



Impacto de la norma tributaria en puntos de emisión en transporte de carga pesada

Impact of the tax rule on emission points in heavy cargo transportation

Impacto da regra tributária nos pontos de emissão no transporte de cargas pesadas

Nancy Del Carmen Campoverde-Leiva ^I
campoverdedenancy45@yahoo.com
<https://orcid.org/0000-0001-7301-3353>

Dina Graciela Gualotuña-Tipán ^{II}
gracy.191111@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-9879-0159>

Tannia Yomari Guevara-Cueva ^{III}
tanniaguevaracueva@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8026-0854>

Correspondencia: campoverdedenancy45@yahoo.com

Ciencias Técnicas y Aplicadas
Artículo de Investigación

* **Recibido:** 10 de abril de 2024 * **Aceptado:** 07 de mayo de 2024 * **Publicado:** 29 de junio de 2024

- I. Universidad Metropolitana, Ecuador.
- II. Universidad Metropolitana, Ecuador.
- III. Universidad Metropolitana, Ecuador.

Resumen

Introducción: La administración tributaria a partir del año 2013 según resolución NAC-DGERCGC13-00236 normo de manera oficial la emisión de facturas electrónicas cuyo propósito está enfocado en la reducción de la evasión de impuesto y aumentar la recaudación económica, la cual guarda relación con la problemática de estudio que se enmarcó que la facturación de la operadora de transporte se ha realizado sin considerar la normativa que indica que los ingresos para este tipo de negocio deben ser realizados a favor de los socios, en el periodo fiscal correspondiente y no de la operadora. **Objetivo:** Analizar el impacto de la norma tributaria en puntos de emisión en transporte de carga pesada mediante las reformas presentadas para establecer su incidencia en los socios. **Metodología:** Se aplicó un enfoque cualitativo no experimental, con técnicas de recolección de información, mediante resoluciones, circulares, guías de procedimientos descargadas de la página del Servicio de Rentas Internas con la finalidad de determinar el impacto que estas actualizaciones generan al gremio del transporte, en la facturación de las operadoras de transporte de carga pesada. **Resultados:** De las variables analizadas se demostraron que frente al gran desconocimiento que ya existía esta nueva reforma complica aún más el cumplimiento de los deberes formales para esta actividad; lo que ha generado incertidumbre en la adjudicación de las facturas por servicios de transporte pesado, así como las retenciones emitidas a la operadora en lugar del socio o viceversa. **Conclusión:** En las resoluciones estudiadas se puede evidenciar un cambio solo en el transporte de carga pesada, la actual resolución elimina los puntos de emisión para los socios, dejando encargada a la operadora de la facturación y recaudación del dinero de los clientes finales; generando una gran incertidumbre en los socios y accionistas por el tiempo de recuperación de su dinero.

Palabras claves: Cumplimiento tributario; Evasión de impuestos; Facturación electrónica; Operadoras de transporte.

Abstract

Introduction: Since 2013, the tax administration, according to resolution NAC-DGERCGC13-00236, officially regulates the issuance of electronic invoices whose purpose is focused on reducing tax evasion and increasing economic collection, which is related to the problem of study that was framed that the billing of the transport operator has been carried out without considering the regulations that indicate that the income for this type of business must be made in favor of the

partners, in the corresponding fiscal period and not of the operator. . **Objective:** Analyze the impact of the tax rule on emission points in heavy cargo transportation through the reforms presented to establish its impact on members. **Methodology:** A non-experimental qualitative approach was applied, with information collection techniques, through resolutions, circulars, procedural guides downloaded from the Internal Revenue Service website in order to determine the impact that these updates generate on the transportation industry. in the billing of heavy load transport operators. **Results:** From the variables analyzed, it was demonstrated that in the face of the great lack of knowledge that already existed, this new reform further complicates the fulfillment of the formal duties for this activity; which has generated uncertainty in the allocation of invoices for heavy transport services, as well as withholdings issued to the operator instead of the partner or vice versa. **Conclusion:** In the resolutions studied, a change can only be seen in the transportation of heavy cargo. The current resolution eliminates the issuance points for members, leaving the operator in charge of billing and collecting money from end customers; generating great uncertainty for partners and shareholders due to the time it takes to recover their money.

