



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**  
**ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**TRABAJO DE TITULACION**

**Línea de Investigación:** Economía y Desarrollo Sostenible

**Sublínea de Investigación:** Gestión y Control Financiero y Tributario

**MODALIDAD:**

Investigación

**Previo a la obtención del título de:**

Ingeniera en auditoría - contador público

**Tema:**

Aplicación del punto de emisión en las compañías de transporte de carga pesada de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero durante el periodo 2017

**Autora:**

Rivadeneira Solórzano Carla Maholy

**Tutora:**

Ec. Cristina Mendoza Vera Mg. Ca.

**Revisora:**

Ing. Shirley Pizarro Mg. Sc.

Portoviejo, 2019

**Tema:**

Aplicación del punto de emisión en las compañías de transporte de carga pesada de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero durante el periodo 2017.

## **Dedicatoria**

A Dios, porque con su magnánima sabiduría permitió que conociera mi camino en la vida. Por los triunfos y los momentos difíciles que me han enseñado a valorarlo cada día más.

Mi madre Sobeida Solórzano, por ser la persona que me ha acompañado en todo mi trayecto estudiantil y de vida, porque con su lucha férrea y amor infinito supo sacar cada piedra que se nos presentó en el camino. Sin duda alguna ella es mi todo.

A mi ángel especial Ronald Madrid, que por él y nuestro amor nunca me rendí, a pesar de nuestra distancia física, espiritualmente está conmigo siempre, y aunque nos faltaron muchas cosas por vivir juntos, sé que este momento sonrío por este logro.

A mi hermano que con sus consejos me ha ayudado a afrontar los retos que se me han presentado a lo largo de mi vida.

Mis padres (abuelos) Flor Moreira y Rommel Solórzano, quienes sin duda alguna son el pilar fundamental de mi vida, me han demostrado su amor corrigiendo mis faltas y celebrando mis triunfos.

Y para culminar, a mis tías y tíos que de alguna u otra manera me han ayudado, y están siempre presente cuando los necesito.

Carla Maholy Rivadeneira Solórzano

## **Agradecimiento.**

Primeramente a Dios que me dio la fuerza y la fé para creer lo que me parecía imposible terminar.

A mí querida madre Sobeida Solórzano por ser la promotora de mis sueños, y estar dispuesta a acompañarme en el trayecto de mi camino. Gracias por existir.

Agradezco también a mi familia Solórzano Moreira, por cada día confiar y creer en mí y en mis expectativas, Los amo.

Gracias a la familia Madrid Triviño, por sus consejos, su apoyo incondicional, y anhelar siempre lo mejor para mí.

Y como no agradecerles a mí tutora Ec. Cristina Mendoza y revisora Lcda. Shirley Pizarro, por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y transmitirme sus conocimientos con la dedicación que las ha regido, así como también haberme tenido toda la paciencia durante todo el desarrollo de mi trabajo de titulación.

Carla Maholy Rivadeneira Solórzano

## **Certificación del tutor del trabajo de titulación**

**Ec. Cristina Azucena Mendoza Vera Mg. Ca.**, Catedrática de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica de Manabí en calidad de tutora, de la modalidad de Investigación.

### **CERTIFICO:**

Que el trabajo de titulación en la modalidad de Investigación, titulada: **“APLICACIÓN DEL PUNTO DE EMISIÓN EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE PORTOVIEJO Y SU INCIDENCIA EN EL CONTROL CONTABLE Y FINANCIERO DURANTE EL PERIODO 2017”** de la Escuela de Contabilidad y Auditoría de la Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas de la Universidad Técnica de Manabí, presentado por la estudiante Carla Maholy Rivadeneira Solórzano, previo a la obtención del título de Ingeniera en Auditoría - Contador Público bajo mi dirección y supervisión, la misma que se encuentra concluida en su totalidad.

Por lo que las estudiantes pueden hacer uso de la presente para los fines convenientes.

Portoviejo,

**Ec. Cristina Azucena Mendoza Vera Mg. Ca.**  
**Tutora de Trabajo de Titulación**

**Certificación del tribunal del trabajo de titulación.**

**“APLICACIÓN DEL PUNTO DE EMISIÓN EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE PORTOVIEJO Y SU INCIDENCIA EN EL CONTROL CONTABLE Y FINANCIERO DURANTE EL PERIODO 2017”**

Sometida a consideración del Tribunal de Evaluación y legalizado por el Honorable Consejo Directivo como requisito previo a la obtención del título de Ingeniero en Auditoría – Contador Público.

**Aprobado por:**

## **Declaración sobre los derechos de los autores.**

Los hechos, ideas pensamientos y doctrinas expuestos en el presente trabajo de titulación de Investigación, denominado:

**“APLICACIÓN DEL PUNTO DE EMISIÓN EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA DE PORTOVIEJO Y SU INCIDENCIA EN EL CONTROL CONTABLE Y FINANCIERO DURANTE EL PERIODO 2017”**

Corresponde únicamente a su autora:

---

Carla Maholy Rivadeneira Solórzano

**Estudiante**

## Índice de Contenido

1. Tema .....	0
2. Planteamiento del problema. ....	1
2.1. Antecedentes .....	1
2.2. Justificación .....	2
2.3. Objetivos .....	3
2.3.1. Objetivo general .....	3
2.3.2. Objetivos específicos.....	3
3. Revisión de la literatura y desarrollo del marco teórico.....	4
3.1. El sistema tributario en el ecuador.....	4
3.1.1. Generalidades de los tributos .....	4
3.2.1. Clasificación de los tributos .....	6
3.2.4. La administración tributaria en el ecuador.....	9
4. Visualización y Alcance de Estudio .....	13
4.1. El transporte .....	13
4.2. Transporte pesado en Ecuador.....	16
4.3. La normativa tributaria que rige el transporte pesado en el Ecuador .....	19
5. Desarrollo del diseño de la investigación .....	26
5.1. Tipo de investigación .....	26
5.2. Métodos y técnicas de la investigación.....	26
5.3. Técnicas e instrumentos .....	27
5.4. Recolección y procesamiento de la información .....	27
6. Definición y selección de la muestra .....	28
7. Recolección de información .....	30
7.1. Encuesta aplicada a los socios- accionistas de las compañías de transporte pesado de Portoviejo.....	30
7.2. Encuesta aplicada a los gerentes de las compañías de transporte pesado de Portoviejo	43
7.3. Encuesta a los contadores de las compañías de transporte pesado de Portoviejo. ....	60
8. Análisis de datos .....	76
9. Interpretación de resultados.....	79
10. Informe de Resultados.....	87
11. Presupuesto .....	
12. Cronograma Valorado .....	
13. Bibliografía .....	





## **Resumen**

La realización de una investigación sobre la aplicación del punto de emisión en las compañías de transporte de carga pesada de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero durante el periodo 2017, partió no solo del hecho que es una normativa que entró en vigencia en dicho período sino que además responde a un mayor control tributario, por ello se partió de la investigación bibliográfica de la historia y actualidad del transporte de carga pesada en el Ecuador así como las normativas que lo rigen para luego proceder a un análisis de la resolución que entro en vigencia.

El presente trabajo de investigación se realizó a través de la metodología de investigación descriptiva y de campo ya que se partió de una análisis de las normativas vigentes específicamente de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, para luego aplicar técnicas de investigación como las encuestas a los accionistas, gerentes y contadores de la muestra tomada.

La medición de resultados se obtuvo gracias a las encuestas aplicadas a los socios-accionistas misma permitiendo identificar los desafíos que se presentaron para las compañías de transporte pesado con la aplicación de la nueva normativa, además como parte de la investigación de campo se realizó un análisis horizontal de los estados financieros de dos empresas donde se evidencio los principales cambios en función de los puntos de emisión.

Finalmente con base en los resultados obtenidos, se determinó cuáles fueron las afectaciones y de qué forma se podrá mejorar la respuesta de las empresas de carga pesada para mayor control interno en cuando al cumplimiento de las normativas vigentes.

## **Summary**

The realization of an investigation on the application of the point of emission in the companies of transport of heavy load of Portoviejo and its incidence in the accounting and financial control during the period 2017, left not only of the fact that it is a normative that took effect in This period also responds to a greater tax control, which is why we started with the bibliographical investigation of the history and current status of heavy cargo transportation in Ecuador, as well as the regulations that govern it and then proceed with an analysis of the resolution that I enter into force.

This research work was carried out through the descriptive and field research methodology since it was based on an analysis of the regulations in force specifically of Resolution No. NAC-DGERCGC17-00000295, to then apply research techniques such as surveys to the shareholders, managers and accountants of the sample taken. The measurement of results was obtained thanks to the surveys applied to the partners themselves, allowing to identify the challenges that were presented to the heavy transport companies with the application of the new regulations, as well as part of the field research, a horizontal analysis was carried out. the financial statements of two companies where the main changes were evidenced according to the emission points.

Finally, based on the results obtained, it was determined what the effects were and how the response of the heavy load companies could be improved for greater internal control in compliance with the regulations in force.

## **Introducción**

La necesidad de realizar un análisis sobre la afectación de la aplicación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 del Sector de Transporte Pesado nace debido a que muchos de los transportistas desconocen las disposiciones de esta normativa que afecta a este sector. Es por ello que la investigación contribuye a futuro con información sobre este tema que ayude a las compañías de transporte de carga pesada así como a sus socios- accionistas a mantener las obligaciones debidamente cumplidas con las diferentes entidades que van a regir el correcto funcionamiento de las unidades de transporte, fomentando una adecuada conducta tributaria.

Esta investigación inicia con las Generalidades del Transporte Pesado y una breve descripción de los Organismos y Tributos del Transporte Pesado que incluye una breve historia del transporte de carga pesada desde sus inicios ya que para el ser humano ha sido necesario el transporte de objetos de un lugar a otro por lo que el transporte por carretera se caracteriza por ser el medio más útil para transportar mercancías de todo tipo desde paquetes pequeños hasta volúmenes grandes con facilidad de carga y descarga en los diferentes lugares de destino.

Luego un análisis del contenido de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, del Servicio de Rentas Internas en el año 2017 que presenta de forma gráfica y detallada las formalidades para la correcta aplicación de los puntos de emisión dentro de las compañías de transporte pesado.

Finalmente se realizó un análisis de los datos obtenidos dentro de las encuestas realizadas así como también de los estados financieros de dos compañías de transportes que permitieron tener una clara visión de cuales fueron los cambios que realizaron las empresas para la aplicación de los puntos de emisión, lo cual dio lugar en base a los resultados obtenidos realizar unas propuestas de acciones básicas para que se mejore la aplicación sin generar afectaciones negativas en las políticas contables vigentes.

## **1. Tema.**

Aplicación del punto de emisión en las compañías de transporte de carga pesada de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero durante el periodo 2017.

## 2. Planteamiento del problema.

### 2.1. Antecedentes

Las empresas independiente del sector al que pertenezcan tienen como principal objetivo de creación la generación de ingresos que oportunamente produzcan una utilidad, que será distribuida entre sus propietarios y accionistas, es así que las compañías de transporte de carga pesada no son la excepción, y como cualquier ente económico dentro del Ecuador deben someterse a las regulaciones de la Superintendencia de Compañías, el Servicio de Rentas Internas, Ministerio de Trabajo, IESS y demás entidades de control.

En Manabí según datos obtenidos de la página web de la Superintendencia de Compañías la primer compañía creada en Portoviejo para realizar transporte de carga pesada legalmente constituida fue ANTONIO ZAMBRANO ANTOZAM S.A. en el año de 1981, de ahí en adelante no se volvieron a formar este tipo de compañías hasta el año 2004 a partir del cual y hasta el año 2017 en Portoviejo se han creado 149 compañías de las cuales no todas se encuentran activas ya que algunas han sido liquidadas o no han cumplido con sus obligaciones societarias.

Sin embargo no se han realizado investigaciones específicas para el sector de la transportación de carga pesada y la aplicación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, pero si existen publicaciones relacionadas con la responsabilidad social de las empresas que se encuentra enfocada con la ética, lo social y lo medio ambiental; dentro de lo cual el cumplimiento de las normativas hace parte del aspecto ético y contribución social de las empresas; las compañías de transporte de carga pesada no son la excepción ya que al cumplir las normativas estará relacionado con esta responsabilidad social como se lo menciona en el artículo **“LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA COMO EJE DE DESARROLLO SOSTENIBLE”** publicado dentro de la Revista ECA SINERGIA Año 4 Volumen 4 en diciembre del 2013.

Además se realizó un trabajo de Tesis en la Universidad de Cuenca, en el año 2015 titulado **“Evaluación del Impacto de los Impuestos que Rigen La Actividad De Transporte Pesado Por Carretera En La Ciudad De Cuenca, Análisis 2014. Caso**

**Práctico Ormutrans S.A.”** presentado por los estudiantes María José Ordóñez Muñoz y Rosa Elizabeth Puma Pasato.

En base a estos antecedentes investigativos el trabajo de titulación planteado podría ser considerado para generar una nueva contribución al conocimiento de los procesos y aplicación de normas que inciden en el control contable y financiero del sector de la transportación de carga pesada en el Cantón Portoviejo.

## **2.2. Justificación**

Las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de Portoviejo, se enfrentan a retos no solo de carácter interno sino también al cumplimiento de las disposiciones, y regulaciones legales no solo en el ámbito del control del tránsito sino también en aspectos tributarios que influyen en el área contable y financiera por ello el trabajo de titulación que se planteó, tiene como objetivo servir de referencia y consulta a este sector empresarial de la ciudad de Portoviejo con la finalidad de que logren un pleno cumplimiento, específicamente de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, en cuanto a la aplicación de puntos de emisión.

Adicional dentro del desarrollo de la investigación se llevó a la práctica los conocimientos adquiridos, por medio del análisis crítico de las situaciones presentadas y están plasmados en el informe final del trabajo de titulación.

Los resultados finales de esta investigación permitieron a las compañías de transporte de carga pesada contar con una referente de tal forma que a través del control de sus actividades contables y financieras se apliquen los puntos de emisión de forma correcta y de acuerdo a las normativas vigentes.

También el trabajo de titulación se justificó en aspectos como:

**Relevancia Humana:** Los resultados contribuyeron a que las compañías de transporte de carga pesada cumplan con las normativas tributarias vigentes y con ello crezcan y generen mayor estabilidad económica.

**Relevancia Contemporánea:** Ya que aportó con recomendaciones relacionadas directamente a mejorar la organización contable de las compañías de transporte de carga pesada, que contribuya al cumplimiento de las normativas tributarias vigentes.

**Interés personal:** El principal interés fue desarrollar una investigación que llevaré a la práctica los conocimientos adquiridos en el proceso de estudios y a la vez cumplir con la meta profesional mediante la obtención del título de tercer nivel.

**Beneficiarios:** Los beneficiarios son las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Portoviejo, la autora de la investigación, y la comunidad Portovejense.

## **2.3. Objetivos**

### **2.3.1. Objetivo general**

Determinar el efecto de la aplicación de puntos de emisión en las compañías de transporte pesado de la ciudad de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero durante el periodo 2017.

### **2.3.2. Objetivos específicos**

- Conceptualizar los fundamentos teóricos y legales enmarcados en conceptos, resoluciones y regulaciones para el sector del transporte de carga pesada en el Ecuador.
- Identificar el impacto de la aplicación de los puntos de emisión en el control contable y financiero de las compañías de transporte de carga pesada de la Ciudad de Portoviejo durante el periodo 2017, a través del análisis de los estados financieros.
- Proponer acciones que mejoren los procesos, en función de la correcta aplicación de puntos de emisión dentro de las Compañías de Transporte de Carga Pesada de Portoviejo.



### **3. Revisión de la literatura y desarrollo del marco teórico.**

#### **3.1. El sistema tributario en el Ecuador**

##### **3.1.1. Generalidades de los tributos**

El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudadora. (Nacional 2005)

Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsable. (Intriago 2012)

**Principio de Generalidad.-** Este principio exige que todos en general o la generalidad de un segmento del todo, deban pagar los tributos y que nadie se encuentre exento de su cumplimiento.

Este principio no es absoluto y permite sus excepciones. La generalidad exige que todos paguen aun cuando no sea en la misma proporción, dependiendo de su capacidad contributiva.

No deben existir privilegios a favor de una persona o un grupo de personas. (Mendoza 2015)

**Principio de Progresividad.-** El tributo debe considerar la capacidad contributiva del contribuyente, de tal modo que el que tenga más pague un mayor valor a aquél que tiene menos.

A cada quien según lo que corresponda de acuerdo a sus necesidades o características.

**Principio de la Eficiencia.-** Es importante que el tributo pueda ser administrado con una acción de lo que se recauda.

La administración de un tributo, incluido la implementación, control y recaudación, debe ser lo menos costoso posible. Dependiendo el tipo de tributo el costo

de su administración varía. Los cruces de información y las retenciones en la fuente, favorecen el disminuir el costo de administración del tributo.

**Principio de la Simplicidad Administrativa.-** El tributo de recaudarse en el mejor momento que favorezca el cumplimiento voluntario. Debe facilitarse al contribuyente el pago de la obligación tributaria. Los formularios de declaración y mecanismos para el pago deben ser expeditos y al alcance del contribuyente.

Los regímenes simplificados contribuyen a fortalecer la cultura tributaria y a ampliar la base de contribuyentes.

**Principio de Irretroactividad.-** Las leyes rigen para lo venidero y generalmente no tienen efecto o aplicación retroactiva. No se dictarán leyes tributarias con efecto retroactivo, aún a beneficio de los contribuyentes.

