

**Prácticas tributarias del sector de
transporte pesado en la ciudad de Guaranda**

**Tax practices of the heavy transportation
sector in the city of Guaranda**

Mayra Janeth Morejón-Chata¹
Universidad San Gregorio de Portoviejo-Ecuador
mmorej@sangregorio.edu.ec

Rosa Yessenia Vera-Loor²
Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí-Ecuador
rosa.vera@uleam.edu.ec

doi.org/10.33386/593dp.2022.4-2.1228

V7-N4-2 (ago) 2022, pp. 133-143 | Recibido: 28 de junio de 2022 - Aceptado: 27 de julio de 2022 (2 ronda rev.)
Edición especial

1 Licenciada en Ciencia de la Educación mención Informática Educativa
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9240-6985>

2 Maestría en Contabilidad y Auditoría. Docente de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6107-9793>

Descargar para Mendeley y Zotero

RESUMEN

Las actividades comerciales exigen hoy más que nunca estar al día con los procesos tributarios, sin embargo, el sector de transporte pesado en la ciudad de Guaranda muestra irregularidades en relación a los respectivos documentos que se presentan frente a la administración tributaria, por esta razón, nace la idea de hacer una revisión exhaustiva acerca de este tema, tomando como objeto de estudio a la Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda. La metodología tiene un enfoque cualitativo, se usó una entrevista abierta como instrumento de validación. De los resultados obtenidos, se evidenció que, la Compañía no cuenta con prácticas tributarias eficientes, puesto que, los socios o accionistas no entregan a tiempo los comprobantes de venta y documentos complementarios en sus puntos de emisión, siendo importante implementar medidas internas que contribuyan a llevar un mejor control de las prácticas tributarias ante el Servicio de Rentas Internas.

Palabras clave: procesos tributarios; transporte pesado, socios; accionistas; comprobantes, facturas, puntos de emisión

ABSTRACT

Commercial activities require today more than ever to be up to date with tax processes, however, the heavy transport sector in the city of Guaranda shows irregularities in relation to the respective documents that are presented to the tax administration, for this reason, The idea of making an exhaustive review on this subject was born, taking as object of study the Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda. The methodology has a qualitative approach, so the open interview was used as a validation instrument. From the results obtained, it was evidenced that the Company does not have efficient tax practices, since the partners or shareholders do not deliver the sales receipts and complementary documents on time at their points of issue, being important to implement internal measures that contribute to better control of tax practices before the Internal rents service.

Key words: tax processes; heavy transport, partners; shareholders; vouchers, invoices, issuing points

Introducción

El sector comercial e industrial en el Ecuador ha crecido continuamente, ocasionando en el mercado de transporte pesado un aumento incesante de sus actividades tanto a nivel local como internacional, es por ello, que debe existir una cultura tributaria que vaya de la mano con las obligaciones y que influyan positivamente en el buen vivir de la población, a fin de evitar consecuencias sancionatorias y pérdidas significativas al Estado.

Desde el ámbito internacional, Paucar (2017) realizó una revisión referente con la cultura tributaria y su incidencia en el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las empresas de transporte de carga en la ciudad de Huancayo, Perú, donde manifiesta la importancia de la cultura tributaria en la sociedad, lo cual tiene que ver mucho con la eficacia que brindan las empresas de transporte y las orientaciones para el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias por parte del contribuyente.

En este sentido, Montecé et al. (2019) realizaron un estudio basándose en una empresa denominada Grupo Paisa S.A, de la provincia del Guayas, en donde se evaluó el incumplimiento tributario en relación al sector de transporte pesado, durante el periodo fiscal 2016-2017; evidenciando una enorme diferencia en los valores de gastos deducibles, lo que generó inconsistencias tributarias significativas. En relación a esta revisión, lo que analizan los autores tiene mucho que ver con la desinformación de los procesos tributarios y la forma en cómo se interpretan las leyes, no cabe duda que esta situación ocasiona que las prácticas tributarias pierdan valor.

Pero esto es solo una muestra de lo que pasa con el sector de transporte pesado, pues, a nivel nacional, “para la aplicación de la Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 3 de 30 de mayo de 2017, se considera sujeto pasivo dedicado a la actividad de transporte comercial, al transporte de carga pesada” (Servicios de Rentas Internas, 2017). Lo que

implica que el sector de transporte representa el sexto puesto que impulsa el crecimiento de la economía ecuatoriana, según las estadísticas Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC (2020) el aporte del sector de transporte durante el año 2016 fue de 4.816 millones de dólares que representa el 6.97% del total del PIB (69.068 millones de dólares).