Keywords: Tax compliance; Tax evasion; Electronic billing; Transport operators.

Resumo

Introdução: Desde 2013, a administração tributária, de acordo com a resolução NAC-DGERCGC13-00236, regulamenta oficialmente a emissão de notas fiscais eletrônicas cuja finalidade está focada na redução da evasão fiscal e no aumento da arrecadação econômica, o que está relacionado ao problema do estudo que foi enquadrado que a faturação do operador de transporte foi efetuada sem considerar a regulamentação que indica que os rendimentos deste tipo de negócio devem ser efetuados a favor dos sócios, no período fiscal correspondente e não do operador. Objetivo: Analisar o impacto da regra tributária nos pontos de emissão no transporte de cargas pesadas por meio das reformas apresentadas para estabelecer seu impacto nos associados. Metodologia: Foi aplicada uma abordagem qualitativa não experimental, com técnicas de coleta de informações, por meio de resoluções, circulares, guias de procedimentos baixados do site da Receita Federal para determinar o impacto que essas atualizações geram no setor de transportes no faturamento de pesados. operadores de transporte de carga. Resultados: A partir das variáveis analisadas, demonstrou-se que face ao grande desconhecimento que já existia, esta nova reforma complica ainda mais o cumprimento dos deveres formais desta atividade; o que tem gerado

incerteza na atribuição de faturas de serviços de transporte pesado, bem como retenções emitidas ao operador em vez do parceiro ou vice-versa. Conclusão: Nas resoluções estudadas, verifica-se mudança apenas no transporte de cargas pesadas. A resolução atual elimina os pontos de emissão para associados, cabendo ao operador o faturamento e a cobrança dos clientes finais; gerando grande incerteza para sócios e acionistas devido ao tempo necessário para recuperar seu dinheiro.

Palavras-chave: Compliance tributário; Evasão fiscal; Faturamento eletrônico; Operadores de transporte.

Introducción

La administración tributaria a partir del año 2013 según la resolución NAC-DGERCGC13-00236 normo de manera oficial la emisión de facturas electrónicas cuyo propósito está enfocado en la reducción de la evasión de impuesto y aumentar la recaudación económica. Sin embargo, esta conjetura ha causado grandes controversias a lo largo del tiempo de su implantación en los diferentes sectores, en especial al sector transportistas que por su cultura tributaria ha sido uno de los gremios más afectados a nivel tecnológico y por las resoluciones emitidas por el organismo de control vigente Servicios de Rentas Internas que tiene como fin emitir lineamientos que permitan la mayor recaudación tributaria; sin embargo, la resolución No. NAC-DGERCGC22-00000052 emitida el 18 de octubre del 2022 ha causado gran controversia con los principales principios de ley de simplicidad tributaria; ya que al establecer que las operadoras de carga pesada facturen y cobren por los servicios prestados por los socios ocasionando un impacto negativo para los socios de las operadoras por la falta de liquidez para cubrir con los costos y gastos diarios que demanda esta actividad, así como también el tiempo de recuperación del servicio prestado.

Referencias teóricas

El sistema tributario comprende las leyes, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la obtención de los ingresos públicos (López, Gaibor, Durán, & Vásquez, 2020) su finalidad es impulsar el desarrollo del Estado, mediante una eficiente recaudación de impuestos (Garzón, Ahmed, & Peñaherrera, 2018). En este sentido, el sistema tributario es un elemento indispensable para la redistribución de la riqueza, la estimulación económica y formación de conductas responsables (Ruiz, Arias, Ibarra, & Sanandrés, 2018). Por este motivo, un sistema tributario siempre busca una mayor eficiencia, control y simplicidad en sus procedimientos.

En el Ecuador, este se rige por principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria (Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador, 2021). En el ámbito de la presente investigación, se aborda el principio de simplicidad administrativa, que consiste en facilitar los procedimientos de declaración/pago de impuestos (Molina, 2018), mediante normas que no signifiquen una carga considerable de trabajo para la administración tributaria y el contribuyente (Vaca, 2017).