**Principio de Equidad.-** El tributo no solo debe tener una finalidad fiscalista o recaudadora.

El tributo debe contribuir a una mejor distribución de la riqueza nacional.

El tributo debe ser utilizado como herramienta de política económica.

El tributo de considerar las diferencias que existe en los contribuyentes, en cuanto a su capacidad contributiva y su disposición al sacrificio fiscal.

**Principio de Transparencia.-** Las declaraciones e informes de los contribuyentes, responsables o terceros, relacionadas con las obligaciones tributarias, serán utilizadas para los fines propios de la administración tributaria.

La administración tributaria, deberá difundir anualmente los nombres de los sujetos pasivos y los valores que hayan pagado o no por sus obligaciones tributarias.

El Gobierno Nacional informará anualmente sobre los montos de los ingresos tributarios.

**Principio de Suficiencia Recaudadora.-** El sistema económico es social y solidario, propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza;

### **3.2.1. Clasificación de los tributos**

Los tributos se clasifican en:

- a) Impuestos.
- b) Tasas.
- c) Contribuciones.

### **3.2.1. Impuestos**

Es la prestación pecuniaria exigida de los individuos según reglas destinadas a cubrir los gastos de interés general y únicamente a causa de que los contribuyentes son miembros de una comunidad políticamente organizada. (Codigo Tributario 2005)

Es la contribución obligatoriamente exigida del individuo por el Estado, para cubrir los gastos hechos en interés común, sin tener en cuenta las ventajas particulares otorgadas a los contribuyentes

### **3.2.3. Los elementos del impuesto son los siguientes:**

- Es un acto unilateral de soberanía;
- Tiene un carácter eminentemente pecuniario;
- De obligatorio cumplimiento del contribuyente;
- Contribución Coactiva;
- Es independiente de cualquier prestación;
- Se encuentra gobernado por reglas fijas;
- Tiene por destino la utilidad pública; y,
- Pertenencia a la comunidad (nacionales o extranjeros). (Codigo Tributario 2005)

### **3.2.4. Los impuestos se clasifican en:**

- Impuestos Directos.
- Impuestos Indirectos.
- Impuestos Reales.
- Impuestos Personales.
- Impuestos Proporcionales.
- Impuestos Progresivos.

**Impuestos Directos.-** Son los que se exigen de las mismas personas que se pretende o se desea que lo paguen. Cuando extraen el tributo en forma inmediata del patrimonio o del rédito, tomando como expresión de la capacidad contributiva favorecida en su formación por la acción del estado. (Ej. Impuesto a la Renta).

**Impuestos Indirectos.-** Son los que se exigen a una persona con la esperanza y la intención de que ésta se indemnice a expensas de alguna otra.

Cuando gravan el gasto o el consumo o bien la transferencia de riqueza y permiten al contribuyente el obtener de otra persona el reembolso del impuesto pagado.(Ej. Impuesto al Valor Agregado). (Codigo Tributario 2005)

**Impuestos Reales.-** Son los que gravan la manifestación aislada de riqueza. No constituye un índice claro de capacidad contributiva, pues pueden muy bien estar compensadas por otros hechos o situaciones económicos negativos.(Ej. Impuesto a los Predios Urbanos).

**Impuestos personales.-** Son los que recaen sobre todos los elementos, positivos y negativos, que integran la capacidad contributiva del contribuyente. (Ej. Impuesto Progresivo a la Renta Global).

**Impuestos Proporcionales.-** Son aquellos en los que la cuota representa siempre la misma proporción de la base impositiva. (Ej. El 12% del Impuesto al Valor Agregado).

**Impuestos Progresivos.-** Son aquellos en los que la cuota del impuesto respecto de la base, aumenta al aumentar la base. (Ej. El impuesto a la renta que se aplica a las personas naturales). (Codigo Tributario 2005)

### **3.2.5. Tasas**

Tasas son los tributos cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva o potencial de un servicio público individualizado en el contribuyente.

Su producto no debe tener un destino ajeno al servicio que constituye el presupuesto de la obligación. No es tasa la contraprestación recibida del usuario en pago de servicio no inherente al Estado. (Codigo Tributario 2005)

### **3.2.5.1.Los elementos de las tasas son:**

- Que consista en la contraprestación por el servicio recibido
- Que el servicio sea posible de dividirse en forma de poder individualizar a quienes reciben las prestaciones;
- Que el servicio se preste en ejercicio de la potestad estatal
- Que comprenda su organización y funcionamiento efectivo respecto del contribuyente
- Que represente una ventaja o beneficio directo a favor del contribuyente
- Que el contribuyente opte voluntariamente al servicio
- Relación directa entre el valor de la tasa con el costo de producir el servicio

### **3.2.5.2.Las tasas se clasifican en:**

- Tasa por concesión de documentos probatorios.
- Tasa por controles o inspecciones oficiales obligatorias.
- Tasa por la utilización de servicios públicos.

### **3.2.6. Contribuciones**

Son los tributos cuya obligación tiene como hecho generador el beneficio real o presuntivo que logra el contribuyente por efecto de la ejecución de una obra pública. El producto no debe tener un destino ajeno al financiamiento de la obra que constituye el presupuesto de la obligación y su cuantía estará fijada en estricta relación al beneficio obtenido por el contribuyente. (Codigo Tributario 2005)

#### **3.2.6.1.Los elementos de las contribuciones son:**

El monto de la contribución no debe superar la ventaja obtenida por el contribuyente, ni el de la actividad estatal cuyo funcionamiento constituye el presupuesto de la obligación.

La determinación del tributo se justifica por el enriquecimiento gratuito, no ganado, del contribuyente.

La contribución tiene por finalidad, la financiación del bien o del servicio que funciona en su provecho.

### **3.2.4. La administración tributaria en el Ecuador**

La dirección de la administración tributaria, corresponde en el ámbito nacional, al Presidente de la República, quien la ejercerá a través de los organismos que la ley establezca.

En materia aduanera se estará a lo dispuesto en la ley de la materia y en las demás normativas aplicables.

La misma norma se aplicará:

- Cuando se trate de participación en tributos fiscales;
- En los casos de tributos creados para entidades autónomas o descentralizadas, cuya base de imposición sea la misma que la del tributo fiscal o éste, y sean recaudados por la administración central; y,
- Cuando se trate de tributos fiscales o de entidades de derecho público, distintos a los Municipales o provinciales, acreedoras de tributos, aunque su recaudación corresponda
- por ley a las municipalidades. (Art. 64 Código Tributario )

En el ámbito provincial o municipal, la dirección de la administración tributaria corresponderá, en su caso, al Prefecto Provincial o al Alcalde, quienes la ejercerán a través de las dependencias, direcciones u órganos administrativos que la ley determine.

A los propios órganos corresponderá la administración tributaria, cuando se trate de tributos no fiscales adicionales a los provinciales o municipales; de participación en estos tributos, o de aquellos cuya base de imposición sea la de los tributos principales o estos mismos, aunque su recaudación corresponda a otros organismos. (Art. 65 Código Tributario)

Se exceptúan de lo dispuesto en los artículos precedentes, los casos en que la ley expresamente conceda la gestión tributaria a la propia entidad pública acreedora de tributos. En tal evento, la administración de esos tributos corresponderá a los órganos del mismo sujeto activo que la señale; y, a falta de este señalamiento, a las autoridades que ordenen o deban ordenar la recaudación. (Art. 66 Código Tributario)

### **3.1.5. Facultades de la administración tributaria.-**

Implica el ejercicio de las siguientes facultades: de aplicación de la ley; la determinadora de la obligación tributaria; la de resolución de los reclamos y recursos de los sujetos pasivos; la potestad sancionadora por infracciones de la ley tributaria o sus reglamentos y la de recaudación de los tributos. (Art. 67 Código Tributario)

**Facultad determinadora.-** La determinación de la obligación tributaria, es el acto o conjunto de actos reglados realizados por la administración activa, tendientes a establecer, en cada caso particular, la existencia del hecho generador, el sujeto obligado, la base imponible y la cuantía del tributo.

El ejercicio de esta facultad comprende: la verificación, complementación o enmienda de las declaraciones de los contribuyentes o responsables; la composición del tributo correspondiente, cuando se advierta la existencia de hechos imposables, y la adopción de las medidas legales que se estime convenientes para esa determinación. (Art. 68 Código Tributario)

**Facultad resolutive.-** Las autoridades administrativas que la ley determine, están obligadas a expedir resolución motivada, en el tiempo que corresponda, respecto de toda consulta, petición, reclamo o recurso que, en ejercicio de su derecho, presenten los sujetos pasivos de tributos o quienes se consideren afectados por un acto de administración tributaria. (Art. 69 Código Tributario)

**Facultad sancionadora.-** En las resoluciones que expida la autoridad administrativa competente, se impondrán las sanciones pertinentes, en los casos y en las medidas previstas en la ley. (Art. 70 Código Tributario)

**Facultad recaudadora.-** La recaudación de los tributos se efectuará por las autoridades y en la forma o por los sistemas que la ley o el reglamento establezcan para cada tributo. El cobro de los tributos podrá también efectuarse por agentes de retención o percepción que la ley establezca o que, permitida por ella, instituya la administración. (Art. 71 Código Tributario) (Codigo Tributario 2005)

Las funciones de la administración tributaria comprenden dos gestiones distintas y separadas:

La determinación y recaudación de los tributos; y, la resolución de las reclamaciones que contra aquellas se presenten.

La actuación de la administración tributaria se desarrollará con arreglo a los principios de simplificación, celeridad y eficacia. (Art. 72-73 Código Tributario) (Codigo Tributario 2005)

Son deberes sustanciales de la administración tributaria:

- Ejercer sus potestades con arreglo a las disposiciones de este Código y a las normas tributarias aplicables;
- Expedir los actos determinativos de obligación tributaria, debidamente motivados, con expresión de la documentación que los respalde, y consignar por escrito los resultados favorables o desfavorables de las verificaciones que realice;
- Recibir toda petición o reclamo, inclusive el de pago indebido, que presenten los contribuyentes, responsables o terceros que tengan interés en la aplicación de la ley tributaria y tramitarlo de acuerdo a la ley y a los reglamentos;
- Recibir, investigar y tramitar las denuncias que se les presenten sobre fraudes tributarios o infracciones de leyes impositivas de su jurisdicción;
- Expedir resolución motivada en el tiempo que corresponda, en las peticiones, reclamos, recursos o consultas que presenten los sujetos pasivos de tributos o quienes se consideren afectados por un acto de la administración;
- Notificar los actos y las resoluciones que expida, en el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley, a los sujetos pasivos de la obligación tributaria y a los afectados con ella;
- Fundamentar y defender ante el Tribunal Distrital de lo Fiscal la legalidad y validez de las resoluciones que se controvertan y aportar a este órgano jurisdiccional todos los elementos de juicio necesarios para establecer o esclarecer el derecho de las partes;
- Revisar de oficio sus propios actos o resoluciones, dentro del tiempo y en los casos que este Código prevé;
- Cumplir sus propias decisiones ejecutoriadas, sin perjuicio de lo dispuesto en el numeral anterior;



- Acatar y hacer cumplir por los funcionarios respectivos, los decretos, autos y sentencias, expedidos por el Tribunal Distrital de lo Fiscal; y,
- Los demás que la ley establezca.

Los funcionarios o empleados de la administración tributaria, en el ejercicio de sus funciones, son responsables, personal y pecuniariamente, por todo perjuicio que por su acción u omisión dolosa causaren al Estado o a los contribuyentes.

La inobservancia de las leyes, reglamentos, jurisprudencia obligatoria e instrucciones escritas de la administración, será sancionada con multa de treinta dólares de los Estados Unidos de América (30 USD) a mil quinientos dólares de los Estados Unidos de América (1.500 USD).

En caso de reincidencia, serán sancionados con la destitución del cargo por la máxima autoridad de la respectiva administración tributaria, sin perjuicio de la acción penal a que hubiere lugar. La sanción administrativa podrá ser apelada de conformidad con la Ley Orgánica de Servicio Civil y Carrera Administrativa y de Unificación y Homologación de las Remuneraciones del Sector Público. (Art. 103 Código Tributario) (Codigo Tributario 2005)

## 4. Visualización y Alcance de Estudio

### 4.1. El transporte

#### 4.1.1. Definiciones del transporte

La palabra transporte proviene del latín “*trans*” que significa “al otro lado”, y “*portare*” que significa “llevar”. Por lo cual se puede definir al transporte como el medio para trasladar mercancías o personas de un punto a otro.

A continuación citamos algunas definiciones del transporte según varios autores:

La RAE define al Transporte como un: “sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro.” (RAE)

Sunil Chopra se refiere al transporte como “movimiento de un producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente.” (Chopra & Meindl, 2008)

Benjamín Cendrero en su libro “El Transporte: Aspectos y Tipología” define la palabra transporte como un “sistema formado por múltiples elementos, siendo tres los fundamentales, la infraestructura, el vehículo y la empresa de servicio que viene a constituir la actividad previamente dicha.” (Cendrero Agenjo, y Truyols Mateu 2012)

#### 4.1.2. Historia del transporte

El transporte, según varios autores, es el medio que los seres humanos utilizan para trasladarse de un lugar hasta otro. En un principio el ser humano sólo conseguía movilizarse a pie, pero con el paso del tiempo descubrió la rueda, inspirada probablemente en la forma de los troncos de los árboles.

Sin embargo, los primeros mecanismos de movilización parecen ser las balsas de madera. Estos rudimentarios medios fueron creados por las primeras civilizaciones a partir de la imagen que daban los troncos de los árboles flotando sobre el agua. De esta manera nace el transporte fluvial, que fue utilizado por las primeras civilizaciones para atravesar los ríos y lagos. Además se tiene conocimiento que este sistema de transporte tiene aproximadamente 6.000 años, ya que desde ese tiempo ya se conocía la vela y se construían balsas. (Cendrero Agenjo, y Truyols Mateu 2012)

Por otro lado, se conoce que el transporte terrestre dio sus primeros pasos con la domesticación de animales, como el caballo, el buey, el camello o el burro. Éste método

comenzó a utilizarse en el oriente hace aproximadamente unos 5.000 años para trasladar tanto a personas como mercancías de un sitio a otro.

Durante el siglo XVIII, con el comienzo de la Revolución Industrial en Inglaterra, el sistema de transporte hasta ese tiempo conocido dio un cambio radical. Se dejó de lado a los animales de carga, para dar paso a la creación de canales fluviales que facilitaron el transporte de las mercancías. Así como la invención de las máquinas de vapor, que posteriormente dieron nacimiento al ferrocarril a inicios del siglo XIX, seguido por el automóvil.

Del mismo modo, surgió el transporte marítimo, con la aparición de grandes barcos y transatlánticos, que sirvieron para trasladar personas y carga pesada al mismo tiempo. Y, a inicios del siglo XX, se dio el nacimiento del transporte aéreo.

Los medios de transporte en el mundo actual, son una herramienta indispensable para la vida diaria de la sociedad, ya sea para transporte de las personas, o para el traslado de las mercancías que contribuyen al flujo activo del comercio. (Comunidad Andina de Naciones 2013)

#### **4.1.3. Clasificación de transporte de carga pesada:**

El transporte de carga pesada se encuentra dentro del transporte comercial como se lo señala para el efecto la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, del Servicio de Rentas Internas que dentro de su Disposición General primera dispone:

*“...Para fines de la aplicación de la presente Resolución, se considera sujetos pasivos dedicados a la actividad de transporte comercial, excepto taxis, a los señalados a continuación:*

- Servicio de transporte escolar e institucional
- Carga Pesada
- Carga liviana
- Mixto
- Turístico

**4.1.3.1. Servicio de Transporte escolar e institucional.-** Dentro de este grupo se encuentran las furgonetas que se asocian en compañías para la transportación de alumnos a los centros educativos y de empleados a sus lugares de trabajo.

**4.1.3.2.Carga pesada.-** De acuerdo a las normativas se traslada carga a partir de 3.5 toneladas, de acuerdo con la contraprestación económica por el servicio.

**4.1.3.3.Carga Liviana.-** Pueden encontrarse dentro de este grupo camionetas, furgones que realizan traslado de bienes hasta 3.5 toneladas de acuerdo a una contraprestación económica.

**4.1.3.4. Mixto.-** Dentro de este ámbito se encuentra el traslado de terceras personas y sus bienes hasta 1.2 tonelada, por lo cual está permitido hasta 5 personas dentro del mismo vehículo sin incluir en chofer, en este grupo se encuentran las compañías de camionetas.

**4.1.3.5.Turístico.-** Traslado de personas dentro del país con motivos exclusivamente turísticos. (S.R.I. 2017)

#### **4.1.4. Transporte terrestre de carga**

El transporte terrestre es la columna vertebral del transporte, todo lo relacionado a la construcción y al mantenimiento del mismo se vuelven de alta prioridad. Una inversión baja o una mala inversión llevarían a una pérdida del capital o gastar el doble en un futuro.