Es preciso señalar que, en el Decreto Ejecutivo No.1287, de Registro Oficial No. 918 del presidente de la República, Rafael Correa, se consignó la creación de una base reglamentaria, en donde se propone que, “la facturación realizada por el servicio de transporte se realice únicamente por las operadoras de transporte comercial que cuenten con el correspondiente título habilitante otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito. (Registro Oficial No. 918 2016). Estas regulaciones formalizan el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre de manera obligatoria y bajo los cimientos de una práctica tributaria efectiva.

A pesar de esto, en cuanto al sistema de facturación que se maneja dentro de la Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, ubicada en Guaranda, las prácticas tributarias no son las más adecuadas, puesto que los accionistas no están facturando a través de la compañía, ni están remitiendo las respectivas copias de los comprobantes de venta de forma oportuna para realizar la correspondiente declaración de impuestos (Ortega, 2016). Dado esto, se generan conflictos dentro de la organización en virtud de que no cumplen con las formalidades que las compañías de transporte lo exigen. Por ejemplo, existen contratiempos en la emisión de la factura al cliente debido que se incumplen procesos administrativos tales como, la asignación de puntos de emisión por parte de las operadoras, afectando la gestión tributaria y financiera que está propensa a incumplir con las respectivas declaraciones de impuestos, atrasos en su presentación y generación de multas además de la constante presentación de declaraciones sustitutivas. (Ortega, 2016).

Entonces, se puede contemplar que a nivel tributario se presentan limitaciones financieras las cuales tienen que ver con el sector de transporte pesado en Guaranda; en primer lugar se excluyen las disposiciones aplicables a socios o accionistas, existe un incumplimiento de las obligaciones formales tales como retrasos en la emisión de comprobantes de venta o facturas, informalidad de los requisitos para la solicitud de autorización de comprobantes de venta e inexperiencia en la manera como se procede la facturación de socios en los puntos de emisión definidos por la operadora de transporte. Aunado a esto, se percibe poca capacitación por parte del ente regulador, considerando que la mayoría de los accionistas provienen de sectores donde hay acceso a la tecnología.

Debido a estas variantes presentadas anteriormente, la presente investigación está orientada en determinar cuáles son las prácticas tributarias del sector de transporte pesado en la ciudad de Guaranda y porque no se han realizado controles sobre este tipo de inconvenientes que se dan en las operadoras de transporte; de igual forma se busca estudiar los principales factores que influyen en el proceso de facturación de aquellos contribuyentes que se encuentran registrados en compañías que se dedican a la actividad de transporte de carga pesada.

Por otro lado, mediante la opinión de expertos en la materia, se busca conocer las razones por las que este sector carece de normas tributarias que cumplan los deberes formales. El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo analizar las prácticas tributarias en el sector del transporte pesado, mediante la legislación ecuatoriana existente, a fin de determinar que en Guaranda la facturación de estos contribuyentes se efectúa por medio de puntos de emisión, siendo una modalidad que manejan las compañías de transporte para facilitar el proceso de facturación.

Este tema nace de la necesidad de contribuir con conocimientos tributarios para las empresas del sector de transportación de carga pesada, especialmente en el cantón de Guaranda, sobre todo porque es importante la

implementación de estrategias que hagan cumplir las obligaciones tributarias. Por otro lado, esta investigación contribuye al fortalecimiento del sector de transportación de carga pesada, para que se puedan efectuar las declaraciones de impuesto correctas y no incidir en consecuencias sancionatorias.

Revisión de literatura

Las prácticas tributarias en el sector del transporte pesado cambiaron su forma de emisión en cuanto a la facturación desde hace varios años, por tanto, se hace importante analizar los apartados que dejen claro su evolución.

