del 30% del monto que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes. Aplicándose en la empresa EPPO S.A que por ser formal y pertenecer al rubro de transportes según el régimen general es participe de este beneficio ya que le permite la devolución del ISC.
2. **Rivera (2016)** concluye que los ratios reflejan un amplio estado financiero, administrativo e incluso tributario ya que beneficia a las empresas de transportes para que tengan un conocimiento amplio de cómo se encuentran, esto se aplica con la Empresa EPPO S.A, ya que mediante la medición de ratios puede darse una mejor visión de cómo está la empresa y que tan bien estructurada y sólida se encuentra.
3. **Tadeo (2016)** manifestó que la obligación tributaria es el vínculo originado por un tributo, cuya fuente es la ley y constituye un nexo entre el acreedor tributario y el deudor tributario, coincidiendo así con la empresa de transporte interprovincial EPPO S.A, ya que según decreto legislativo en nuestro país, se establece el marco legal del sistema tributario nacional en donde nos indica

claramente que en el aspecto fiscal; debe generar rendimiento suficiente de los tributos en diferentes épocas, así como también en el aspecto económico, el sistema debe ser flexible de tal manera que pueda convertirse en un instrumento de promoción económica, etc.

## **VI. CONCLUSIONES**

### **6.1.1 Respecto al Objetivo específico 1**

**Determinar y describir los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial y su incidencia en la gestión empresarial.**

1. De acuerdo a la revisión bibliográfica citada en la presente investigación por SUNAT (2016) se ha logrado concluir en base a los diferentes aspectos que muestran los antecedentes nacionales y regionales, que los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial según nuevo reglamento N°29518 tendrán el beneficio de la devolución del 30% del ISC. Siendo así que posteriormente, el MEF aprobó la reglamentación de la citada ley mediante DS. N°145- 2010-EF. Cuyo Art4 estableció el procedimiento de cálculo para la determinación del límite máximo de volumen de consumo de combustible sujeto a la devolución.
2. SUNAT (2016) especifica que tratándose de adquisiciones de combustible a proveedores que sean sujetos del ISC, el 30% se calcula sobre el ISC que le hubieran trasladado en dicha adquisición y en caso de tratarse de adquirentes de combustible a proveedores que no sean sujetos del ISC, el 30% se calculara sobre el monto que resulte de aplicar al valor de venta que figure en el comprobante de pago o nota de débito, en donde el porcentaje será determinado por SUNAT mediante resolución de superintendencia. según nuevo reglamento nos indica que cuentan con el beneficio de exoneración del IGV según lo establecido en el numeral 2 del apéndice II de la ley de IGV.



3. Algunos autores como Rivera (2016) determinan que la correcta aplicación de los ratios nos orientan para tener un mejor panorama de la empresa y de esta forma poder tener un mejor rendimiento tributario de ello, ya que si bien es cierto los ratios son una herramienta clave que permite realizar un análisis completo del comportamiento empresarial por ello, también nos permite la toma de decisiones más asertivas según los resultados que nos brinden.
4. Por consiguiente otros autores como Tadeo (2016) concluyen que el tributo en las empresas de transporte son muy importantes ya que cuya fuente es la ley y constituye un anexo entre el acreedor y deudor tributario ya que genera rendimiento suficiente de tributos.
5. Por ello considero a mi propio criterio que el sector transporte constituye un elemento fundamental en la economía de nuestro país, por ello el tema de los tributos en las empresas de transporte interprovincial es un tema principal y/o importante dentro del área de contabilidad, ya que ello le permite acogerse a las siguientes normas, códigos u/o leyes tributarias ya preinscritas, para poder identificarlas y aplicarlas según como se requieran. De tal forma que el área de contabilidad tendrá mejor noción de los tributos a los que se encuentra afectos este tipo de empresas y así pueda desempeñar mejor su labor.
6. Los tributos que solo pagan estas empresas de transporte son rentas y planilla ya que se encuentran exoneradas del IGV y toda compra que realizan para uso explícito del mantenimiento exclusivo de los vehículos y/o materiales de oficina,

así como también la compra de adquisición de nuevos vehículos, etc si se encuentran sujetos al IGV por ende contablemente se tomaría como un gasto para la empresa.