La simplicidad tributaria se configura en el verdadero camino para lograr una eficiencia en la gestión administrativa-tributaria, al adoptar un orden jurídico ordenado y comprensible que incentive el cumplimiento voluntario de los contribuyentes para la realización de los procesos de declaración y pago de impuestos.

Un aspecto importante para el desarrollo de las economías, es una sociedad formada y responsable con el Estado; es decir, con una cultura tributaria, la cual ha de entenderse como los valores, conocimiento de los métodos tributarios y actitudes del contribuyente para el cumplimiento de las obligaciones impositivas (Quispe, Arellano, Negrete, Rodríguez, & Vélez, 2020).

Una sociedad tributariamente responsable fortalece la rendición de cuentas, la participación de la ciudadanía en la generación de ingresos para el Estado, y la capacidad para exigir a la autoridad servicios públicos de óptima calidad (Mejía, García, & Padilla, 2020).

La cultura tributaria debe manifestarse desde la solicitud permanente de comprobantes de venta, presentación de información, hasta el pago oportuno de los impuestos (Ordoñez & Chapoñan, 2020); la falta de ésta genera comportamientos de evasión de tributos, que comprende la práctica ilícita de la omisión del pago de impuestos, quebrantando ordenamiento jurídico (Espinosa & Hoyos, 2019).

Lograr una efectiva conducta que implique la aceptación de la responsabilidad de la ciudadanía para contribuir en el mejoramiento del Estado, permitirá reducir los niveles de corrupción y evasión, tanto de autoridades como de empresas o personas naturales; así mismo, contribuye al establecimiento de valores éticos que conlleven al buen vivir de la sociedad.

Por tanto, los sujetos pasivos del IVA tienen la obligación de emitir y entregar al adquirente del bien o al beneficiario del servicio facturas, boletas o notas de venta, según el caso, por las operaciones que efectúe, en conformidad con el reglamento. Esta obligación regirá aun cuando la venta o prestación de servicios no se encuentren gravados o tengan tarifa cero. Las mismas que deberá hacerse constar por separado el valor de las mercaderías transferidas o el precio de los

servicios prestados y la tarifa del impuesto; y el IVA cobrado (Congreso Nacional. La Comisión de Legislación y Codificación, 2020).

Siendo importante la emisión de la factura que es un elemento de información y control de los deberes tributarios indispensable para la administración tributaria (Cabezas & Andrade, 2021). Este documento debe señalar datos relevantes de las transacciones entre el cliente y la empresa, para su validez tributaria (Fernández, 2020), así como el número de establecimientos y los puntos de emisión del mismo.

De acuerdo a la normativa ecuatoriana, la factura sustenta la transferencia de bienes, así como la prestación de servicios, la cual deber ser emitida en original y copias (Asamblea Nacional, 2017). Este documento se constituye en un título de valor que permite reclamar un bien o servicio, así como sus respectivas garantías, es decir, con la factura se puede demostrar que una transacción es válida y que se ha cancelado los respectivos impuestos.

El sector de transporte de carga pesada cuya actividad empresarial es la encargada de trasladar bienes (mercancías o materiales como arena, entre otros) hacia el lugar de destino establecido por el cliente. A nivel mundial, el transporte es de gran importancia debido a sus impactos positivos en las operaciones productivas, impulsando de esta forma el progreso económico de los países (Guerrero, Villamarin, & Padilla, 2020). Esta actividad es considerada un sector estratégico, siendo fundamental para aumentar la productividad de las organizaciones.

El transporte contribuye al control de los procesos de acopio, distribución y generación de información sobre fortalezas y debilidades de las cadenas de suministros de los sectores productivos (Cedeño & González, 2020). Por tanto, este tipo de servicios es un factor relevante para contribuir en el crecimiento de las economías industrializada (López, Moreno, & Vidal, 2018). Por otra parte, se puede mencionar su aporte en la eficiencia de los procesos de logística en las empresas, asegurando que las mercaderías o cargas lleguen al destino correcto y en el tiempo oportuno.