Encalada et al. (2020) afirman que, en América Latina se han presentado en los últimos años grandes cambios respecto a la situación tributaria, destacando que, entre los años 1990 – 2010, los recursos recaudados han sido insuficientes para solventar los gastos públicos ya que los ingresos tributarios en los países latinoamericanos expresados de manera porcentual en el PIB en el año 2005 fueron equivalentes al 18.4% correspondiente a la mitad del porcentaje representado en países desarrollados. (p.101). En este sentido, en América Latina la presión tributaria de los contribuyentes es alta por las diferentes tasas impositivas que soportan con respecto a sus ingresos.

Las recaudaciones tributarias son una fuente de financiamiento para los ingresos nacionales y contribuyen al desarrollo de las economías, las contribuciones dependen de los tipos de impuestos, a mayor carga y presión tributaria mayores serán los ingresos nacionales, sin embargo, para los contribuyentes pueden tener efectos positivos o negativos relacionados con los ingresos, la rentabilidad y la inversión empresarial.

Para que las recaudaciones tributarias se realicen de manera eficiente, es importante la Auditoría Tributaria Preventiva, la cual se puede diagnosticar cómo el proceso de fianza, es decir el juicio ex ante de hechos, contextos o sucesos que deben resolverse de la mejor

forma (Muchaypiña, 2018). Estas operaciones deben ser usadas dentro de las empresas de transporte de carga para poder prevenir posibles contingencias, pero si no se atienden a tiempo, pasa todo lo contrario, comienzan a causar graves problemas con la Administración Tributaria y sus demás organismos gubernamentales.

Según, Duran et al. (2017) para el año 2019, la Comisión Económica para América Latina y El Caribe enfrentó el desafío de aumentar la recaudación de impuestos aplicando cambios fiscales, a fin de acrecentar los ingresos nacionales y del estado a corto plazo para contribuir al desarrollo de las economías, sin embargo esto trajo como consecuencia la evasión fiscal por parte de los contribuyentes ya que esto acarreó efectos negativos relacionados con las diferentes tasas impositivas que soportan con respecto a sus ingresos, además de ello, esta apatía por parte de los contribuyentes se veía evidenciada en la percepción y el conocimiento de que los tributos pagados no tenían como destino la correcta utilización para bienes públicos. Por estas razones los sectores económicos se vieron muy afectados a mediano y largo plazo.

Por otra parte, Mejía et al. (2019) señalan que, la situación tributaria en la Republica del Ecuador desde el año 2000 - 2006 luego del proceso de dolarización fue de carácter restringida, con un evidente desequilibrio en las políticas tributarias, representando cifras anuales de un 21,60% de impuesto sobre la renta y 60,42% de impuesto al valor agregado y el impuesto a consumos especiales. (p. 1148). Sin embargo, desde el inicio del Gobierno de Rafael Correa en el año 2007, se planteó como parte de la política de Estado aumentar la coacción fiscal, para aumentar la recaudación de impuestos, realizando reformas tributarias creándose nuevos impuestos y aumentando las tasas impositivas progresivamente a los ciudadanos de mayores ingresos en comparación con los de menores ingresos, es decir en concordancia con la capacidad de pago de cada contribuyente.

Ahora bien, los ingresos tributarios reales se incrementaron con porcentaje del producto interno bruto a precios constantes,

pasando a representar en valores promedios para el periodo 2007-2018 el 13,67% de los mismos, con un incremento del 4% desde años anteriores al 2007, el 29,44% correspondió por concepto del ISLR; el 49,27% al impuesto al valor agregado y el impuesto a consumos especiales; mientras el 21,29% reincidió en otros ingresos tributarios. (Encalada et al., 2020). Lo anterior dio paso a que la política tributaria fuese percibida por los contribuyentes de otra forma. Es por ello que se evidencia la necesidad de que en países latinoamericanos se sigan aplicando políticas tributarias cada vez más eficientes implementando diferentes mecanismos de educación y cultura los cuales desvíen la evasión fiscal por parte de los contribuyentes que es definida por el código penal ecuatoriano como la modalidad de defraudación violatoria de las disposiciones tributarias la cual está destinada a reducir total o parcialmente la carga.

López et al. (2019) expresan que, el transporte de carga pesada juega un papel fundamental en el desarrollo económico y social de una nación ya que es el medio de traslado por carretera más eficiente y su objetivo principal es transportar las mercancías y llevar a cabo las actividades productivas de empresas y organizaciones. (p.96). Es indiscutible que, el transporte de carga pesada ha ido cobrando cada vez una mayor importancia en los países industrializados, así como también en los países en vías de desarrollo, convirtiéndose así en una actividad básica tanto en lo económico como en lo social, pasando a representar un contacto fundamental entre consumidores y productores.