Ya que el transporte se encarga de mover la economía del país, las transportadoras son consideradas como un gran recurso. Aun así, el transporte presenta una infinidad de restricciones, cuando se toman en cuenta la expansión de las ciudades, los cambios demográficos, las condiciones geográficas, los niveles culturales y socioeconómicos de los individuos que contratan y brindan este servicio, que a su vez generan una gran congestión y contaminación de nuestros recursos naturales impulsando la necesidad de construir nuevas vías. Pese a todas estas desventajas, el transporte sigue siendo un motor fundamental de nuestra sociedad actual, principal exponente del progreso y crecimiento económico, que se ha encargado de incluir a las poblaciones rurales más alejadas de difícil acceso con los principales puntos económicos, generando así incrementos en los valores del suelo. (Bastos Boubeta, 2013)

- **Ventajas del transporte terrestre**

Una de las ventajas más importante es el hecho de que en un mismo transporte se puede realizar envíos a diferentes clientes siempre y cuando pertenezcan a un sector cercano. Otras ventajas serían las siguientes:

- **Versátil:** el acceso a las instalaciones de los despachadores, embarcadores y destinatarios es más rápido que en cualquier otro medio de transporte lo cual hace más fácil entrar y salir.

- **Accesible:** la agilidad para la distribución de los vehículos la convierte en una de las ventajas más grandes del transporte terrestre.
- **Prontitud:** se puede afirmar casi con exactitud la partida y llegada de los camiones, evitando así atrasos o demoras.
- **Seguridad:** el conductor se encarga de que el producto transporte se encuentre en excelentes condiciones y de evitar saqueos.
- **Documentación:** gracias a los formularios la documentación es sencilla.

## 4.2. Transporte pesado en Ecuador

En el Ecuador el transporte de carga pesada nos ha ayudado a comercializar nuestros productos de una manera más directa conocida como “puerta a puerta” y logrando que la mercadería llegue en un excelente estado, por lo cual a las compañías dedicadas a este servicio las podemos considerar como intermediarios. (Acelerando 2013)

Las compañías de carga pesada son igualmente consideradas como un recurso importante para el crecimiento y desarrollo socioeconómico del país ya que al crecer e irse expandiendo también ayudan a que el mercado lo haga ya que son imprescindibles para la circulación de toda la mercadería de una ciudad a otra o dentro de la misma.

En este servicio participan tres tipos de agentes y ellos son:

- Generadores de carga: las personas que producen la mercadería para ser transportada.
- Las empresas de transporte: su actividad consiste en movilizar la mercadería y a su vez encargarse de su seguridad y de la recepción y entrega del mismo.
- Los transportadores: personas encargadas de mover la mercadería.

Uno de los grandes problemas son los trabajadores informales que no brindan ni la seguridad ni la garantía de que la mercadería transportada llegue en excelentes condiciones al cliente final lo que genera incertidumbre y preocupación. (Intriago 2012)

### 4.2.1. Importancia del transporte pesado

El transporte de carga pesada por carretera constituye un sector empresarial de vital importancia para el desarrollo socio-económico del país, puesto que todos los bienes y

mercancías se transporta de este modo: desde los bienes de consumo masivo, hasta los grandes equipos para los proyectos que el estado desee realizar.

Las empresas han realizado importantes inversiones equipos especializados para atender de manera profesional y técnica todos los requerimientos que se necesite para poder satisfacer a los clientes.

El servicio de transporte de carga pesada ayuda al desarrollo del país al crear nuevas oportunidades de trabajo ya su vez genera ingresos a las compañías automotrices, de repuestos. A los talleres y mecánicos, a los restaurantes, servicios de hoteles y otros que se encuentran alrededor de todo el país además de los impuestos que entra al estado. A su vez al ser un servicio muy solicitado se requiere de un perfecto sistema vial lo que incitaría al gobierno al mantenimiento y desarrollo de ciertos pueblos o cantones del Ecuador.

#### **4.2.2. Organizaciones de transporte terrestre en Ecuador**

Este amplio e importante sector social que constituye la Transportación Terrestre, está integrado por cooperativas y empresas, Uniones Provinciales y las Federaciones Nacionales. Detallamos a continuación las más trascendentales:

1. Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.
2. Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros (FENACOTIP).
3. Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE).
4. Federación Nacional de Operadoras en Transporte en Taxis del Ecuador, (FEDOTAXIS).
5. Federación Nacional de Transportistas Urbanos (FENATU).
6. Federación Nacional de Transporte Escolar e Institucional del Ecuador (FENATEI).
7. Federación Nacional de Transporte Liviano, Mixto y Mediano del Ecuador, (FENACOTRALI).

De todas estas organizaciones, para el desarrollo de esta investigación se toman en cuenta dos entidades muy importantes, primero: La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, que es la Matriz Nacional de la clase del volante ecuatoriano. Sus bases las constituyen los Sindicatos de Choferes Profesionales ubicados en cabeceras provinciales, cantones y parroquias del país. Los compatriotas que aspiran a integrarse en la clase del volante, deben obtener la graduación como Choferes Profesionales para luego optar por un espacio en alguna de las diferentes áreas del transporte nacional terrestre (taxis, camiones, volquetas, buses urbanos/interprovinciales, carga pesada). (Agencia Nacional de Tránsito 2013)

Segundo: la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE). Éste órgano cobija a las empresas y cooperativas dedicadas al transporte pesado del territorio patrio. Existen uniones provinciales y regionales, entre ellas la Cámara de Transporte Pesado de Manabí.

#### **4.2.3. Regulación y economía de la transportación**

El transporte está sujeto a las reglamentaciones gubernamentales, aquí es donde entra la economía del transporte que estudia a todos los elementos que gobierna el transporte tanto de personas como de bienes y de esta forma contribuyendo a la vida socio-económica de una nación. (Agencia Nacional de Tránsito 2013)

##### **4.2.3.1. Regulaciones y normativas**

Las leyes que actualmente rigen el tránsito y la seguridad vial en Ecuador son las siguientes:

- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Ley de caminos.

#### **4.2.4. Situación actual del transporte de carga pesada en el Ecuador**

El transporte es uno de los principales motores del comercio e intercambio cultural hoy en día, y según lo indica Oswaldo Jurado Arcentales, presidente de la FENATRAPE:

“El transporte en general constituye una de las actividades económicas de mayor trascendencia a escala mundial” (Arcentales, 2013), partiendo de esta observación se puede apreciar que el transporte es de vital importancia dentro de la industria, que mueve la economía de una nación por lo cual el servicio que brinda debe ser seguro, competente, dinámico, y debe garantizar la integridad de lo que transporta, ya sean bienes o personas.

Por su parte el transporte pesado y extra pesado, cobra particular importancia, al ser el encargado de trasladar los grandes contenedores, maquinarias y equipos que llegan por vía marítima o aérea hasta su destino final. Pero en la actualidad, este gremio es acosado por la competencia desleal, el denominado “carro suelto” llamado también “informal”, que aparece en todos los lados de la geografía nacional.

Los informales, por lo general son transportistas que aún no realizan el trámite para legalizarle o cooperarse, éstos pueden provenir del sector comercial o industrial, que en determinado momento al vender o rematar sus vehículos, éstos pasan a manos de nuevos propietarios que surgen en el mercado de carga y ofertan sus servicios con precios por debajo de los señalados por las organizaciones de transporte. (Agencia Nacional de Tránsito 2013)

Otro grave problema del transporte pesado organizado a consideración de Abel Unda autor del libro *“Requiem por el Transporte”*, es la aparición por doquier de oficinas fantasmas. El trabajo que tienen estas oficinas es simplemente buscar el permiso de las autoridades para comenzar a funcionar, un equipamiento rudimentario y la habilidad de actuar como intermediario, para captar la carga y luego ofertarla a los carros sueltos o unidades del sector organizado. De esta forma se las denomina “oficinas fantasmas” porque aparecen y en muchas ocasiones desaparecen, casi siempre perjudicando al transportista y consecuentemente al comercio.

#### **4.3. La normativa tributaria que rige el transporte pesado en el Ecuador**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada el 07 de agosto de 2008 creada con el objetivo de organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en su artículo 56 establece que el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u



otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas. (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador 2008)

Así mismo, el artículo 57 de la Ley señalada en el párrafo anterior, denomina al servicio de transporte comercial, al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo; además menciona que para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en dicha Ley y su Reglamento. Dentro de esta clasificación el referido artículo señala que, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y demás que se prevén en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por otra parte, el artículo 189 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno establece que la contratación de los servicios de transporte terrestre comercial, salvo los prestados por taxis, será realizada únicamente a través de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente. El socio emitirá el respectivo comprobante de venta a la operadora por los servicios prestados por este, dicho comprobante se sujetará a los requisitos establecidos en el Reglamento de Comprobantes de Venta, Retención y Documentos Complementarios y los que se establezcan mediante resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas. (L.O.R.T.I. 2004)

Finalmente, mediante Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 3 de 30 de mayo de 2017 el Servicio de Rentas Internas, estableció las regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre a fin de dar cumplimiento a lo estipulado en la normativa vigente.

#### **4.3.1. Punto de Emisión**

De acuerdo a lo establecido al artículo 26 del Reglamento de Comprobantes de venta y Facturación se determinará que el punto de emisión es el hecho de que un contribuyente, en cada establecimiento de su negocio, podrá ubicar uno o más puntos de emisión, en función de sus necesidades operativas. A cada punto de emisión se asignará un número secuencial que se iniciará con el 001, en cada establecimiento. (S.R.I. 2017)

Por lo cual se puede conceptualizar al punto de emisión como un punto de venta pero a diferencia de las sucursales de cualquier otro tipo de negocios, en las compañías de transporte pesado se inician con el número de establecimiento 002 debido a que el número 001 pertenecerá siempre a la compañía como tal. Y una vez que se inicie la utilización del punto de emisión por parte de un socio de la compañía, este tendrá la responsabilidad de cumplir las obligaciones que se derivan del mismo.

#### **4.3.2. Facturación de socios- accionistas como puntos de emisión de la operadora de transporte.**

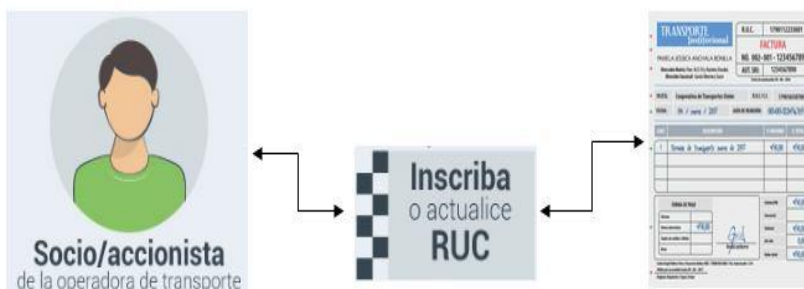
La operadora de transporte podrá designar a sus socios- accionistas o accionistas como puntos de emisión de sus comprobantes de venta y documentos complementarios, para que los emitan a los clientes, siempre y cuando el vehículo con el cual se va a prestar el servicio se encuentre a nombre del socio o accionista, caso contrario, la operadora emitirá sus comprobantes de venta con los puntos de emisión asignados exclusivamente a ella.

La operadora de transporte o directamente cada socio o accionista, de acuerdo a sus necesidades y formas de organización (sobre las cuales el SRI no tiene injerencia), podrán solicitar el punto de emisión respectivo al establecimiento gráfico, si la solicitud la efectúa el socio o accionista deberá entregar una copia del título habilitante o su equivalente, al establecimiento gráfico para que verifique la información correspondiente de la operadora de transporte a la que pertenece. (S.R.I. 2017)

#### 4.3.3. Requisitos y procedimiento de emisión de facturas para los socios- accionistas de una operadora de transportes

##### GRAFICO N°1

##### Flujo Autorización de Comprobantes de venta Transportistas



Fuente: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec)

- **Requisito previo a la solicitud de autorización de comprobante de venta.**

Los socios- accionistas o accionistas de una operadora de transporte y que ejerzan actividades de transporte comercial, excepto taxis, previo a la obtención de una nueva autorización de comprobantes de ventas, deben tener actualizado el RUC con los datos de la operadora de transporte a la que pertenecen, si no se encuentra actualizada la información, el Sistema de Facturación no generará la autorización por lo que deberá actualizar o registrar la información ya sea a través de Internet en Servicios en Línea con su clave y usuario o acercarse a cualquier ventanilla de atención al contribuyente a nivel nacional con los requisitos correspondientes. (S.R.I. 2017)

- **Formato de las facturas de un socio como punto de emisión**

Los establecimientos gráficos autorizados por el SRI, en las facturas y notas de venta solicitadas por socios- accionistas o accionistas de operadoras de transporte y que realicen actividades de transporte comercial, excepto taxis, incluirán obligatoriamente de forma impresa la información del número de RUC y la razón social de la operadora de transporte a la que pertenecen, en los campos de número de RUC y cliente, de acuerdo a los formatos de comprobantes de venta sugeridos por el SRI mismos que podrán encontrar ingresando a la página web institucional del Servicio de Rentas Internas. (S.R.I. 2017)

## GRAFICO N°2

### Formato de la facturas de los socios- accionistas

**TRANSPORTE Institucional**

R.U.C. 1790112233001

**FACTURA**

NO. 002-001-123456789

AUT. SRI: 1234567890

Fecha de autorización: 04-01-2018

Razón social: PAMELA JESSICA ANCHALA BONILLA

Dirección matriz: Páez N22-53 y Ramírez División

Dirección sucursales (según corresponda): Dirección Sucursal: García Moreno y Suárez

SR (ES): Cooperativa de Transportes Unión

R.U.C / C.I.: 1790165507001

FECHA: 04 / enero / 2017

GUÍA DE REMISIÓN: 001-001-123456789

CANT.	DESCRIPCIÓN	P. UNITARIO	V. TOTAL
1	Servicio de transporte enero de 2017	450,00	450,00

FORMA DE PAGO

Efectivo	
Dinero electrónico	450,00
Tarjeta de crédito / débito	
Otros	

Subtotal 0%: 450,00

Descuento: 0,00

Subtotal: 450,00

IVA 14%: 0,00

Valor total: 450,00

Calles: Ángel Salazar Mora / Avenida Bolívar EBC: 1309076510001 / No. Autorización: 1234

Válida para su emisión hasta: 04-01-2017

Destinatarios: Dignat. Adquirente / Copia Emisor

Colocar las siguientes especificaciones junto a la razón social

Contribuyentes especiales: **CONTRIBUYENTE ESPECIAL No. Resolución: 1234**

Si está obligado a llevar contabilidad: **OBLIGADO A LLEVAR CONTABILIDAD**

REQUISITOS DE LLENADO:

REQUISITOS PREIMPRESOS:

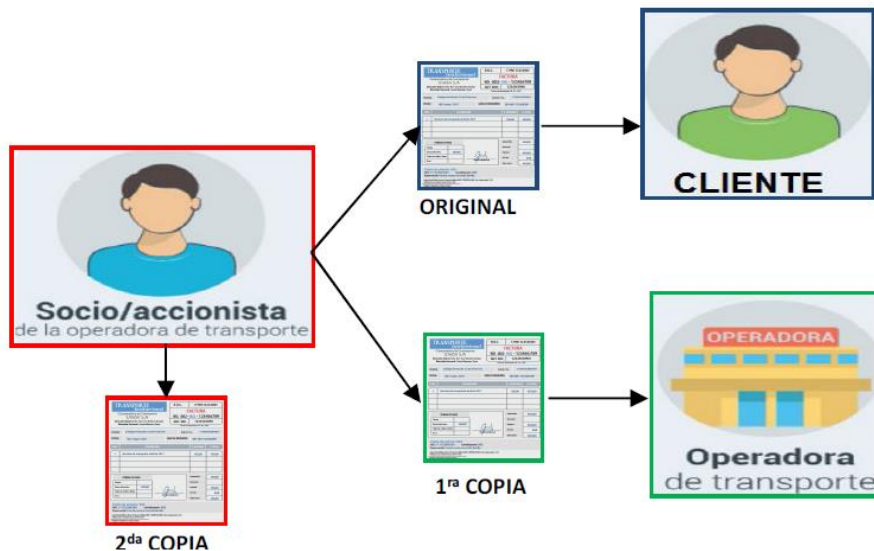
Fuente: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec)

- **Proceso de facturación de los socios- accionistas como punto de emisión**

Los socios- accionistas o accionistas, sobre el comprobante de venta y documento complementario que emitan como punto de emisión de la operadora de transporte a la que pertenecen, deberán entregar obligatoriamente el original al cliente, la primera copia a la operadora y deberán mantener en sus archivos una segunda copia para su respaldo.

### GRAFICO N°3

**Flujo de emisión de comprobantes de venta y documentos complementarios de las operadoras de transporte, con puntos de emisión asignados a sus socios-accionistas o accionistas.**



Fuente: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec)

Elaborado por: Autora del Trabajo de titulación

El socio o accionista cada mes deberá emitir adicionalmente al menos una factura o nota de venta a la operadora en la que consolide los valores registrados en los comprobantes de venta emitidos como punto de emisión de dicha operadora, es decir, una vez emitidos los comprobantes de venta a los clientes, tomará los valores de la segunda copia de dichos documentos (su archivo), los sumará y el total lo registrará en una factura o nota de venta resumen que se emita a la operadora al final del mes. Este comprobante se emitirá conforme lo señalado en el numeral 2.2.2 de este instructivo y servirá a la operadora para equiparar los valores que consten en sus comprobantes emitidos con punto de emisión de sus socios- accionistas o accionistas. Sobre este comprobante la operadora de transporte aplicará el porcentaje de retención en la fuente de impuesto a la renta de 0%. (S.R.I. 2017)

### GRAFICO N°4



Fuente: [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec)

Elaborado por: Autora del Trabajo de titulación

## **5. Desarrollo del diseño de la investigación**

### **5.1. Tipo de investigación**

**5.1.1. Investigación descriptiva.** – Se realizó este tipo de investigación ya que consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Lo cual se empleará para describir la situación que se ha presentado por la aplicación de puntos de emisión según lo dispuesto Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, dentro de las compañías de transporte de carga pesada de la Ciudad de Portoviejo.