Este sector está regulado por las operadoras de transporte de carga que constituyen una industria de importancia estratégica que mantiene activa las operaciones de los países (López & Pardo, 2019). Para su sostenibilidad organizativa, estas mantienen estructuras administrativas de asociatividad, a fin de lograr sus metas en un entorno altamente competitivo (Lastra, Lucero, & Sandoval, 2020). Este tipo de empresas, representan un apoyo en la cadena de suministros, asegurando el traslado los bienes al lugar de destino indicado.

En el Ecuador, la Superintendencia de Compañías señaló que, en el año 2017, el 39% de estos negocios reportaron utilidades en cero, y más de la mitad indicaron que tuvieron un ingreso de alrededor de los \$10.000; así mismo se indicó, que las operadoras no poseen flota vehicular propia, requiriendo cupos (puntos de emisión) a otros transportistas autónomos (Zambrano & Orellana, 2018).

De acuerdo a la Ley de Tránsito, en su artículo 77, establece que las operadoras de transporte son las personas jurídicas, ya sea cooperativa o compañía, que están legalmente habilitados para el servicio de transporte terrestre de forma exclusiva (Agencia Nacional de Tránsito, 2014). El propósito esencial de este tipo de organizaciones es posicionar el servicio de traslado de cargas pesadas que permitan atender los proyectos productivos o de ingeniería que se llevan a cabo en el país.

Con el propósito de cumplir el fin tributario se establece en el Reglamento LRTI en su artículo 189, que los servicios de transporte terrestre, a excepción de taxistas, el socio podrá emitir la respectiva factura o notas de venta como puntos de emisión según los requerimientos normativos del Servicio de Rentas Internas (Servicio de Rentas Internas, 2021).

En este sentido se emite la resolución No. NAC-DEGERCGC17-0000295 (2017), donde se establece los deberes formales de la operadora de transporte y los socios que se explica en detalle posteriormente en la presente investigación.

Además, establece que las retenciones de impuestos efectuadas por los agentes de retención (Asamblea Nacional, 2017). En este sector constituye una cantidad del dinero que el comprador descuenta o recauda en nombre de la Administración Tributaria para su pago (González, 2018).

Metodología

El impacto de la normativa tributaria requiere de un análisis cualitativo, no experimental, donde se verificará el impacto de la aplicación de la resolución No. NAC-DGERCGC22-00000052 en las operadoras de transporte de carga pesada, con el fin de establecer criterios que permitan tomar decisiones a nivel tributario y su impacto sea reducido.

Los criterios de inclusión serían:

- Estar inscrito en el Servicios de Rentas Internas
- Pertener al sector del transporte

- Ser una operadora de transporte de carga pesada.

Para el proceso de evaluación de la emisión de los puntos de emisión, los que incluirán los siguientes criterios de inclusión.

- Ser socio de una operadora de transporte de carga pesada
- Ser socio activo de la empresa por 2 años
- Emitir comprobantes de ventas con puntos de emisión
- Emitir comprobantes de ventas electrónicas

También se consideró el aporte metodológico que se debe analizar y mejorar en el proceso de emisión de las facturas electrónicas

- Puntos de emisión electrónicos.

Los resultados del impacto se enfocaron en la parte económica de los contribuyentes.

Resultados

TABLA 1

Variable	No. NAC-DGERCGC17-00000295	No. NAC-DGERCGC22-00000052
RUC	Los contribuyentes que sean socios o accionistas de una operadora de transporte y que ejerzan actividades de transporte comercial	Los contribuyentes que sean socios o accionistas de una operadora de transporte y que ejerzan actividades de transporte comercial
Título Habilitante	Documento de factibilidad o su equivalente, siempre que se identifique el contribuyente.	Documento de factibilidad o su equivalente, siempre que se identifique el contribuyente.

Nota: Requisitos que debe cumplir el sector de transporte de carga pesada.

En las reformas se puede analizar que no impacta en los requisitos habilitantes para pertenecer a la actividad de transporte pesado, siendo positivo para los miembros de este sector ya que no deberían realizar ningún trámite adicional.