Zambrano et al. (2018) manifiestan que el transporte pesado o transporte de carga pesada está compuesto por vehículos que son usados para el traslado de mercadería cuyo peso podría superar entre 3 y 5 toneladas, encontrándose estas empresas de transporte ubicadas en diferentes cantones del país como Guayaquil, Quito y Cuenca, siendo la mayoría de estos vehículos equipados con un sistema de monitoreo satelital para tener un control y seguridad más eficaz. (p.225). En lo que respecta a el Ecuador, además de contribuir con sus tributos a la economía del estado con millones de dólares, el transporte

terrestre se constituye en uno de los medios de mayor uso para el traslado de productos. El crecimiento permanente del sector de transporte que va de la mano de los otros sectores, demanda una constante innovación de los vehículos y evolución de los mismos, así como también la mejora de su capacidad de operación.

En este sentido, los sistemas de monitoreo satelital con los que cuentan estas unidades de transporte, así como también diferentes factores que se deben considerar al momento de ofertar un servicio de calidad en el transporte de carga pesada forman parte de los aspectos logísticos que están enfocados en establecer los medios necesarios para brindar un eficaz transporte. Sin embargo, el sector de transporte pesado atraviesa diversas dificultades siendo una de las más resaltantes la facturación individual por cada transportista, así como, empresas de papel que negocian cupos y el incumplimiento de la normativa del transporte nacional en cuanto a pesos y medidas.

Aunado a ello, existe incumplimiento en este sector de transporte de carga pesada existiendo un alto número de propietarios de vehículos informales, ocasionando una competencia desleal ya que valorizan sus servicios sin un análisis de costos que estipulen una tarifa real. Las reformas efectuadas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la creación de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) determinan la obligatoriedad de obtener el Permiso de Operación, que es otorgado solo a las empresas o cooperativas de transporte legalmente establecidas. (Asamblea Constituyente, 2008).

En este mismo contexto, fue emitida una regulación por la Agencia Nacional de Tránsito que obliga a las empresas de transporte pesado que deseen constituirse, que los vehículos formen parte de los activos de la organización. De acuerdo a Resolución Nro. 072-DIR-2015-ANT se dispone que, para la Concesión de Permiso de Operación de las operadoras de transporte de carga pesada, todos los vehículos que vayan a ser habilitados en la flota vehicular de la persona jurídica titular del permiso de operación se

encuentren bajo la propiedad de la operadora solicitante. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016). Esta obligación rige para aquellas operadoras que se hayan constituido a partir del 14 de noviembre de 2016 y quedan excluidas de este requisito para trámites de cambios de socio, incremento de cupo, cambio de unidad o cualquier otro acto administrativo, las operadoras de transporte constituidas jurídicamente con antelación al 14 de noviembre de 2016.

En el Ecuador, el servicio de transporte de carga tiene dos tarifas del impuesto al valor agregado (IVA). El IVA tarifa 0% se aplica cuando el contribuyente está afiliado a una cooperativa de transporte de carga autorizada, en el caso de no poder afiliarse a una cooperativa, el transportista tendrá que adicionar a su servicio el 12%, lo cual es una desventaja para el contribuyente, ya que se vuelve más costosa su actividad y menos competitiva. (Duran et al., 2017, p. 89) En lo que respecta a Ecuador, el problema que tienen los transportistas en cuanto a cumplimiento tributario se refiere precisamente al incumplimiento del mismo por la falta de conocimiento de la normativa convirtiéndose en la causa principal, lo que conlleva como efecto inmediato a que se realicen declaraciones de impuestos con errores. De esta misma forma la ausencia de cultura tributaria en ciudadanos representa otra situación común en cuanto al cumplimiento tributario, lo que se asocia a la evasión fiscal, es decir, la predisposición del contribuyente a no pagar impuestos al Estado. Esta situación es alta en el país, especialmente en los sectores informales que no están obligados a llevar contabilidad.