### **6.1.2 Respecto al Objetivo específico 2**

#### **Determinar y describir los tributos en las empresas de transporte interprovincial EPPO S.A. Piura, 2016**

1. Se determina que la Empresa de transporte EPPO, Piura cuenta con 37 años de actividad comercial y de experiencia en el sector de servicios de transporte interprovincial, de Piura a Mancora, El Alto, Los Órganos, Sullana, Talara y viceversa.
2. Se encuentra en estado activo, bajo una constitución legal como persona jurídica, lo cual le permite establecerse dentro de la tercera categoría como régimen General del impuesto a la Renta.
3. Se encuentra exonerado de la declaración y pago del IGV en su venta, más no al pago del IGV en su compras, según Decreto Supremo N° 084-2003-E. Afecto a pagar impuesto Predial (según escala), la devolución del 30% del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que haya formado parte del precio de adquisición del petróleo Diésel consumido en el desarrollo de sus actividades, debidamente sustentado con comprobantes de pago que cumplan los requisitos exigidos por SUNAT y que se encuentre desagregado el ISC. Afecto al pago del Impuesto a las transacciones financieras (ITF) cuya tasa es de 0,005% por transacción bancaria. Afecto al Impuesto temporal a los Activos Netos (ITAN) como manifestación de capacidad contributiva, el cual puede utilizar la empresa como crédito contra los pagos a cuenta y de regularización del Impuesto a la Renta. La tasa es del 0.4%

por el exceso de un millón de soles.

4. Afecto al pago del Impuesto al patrimonio vehicular de periodicidad anual, calculado sobre tasa del 1% de la base imponible, se encuentra exonerado del IGV según Decreto Supremo N° 084-2003-E para efectos de las Ventas, más no así para las compras.
5. Se beneficia con la devolución del 30% del impuesto selectivo al consumo (ISC) que haya formado parte del precio de adquisición del petróleo Diésel, consumido en el desarrollo de sus actividades, debidamente sustentado con comprobantes de pago que cumplan los requisitos exigidos por SUNAT y que se encuentre desagregado el ISC.
6. Se encuentra afecto al pago del impuesto Predial como contribuyente propietario del predio gravado, calculado sobre la base imponible en escala progresiva según el monto del auto-valúo.
7. La declaración y pago de los tributos, ha generado una incidencia positiva para la gestión empresarial de la empresa, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias ha beneficiado los resultados de su gestión, al no haber sido objeto de penas pecuniarias, comiso de bienes, internamiento temporal de vehículos, o cierre temporal de establecimiento, por parte de la Administración tributaria, lo que ha favorecido su imagen, su prestigio y sus utilidades en el año 2016.

### 6.1.3 Respecto al Objetivo específico 3

**Realizar un análisis comparativo de los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial en el Perú y su incidencia en la gestión empresarial y de la empresa de transportes EPPO S.A Piura, 2016**

Según los siguientes autores como Sunat, Tadeo, gallegos concluyeron lo siguiente:

1. Según la revisión bibliográfica nacional y regional realizada por SUNAT que se encontraron coincidencias en los tributos afectos a las empresas de transporte interprovincial EPPO S.A, **Coincidiendo** con cada normativa beneficiaria del rubro transportes según lo referido por las investigaciones correspondientes
2. Los tributos en las empresas de transporte formales según Tadeo les permite más ampliación y beneficios para su desarrollo empresarial, siempre y cuando cumplan con todas las obligaciones tributarias correspondientes. Por lo cual **Coincide** permitiéndole así a la empresa en estudio al ser formal implementar más a nivel nacional y regional la economía del país.
3. Gallegos concluye que la realización de los tributos afectos a las empresas de transportes hasta cierto punto les beneficia para la realización de sus servicios, no solo en la evaluación interna del manejo y rendimiento sino que también les permite hacerse nuevas proyecciones para su crecimiento. **Coincidiendo** así totalmente con la empresa de transportes Eppo S.A.
4. Se concluye según propio criterio que esta empresa en estudio se encuentra afecta a cada una de las reformas y leyes tributarias ya que es una empresa formal y muy bien establecida en el mercado laboral.