TABLA 2

Facturación	No. NAC-DGERCGC17-00000295	No. NAC-DGERCGC22-00000052

Actividad comercial	Obligatoriamente registrar información de la operadora	Obligatoriamente registrar información de la operadora
Facturación electrónica	Con puntos de emisión Una vez emitida la factura al cliente como punto de emisión de la operadora de transporte comercial, excepto taxis, el socio o accionista deberá emitir obligatoriamente a su vez, al menos un comprobante de venta a la operadora, por las operaciones efectuadas cada mes, con la finalidad de que esta pueda justificar el gasto por dichos valores.	Sin puntos de emisión Incorporación de la razón social de la operadora de transporte a la que pertenecen, en los campos referidos a número de RUC y cliente
Puntos de emisión	Si el contribuyente es socio o accionista en más de una operadora de transporte comercial, excepto taxis, se asignará un establecimiento por cada operadora	No podrán designarse a los socios o accionistas como puntos de emisión de comprobantes de venta y documentos complementarios cuando las unidades de transporte pertenezcan directamente a la operadora.

Nota: Proceso de declaración

Por otra parte, en el caso de la emisión de la facturación electrónicas antes de la reforma se establece que el sector de carga pesada, debe asignar los puntos de emisión a los socios o accionistas sin perjuicio, mientras que en la segunda reforma la operadora no asignará puntos de emisión a los socios, por lo que deben emitir una factura mensual a la operadora por los valores facturados. Mismo que tiene un impacto negativo hacia los socios o accionista para llevar el control de las facturas solicitadas a la operadora, así como sus posibles anulaciones.

TABLA 3

Reconocimiento de los ingresos	No. NAC-DGERCGC17-00000295	No. 00000052	NAC-DGERCGC22-
Declaración semestral	Facturas emitidas a los clientes con punto de emisión de las operadoras	Declarar los valores facturadas a la operadora.	
Consolidación	Facturas emitidas a las operadoras en las que se consolidan los ingresos obtenidos en las facturas emitidas como punto de emisión.		
Otros ingresos	Comprobantes de venta emitidos por otros servicios o actividades, y otros ingresos.	Comprobantes de venta emitidos por otros servicios o actividades, y otros ingresos.	

Nota: Proceso de reconocimiento de los ingresos

En las dos reformas se establece que la declaración se efectuara de manera semestral por generar ingresos gravados con tarifa 0%, este es un impacto positivo para los socios o accionistas, porque se respeta el proceso de cultura tributaria, mientras que los ingresos gravados que se van a declarar tienen un impacto negativo en este gremio; debido a que no son cancelados a tiempo y no se puede cumplir con el pago de los impuestos.

TABLA 4

Conciliación del pago	No. NAC-DGERCGC17-00000295	No. NAC-DGERCGC22-00000052
Pagos	Los pagos efectuados por los clientes serán considerados ingresos gravados de cada socio o accionista.	Los pagos efectuados por los clientes serán considerados ingresos gravados de la operadora.
Retención	La retención se emitirá directamente al nombre del socio.	La retención se emitirá directamente al nombre de la operadora.

Nota: Conciliación para el pago

Se describen el reconocimiento de los ingresos en los dos tipos de reformas estudiadas que impacta a nivel nacional al sector del transporte.

El sector del transporte antes de la reforma tenía una cultura tributaria diferente; ya que por sus servicios recibían la retribución económica, mientras que con la reforma actual los socios o accionistas deben emitir una factura electrónica a la operadora para cobrar por sus servicios prestados, este proceso que básicamente parece sencillo causa incertidumbre en este gremio, por la falta de seriedad en los pagos por parte de la operadora limitando continuar con su actividad económica, así como también la competencia desleal.

Con la nueva reforma el gremio transportista de carga pesada al cual la resolución lo afecta directamente complicando su liquidez para poder operar de manera competitiva en el mercado. Existiendo un impacto negativo al momento de realizar su labor debido a que quien debe gestionar la facturación y cobro es la operadora de transporte dejándolo con la incertidumbre de poder o no cobrar los valores ya trabajados, por la falta de seriedad que existe en la mayoría de compañías de transportes a nivel de la directiva, grado de rusticidad al momento de manejar de manera eficiente los ingresos de la misma.