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno expresa que, el contribuyente debe cancelar todas sus obligaciones tributarias en la fecha que le corresponda y en el caso de no satisfacerla, debe autoliquidarla agregando a la deuda con el fisco, los intereses y multas por los meses de atraso (Congreso Nacional, 2004). En relación con esto, cuando el contribuyente no realice de forma voluntaria la liquidación de la deuda se le notificara al sujeto pasivo multas por atraso ya que se considera una sanción, conforme lo indica el artículo 90 del código tributario. En

el caso que, además, exista la figura legal de defraudación al Estado, debe sancionarse con prisión al contribuyente, conforme lo indica el artículo 298 del Código Tributario.

En lo que respecta al presente artículo, es importante que la Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, ubicada en Guaranda, sea un referente para satisfacer las expectativas contables y tributarias y que se puedan cumplir con las normas vigentes del cumplimiento tributario. Cabe destacar que, a través de las practicas tributarias tributaria, se da a conocer los problemas que la compañía presenta, y a su vez se analiza con profundidad los riesgos que genere la misma, para prevenir sanciones tributarias a futuro.

Metodología

El enfoque de la investigación fue de tipo cualitativo. Según Ocaranza et al. (2016), “la investigación cualitativa se inspira en un paradigma emergente, naturista, humanista, interpretativo o fenomenológico, el cual aborda problemáticas condicionadas que van desde la interpretación hasta la comprensión” (p. 928). Esta investigación está orientada hacia la teoría interpretativa de los hechos, los cuales son promovidos por las revisiones bibliográficas relacionadas con las practicas tributarias del transporte pesado de Guaranda.

Por otra parte, se usará el método inductivo deductivo, el cual es una forma de razonamiento en la que se pasa del conocimiento de casos particulares a un conocimiento más general, que refleja lo que hay de común en los fenómenos individuales” (Ñaupas et.al., 2018), en términos específicos se relaciona con la reproducción de hechos y fenómenos de la realidad, encontrando los rasgos comunes en un grupo definido, con el fin de poder obtener conclusiones de los aspectos que lo caracterizan. En este trabajo de investigación se realizó el uso de elementos particulares que se ha recabado en la investigación para llegar a la premisa que planteamos al inicio, revisando las afirmaciones teóricas de la normativa emitida por la

administración tributaria y usando la entrevista abierta como instrumento de validación. Esta entrevista fue aplicada al Ing. José Luis Ledezma Espin, al Sr. Marco García y la Sra. Angela Pincay, todos, en carácter de accionistas de la Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda.

Resultados

Una vez aplicadas las entrevistas a los accionistas de la Compañía Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, se obtuvieron los siguientes hallazgos.

Según los entrevistados, las prácticas tributarias que se están usando actualmente en la Compañía son, la declaración de IVA, balances financieros, manejo de ingresos y egresos. Tal como lo establece el Art. 56 del Reglamento para Aplicación Ley de Régimen Tributario Interno, Lorti.

El impuesto al valor agregado IVA, grava a todos los servicios, incluyendo a los prestados por el Estado, sociedades, o personas naturales sin relación laboral, sin importar que en la misma predomine el factor material o intelectual, a cambio de una tasa, un precio pagadero en dinero, especie, otros servicios o cualquier otra contraprestación. (Decreto Ejecutivo 374, 2018)

Entre los servicios anteriormente mencionados, se encuentran incluidos los de transporte pesado, por lo que, la Compañía de Transporte Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, lleva los soportes de los movimientos facturados dentro de la organización, a fin de evitar multas ante el SRI.

En cuanto a las disposiciones que se aplican a los accionistas o socios en relación al transporte de carga pesada, los entrevistados aseguran que, como accionistas deben mantener un orden para la facturación, lo que implica que no se encuentren en mal estado o dañadas. Claramente en el artículo 7 de la Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el