**5.1.2. Investigación de campo.** – En este caso se visitó las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Portoviejo que sean seleccionadas para la aplicación de técnicas e instrumentos de recolección de datos que permitan obtener información precisa, que permita llegar a resultados que serán analizados en cumplimiento de los objetivos de la investigación.

### **5.2. Métodos y técnicas de la investigación**

**5.2.1. Deductivo.** – A través de la información bibliográfica recolectada que permitió fundamentar la investigación que se plantea en cuanto a base legal, fundamentos teóricos y ámbito de aplicación.

**5.2.2. Analítico.** - Debido a que se recopiló la información y luego fue procesada para lograr a través del análisis de los datos obtenidos establecer el impacto de la aplicación de nuevas normativas.

**5.2.3. Sintético.** – Se lo realizó dentro de la elaboración de conclusiones y recomendaciones que mejoren los procesos basados en la nueva realidad de las compañías de transporte de carga pesada una vez aplicada las disposiciones.

### **5.3. Técnicas e instrumentos**

Las técnicas e instrumentos a emplearse en este trabajo fueron:

- ✓ Observación
- ✓ Análisis y síntesis de resultados de la información bibliográfica – documental.
- ✓ Encuestas al gerente general y a los contadores de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Portoviejo seleccionadas como muestra para la investigación.
- ✓ Encuestas realizadas a los socios- accionistas o accionistas de las compañías de transporte de carga pesada de la ciudad de Portoviejo seleccionadas como muestra para la investigación.

### **5.4. Recolección y procesamiento de la información**

La información fue recopilada a través de fuentes primarias como las encuestas a los socios- accionistas , gerentes, y contadores de las compañías, y como fuente secundaria se utilizarán libros, textos legales, trabajos e investigaciones relacionados con el tema, artículos científicos ensayos, revistas e internet. Con la información de campo (entrevista, encuestas, recopilación de datos en las compañías), se procederá a ordenarla, tabularla para posteriormente efectuar el respectivo análisis y elaborar conclusiones, recomendaciones cumpliendo los objetivos planteados para el estudio.



## 6. Definición y selección de la muestra

La población considerada para la realización de la investigación estará conformada por las 71 compañías de transporte de carga pesada inscritas y activas en la ciudad de Portoviejo al cierre del ejercicio económico 2017 de acuerdo con los datos obtenidos de la página web de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.

Para efectos de la aplicación de los instrumentos de investigación se aplicó la siguiente muestra;

$$n = \frac{Z^2 \sigma^2 N}{e^2(N-1) + Z^2 \sigma^2}$$

$$n = \frac{N}{E^2(N-1) + 1}$$

$$n = \frac{71}{(0,05)^2(71-1) + 1}$$

$$n = \frac{71}{(0,0025)(70+1)}$$

$$n = \frac{71}{0,175+1}$$

$$n = \frac{71}{1,175}$$

$$n = 60,43$$

$$n = 60$$

Para tal efecto se escogió a 60 compañías de las que se encuentran activas de las cuales de acuerdo a los datos proporcionados desde la página web de la Superintendencia de compañías, sin embargo también se ha contemplado el realizar encuestas a los socios-accionistas de estas compañías por lo cual se escogerá aleatoriamente a 5 socios-accionistas o accionistas de cada compañía de carga pesada, a los contadores y gerentes de las compañías seleccionadas, es decir la muestra quedará establecida de la siguiente forma:

<b>PARAMETRO</b>	<b>MUESTRA</b>	<b>TÉCNICA APLICADA</b>
Gerentes	60	Encuestas
Contadores	60	Encuestas
Socios- accionistas / accionistas	300	Encuestas

## 7. Recolección de información

### 7.1. Encuesta aplicada a los socios- accionistas de las compañías de transporte pesado de Portoviejo

Esta técnica de investigación se la aplico con el fin de determinar el efecto de la aplicación de puntos de emisión en las compañías de transporte pesado de la ciudad de Portoviejo y su incidencia en el control contable y financiero.

1. ¿Conoce usted que al acogerse a la aplicación de puntos de emisión como socio de una compañía de transporte pesado esta obligado a cumplir con las disposiciones legales vigentes?

**TABLA N° 1**

RESPUESTA	FRECUENCIA
SI	156
NO	97
EN PARTE	47
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas - Accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 5**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

### **Interpretación y análisis:**

De los 300 socios- accionistas encuestados un 52% que representa a 156 personas ha coincidido en que si tienen conocimiento del establecimiento de puntos de emisión para los socios- accionistas que lo desean utilizar y que deben cumplir lo dispuesto en la resolución en cambio 97 socios- accionistas que reflejan el 32% que no tienen conocimiento alguno sobre este tema y las obligación que conlleva el aplicar puntos de emisión y un 16% que si conoce el tema pero no en su totalidad.

Esta situación de desconocimiento por parte un número considerable de accionistas o socios- accionistas de las compañías investigadas se debe al hecho de que internamente dentro de las empresas no se realiza la socialización de las normas, sin embargo cada vez es mayor también el número de empresas que optan por lo menos a realizar una breve inducción de los temas nuevos dentro de las juntas de accionistas. Cabe destacar que el desconocimiento de una norma no los exime de culpa por lo cual es de vital importancia conocer las normas que aplicar al sector donde se labora.

2. ¿Realizo la actualización de su RUC en el momento en que la Resolución de aplicación de puntos de emisión entro en vigencia?

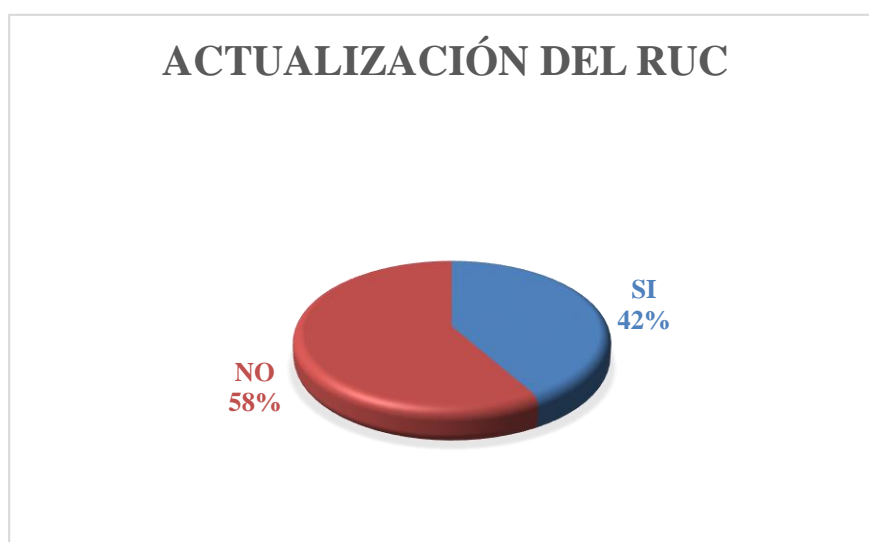
**TABLA N° 2**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	125
NO	175
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 6**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Al realizar la aplicación de las encuestas a los socios- accionistas seleccionados se determinó que un 42% de los socios- accionistas han actualizado su RUC en el momento que entro en vigencia la resolución de los puntos de emisión y tomaron la decisión de acogerse a su aplicación y el 58% afirmo que no ha realizado la actualización en dicho periodo debido a que no se acogieron inmediatamente y sin embargo es requisito el actualizar el RUC para los puntos de emisión.

El Registro Único de Contribuyentes debe ser actualizado normalmente cuando se realice algún tipo de cambios dentro de direcciones, teléfonos, actividades o de cualquier índole, sin embargo de acuerdo con la nueva norma de aplicación de puntos de emisión, esta obliga a los socios- accionistas de las compañías de transporte pesado a actualizarlo el momento de la aplicación de la norma.

3. ¿Con que frecuencia comunica a la compañía de la cual es socio los servicios de transporte que realiza?

**TABLA N° 3**

RESPUESTA	FRECUENCIA
DIARIAMENTE	23
SEMANALMENTE	79
MENSUALMENTE	168
TRIMESTRALMENTE	21
NUNCA	9
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- Accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRAFICO N° 7**



**Fuente:** Socios- accionistas las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

### **Interpretación y análisis:**

Dentro de los encuestados un 8% solamente es el que diariamente comunica novedades a la compañía en cuanto a la facturación de servicios, mientras que el 26% de los socios- accionistas lo realiza de forma semanal; un 56% de socios- accionistas encuestados respondió que esto se realiza de forma mensual a la contadora de la empresa, en cambio alguno representados en el 7% dicen hacerlo de forma trimestral lo cual es un

problema ya que la contabilidad de la empresa es mensual y existe un pequeño porcentaje del 3% que nunca lo hacen debido a que utilizan el sistema.

Si bien es cierto las empresas y todos los contribuyentes deben realizar las declaraciones mensuales, esto se convierte en una debilidad al momento en que también deben informar los datos de los socios- accionistas como punto de emisión, porque a pesar de ser solo informativo tiene que ser cumplido en un periodo de tiempo determinado, por ello se debe tomar medidas para evitar la entrega tardía de información.



4. ¿Entrega usted a la imprenta o establecimiento grafico los documentos habilitantes que certifican que pertenece a la compañía?

**TABLA N° 4**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	294
NO	6
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 8**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

De los 300 socios- accionistas encuestados un 98% es decir un alto porcentaje afirma que cuando envía a imprimir nuevos talonarios o comprobantes de venta entrega un documento que certifica a que compañía de transporte pesado pertenece, sin embargo y no menos importante es el hecho que existen 6 socios- accionistas reflejando un 2% que no entrega estos documentos debido a que no se lo solicitan afirmaron.

De acuerdo a lo que determina la normativa vigente los accionistas o socios- accionistas de las compañías de transporte tienen la obligación de entregar los

documentos que los acrediten como socios- accionistas, sin embargo existen aún socios- accionistas que no cumple en su totalidad, situación que es parte del control pero no de las compañías sino a nivel de imprentas ya que se da a notar que no se cumple los requisitos y en algún punto eso es parte de incumplimiento de leyes.

5. ¿Se ha capacitado en las nuevas normativas de los puntos de emisión?

**TABLA N° 6**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	12
NO	280
A VECES	8
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 10**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

Debido a ser un tema relativamente nuevo, cabe el hecho que un 93% de los encuestados respondió que no se ha capacitado en cuanto a los puntos de emisión, y solo un 4% es decir 12 socios- accionistas ha confirmado que a través del Servicio de Rentas Internas se ha capacitado de forma presencial y un 3% define como a veces el hecho que simplemente alguien más les ha indicado superficialmente algo sobre este tema.

El tema de la capacitación para los socios- accionistas es en ocasiones nulo ya que como accionistas creen en el hecho que este tipo de información solo la deben conocer a fondo los contadores y gerentes de las compañías sin embargo para ellos es importante ya que de esta forma se lograra mayor cumplimiento de las disposiciones legales y se evitara sanciones por no observar la normativa vigente.

6. ¿De acuerdo a sus registros contables la aplicación de esta resolución ha afectado sus ingresos?

**TABLA N° 7**

RESPUESTA	FRECUENCIA
SI	4
NO	294
PARCIALMENTE	2
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 11**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

De acuerdo a las respuestas obtenidas los socios- accionistas no consideran que la resolución de los puntos de emisión haya afectado sus ingresos en un 98%, pero un 1% si considera que les afecto debido a que ahora declaran todo lo que venden como servicio de transporte y hay mayor control.

En si la resolución de aplicar puntos de emisión es para regular y conocer los ingresos; es decir el Servicio de Rentas Internas requiere un mayor control sobre las actividades de los contribuyentes, por ello se justifica que un 98% de socios- accionistas no encuentren afectación en sus ingresos como efecto de la aplicación de la nueva normativa.

7. ¿Considera usted que con la resolución de puntos de emisión el Servicio de Rentas Internas tendrá acceso a un mayor control de sus contribuciones?

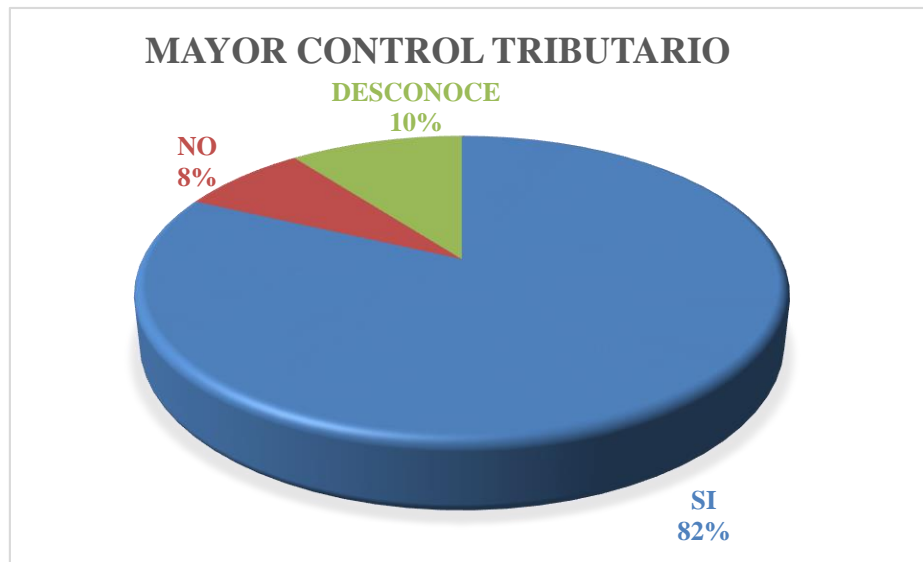
**TABLA N° 8**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	246
NO	23
DESCONOCE	31
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>

**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 12**



**Fuente:** Socios- accionistas de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

En efecto los socios- accionistas - accionistas en un 82% consideran que a través de estas regulaciones el Servicio de Rentas Internas tendrá mayor control tributación ya que si bien es cierto, el servicio de transporte de carga pesada es gravado con 0% de IVA, en el impuesto a la renta si se deberá generar tributos, en cambio un 8% considera que no es mayor control y finalmente existe un 10% de los encuestados que no conoce sobre el tema.

Una de las causas de la existencia de esta nueva resolución es que el Servicio de Rentas Internas cuente con información confiable y detallada de los ingresos de sus contribuyentes y debido a que no siempre informaban los ingresos totales los transportistas, es que a través de los puntos de emisión y de las compañías a las que pertenecen se logra controlar y conocer la realidad de este importante sector de la transportación.

## 7.2. Encuesta aplicada a los gerentes de las compañías de transporte pesado de Portoviejo

Se utilizó la técnica de la encuesta debido a que la muestra tomada de 60 gerentes generales de las compañías no permitía aplicación de entrevistas personalizadas a cada uno de los funcionarios.

1. ¿En la compañía que tiene a bien dirigir se ha aplicado el punto de emisión para sus socios- accionistas en un rango del?

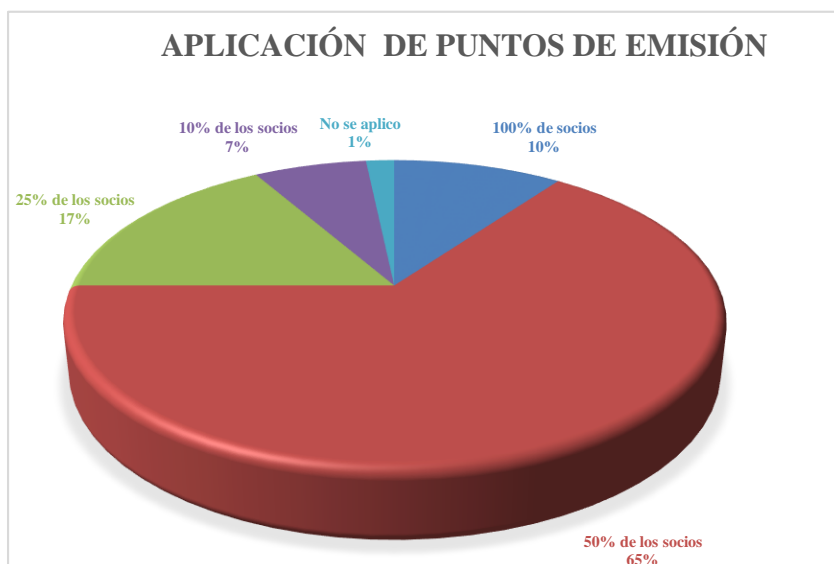
**TABLA N° 9**

RESPUESTA	FRECUENCIA
100% de socios	6
50% de los socios	39
25% de los socios	10
10% de los socios	4
No se aplico	1
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 13**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación



### **Interpretación y análisis:**

A revisar a través de la encuesta a los gerentes de las compañías seleccionadas y se encontró que un 65% que corresponden a 39 compañías el 50% de los socios-accionistas han aplicado los puntos de emisión, mientras que solo 6 compañías tienen a la totalidad de sus socios- accionistas con los puntos de emisión sin embargo esta situación se da debido a que aún es una normativa reciente lo cual implica que requiere tiempo y capacitación a las compañías de transporte pesado para su aplicación.

A pesar de ser nueva la resolución ya durante el año 2017 y 2018 que se realiza la investigación dentro de 39 compañías el 50% de los socios- accionistas - accionistas aplicaban puntos de emisión, lo cual está demostrando el interés tanto de compañías como sus accionistas de cumplir con las normativas, aunque en ocasiones es difícil controlar estos aspectos cuando son un gran número de socios- accionistas - accionistas .