Para el proceso de recaudación de valores de los socios se deberá implementar un departamento financiado por todos los socios generando así en los transportistas una incomodidad y un gasto adicional, en consecuencia, prestarán su servicio de manera informal para evitar todo este proceso, lo cual es común en este gremio y lo que siempre se trató es de fomentar es la simplicidad y cultura tributaria, con la nueva reforma no se cumple este principio, acareando a que los socios no cumplan los deberes formales, tomando el camino más fácil para ellos que es la informalidad.

Conclusiones

La nueva reforma causará un impacto tributario positivo para el Servicios de Rentas Internas en caso de que los socios y accionistas cumplan con la normativa legal vigente y liquiden el impuesto a la renta de forma correcta; ya que recibirán retenciones con cero por ciento, mismo que no contará como crédito tributario para el pago del impuesto y deberán pagar la tarifa correspondiente en caso de superar la base imponible.

Además, esta reforma causará un impacto económico para los socios o accionista de las operadoras por el tiempo de recaudación de los servicios prestados, los cuales no llegaran eficientemente a sus bolsillos para solventar los gastos de mantenimientos, repuestos de su vehículo de carga de pesada,

siendo su herramienta de trabajo, la misma que debe estar en óptimas condiciones para prestar servicios de calidad, prevenir accidentes y pérdidas valoradas.

El propósito de esta resolución es simplificar el tratamiento de la facturación del área del transporte de carga pesada, pero analizándolo desde el punto de vista crítico lejos de simplificar el tratamiento los lleva a optar por la informalidad; ya que el área del transporte se caracteriza por la liquidez que puede obtener con su vehículo de manera inmediata lo cual no está priorizado en esta resolución.

Referencias

1. Agencia Nacional de Tránsito. (31 de diciembre de 2014). Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. 56-61. Quito, Ecuador. Recuperado el 2022 de 04 de 01, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.turismo.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2016%2F04%2FLEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf&clen=184337&chunk=true
2. Asamblea Nacional. (9 de enero de 2017). Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios. Decreto Ejecutivo 430. Registro Oficial 247 de 30-jul.-2010. Quito, Ecuador. Recuperado el 2022 de 04 de 01, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.gob.ec%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fregulations%2F2018-09%2FReglamento%2520de%2520Comprobantes%2520de%2520Venta.pdf&clen=74301&chunk=true
3. Asamblea Nacional Constituyente de Ecuador. (25 de enero de 2021). Constitución de la República del Ecuador. Decreto Legislativo 0; Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008. Quito, Ecuador: Registro Oficial 449. Recuperado el 2022 de 03 de 12, de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.defensa.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2Fdownloads%2F2021%2F02%2FConstitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf&clen=605489&chunk=true
4. Bloß, N., Schorer, J., Loffing, F., & Büsch, D. (2020). Physical load and referees' decision-making in sports games: A scoping review. *Journal of sports science & medicine*, 19(1),