## **VII. RECOMENDACIONES**

1. En vista que la empresa en estudio, cumple con sus obligaciones tributarias, se le recomienda mantener sus políticas de cumplimiento tributario empresariales, para no verse afectada económicamente y mantener su buena imagen en el mercado.

## Aspectos complementarios

## Referencias bibliográficas

- ACATITLA, J. (2017).** *Traslado de valores*. Lima- Perú. Disponible en:  
[http://www.manualdeseguridad.com.mx/aprende\\_a\\_protegerte/traslado\\_de\\_valores/traslado\\_de\\_valores2.asp](http://www.manualdeseguridad.com.mx/aprende_a_protegerte/traslado_de_valores/traslado_de_valores2.asp)
- ALBORNOZ, J. (2016).** *Transporte internacional*. Lima- Perú. Disponible en:  
<http://www.monografias.com/trabajos88/transporteinternacional/transporteinacional.shtml>
- ALVAREZ, S. & ROMERO, S. (2005).** *Estrategias para promover los servicios de logística de transporte de carga internacional*. Antiguo Cuscatlán – Santiago. Disponible en: <http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/BIBLIOTECA%20VIRTUAL/TESIS/01/MER/ADAE0000376.pdf>
- BAYONA, P. (2016).** *Caracterización del impuesto a la renta y su incidencia en la liquidez de las empresas del sector servicios – rubro transportes interprovincial de pasajeros en el Perú*. Piura – Perú. Disponible en:  
[http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/953/IMPUESTO\\_A\\_LA\\_RENTA\\_LIQUIDEZ\\_BAYONA\\_RIJALBA\\_PAULA\\_LIDIA.pdf?sequence=1](http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/953/IMPUESTO_A_LA_RENTA_LIQUIDEZ_BAYONA_RIJALBA_PAULA_LIDIA.pdf?sequence=1)
- BRAVO, E. (2013).** *Principios constitucionales tributarios reconocida por la constitución política*. Lima Perú. Disponible en:  
[https://es.slideshare.net/henryb\\_20/principios-constitucionales-tributarios](https://es.slideshare.net/henryb_20/principios-constitucionales-tributarios)
- CHONTASI, F. (2014).** *Propuesta de un modelo de gestión del transporte turístico en Ecuador, caso pichincha, ciudad de Quito, medios de transporte por carretera*. Quito-ecuador. Disponible en:  
<file:///C:/Users/Felix/Downloads/Tesis%20Modelo%20de%20Gesti%C3%B3n%20de%20Transporte%20Tur%3ADstico.pdf>
- FARFÁN, G. (2010).** *Especialización en el tema de transporte ¿realidad o utopía?* Lima- Perú. Disponible en:  
[http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Human/Salazar\\_HR/enPDF/Cap3.pdf](http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Human/Salazar_HR/enPDF/Cap3.pdf)
- GALLEGOS, M. (2013).** *Control interno corporativo, en la administración de transporte terrestre de pasajeros a nivel nacional e internacional caso: Empresa de transportes flores Hnos. S.R.L en el periodo 2010- 2011*. Tacna – Perú. Disponible en:  
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:72C-LDU4TeAJ:redi.unjbg.edu.pe/bitstream/handle/UNJBG/735/TM0039.pdf%3Fsequence%3D1%26isAllowed%3Dy+%&cd=4&hl=es&ct=clnk&gl=pe>