2. ¿Se han implementado controles para el uso de los puntos de emisión de los socios- accionistas que los aplican?

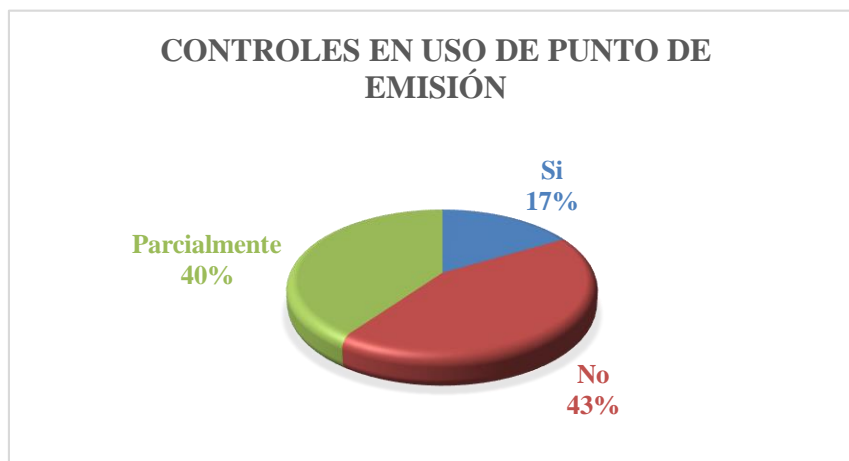
**TABLA N° 8**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
Si	10
No	26
Parcialmente	24
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 14**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Análisis:**

Los gerentes a través del nivel de mando que ejercen en las empresas son los responsables de la aplicación de acciones que permitan el control por lo cual al preguntar este aspecto el 40% de las compañías asegura que se realizan controles parciales para la aplicación del punto de emisión, mientras que un 43% no ha realizado ningún tipo de control y solo el 17% que se refiere a 10 compañías ha ejercido el control interno para la correcta aplicación de esta normativa.

Normalmente dentro de las empresas deben implementarse actividades de control de sus procesos sin embargo en cuanto a la aplicación de los puntos de emisión se deben plantear retos que comprenden el verificar la veracidad de los datos que se informan dentro de los reportes de facturación, pero debido a falta de personal en ocasiones o por desconocimiento en otras no se lo realiza y es ahí donde se encontró que solo dentro del 40% de las compañías hay controles de este tipo.

3. ¿Considera usted que su responsabilidad en el control de los puntos de emisión es complementada por el trabajo del:

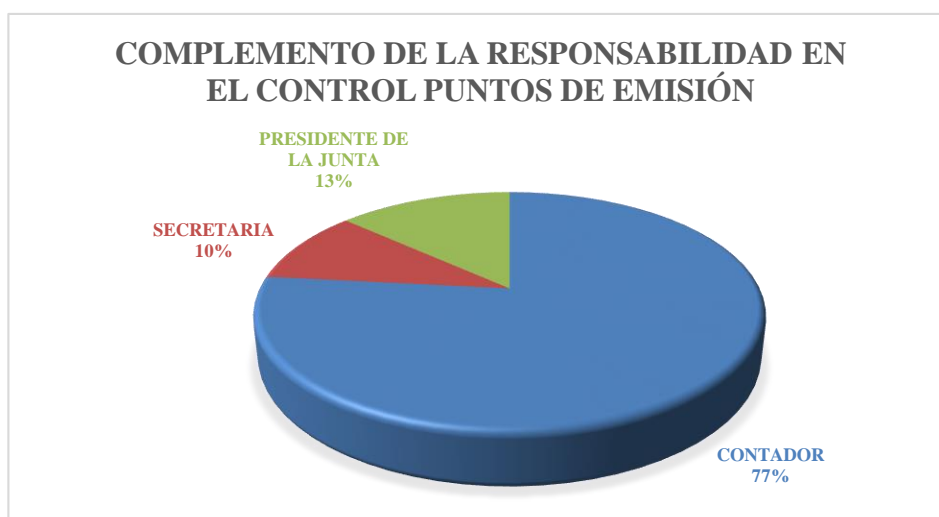
**TABLA N° 10**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
CONTADOR	46
SECRETARIA	6
GERENTE GENERAL	8
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 15**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

De los 60 gerentes encuestados el 77% de las empresas es decir en 46 compañías la responsabilidad del control de los puntos de emisión es del contador mientras que en 6 empresas es responsabilidad de la secretaria y en 8 que representan un 13% de la muestra esta responsabilidad recae sobre el presidente de la Junta, pero solo por que inicialmente se tomó esta decisión, que deberá ser cambiada en lo posterior.

Si bien es cierto el contador es un punto de asesoría y control, pero no le debe corresponder al controlar todas las actividades de la empresa, y en cuanto al punto de emisión más aun no puede recaer solo sobre el la responsabilidad por ello debería al igual que en las declaraciones de impuestos y demás obligaciones conjuntas tener la responsabilidad compartida con el gerente general, generando de esta forma un filtro que permita evitar correcciones.

4. ¿En cuanto a los procesos administrativos financieros han tenido que cambiarse o adaptarse para cumplir con la aplicación de puntos de emisión?

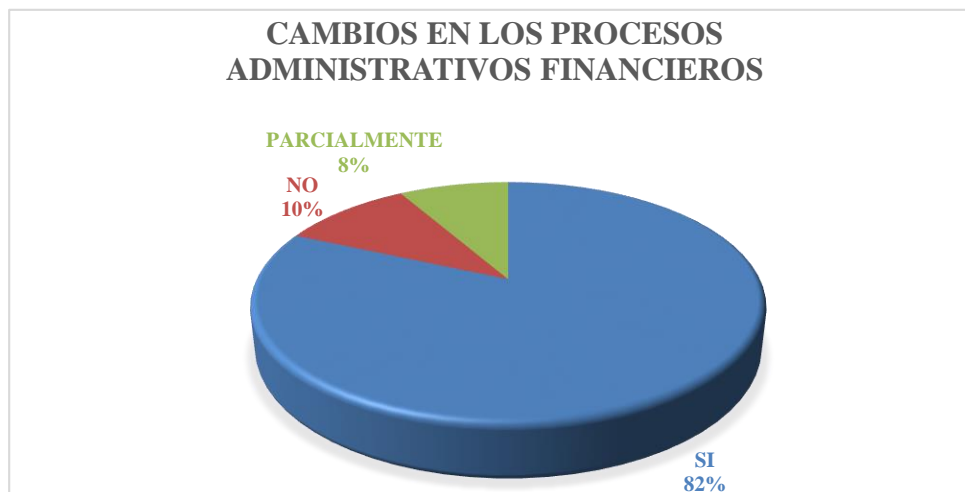
**TABLA N° 11**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	49
NO	6
PARCIALMENTE	5
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 16**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Dentro de la muestra de las 60 compañías escogidas para el estudio un 82% que corresponde a 49 empresas coinciden que aunque sea mínimos los cambios en la administrativos y financieros para la correcta aplicación de los puntos de emisión si ha sido necesario, mientras que en 8% de las compañías solo han sido cambios mínimos y parciales, pero aún existe un 10% de empresas que no realizó ningún tipo de cambio en los procesos administrativos y financieros.

Esta situación de los cambios en los procesos administrativos financieros, es necesaria cuando se compromete el reporte aunque se informativo de ingresos y gastos, aunque directamente por la aplicación de los puntos de emisión dentro de las compañías encuestadas ya un 82% debieron realizar ajustes dentro de su estructura, pero también esta situación depende del área contable y la condición particular de cada empresa.

5. ¿Se realizan controles externos a los socios- accionistas para verificar el adecuado cumplimiento de las disposiciones legales?

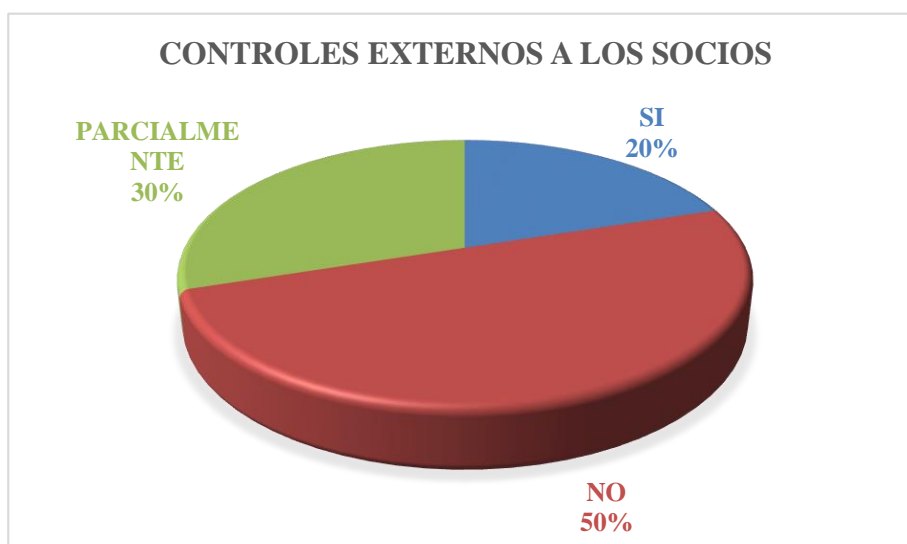
**TABLA N° 12**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	12
NO	30
PARCIALMENTE	18
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 17**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

Los gerentes encuestados coinciden en un 50% es decir 30 compañías que no realizan ningún tipo de control fuera de las instalaciones para verificar que se cumplan las disposiciones legales, sin embargo existe un 20% que ha optado por verificar las actividades y un 30% de las compañías lo hace de forma parcial o con confirmaciones esporádicas lo cual no garantiza la adecuada aplicación.



Ya dentro de la empresa es difícil realizar un adecuado control interno de sus actividades, fuera de la misma la situación es un poco más complicada ya que se deben verificar cumplimiento en la emisión de comprobantes de venta como lo son las facturas, por ello es que dentro de la muestra investigada 30 de ellas aun no cuentan con mecanismos de control que permitan fuera de la compañías controlar por lo menos el cumplimiento de buen uso de punto de emisión.

6. ¿De ser el caso de incumplimiento existen sanciones establecidas en los reglamentos internos de las compañías?

**TABLA N° 13**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	22
NO	38
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N°18**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

EL 63% de los gerentes que representan a 38 compañías indicaron que dentro de los reglamentos internos no existen sanciones específicas para este tipo de incumplimientos en cuanto a puntos de emisión, mientras que el 37% de las compañías específico que si se han implementado sanciones para evitar el incumplimiento de las disposiciones legales.

Si bien es cierto todas las compañías cuentan con reglamentos internos no todas han realizado actualizaciones que se ajusten a los cambios en normas externas por este

motivo no todas las empresas cuentan con sanciones administrativas dentro de sus reglamentos que permitan castigar en incumplimiento de las disposiciones legales, es por este motivo que deben los gerentes proponer cambios en las normas internas.

7. ¿En el caso de inconsistencias con los establecimientos gráficos se ha reportado esta información al Servicio de Rentas Internas?

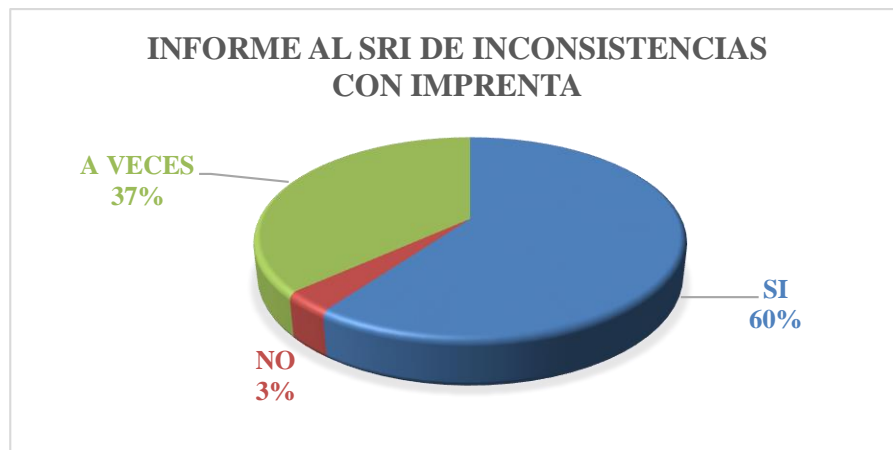
**TABLA N° 14**

RESPUESTA	FRECUENCIA
SI	36
NO	2
A VECES	22
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 19**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y Análisis:**

En efecto el 60% de los gerentes que reflejan la situación de 36 compañías afirmaron que si se reporta inconsistencias encontradas con las imprentas ya que esto influye en la compañías y la omisión es sancionada también, en cambio un 37% ha manifestado que no siempre por que el tiempo que debe realizar esto es limitado, sin embargo existe un 3% de las compañías que no ha reportado inconsistencias debido a que no se ha encontrado con esa dificultad.

Es obligación de los contribuyentes denunciar las irregularidades y en el caso de las compañías de transporte de carga pesada con mayor razón ya que la omisión o el no informar el conocimiento de irregularidades la convierte en parte del problema y generaría importantes sanciones económicas.

8. ¿Han realizado capacitaciones a los socios- accionistas y personal administrativo para socializar los reglamentos y disposiciones legales respecto a los puntos de emisión?

**TABLA N° 15**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	16
NO	44
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 20**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Dentro de la muestra seleccionada para la investigación un 73% de las compañías es decir 44 de ellas no ha realizado capacitaciones a los socios- accionistas - accionistas y personal administrativo para socializar los reglamentos y disposiciones legales respecto a los puntos de emisión, y solamente el 27% que es el reflejo de 16 compañías si han tomado las medidas pertinentes para capacitar a los socios- accionistas y empleados en las normativas vigentes de puntos de emisión.

Como parte de la planificación de toda empresa debería incluirse diferentes capacitaciones a sus socios- accionistas - accionistas, y personal sin embargo dentro del sector del transporte pesado un su gran mayoría se le considera un gasto innecesario y por ello no se las realiza, lo cual implica que no se conozcan las nuevas normativas y por ende no sean cumplidas de forma adecuada.

9. ¿Se ha recibido alguna notificación del SRI por incumplimiento de los puntos de emisión?

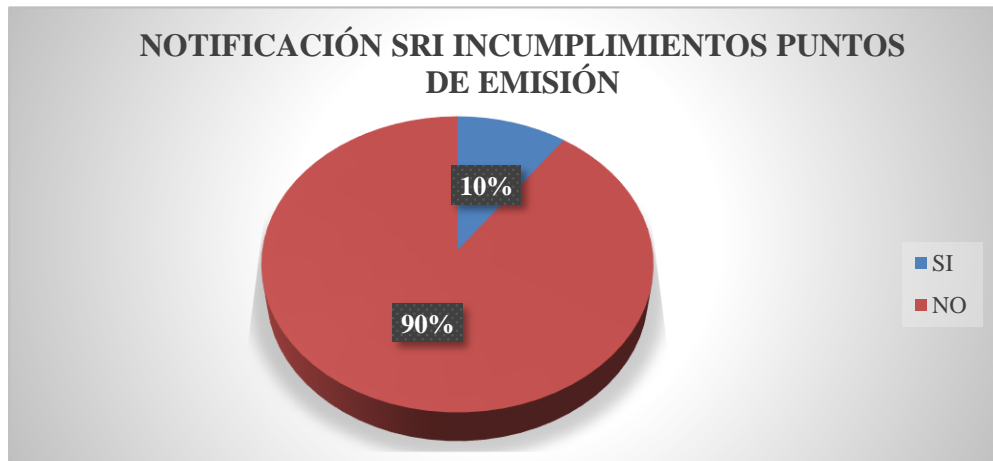
**TABLA N° 16**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	6
NO	54
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 21**



**Fuente:** Gerentes de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Debido a la naturaleza de las operaciones el Servicio de Rentas Internas realiza un control para la aplicación de puntos de emisión sin embargo el 90% es decir 54 empresas no han recibido notificación del SRI por incumplimiento de los puntos de emisión., mientras que 6 compañías que reflejan el 10% han recibido notificación como advertencias de buen uso de los puntos de emisión.

El Servicio de Rentas Internas en el Ecuador es el ente que controla y regula los tributos, por lo cual solo cuando los socios- accionistas incumplan o no presenten la información es que se le realizara la respectiva notificación por este motivo es que el 90% de los accionistas no han recibido ninguna comunicación ya que se encuentran al día en sus obligaciones.



### 7.3. Encuesta a los contadores de las compañías de transporte pesado de Portoviejo.

Se utilizó la técnica de la encuesta debido a que la muestra tomada de 60 compañías no permitía aplicación de entrevistas personalizadas a cada uno de los contadores.

1. ¿Considera usted que dentro de las compañías de carga pesada se aplica correctamente los puntos de emisión?