149. Recuperado el 16 de Abril de 2022, de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7039031/>
5. Cabezas, V., & Andrade, J. (2021). Fortalecimiento en la recaudación tributaria mediante la implementación de facturación electrónica. *Polo del Conocimiento*, 6(3), 1617-1625. Recuperado el 2022 de 03 de 18, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7926912>
6. Cedeño, R., & González, L. (2020). La gestión del proceso de transporte de carga para las empresas transportistas. *Ciencias Holguín*, 26(1), 43-58. Recuperado el 2022 de 02 de 12, de <http://www.ciencias.holguin.cu/index.php/cienciasholguin/article/view/1168>
7. Congreso Nacional. La Comisión de Legislación y Codificación. (29 de diciembre de 2020). Ley de Regimen Tributario Interno. Registro Oficial Suplemento 463 de 17-nov.-2004. Quito, Ecuador. Recuperado el 2022 de 03 de 15, de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.ces.gob.ec%2Fflotaip%2F2018%2Fagosto%2FAnexos-literal-a2%2FLEY%2520DE%2520REGIMEN%2520TRIBUTARIO%2520INTERNO%2C%2520LRTI.pdf&cLen=353325&chunk=true>
8. Coronel, L., Lozada, L., & Oblitas, R. (2021). Cultura tributaria y el cumplimiento del pago del IUS de los microempresarios de la Urb. Mirasol II, Jaén – 2020. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(6), 1-20. Recuperado el 2022 de 03 de 12, de <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1094>
9. Espinosa, D., & Hoyos, K. (2019). Desafíos fiscales originados por la globalización de la economía y los esquemas de planificación fiscal agresiva ¿Ha podido Ecuador afrontarlos? *USFQ Law Review*, 6(1), 57-75. Recuperado el 2022 de 03 de 18, de <https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/lawreview/article/view/1402>
10. Fernández, E. (2 de noviembre de 2020). ¿Qué es una factura y para qué sirve? Recuperado el 2022 de 02 de 12, de Anfix Software S.L.: <https://www.anfix.com/blog/como-hacer-facturas/que-es-una-factura-para-que-sirve>
11. Garzón, M., Ahmed, A., & Peñaherrera, J. (2018). El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador. *UNIANDES EPISTEME: Revista de Ciencia, Tecnología e Innovación*, 5(1), 38-53. Recuperado el 2022 de 03 de 15, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6756345>

12. González, P. (14 de marzo de 2018). ¿Qué es la Retención? Recuperado el 2022 de 03 de 15, de Billin: <https://www.billin.net/glosario/definicion-retencion/>
13. Guerra Santiesteban, J. R., Borja Santillán, M. A., Singre Álvarez, J. C., Zeballos Chang, J., Vallejo López, A. B., & Goosdenovich Campoverde, D. A. (2018). Differences of five variables in 100m female athletes in two levels of sports performance. *Revista Cubana de Investigaciones Biomédicas*, 1-11. Recuperado el 11 de 07 de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03002018000300006&lng=es&tlng=en
14. Guerrero, S., Villamarin, J., & Padilla, M. (2020). Emprendimientos y modelos matemáticos de transporte y logística en la ciudad de Riobamba. *Conciencia Digital*, 3(3), 313-331. Recuperado el 2022 de 02 de 15, de <https://cienciadigital.org/revistacienciadigital2/index.php/ConcienciaDigital/article/view/1318>
15. Lastra, N., Lucero, J., & Sandoval, D. (2020). Estrategia financiera para las operadoras de transporte urbano de la ciudad de Tulcán. *Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, 7, 1-19. Recuperado el 2022 de 02 de 15, de <https://www.dilemascontemporaneoseduccionpoliticayvalores.com/index.php/dilemas/article/view/2172>
16. Legaz, A. (2013). *Manual de entrenamiento deportivo*. Badalona: Paidotribo.
17. Loachamin Aldaz, E. M., Marcelo, F. M., Durán Portilla, E. E., & Maqueira Caraballo, G. d. (2017). Biomechanical differences in Ap Chagüi between white belt and black of taekwondo. *Revista Cubana de Investigaciones Biomédicas*, 159-168. Recuperado el 11 de 07 de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03002017000200013&lng=es&tlng=en.
18. López, C., & Pardo, S. (2019). El transporte de carga terrestre en el comercio internacional. Análisis comparativo entre Bogotá, Colombia y Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. *Ensayos de Economía*, 29(54), 89-114. Recuperado el 2022 de 02 de 15, de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/75022>
19. López, C., Moreno, D., & Vidal, J. (2018). Las agencias de transporte internacional de carga y los servicios en el comercio de Bogotá. *Ensayos de Economía*, 28(53), 141-164.