**HUANAY, TABOADA & VASQUEZ (2015).** *Propuesta de mejora en el transporte de combustibles líquidos vía terrestre y fluvial a zonas remotas.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://repositorioacademico.upc.edu.pe/upc/bitstream/10757/596561/1/Tesis+Final+-+Mejora+Transporte+de+Combustible.pdf>

**LEON, J. & PITALUA, E. (2011).** *Evaluación de la calidad del servicio al cliente en la terminal de transporte de Cartagena.* Cartagena- Bolívar, Colombia. Disponible en:  
<http://190.242.62.234:8080/jspui/bitstream/11227/1421/1/tesis%20aprobada%20terminal%20de%20transporte.pdf>

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (2011).** *Plan estratégico institucional del ministerio de transportes y comunicaciones 2012-2016.* Lima- Perú. Disponible en:  
<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:hh6NMJU6AoQJ:https://www.mtc.gob.pe/portal/home/transparencia/PEI-MTC-2012-2016.pdf+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=pe>

**RAYGADA, J. (2012).** *Principios constitucionales tributarios.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/jorgeraygadasotomayor/2012/06/13/principios-constitucionales-tributarios/>

**RIVERA, L. (2016).** *Planeación y desarrollo documental de un proceso de homologación para la empresa transporte Arequipa S.A.C 2015.* Arequipa – Piura. Disponible en:  
[http://repositorio.ucsp.edu.pe/bitstream/UCSP/14902/1/RIVERA\\_TEJADA\\_LIZ\\_PLA.pdf](http://repositorio.ucsp.edu.pe/bitstream/UCSP/14902/1/RIVERA_TEJADA_LIZ_PLA.pdf)

**SUNAT (2016).** *¿Qué entiende por tributo?.* Disponible en:  
[http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario\\_entiende.html](http://www.sunat.gob.pe/institucional/quienessomos/sistematributario_entiende.html)

**SUNAT (2016).** *Devolución ISC Transportistas.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/devoluciones-empresas/devolucion-isc-transportista/3597-03-pf-devolucion-isc-transportistas>

**SUNAT (2016).** *Normas legales - Devolución ISC Transportistas.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/devoluciones-empresas/devolucion-isc-transportista/6756-normas-legales-devolucion-isc-transportistas>



- SUNAT (2016).** *En el transporte de bienes por vía terrestre.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/regimen-de-detracciones-del-igv-empresas/detracciones-en-el-transporte-de-bienes-por-via-terrestre>
- SUNAT (2016).** *conceptos y alcances del beneficio.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/devoluciones-empresas/devolucion-isc-transportista>
- SUNAT (2016).** *Resumen de normas tributarias – mes de enero del 2017.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://eboletin.sunat.gob.pe/index.php/normas-legales/316-resumen-de-normas-tributarias-mes-de-enero-del-2017-diario-oficial-el-peruano>
- TADEO, G. (2016).** *El Sistema de detracciones y su incidencia en la liquidez de la empresa transportes cruz del sur S.A.C. Lima- Perú.* Disponible en:  
[file:///C:/Users/Felix/Downloads/4.%20Uladech\\_Biblioteca\\_virtual-3.pdf](file:///C:/Users/Felix/Downloads/4.%20Uladech_Biblioteca_virtual-3.pdf)
- URQUIZO. P. (2015).** *Formalización del régimen laboral y tributario para mejorar la rentabilidad de la empresa de transportes san pedro de mala S.A.C.* Lima – Perú. Disponible en:  
<http://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/AUTONOMA/155/1/URQUIZO%20PALACIOS.pdf>
- VALENZUELA, P. (2013).** *Diseño de una empresa de transporte especializado.* Santiago – Chile. Disponible en:  
[http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/114306/cf-valenzuela\\_pg.pdf;sequence=1](http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/114306/cf-valenzuela_pg.pdf;sequence=1)
- VARGAS, F. (2003).** *El transporte, marco teórico y metodológico.* Lima- Perú. Disponible en:  
<http://www.monografias.com/trabajos83/transporte-marco-teorico-y-metodologico/transporte-marco-teorico-y-metodologico.shtml#ixzz4mB6a7Nor>
- VERA. C. (2015).** *Usuarios de Eppo piden intervención de entidades ante el alza de pasajes.* Piura – Perú. Disponible en:  
<http://www.elregionalpiura.com.pe/index.php/regionales/151-talara/12165-usuarios-de-eppo-piden-intervencion-de-entidades-ante-alza-de-pasajes>