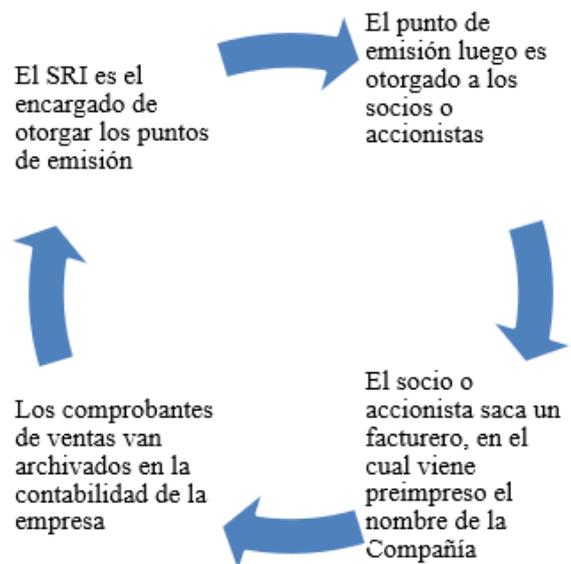
R.O. de 30 de mayo de 2017, se expresa que, “los accionistas están en la obligación de declarar los valores facturados mediante los respectivos puntos de emisión según como corresponda en la normativa tributaria vigente” (Servicios de Rentas Internas, 2017).

A pesar de lo anteriormente expresado, no existe ningún tipo de seguimiento relacionados con la emisión de comprobantes, puesto que, la compañía presenta inconvenientes al momento de presentar la declaración ante el SRI. Por otro lado, no todos los valores facturados son declarados, ya que existe retraso por parte de algunos accionistas al dejar los comprobantes y facturación en los puntos de emisión y control.

Según, el Servicios de Rentas Internas (2017) en su artículo 8, “los puntos de emisión son indispensables para llevar un mejor control de los comprobantes de ventas y documento complementarios, los cuales son asignados a cada socio o accionista dentro de una compañía”. Sin embargo, los entrevistados manifiestan que, algunos accionistas presentan retraso al momento de presentar sus facturas, por lo tanto, se genera un retraso de hasta 4 meses para poder llegar a la administración tributaria, ocasionando una mala administración tributaria dentro de la Compañía de Transporte Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda.

Uguña y Zumba (2019) realizaron un aporte a la gestión tributaria, donde se muestra que esto mismo sucede en Compañías de Transporte de Carga Pesada del Cantón la Troncal, ya que los accionistas deben remitir las respectivas copias de los comprobantes de venta de manera pertinente para realizar la correspondiente declaración de impuestos; pero como esto no se cumple, se empiezan a ver inconsistencias al realizar auditorías en estas empresas.

Figura 1



Procesos en los Puntos de emisión

Nota: Datos tomados de la visita a la Compañía de Transporte Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, donde se observa el proceso desde el punto de emisión hasta la entrega de los comprobantes de ventas

Otro hallazgo importante, es la manera cómo se presenta el Ruc de la Compañía de Transporte Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, pues el mismo, no tiene estipulado la actividad que ejerce en el sector de transporte pesado. En relación a lo anteriormente expresado, en el artículo 2 de la Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, se declara que, “tanto los socios como los accionistas deben mantener actualizada la razón social del Ruc, ya que, la información de las actividades comerciales que se realicen, involucra el buen funcionamiento de las practicas tributarias” (Servicios de Rentas Internas, 2017).

Transporte Nacional de Transporte de Carga Pesada Bolivarenses S.A Transguaranda, sino para todas aquellas empresas que se hacen cargo del transporte pesado, debido a que observando el contraste que se tiene ante la administración tributaria, se pueden generar políticas internas más eficientes, donde se va la intervención de socios y accionistas.

Referencias bibliográficas.