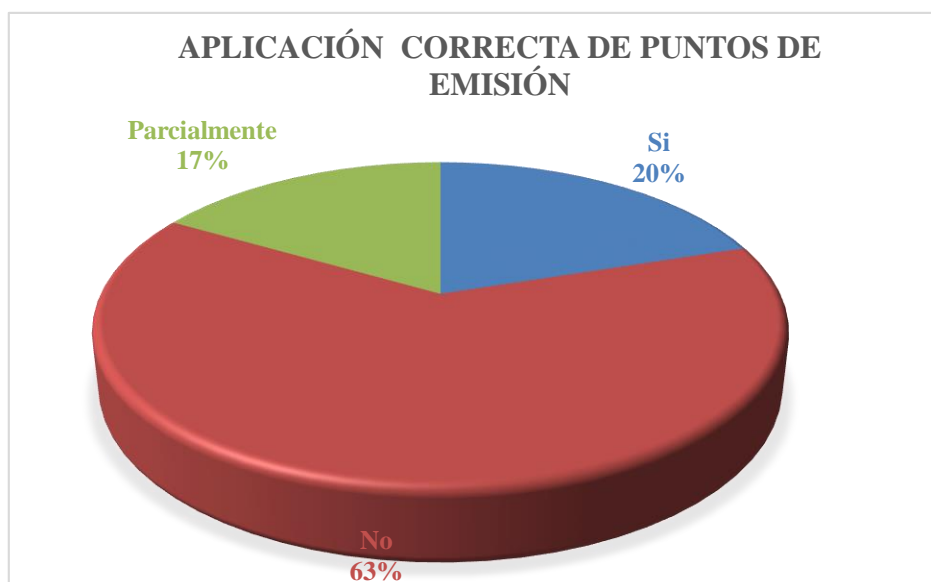
**TABLA N° 17**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
Si	12
No	38
Parcialmente	10
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 22**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

### **Interpretación y análisis:**

A revisar a través de la encuesta a los contadores de las compañías seleccionadas y se encontró que un 63% que corresponden a 38 compañías no aplican correctamente los puntos de emisión, mientras que solo 10 compañías lo aplican de forma parcial sin embargo existen 12 empresas que se reflejan en el 20% de las mismas que si están aplicando correctamente los puntos de emisión.

El punto de vista del gerente v a diferir del contador debido a que este último es quien debe registrar y controlar la correcta aplicación en la mayor parte de las empresas de todas las normativas, es allí donde para los contadores de las compañías objeto de estudio los puntos de emisión no se están aplicando correctamente ya que no se efectúa un seguimiento adecuado de su uso, o en ocasiones se incumplen los informes que deberían presentarle los socios- accionistas.

2. ¿Se han implementado controles para el uso de los puntos de emisión de los socios- accionistas que los aplican?

**TABLA N° 18**

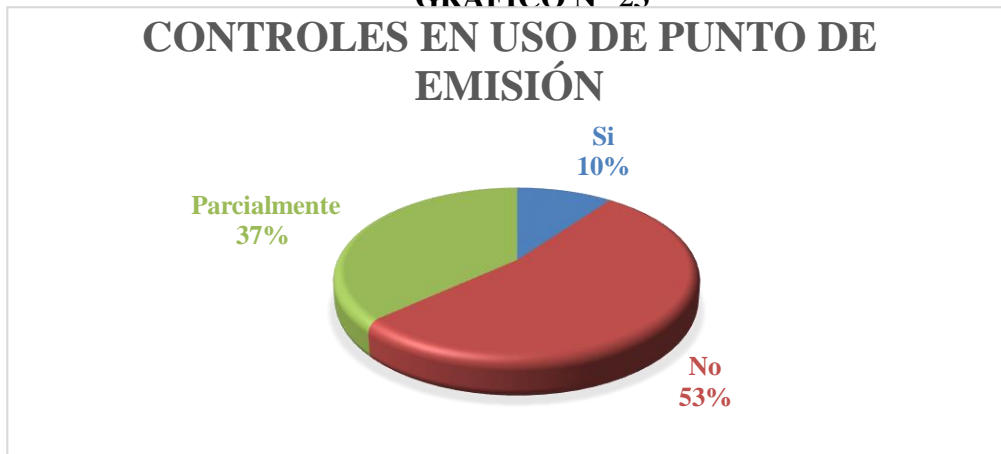
RESPUESTA	FRECUENCIA
Si	6
No	32
Parcialmente	22
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 23**

**CONTROLES EN USO DE PUNTO DE EMISIÓN**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

Los contadores a través del nivel de mando que ejercen en las empresas son los responsables de la aplicación de acciones que permitan el control por lo cual al preguntar este aspecto el 37% de las compañías asegura que se realizan controles parciales para la aplicación del punto de emisión, mientras que un 53% no ha realizado ningún tipo de control y solo el 10% que se refiere a 6 compañías ha ejercido el control interno para la correcta aplicación de esta normativa.

A partir de la realidad de los contadores se logra conocer que tan acertados son los controles a la aplicación de los puntos de emisión, sin embargo en este caso para ellos no se realiza un control por lo menos de forma general para comprobar si cuentan o no con facturas vigentes y actualizados los socios- accionistas para realizar las actividades de transporte de carga pesas.

3. ¿Considera usted que su responsabilidad en el control de los puntos de emisión es complementada por el trabajo del:

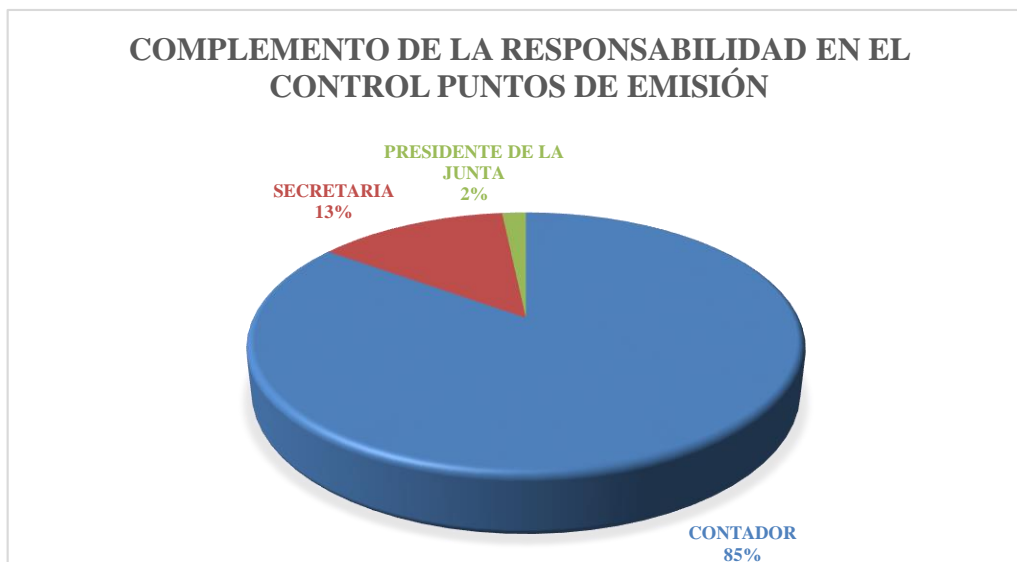
**TABLA N° 19**

RESPUESTA	FRECUENCIA
CONTADOR	51
SECRETARIA	8
GERENTE GENERAL	1
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 24**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

De los 60 contadores encuestados el 85% de las empresas es decir en 51 compañías la responsabilidad del control de los puntos de emisión es del contador mientras que en 8 empresas es responsabilidad de la secretaria reflejado en el 13% y en 1 que representan un 2% de la muestra esta responsabilidad recae sobre el Gerente General, pero solo por que inicialmente se tomó esta decisión, que deberá ser cambiada en lo posterior.

Como es de común aplicación dentro de las empresas el contador es quien en la mayoría de los casos lleva a cabo las actividades de control al punto que debe incluso recordar a la gerencia los detalles importantes, sin embargo en cuanto a estos puntos de emisión esta responsabilidad aún se encuentra también en la secretaria y muy pocas veces a la gerencia, cuando en realidad la gerencia debería ser la encargada de controlar el cumplimiento ya que es un cargo que se encuentra en un nivel superior y con la autoridad de controlar y emitir sanciones de ser el caso.

4. ¿En cuanto a los procesos administrativos financieros han tenido que cambiarse o adaptarse para cumplir con la aplicación de puntos de emisión?

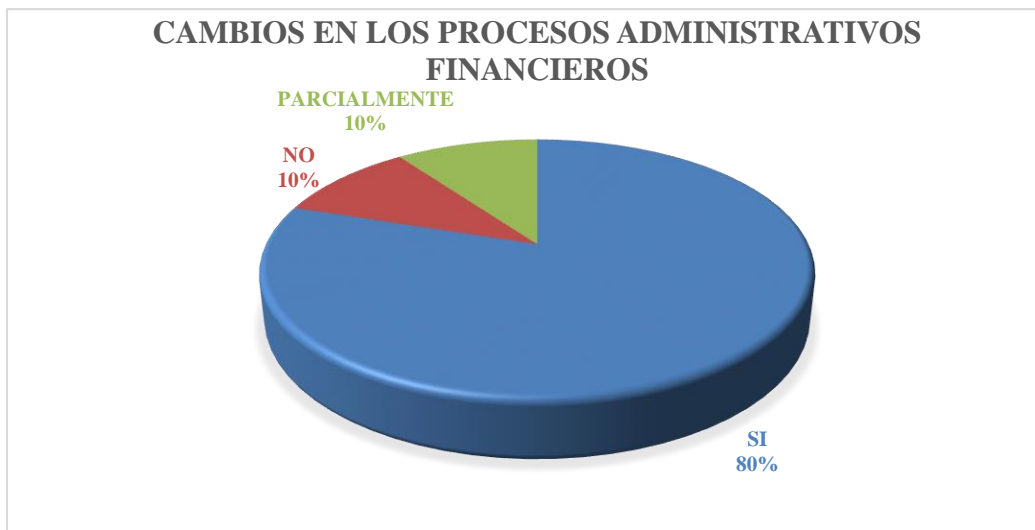
**TABLA N° 20**

RESPUESTA	FRECUENCIA
SI	48
NO	6
PARCIALMENTE	6
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 25**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

Dentro de la muestra de las 60 compañías escogidas para el estudio un 80% que corresponde a 48 empresas coinciden que aunque sea mínimos los cambios en la administrativos y financieros para la correcta aplicación de los puntos de emisión y ha sido necesario, mientras que en 10% de las compañías solo han sido cambios mínimos y parciales, pero aún existe un 10% de empresas que no realizó ningún tipo de cambio en los procesos administrativos y financieros.

Si bien es ciertos los cambios han sido mínimos pero aun así han existido, y esto por el hecho de que se informa ingresos y gasto pero también aparece la posibilidad en algunas empresas bajo la modalidad de cuotas en función de la facturación, de crear un

fondo de ahorro para los socios- accionistas que utilizan los puntos de emisión, todos estos procesos se reflejan en los estados financieros pero para llegar a este punto se debió realizar diferentes procesos tanto administrativos y financieros.

5. ¿Se realizan controles externos a los socios- accionistas para verificar el adecuado cumplimiento de las disposiciones legales?

**TABLA N° 21**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	13
NO	22
PARCIALMENTE	25
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 26**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

Los contadores encuestados coinciden en un 36% es decir 30 compañías que no realizan ningún tipo de control fuera de las instalaciones para verificar que se cumplan las disposiciones legales, sin embargo existe un 22% que ha optado por verificar las actividades y un 42% de las compañías lo hace de forma parcial o con confirmaciones esporádicas lo cual no garantiza la adecuada aplicación.



Los controles dentro de las empresas deben ser constantes y en el caso de las compañías de transporte de carga pesada surge un nuevo reto que es el de crear mecanismos que permitan controlar sobre todo las acciones al momento de solicitar la emisión de facturas, lo cual debería simplemente comprobar los requisitos solicitados pero las pocas veces que se realizó el control dos empresas presentaron irregularidades e el manejo de los puntos de emisión.

6. ¿De ser el caso de incumplimiento existen sanciones establecidas en los reglamentos internos de las compañías?

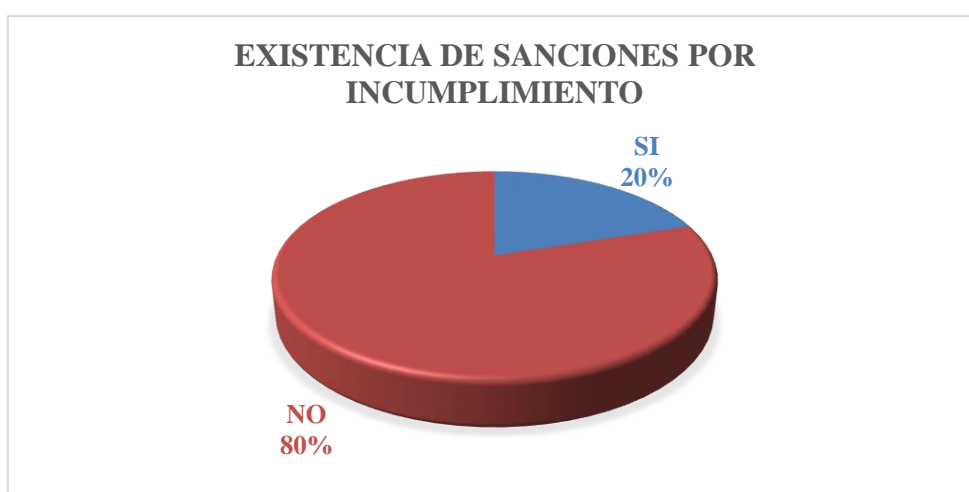
**TABLA N° 22**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	12
NO	48
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 27**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

EL 80% de los contadores que representan a 48 compañías indicaron que dentro de los reglamentos internos no existen sanciones específicas para este tipo de incumplimientos en cuanto a puntos de emisión, mientras que el 20% de las compañías específico que si se han implementado sanciones para evitar el incumplimiento de las disposiciones legales.

Al igual que la gerencia los contadores han coincidido que como todo empresa las compañías de transporte de carga pesada tienen la obligación de actualizar sus reglamentos internos sin embargo dentro de la muestra tomada no todos lo han realizado, por eso se justifica el hecho que el 20% de las empresas no tienen sanciones y los que sí cuentan con esta sanciones son generalmente referentes a multas económicas o suspensión del permiso de forma temporal.

7. ¿En el caso de inconsistencias con los establecimientos gráficos se ha reportado esta información al Servicio de Rentas Internas?

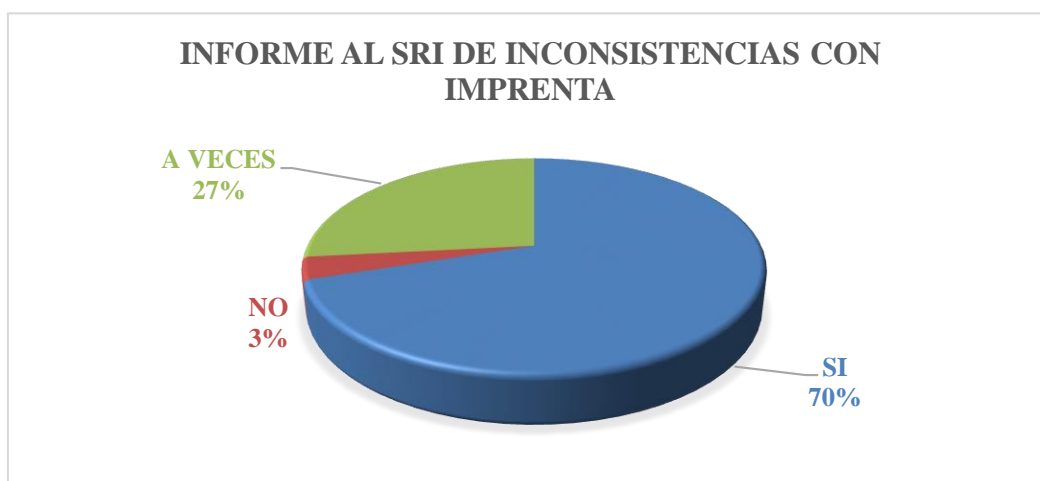
**TABLA N° 23**

RESPUESTA	FRECUENCIA
SI	42
NO	2
A VECES	16
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 28**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**Interpretación y análisis:**

En efecto el 70% de los contadores que reflejan la situación de 42 compañías afirmaron que si se reporta inconsistencias encontradas con las imprentas ya que esto influye en la compañías y la omisión es sancionada también, en cambio un 27% ha manifestado que no siempre por que el tiempo que debe realizar esto es limitado, sin embargo existe un 3% de las compañías que no ha reportado inconsistencias debido a que no se ha encontrado con esa dificultad.

Al ser una obligación de cualquier contribuyente informar irregularidades, los contadores también mantienen este compromiso con el Servicio de Rentas Internas, y esto queda demostrado el 70% de compañías que de darse el caso de inconsistencias detectadas con las imprentas se lo informa inmediatamente al ente de control es decir el SRI para que se investiguen estos casos, así mismo quienes no han respondido es por el hecho de desconocer que se debe realizar en algunos casos y otros porque no se han detectado ningún tipo de inconsistencias.

8. ¿Han realizado capacitaciones a los socios- accionistas y personal administrativo para socializar los reglamentos y disposiciones legales respecto a los puntos de emisión?