- Recuperado el 2022 de 02 de 12, de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/75021>
20. López, D., Gaibor, I., Durán, P., & Vásquez, M. (2020). El sistema fiscal en el Ecuador y su efecto en la redistribución de la riqueza. *Revista de Investigación Enlace Universitario*, 19(2), 119-135. Recuperado el 2022 de 01 de 12, de <https://enlace.ueb.edu.ec/index.php/enlaceuniversitario/article/view/112>
 21. Lozano Cango, C. O., & Bravo Navarro, W. H. (2021). Procesos atencionales en árbitros profesionales de fútbol. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria KOINONIA*, 6(2), 17. Recuperado el 11 de 07 de 2022, de <https://fundacionkoinonia.com.ve/ojs/index.php/revistakoinonia/article/view/1246/pdf>
 22. Mallo, J., García, E., & Navarro, E. (2020). Análisis biomecánico aplicado a la valoración del rendimiento técnico del árbitro de fútbol. *Ciencia del deporte*, 4, 1-5. Recuperado el 10 de 07 de 2022, de <https://cienciadeporte.eweb.unex.es/congreso/04%20val/pdf/C123.pdf>
 23. Mejía, O., García, E., & Padilla, M. (2020). La evasión tributaria en América Latina. *Polo del Conocimiento*, 5(3), 939-949. Recuperado el 2022 de 03 de 15, de <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/1522>
 24. Molina, R. (abril de 2018). Principios constitucionales tributarios como límite al poder discrecional del Estado ecuatoriano en el caso del anticipo de impuesto a la renta. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Ambato, Ecuador. Recuperado el 2021 de 03 de 15, de <https://repositorio.pucesa.edu.ec/handle/123456789/2369>
 25. Morales, S. C., & González, S. A. (2015). Preparación física y deportiva. Quito, Ecuador: Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Recuperado el 19 de Enero de 2021, de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/10201/1/Preparacion%20fisica%20y%20deportivaf.pdf>
 26. Ordoñez, M., & Chapoñan, E. (2020). Cultura tributaria y cumplimiento de las obligaciones tributarias. *UCV - HACER: Revista de Investigación y Cultura*, 9(4), 77-84. Recuperado el 2022 de 03 de 15, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7946114>
 27. Quispe, G., Arellano, O., Negrete, O., Rodríguez, E., & Vélez, K. (2020). La cultura tributaria y su efecto en la evasión fiscal en Ecuador. *Revista Espacios*, 41(29), 153-171.

- Recuperado el 2022 de 03 de 12, de <http://www.revistaespacios.com/a20v41n29/20412912.html>
28. Resolución No. NAC-DEGERCGC17-0000295. (16 de mayo de 2017). Regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre. Servicio de Rentas Internas. Quito, Ecuador.
 29. Rodríguez, D. (2020). Biomecánica. Órgano Oficial de la Sociedad Ibérica de Biomecánica y Biomateriales, 28, 1-46. Recuperado el 10 de 07 de 2022, de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/363808/BUENA_REVISTA_28.pdf?sequence=1&isAllowed=y
 30. Ruiz, M., Arias, I., Ibarra, M., & Sanandrés, L. (2018). El sistema tributario ecuatoriano y el presupuesto general del estado. Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana. Recuperado el 2022 de 03 de 15, de <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/12/sistema-tributario-ecuatoriano.html>
 31. Servicio de Rentas Internas. (22 de febrero de 2021). Reforma del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno. Registro Oficial Suplemento 209 de 08-jun.-2010. Quito, Ecuador. Recuperado el 2022 de 04 de 01, de <https://www.quevedoponce.com/reforma-del-reglamento-para-la-aplicacion-de-la-ley-de-regimen-tributario-interno/>
 32. Vaca, F. (2017). Análisis de los principios constitucionales en materia tributaria como garantía de los derechos de los ciudadanos en el Ecuador. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Quito, Ecuador. Recuperado el 2022 de 03 de 17, de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/123456789/13027>
 33. Zambrano, N., & Orellana, C. (2018). Factores que influyen en la calidad del servicio de transporte pesado en Guayaquil. Revista Universidad y Sociedad, 10(5), 224-231. Recuperado el 2022 de 02 de 18, de <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/1048>
 34. Zatsiorsky, V. (1985). Estimation of the mass and inertia characteristics of the human body by means of the best predictive regression equations. USA: Biomechanics proceedings.