## Anexos



UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES  
CHIMBOTE

### FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, FINANCIERAS Y ADMINISTRATIVAS

#### ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD

Aplicado a la Empresa “TRANSPORTES EPO S.A” para determinar la  
Caracterización del Tributo.

#### FORMATO DE ENTREVISTA

**Nombre y Apellidos** : del encuestado

**Cargo** : Administrador

**Fecha** : – 2016.

**Encuestador(a)** : ERIKA JASMINE CHIROQUE

	<b>I.- PERFIL DE LA EMPRESA</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>1</b>	<b>Tiempo de la empresa en la actividad comercial</b>		
	a) 1 a 5 años		
	b) 6 a 10 años		
	c) Más de 10 años		
<b>2</b>	<b>Constitución legal</b>		
	a) Persona natural		
	b) Persona jurídica		
<b>3</b>	<b>Estado de la empresa</b>		
	a) En actividad		
	b) Estacionaria		
<b>4</b>	<b>Número de trabajadores</b>		
	a) De 1 a 2		

	b) De 3 a 5		
	c) De 6 a 10		
	d) Más de 10 trabajadores		
<b>5</b>	<b>Tipo de Capital</b>		
	a) individual		
	b) Social		
<b>6</b>	<b>¿Cuántos establecimientos tiene su empresa incluyendo éste?</b>		
	a) ninguno		
	b) 1 más		
	c) 2 más		
	d) 3 más		
	e) Más de 3 establecimientos		
<b>7</b>	<b>Propiedad del local comercial</b>		
	a) Propio		
	b) Alquilado		
<b>8</b>	<b>Tipo de licencia</b>		
	a) Vigencia temporal		
	b) Indefinida		
<b>9</b>	<b>La empresa forma parte de una asociación o gremio?</b>		
	a) Si		
	b) No		
<b>10</b>	<b>¿Cómo se considera a su empresa en su localidad :</b>		
	a) Muy conocida		
	b) Medianamente conocida		
	c) Conocida		
	d) Poco conocida		
	e) Desconocida		
	<b>II. RESPECTO A LOS TRIBUTOS</b>		
<b>11</b>	<b>¿A qué Régimen tributario pertenece?</b>		
	a) RUS		
	b) Régimen especial		

	c) Régimen general		
<b>12</b>	<b>¿Dispone y mantiene actualizado los permisos o autorizaciones requeridas para la ejecución de sus actividades comerciales?</b>		
	a) Si		
	b) No		
<b>13</b>	<b>¿Qué tipo de contribuyente sobre IR es su empresa?</b>		
	a) Persona natural		
	b) Persona jurídica		
<b>14</b>	<b>¿Que rubros conforman sus ingresos percibidos durante el ejercicio gravable?</b>		
	a) Venta de bienes y servicios		
	b) Arrendamientos		
	c) Otra actividad		
<b>15</b>	<b>¿Emite comprobantes de pago por toda venta?</b>		
	a) Si		
	b) No		
	c) A veces		
<b>16</b>	<b>¿A que tributos se encuentra afectos su empresa?</b>		
	a) Impuesto General a las Ventas IGV		
	b) IR 1era. Categoría		
	c) IR 2era. Categoría		
	d) IR 3era. Categoría		
	e) Impuesto Selectivo al Consumo		
	f) Impuesto Temporal a los Activos Netos (ITAN)		
	g) Impuestos a los Juegos de Casinos y Tragamonedas		
	h) Impuesto a las Transacciones Financieras		
	i) Impuesto Extraordinario de Solidaridad		
	j) Impuesto Predial		
	k) Impuesto a la Renta		
	l) Impuesto al Patrimonio Vehicular		
<b>17</b>	<b>¿Cumple usted regularmente con sus obligaciones tributarias</b>		
	a) SI		
	b) NO		