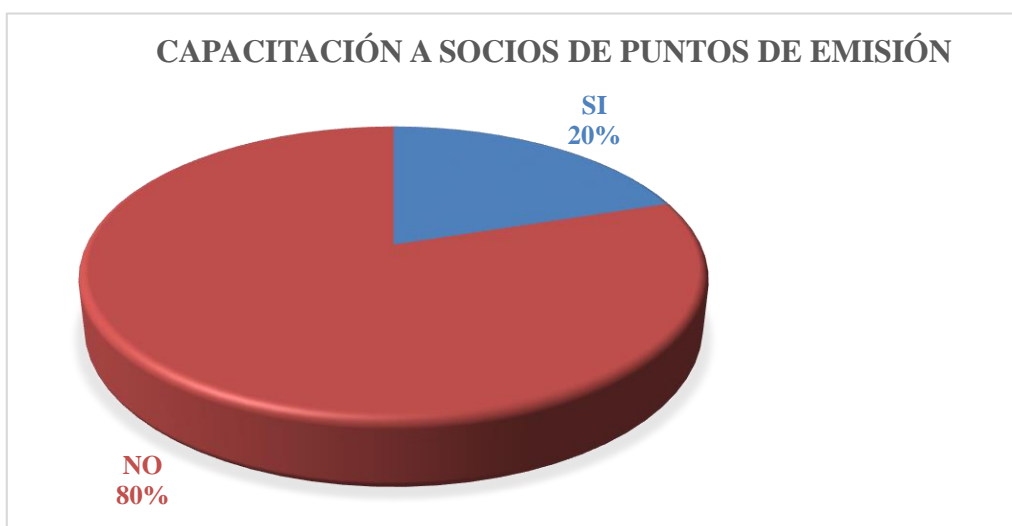
**TABLA N° 24**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	12
NO	48
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 29**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Dentro de la muestra seleccionada para la investigación un 80% de las compañías es decir 48 de ellas no ha realizado capacitaciones a los socios- accionistas y personal administrativo para socializar los reglamentos y disposiciones legales respecto a los puntos de emisión, y solamente el 20% que es el reflejo de 12 compañías si han tomado las medidas pertinentes para capacitar a los socios- accionistas y empleados en las normativas vigentes de puntos de emisión.

De la misma manera que los socios- accionistas y los gerentes, los contadores también coinciden en el hecho que se debe implementar un plan de capacitaciones tanto

al personal administrativo, accionistas y gerencia para que todos mantengan la misma información y esto permita mejorar los procesos de correcta aplicación de los puntos de emisión y de esta forma evitar sanciones, multas hacia los socios- accionistas y la empresa, para con ello lograr que ese 80% de empresas que no se capaciten al cabo de unos meses ya no existan dentro de la empresa sino que el 100% de socios- accionistas sean capacitación.

9. ¿Se ha recibido alguna notificación del SRI por incumplimiento de los puntos de emisión?

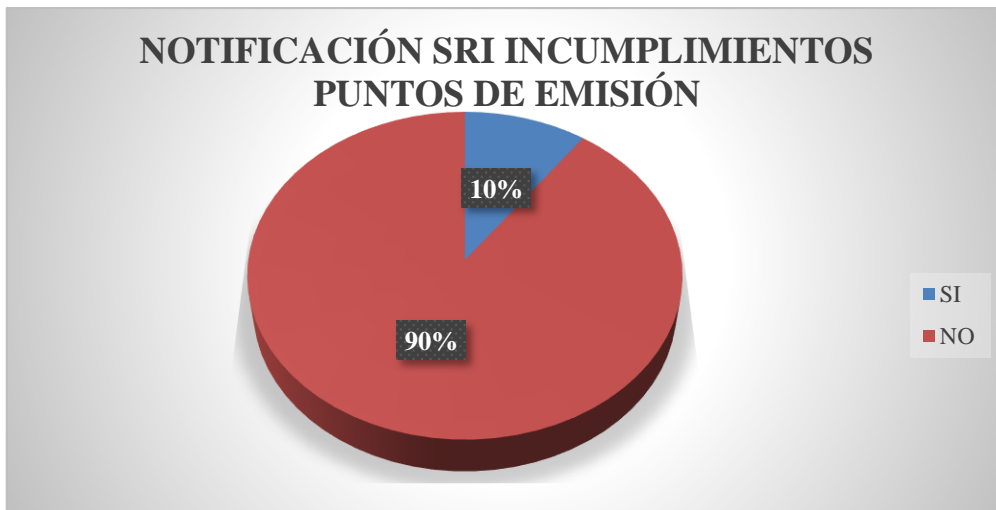
**TABLA N° 25**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>
SI	6
NO	54
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>

**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

**GRÁFICO N° 30**



**Fuente:** Contadores de las Compañías de Transporte pesado Portoviejo

**Elaborado por:** Autora del trabajo de titulación

#### **Interpretación y análisis:**

Debido a la naturaleza de las operaciones el Servicio de Rentas Internas realiza un control para la aplicación de puntos de emisión sin embargo el 90% es decir 54 empresas no han recibido notificación del SRI por incumplimiento de los puntos de emisión, mientras que 6 compañías que reflejan el 10% han recibido notificación por uso inadecuado de los puntos de emisión.

El Servicio de Rentas Internas realiza notificaciones por incumplimiento de obligaciones o inconsistencias en la información presentada, pero en el caso de la compañías investigadas el caso se ha presentado de tal forma que 54 de las 60 empresas

aun no reciben notificaciones debido a que no se ha incumplido sus obligaciones, lo cual sirve como referencia para determinar que las compañías se encuentran al día y que en su mayoría cumple por lo menos lo básico de la normativa.



## **8. Análisis de datos**

### **8.1. Interpretación de los resultados de la encuesta a los socios- accionistas de las compañías de transporte pesado de Portoviejo objeto de estudio.**

Esta normativa a pesar de tener un año ocho meses en vigencia se presenta que de los socios- accionistas encuestados 52% tienen conocimiento del establecimiento de puntos de emisión para los socios- accionistas que lo desean utilizar, sin embargo aún existen un 32% de los socios- accionistas que no tienen conocimiento alguno sobre este tema y por ello no utilizan este proceso.

Los socios- accionistas requieren actualizar el RUC de acuerdo a las exigencias del Servicio de Rentas Internas por ello el 41% de los encuestados ha realizado este proceso en el último mes, mientras que otros socios- accionistas lo realizaron hace 3 o 6 meses, debido a que no han solicitado facturas recientemente.

Se ha evidenciado que los socios- accionistas que utilizan puntos de emisión no informan diariamente las novedades de facturación sino que lo hacen de forma semanal o mensual

lo cual es un problema ya que la contabilidad de la empresa genera reportes mensuales, por otra parte el 98% de los socios- accionistas encuestados afirma que cuando envía a imprimir nuevos talonarios o comprobantes de venta entrega un documento que certifica a que compañía de transporte pesado pertenece, sin embargo y no menos importante es el hecho que existen 6 socios- accionistas reflejando un 2% que no entrega estos documentos debido a que no se lo solicitan afirmaron.

La capacitación de los socios- accionistas en el uso de puntos de emisión es mínima al punto que un 93% de los encuestados respondió que no se ha capacitado en cuanto a los puntos de emisión, y solo un 4% es decir 12 socios- accionistas ha confirmado que a través del Servicio de Rentas Internas se ha capacitado de forma presencial.

En efecto los socios- accionistas en un 82% consideran que a través de estas regulaciones el Servicio de Rentas Internas tendrá mayor control tributación ya que si

bien es cierto, el servicio de transporte de carga pesada es grabado con 0% de IVA, en el impuesto a la renta si se deberá generar tributos, en cambio un 8% considera que no es mayor control y finalmente existe un 10% de los encuestados que no conoce sobre el tema.

## **8.2.Resultados de encuesta a los gerentes y contadores de las compañías de transporte pesado de Portoviejo.**

De acuerdo con los datos obtenidos en 39 compañías el 50% de los socios-accionistas ya han aplicado los puntos de emisión, sin embargo solo en 6 compañías esta la resolución aplicada a la totalidad de sus socios- accionistas, esta situación se da debido a que aún es una normativa reciente lo cual implica que requiere tiempo y capacitación a las compañías de transporte pesado para su aplicación.

Los gerentes a través del nivel de mando que ejercen en las empresas son los responsables de la aplicación de acciones que permitan el control por lo cual al preguntar este aspecto el 40% de las compañías asegura que se realizan controles parciales para la aplicación del punto de emisión, mientras que un 43% no ha realizado ningún tipo de control y solo el 17% que se refiere a 10 compañías ha ejercido el control interno para la correcta aplicación de esta normativa. La responsabilidad de este tipo de controles en un 77% de las empresas es del contador mientras que en 6 empresas es responsabilidad de la secretaria y en 8 que representan un 13% de la muestra esta responsabilidad recae sobre el presidente de la Junta, pero solo por que inicialmente se tomó esta decisión, que deberá ser cambiada posteriormente para cumplir con las políticas y normas vigentes.

Al implicar facturación y registros es obvio que se den cambios en los procesos administrativos financieros por ello un 82% corresponde a 49 empresas coinciden que aunque sea mínimos los cambios existen para la correcta aplicación de los puntos de emisión, mientras que en 8% de las compañías solo han sido cambios mínimos y parciales, pero aún existe un 10% de empresas que no realizó ningún tipo de cambio en los procesos administrativos y financieros.

Dentro de los reglamentos internos de las empresas en un 73% no existen sanciones específicas para este tipo de incumplimientos en cuanto a puntos de emisión,

mientras que el 37% de las compañías específico que si se han implementado sanciones para evitar el incumplimiento de las disposiciones legales.

En el caso de detectar inconsistencias con las imprentas las compañías deben informar al Servicio de Rentas Internas para de esta forma evitar se sigan cometiendo irregularidades, Por ello también es necesario el implementar programas de capacitación a los socios- accionistas y empleados pero un 73% de las compañías es decir 44 de ellas no ha realizado este tipo de actividades a los socios- accionistas y personal administrativo para socializar los reglamentos y disposiciones legales respecto a los puntos de emisión, y solamente el 27% que es el reflejo de 16 compañías si han tomado las medidas pertinentes para capacitar a los socios- accionistas y empleados en las normativas vigentes de puntos de emisión.

## **9. Interpretación de resultados**


### **9.1. Análisis de la aplicación de puntos de emisión en la situación financiera de las compañías de transporte pesado de Portoviejo.**

Una vez que se procedió a realizar las encuestas y su análisis y en cumplimiento con el segundo objetivo específico del trabajo de investigación planteado se procesó a solicitar a varias compañías los estados financieros del periodo 2016-2017, con la finalidad de realizar un modelo de estudio referencial de las principales afectaciones financieras como efecto de la aplicación de los puntos de emisión de los socios- accionistas , por ende a continuación se realiza un análisis en base a los estados financieros de la Compañía der Transportes de Carga Pesada GASERVI S.A. y TCARSA S.A.

### 9.1.1. Análisis Horizontal de los Estados de Situación Financiera de GASERVI

S.A. de los periodos 2016-2017.

CUADRO N° 26

 <b>COMPAÑIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA GASERVI S.A.</b> <b>ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA</b> <b>ANÁLISIS HORIZONTAL 2016-2017</b>						
CODIGO	CUENTAS	2016	2017	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA	DETALLE
	<b>ACTIVOS</b>	3488,03	32.910,25	29.422,22	843,52%	↑
1.1.	<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	3488,03	32.910,25	29.422,22	843,52%	↑
1.1.1.	<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFFECTIVO</b>	1771,01	1.767,13	-3,88	-0,22%	↓
1.1.2.	ACTIVOS FINANCIEROS			-		
1.1.2.5	DOCUMENTOS Y CUENTAS POR COBRAR CLIENTES NO RELACION	1700	28.206,59	26.506,59	1559,21%	↑
1.1.2.7	OTRAS CUENTAS POR COBRAR RELACIONADOS	17960	22.960,00	5.000,00	27,84%	↑
1.1.2.7.01	Por cuotas de ingreso	1600	1.600,00	-	0,00%	↑
1.1.2.7.02	Por cuotas Administrativas	16360	21.360,00	5.000,00	30,56%	↑
1.1.2.09.	PROVISIONES	-17960	-22.960,00	-5.000,00	27,84%	↑
1.1.2.09.01	Provisiones Cuentas Socios	-17960	-22.960,00	-5.000,00	27,84%	↑
1.1.5	ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES	17,02	964,43	947,41	5566,45%	↑
	ANTICIPO A PROVEEDORES		1.972,10	1.972,10	1972,10%	
				-		
2	<b>PASIVOS</b>	1087,42	24.983,95	23.896,53	2197,54%	↑
2.1.	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	1087,42	24.983,95	23.896,53	2197,54%	↑
2.1.3.	CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR			-		
2.1.3.01	LOCALES	120,98	23.899,83	23.778,85	19655,19%	
2.1.3.01.001	Sueldos Por pagar	18	4.275,54	4.257,54	23653,00%	↓
2.1.3.01.002	De servicio	102,98	19.624,89	19.521,91	18956,99%	↑
2.1.7.1	CON LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA	162,8	247,89	85,09	52,27%	↑
2.1.7.1.02	Impuesto a la renta por pagar del ejercicio			-		
2.1.7.3	CON EL IEES	82,75	84,65	1,90	2,30%	
2.1.8.	CUENTAS POR PAGAR DIVERSAR RELACIONADOS	720,89	<b>751,58</b>	30,69	4,26%	↑
3	<b>PATRIMONIO NETO</b>	2400,61	7.926,30	5.525,69	230,18%	↑
3.1.	<b>CAPITAL</b>	500	500,00	-	0,00%	
3.1.1.	CAPITAL SUSCRITO O ASIGNADO	2000	2.000,00	-	0,00%	
3.2.1.	CAPITAL SUSCRITO Y NO PAGADO	-1500	<b>1.500,00</b>	3.000,00	-200,00%	↓
3.2.	<b>APORTES DE LOS SOCIOS PARA FUTURAS CAPITALIZACIONES</b>		<b>5.232,98</b>	5.232,98	100,00%	
3.2.1.	APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS		<b>5.232,98</b>	5.232,98	100,00%	
3.2.1.01	Cuotas gastos administrativos		<b>3.660,00</b>	3.660,00	100,00%	
3.2.1.02	Cuotas de ingresos		<b>400,00</b>	400,00	100,00%	
3.2.1.03	Gastos administrativos por Fctura		<b>1.172,98</b>	1.172,98	100,00%	
3.4.	RESERVAS	284,24	<b>313,51</b>	29,27	10,30%	
3.4.1.	RESERVA LEGAL	284,24	<b>313,51</b>	29,27	10,30%	
3.6.	RESULTADOS ACUMULADOS	1543,06	<b>1.616,37</b>	73,31	4,75%	
3.6.1.	GANANCIAS ACUMULADAS	2484,84	2.558,15	73,31	2,95%	↑
3.6.2.	PERDIDAS ACUMULADAS	-941,78	-941,78	-	0,00%	↑
3.7.	RESULTADO DEL EJERCICIO	73,31	263,44	190,13	259,35%	↑
3.7.1.	GANANCIA NETA DEL PERIODO	73,31	263,44	190,13	259,35%	↑
3.7.1.1.	Utilidad del Ejercicio	73,31	263,44	190,13	259,35%	↑
	PASIVO + PATRIMONIO	3488,03	32.910,25	29.422,22	843,52%	↑

Elaborado por: Autora del trabajo de titulación

Fuente: Compañía de Transporte de Carga Pesada GASERVI S.A.


La empresa durante el periodo 2017 tuvo un crecimiento del 842.52% en sus activos totales y por ende su pasivo y patrimonio total, lo cual de acuerdo a los datos obtenidos las variaciones más significativas se encontraron en las cuentas:

- Los documentos y cuentas por cobrar No relacionados se incrementaron en un 1559.21% que son \$26.506,59 en el periodo 2017, con relación al resultado del 2016, esta situación se da visiblemente al analizar el estado financiero debido a un fuerte incremento en la cartera de clientes de \$26.490,15 situación que en parte es porque la empresa ya realizo servicio de transportes para el sector público y empresas privadas y al cierre del ejercicio aún no se realizaba los cobros correspondientes.
- Dentro de Otras cuentas por cobrar relacionados la variación fue un aumento de un 27.84% en el año 2017 con relación al periodo 2016, debido a que las cuotas administrativas tuvieron un aumento absoluto de \$5.000,00 ya que no todos los socios- accionistas se encuentran al día en estos pagos.
- De igual manera pero no menos importante es el aumento de los activos por impuestos corrientes en un 5566% debido a que la empresa ya ha tenido mayor movimiento económico y por ende a mayor facturación se incrementan las retenciones en la fuente.
- De forma global los pasivos presentaron un incremento en el año 2017 de \$ 23.896,53 que corresponden al 2197.54% debido a que entre las cuentas y documentos por pagar locales, De servicios existió una variación absoluta en aumento de 19.521.91, situación que se ha contratado diferentes servicios que no han sido cancelados hasta la fecha de cierre del periodo económico.
- Así mismo el patrimonio ha crecido un 230.18% con relación al periodo 2016, ya que dentro del mismo existen cuentas como los aportes para futuras capitalizaciones que hasta el periodo anterior no se aplicaba y ha incrementado en \$ 5.232.98 que incluyen las cuotas por gastos administrativos y además los gastos administrativos por facturas.
- Finalmente dentro del mismo Patrimonio Cabe resaltar que la utilidad del ejercicio creció en un 259.35%, es decir que de \$73,31 en el periodo 2016

se incremente a \$263.44 durante el periodo 2017, reflejando el crecimiento de la empresa.