- Agencia Nacional de Transito. (2016). Resolución N° 039-DIR-2016-ANT. <https://ctpp.org.ec/moratoria-carga-pesada-n-047-dir-2020-1-2/>
- Agramonte, Cuadros, P; Segura, Valdez, R; y Taipe, Calienes, J,B, M. (2020). Seguridad En Máquinas y Equipos Industriales y Mineros. Transporte de Carga Pesada. <https://es.scribd.com/document/488034639/Transporte-de-Carga-Pesada-pdf>
- Asamblea Constituyente. (2008). Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. <https://vlex.ec/vid/ley-1-ley-organica-643461717>
- Congreso Nacional. (2004). Ley de Regimen Tributario Interno, Lrti. Registro Oficial Suplemento 463 de 17-nov.-2004. <https://derechoecuador.com/ley-de-regimen-tributario-interno-lrti/>
- Decreto Ejecutivo 374. (2018). Reglamento para Aplicacion Ley de Regimen Tributario Interno, Lorti. (R. O. 08-jun.-2010, Ed.). <https://www.sri.gob.ec/sector-transporte>
- Duran, G; Quimi, D; y Mite, M . (2017). Cumplimiento Tributario en los Transportistas no Obligados a Llevar Contabilidad en la Ciudad Guayaquil Ecuador. Dialnet(14), 84-107. <https://doi.org/10.24310/REJIE.2016.v0i14.7673>
- Encalada, D; Narváez, C y Erazo, J. (2020). La planificación tributaria, una herramienta útil para la toma de decisiones en las comercializadoras de GLP. Dialnet, 6(1), 99-126. <https://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i1.1138>
- Humberto Ñaupas Paitán, et.al. (2018). Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis /. 5a. Edición. Bogotá: Ediciones de la U. <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2019/03/Metodologia-de-la-investigacion-Naupas-Humberto>.
- INEC. (2020). Documento Metodológico del Anuario de Estadísticas de Transporte (ANET). https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2020/2020_ANET_METODOLOG%C3%8DA
- Lopez, C y Pardo, S. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Scielo, 29(54), 89-114. <https://doi.org/10.15446/ede.v29n54.75022>
- Mejía, O; Pino, J y Parrales, C. (2019). Políticas tributarias y la evasión fiscal en la República del Ecuador. Aproximación a un modelo teórico. Redalyc, 24(88), 1147-1160. <https://www.redalyc.org/journal/290/29062051010/html/>
- Montecé, Merchán,M,F; Obregón, Burgos, G,L y Guamán, Aguiar, S. (2019). Revisión tributaria de la empresa de transporte de carga pesada. Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana. <https://www.eumed.net/rev/oel/2019/04/revision-tributaria-transporte.html>
- Muchaypiña, Carasas, R, G. (2018). Auditoria tributaria preventiva y las sanciones tributarias en las empresas de transporte de carga, distrito del Callao, 2018. Universidad Cesar Vallejo , Trabajo de Investigacion para obtener el grado de:. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/27747>

- Ocaranza, Bastida, R; Martínez, López, L; Cantinca, Cornejo, F; Cantinca, Cornejo, S; Ramírez, Palacios, J y Mejía, Lopez, P. (2016). Guía para la invetsigación cualitativa, etnografica, estudio de caso e historia de vida (Primera edición 2016 ed.). México : Universidad Autónoma Metropolitana. http://www.1er.uam.mx/work/models/UAMLerma/Resource/290/1/images/guia_investigacion_cualitativa_etnografia.
- Ortega, Ortega, J, F. (2016). “Dimensionamiento de las Compañías de Transporte de Carga Pesada En El Ecuador. Maestría En Ingenieria De Transporte Pontificia Universidad Católica Del Ecuador.
- Paucar, M,L. (2017). La cultura tributaria y su incidencia en el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las empresas de transporte de carga en la ciudad de Huancayo - 2017. Universidad peruana de los Andes, Tesis para optar por el Título profesional de Contador Público. <https://repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/886>.
- Pleno de la Corte Constitucional. (2020). SRI. Resolución No. NAC-DGERCGC20-00000017. (E. E.-R. Oficial, Ed.) <https://www.sri.gob.ec/sector-transporte>
- Presidente Constitucional de la República. (2016). Decreto N°1287. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32006R1287>
- Servicios de Rentas Internas. (2017). Aplicación de regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre. <https://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/download/ce052597-ad82-4523-b70c-f64d28468875/Instructivo+para+el+cumplimiento+de+obligaciones+tributarias+del+sector+transporte.pdf>
- Servicios de Rentas Internas. (2017). Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el R.O. de 30 de mayo de 2017. Publicada en el R.O. de 30 de mayo de 2017. <https://www.sri.gob.ec/sector-transporte>
- Uguña, Vivar, A, G; y Zumba, Lucero, R,A. (2019). Facturación De Las Compañías De Transporte De Carga Pesada En El Cantón La Troncal Periodo 2015 - 2017. Universidad Catolica de Cuenca , Trabajo de Graduación Previo a la Obtención del Título De: Ingeniero En Contabilidad Y Auditoría. <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/7355/1/UPS-GT000755.pdf>
- Zambrano, N; & Orellana, C. (2018). Factores que influyen en la calidad del servicio de transporte pesado en Guayaquil. Scielo, 10(5). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202018000500224.