<b>18</b>	<b>¿La elaboración y declaración de los impuestos son correctamente supervisadas?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>19</b>	<b>¿Cuenta la empresa con un especialista en el área tributaria?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>20</b>	<b>¿Ha sido fiscalizado y supervisado por SUNAT durante el último año?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>21</b>	<b>¿Se ha visto afectada la empresa por las reformas de leyes tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>22</b>	<b>¿Existe una planificación para el cumplimiento de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>23</b>	<b>¿La empresa retiene correctamente las retenciones de IGV?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>24</b>	<b>¿La empresa entrega los comprobantes de retenciones de IGV en el tiempo establecido por la administración tributaria?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>25</b>	<b>¿Existen controles previos en cuanto a las revisiones de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>26</b>	<b>¿Existen controles posteriores en cuanto a las revisiones de las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>27</b>	<b>¿Hace uso del beneficio tributario del descuento por ISC?</b>		
	a) SI		
	b) NO		

<b>28</b>	<b>¿La empresa ha tenido que realizar declaraciones sustitutivas por errores en declaración presentada?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
	c) Algunas veces		
<b>29</b>	<b>¿Se encuentra informado de las sanciones a las cuales puede estar sujeta la empresa, en caso de incumplir con las obligaciones tributarias?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>30</b>	<b>¿Hace uso de la elusión tributaria para minimizar el pago de impuestos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
	c) Algunas veces		
<b>31</b>	<b>¿Se encuentra al día con el pago de las obligaciones tributarias</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>32</b>	<b>¿Mantiene actualizados sus Estados Financieros?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
	c) Algunas veces		
<b>33</b>	<b>¿Considera usted que una auditoria de cumplimiento tributario le beneficiara de manera positiva al control y pago de sus tributos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>34</b>	<b>¿Enfrenta actualmente procesos Administrativos o Judiciales por cobro o falta de pago de tributos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		
<b>35</b>	<b>¿Si tributar no fuera obligatorio, pagaría impuestos?</b>		
	a) SI		
	b) NO		

*Gracias por su apoyo en la investigación*

## ANEXO 2

### CRONOGRAMA GANTT

#### I.- ACTIVIDADES

ACTIVIDADES	Meses 2017			
	JUN	JUL	AGOS	SET
Recolección de información	X			
Elaboración del informe de Tesis	X	X		
Presentación del Informe de Tesis		X		
Presentación de artículo científico				X
Sustentación y defensa de la tesis				X

#### II.- PRESUPUESTO

##### BIENES

Detalle	Cantidad	Unidad de Medida	Precio S/.
Dispositivo USB	01	Unidad	30.00
<b>TOTAL S/.</b>			<b>30.00</b>

##### SERVICIOS

Detalle	Cantidad	Unidad de Medida	Precio	
			Unitario	Total
Internet	25	Horas	1.00	25.00
Movilidad	20	Pasajes	15.00	300.00
Taller de tesis	1			1,800.00
<b>TOTAL S/.</b>				<b>2,125.00</b>

### **III.- RESUMEN DEL PRESUPUESTO**

<b>RUBRO</b>	<b>IMPORTE</b>
Bienes	<b>30.00</b>
Servicios	<b>2,125.00</b>
<b>TOTAL S/.</b>	<b>2,155.00</b>

### **IV. FINANCIAMIENTO**

Investigación totalmente autofinanciado por el alumno investigador.