### 9.1.2. Análisis Horizontal de los Estado de Resultados de los periodos 2016-2017.

CUADRO N° 27

 <b>COMPañA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA GASERVI S.A.</b> <b>ESTADO DE RESULTADOS INTEGRAL</b> <b>ANÁLISIS HORIZONTAL 2016-2017</b>						
CODIGO	CUENTAS	2016	2017	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA	DETALLE
4.1.	INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS	9.755,00	73.901,51	64.146,51	657,58%	↑
4.1.2.	PRESTACIÓN DE SERVICIOS	4.000,00	73.241,51	69.241,51	1731,04%	↑
4.1.2.1	Ingresos Por Transporte	4.000,00	73.241,51	69.241,51	1731,04%	↑
4,3	OTROS INGRESOS	5.755,00	660,00	-5.095,00	-88,53%	↓
4.3.1.1	Cuotas para Gastos Administrativos	3.955,00	660,00	-3.295,00	-83,31%	↓
4.3.1.2	Cuota de ingreso	1.800,00		-1.800,00	-100,00%	↓
	Ingresos por transporte/ Informativo		43.504,96	43.504,96		↑
	Gastos por transporte / Informativo		43.504,96	43.504,96		
5.2.	GASTOS	9.650,56	73.474,57	63.824,01	661,35%	↑
5.2.2.	GASTOS	8.995,65		-8.995,65	-100,00%	↓
5.2.2.01	Gastos de sueldo	4.597,08	4.701,90	104,82	2,28%	↑
5.2.2.02	Aporte a la seguridad social	558,57	571,44	12,87	2,30%	↑
5.2.2.05	Honorarios Comisiones y Dietas	3.840,00	3.290,00	-550,00	-14,32%	↑
5.2.01.011.01	Transporte de material		64.323,15	64.323,15		
5.2.28	OTROS GASTOS			-		↑
5.2.28.01	Utiles de oficina	44,07	165,50	121,43	275,54%	↑
5.2.28.02	Gastos varios	0,90		-0,90	-100,00%	↓
5.2.28.05	Publicidad	54,16	94,78	40,62	75,00%	↓
5.2.28.06	Movilización			-		
5.2.28.07	Impuestos municipales y otros			-		
5.2.28.08	Multas x obligaciones societarias		164,80	164,80	164,80%	↑
5.2.3.	GASTOS FINANCIEROS	41,82	50,76	8,94	21,38%	↓
5.2.3.02	Comisiones	11,82	23,97	12,15	102,79%	↑
5.2.3.04	Otras comisiones bancarias	30,00	26,79	-3,21	-10,70%	↓
5.2.3.06	Comisiones bancarias Impresiones			-		↓
5.2.4.	OTROS GASTOS	513,96		-513,96	-100,00%	↓
5.2.4.01	Multas		8,54	8,54		↑
5.2.4.02.	Otros gastos	44,73	3,83	-40,90	-91,44%	↓
5.2.4.03.	Iva que se carga al gasto	469,23	0,54	-468,69	-99,88%	↓
	Intereses por mora		9,33	9,33	933,00%	↑
	RESULTADO DEL EJERCICIO	104,44	426,94	322,50	308,79%	↑
	15% PARTICIPACIÓN TRABAJADORES					
	UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA	104,44	426,94	322,50	308,79%	↑
	22% IMPUESTO A LA RENTA	22,98	134,23	111,25	484,20%	↑
	UTILIDAD DESPUES DE IMP. A LA RENTA	81,46	292,71	211,25	259,32%	↑
	10% RESERVA LEGAL	8,15	29,27	21,12	259,14%	↑
	UTILIDAD A DISTRIBUIR	73,31	263,44	190,13	259,34%	↑

Elaborado por: Autora del trabajo de titulación

Fuente: Compañía de Transporte de Carga Pesada GASERVI S.A.

De forma general dentro del estado de resultados integral se demuestra que la empresa GASERVI S.A. durante el periodo 2017 generó ingresos por \$73.901,51 lo cual significa que cerró el periodo económico con un 657.58% como incremento con relación al ejercicio económico 2016.


Dentro del periodo 2016 no se utilizó las cuentas informativas de Ingresos y Gastos por transportes las cuales durante el periodo 2017 ascienden a \$43.504,96 y debió ser utilizada como parte de lo dispuesto en la resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, referente a la aplicación de Puntos de emisión, ya que existen dos formas de facturación de acuerdo a ello la operadora podrá facturar con su punto de emisión o sucursales o el socio puede solicitar ser un punto de emisión, por ello estas cuentas responden a el cumplimiento de las normativas vigentes.

Al igual que se han incrementado los ingresos por transporte prestados directamente por la compañías también esto incrementa los gastos por este hecho, por lo cual dentro de los cuales el más sobresaliente es el gasto por transporte de material facturado en este caso por los socios- accionistas a la operadora, ya que no se utilizó el punto de emisión de los socios- accionistas el cual asciende a \$ 64.323,15 de acuerdo a los datos reflejados en los estados financieros.

Finalmente los resultados finales del ejercicio 2017 es decir la utilidad por distribuir se incrementó en un 259.34% como efecto del incremento neto de los ingreso y genero \$190, 13 de utilidad a distribuir adicional con relación al año 2016.



### 9.1.3. Análisis Horizontal de los Estados de Situación Financiera de TCARSA S.A.

 <b>COMPAÑIA DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA TCARSA S.A.</b> <b>ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA</b> <b>ANÁLISIS HORIZONTAL 2016-2017</b>						
CODIGO	CUENTAS	2016	2017	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA	DETALLE
	<b>ACTIVOS</b>	194.194,09	242.876,62	48.682,53	25,07%	↑
1.1.	<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	164.213,88	242.876,62	78.662,74	47,90%	↑
1.1.1.	<b>EFFECTIVO Y EQUIVALENTE AL EFFECTIVO</b>	164.213,88	14.511,05	-149.702,83	-91,16%	↓
1.1.2.	ACTIVOS FINANCIEROS			-		
1.1.2.5	DOCUMENTOS Y CUENTAS POR COBRAR CLIENTES NO RELACIONADOS		110.664,71	110.664,71	110,66%	↑
1.1.2.7	OTRAS CUENTAS POR COBRAR RELACIONADOS	18.280,00	20.540,00	2.260,00	12,36%	↑
1.1.2.7.01	Por cuotas de ingreso	2.000,00	2.400,00	400,00	20,00%	↑
1.1.2.7.02	Por cuotas Administrativas	16.280,00	18.140,00	1.860,00	11,43%	↑
1.1.2.7.03	Cuotas administrativas ...		13.633,35			
1.1.2.09.	PROVISIONES	-18.280,00	-20.540,00	-2.260,00	12,36%	↑
1.1.2.09.01	Provisiones Cuentas Socios	-18.280,00	-20.540,00	-2.260,00	12,36%	↑
1.1.5	ACTIVOS POR IMPUESTOS CORRIENTES	-	10.146,19	10.146,19	10146,19%	↑
1.1.4.3.	ANTICIPO A PROVEEDORES	29.980,21	93.921,32	63.941,11	1972,10%	↑
1.1.4.3.01	Anticipo en transporte	29.980,21	93.921,32	63.941,11	1972,10%	↑
				-		
2	<b>PASIVOS</b>	180.284,22	221.955,02	41.670,80	23,11%	↑
2.1.	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	731,38	221.955,02	221.223,64	30247,43%	↑
2.1.3.	CUENTAS Y DOCUMENTOS POR PAGAR	731,38	52.686,79	51.955,41	7103,75%	
2.1.3.01	LOCALES	731,38	52.686,79	51.955,41	7103,75%	↑
2.1.3.01.	cuentas por pagar		48.146,85			↑
2.1.3.02	Sueldos Por pagar		4.258,44	4.258,44		↑
2.1.3.03	De servicio	731,38	281,50	-449,88	-61,51%	↑
2.1.7.1	CON LA ADMINISTRACION TRIBUTARIA	644,62	1.465,87	821,25	127,40%	↑
2.1.7.1.02	Impuesto a la renta por pagar del ejercicio			-		
2.1.7.3	CON EL IEES	236,49	321,14	84,65	35,79%	↑
2.1.7.5.	ANTICIPO DE CLIENTES	170.729,33	156.481,91	-14.247,42	-8,35%	↓
2.1.8.	CUENTAS POR PAGAR DIVERSAR RELACIONADOS	1.002,72	<b>10.999,31</b>	9.996,59	996,95%	↑
2.1.9.	DIVIDENDOS POR PAGAR	6.939,68				
3	<b>PATRIMONIO NETO</b>	13.909,87	20.921,60	7.011,73	50,41%	↑
3.1.	CAPITAL	4.000,00	4.000,00	-	0,00%	
3.1.1.	CAPITAL SUSCRITO O ASIGNADO	4.000,00	4.000,00	-	0,00%	
3.2.1.	CAPITAL SUSCRITO Y NO PAGADO			-	#DIV/0!	↓
3.2.	<b>APORTES DE LOS SOCIOS PARA FUTURAS CAPITALIZACIONES</b>		<b>10.151,33</b>	10.151,33	100,00%	↑
3.2.1.	APORTES DE SOCIOS O ACCIONISTAS		<b>10.151,33</b>	10.151,33	100,00%	↑
3.2.1.01	Cuotas gastos administrativos		<b>6.402,46</b>	6.402,46	100,00%	↑
3.2.1.02	Cuotas de ingresos		<b>400,00</b>	400,00	100,00%	↑
3.2.1.03	Gastos administrativos por Fctura		<b>3.348,87</b>	3.348,87	100,00%	↑
3.4.	RESERVAS	1.475,68	<b>2.005,14</b>	529,46	35,88%	↑
3.4.1.	RESERVA LEGAL	1.475,68	<b>2.005,14</b>	529,46	35,88%	↑
3.6.	RESULTADOS ACUMULADOS			-		
3.6.1.	GANANCIAS ACUMULADAS			-		
3.6.2.	PERDIDAS ACUMULADAS			-		
3.7.	RESULTADO DEL EJERCICIO	8.434,19	4.765,13	-3.669,06	-43,50%	↑
3.7.1.	GANANCIA NETA DEL PERIODO	8.434,19	4.765,13	-3.669,06	-43,50%	↑
3.7.1.1.	Utilidad del Ejercicio	8.434,19	4.765,13	-3.669,06	-43,50%	↑
	PASIVO + PATRIMONIO	194.194,09	242.876,62	48.682,53	25,07%	↑

La empresa durante el periodo 2017 tuvo un crecimiento del 25.07% en sus activos totales y por ende su pasivo y patrimonio total, lo cual de acuerdo a los datos obtenidos las variaciones más significativas se encontraron en las cuentas:

- En el periodo 2017, las cuentas por pagar no relacionado se incrementó en \$110664.73 esta situación se da visiblemente al analizar el estado financiero debido a un fuerte incremento en la cartera de clientes situación que en parte es porque la empresa ya realizo servicio de transportes para el sector público y empresas privadas grandes pero que sin embargo no se efectivizó el cobro al cierre del ejercicio.
- Dentro de Otras cuentas por cobrar relacionados la variación fue un aumento de un 12.36% en el año 2017 con relación al periodo 2016, debido a que las cuotas administrativas tuvieron un aumento absoluto de \$1860.00 ya que no todos los socios- accionistas se encuentran al día en estos pagos. Pero existió un valor significativo en una segunda cuenta de cuotas administrativas socios- accionistas pero que se refería a préstamos a socios- accionistas que ascendió a \$13.633.55, que debieron reflejarse en otro grupo de cuentas.
- De igual manera pero no menos importante es el aumento de los activos por impuestos corrientes en un \$10.146,19 debido a que la empresa ya ha tenido mayor movimiento económico y por ende a mayor facturación se incrementan las retenciones en la fuente del impuesto a la renta.
- De forma global los pasivos presentaron un incremento en el año 2017 de 23.11% debido a que entre las cuentas y documentos por pagar locales, existió una variación absoluta en aumento de 51.955.41, situación que se ha realizado contrataciones pero debido a la falta de cancelación del sector público que no han sido cubiertos hasta la fecha de cierre del periodo económico.
- Así mismo el patrimonio ha crecido un 50.41% con relación al periodo 2016, ya que dentro del mismo existen cuentas como los aportes para futuras capitalizaciones que hasta el periodo anterior no se aplicaba y ha

incrementado en \$10.151,33 que incluyen las cuotas por gastos administrativos y además los gastos administrativos por facturas.

- Finalmente dentro del mismo Patrimonio Cabe resaltar que la utilidad del ejercicio disminuyo en un 43.50%, es decir que de \$8.434.19 en el periodo 2016 decreció a \$4.765.13 durante el periodo 2017, reflejando el crecimiento de la empresa.

## 10. Informe de Resultados

### 10.1. Conclusiones

Una vez analizados los resultados de las encuestas aplicadas a los socios-accionistas, y gerentes con referencia al conocimiento y aplicación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 publicada el 16 de mayo del 2017:

- Los niveles de conocimiento de los socios- accionistas de las compañías con relación al tema de los puntos de emisión aun es bajo con relación al tiempo que lleva vigente la resolución.
- Existe de la muestra tomada un 1% que no aplica en ningún socio pero en el 65% de las compañías solo está aplicando el punto de emisión en el 50% de los socios-accionistas.
- En el 77% de las compañías que aplican los puntos de emisión en los socios-accionistas la responsabilidad de un adecuado control de los mismos recae en el contador.
- El 82% de los gerentes consideran que si ha debido ajustar los procesos administrativos financieros para una correcta aplicación de los puntos de emisión.
- De acuerdo con los estatutos vigentes de las compañías analizadas no se han realizado cambios en sus reglamentos internos por lo cual en un 63% de las compañías no existen.
- En ninguna de las compañías de transporte de carga pesada se cuenta con instalaciones propias o propiedad planta y equipo para realizar sus operaciones, situación que se da por que funcionan dentro de los domicilios de algo de los socios- accionistas, y en cuanto a la contabilidad se contrata de forma externa.
- No se capacita al personal ni a los socios- accionistas de las compañías, siendo uno de los motivos del desconocimiento.
- Dentro de las compañías de transporte de carga pesada se debió implementar un rubro en el estado de resultados para informar los ingresos y gastos por efecto de aplicación de puntos de emisión en los socios- accionistas .
- La aplicación de puntos de emisión genera la necesidad de un mayor control administrativo contable.

- Las compañías mantienen un acuerdo con los socios- accionistas de que por punto de emisión se generara una comisión del 2% como beneficio para la compañías pero que se considera un ahorro del socio para futuras capitalizaciones.
- Un 82% de los socios- accionistas considera que esta resolución genera un mayor control de sus ingresos por parte del Servicio de Rentas Internas.
- Los socios- accionistas en un 56% comunica la facturación de forma mensual a sus operadoras generando acumulación de trabajo a la contabilidad.
- Se ha considerado como aportes a futuras capitalizaciones los aportes como porcentaje de facturación de los socios- accionistas en calidad de puntos de emisión.

## **10.2. Recomendaciones**

En base a las conclusiones del trabajo de investigación precedente se ha emitido la posibilidad de aplicar las siguientes recomendaciones:

- Realizar un plan de capacitaciones para que los socios- accionistas conozcan las obligaciones que se tiene como punto de emisión de la operadora y de esta forma evitar las sanciones futuras.
- Socializar con la junta de accionistas cambios en los reglamentos internos y estatutos para que se incluyan sanciones por incumplimiento de las normativas de puntos de emisión.
- Estructurar estrategias que permitan un mayor control contable de las actividades de las compañías así como de los puntos de emisión de los socios- accionistas.
- Redefinir la utilización de la cuenta Aportes para Futuras Capitalizaciones de tal manera que la comisión por el punto de emisión se considere un ahorro del socio y no un aporte a futura capitalización.
- Considera el establecer dentro de las resoluciones de las juntas de Accionistas el cobro de comisiones por uso del punto de emisión.

Finalmente si bien es cierto el punto de emisión si afecta a la empresa en cuanto a sus estructura financiera debido a que se incluyen ingresos y gastos informativos, el mayor efecto se lo ha detectado en cuanto a los controles que se deben efectuar para evitar

que se haga mal uso de los puntos de emisión es por ello la necesidad de implementar controles adecuados, y mejorar las políticas contables.

### **10.3. Propuesta de acciones de control interno para la aplicación de puntos de emisión en las Compañías de Transporte Pesado de Portoviejo, en base a los resultados obtenidos.**

La aplicación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, del 16 de mayo 2017 en un principio no represento mayor inconveniente en las actividades dentro de las compañías de transporte pesado sin embargo al realizar las encuestas y visitas a las empresas se determinó que esta circunstancia genero confusión incluso en cuanto a las funciones del personal dentro de las compañías, es por ello que es necesario implementar acciones que permitan en un mediano plazo una correcta aplicación de las normativas tributarias vigentes, sin que esto afecte a las compañías.

Entre las principales acciones a emprender como genéricas en las compañías de transporte pesado de Portoviejo se encuentran:

- Establecer una adecuada estructura orgánica que defina las actividades y funciones incluido en control de la facturación de los puntos de emisión.
- Realizar un plan de capacitación a los socios- accionistas, accionistas y empleados para dar a conocer las ventajas, desventajas, obligaciones y sanciones en relación al cumplimiento de la aplicación de los puntos de emisión.
- Implementar un cronograma de reportes de los puntos de emisión de tal forma que el contador cuente con información actualizada y detallada.
- Realizar una adecuado distribución de los aportes de los acciones en función del porcentaje cobrado por uso de la facturación dentro de los puntos de emisión.
- Plantear reformas a los reglamentos y de ser el caso estatutos de la compañías para incluir aspectos sancionatorios por incumplimiento de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295.
- Realizar un reporte interno de las inconsistencias que permitan mantener un ranking de las imprentas en función a la eficiencia de su trabajo.

## 11.Presupuesto

RUBRO	CANTIDAD	VALORES EN DÓLARES	
		UNITARIO	TOTAL USD
Hojas Bond	7 resmas	4,00	28,00
Tinta de impresora	3 cartuchos	29,00	87,00
Fotocopias	500	0,03	15,00
Internet	90 horas	1,00	90,00
Transporte	20 pasajes	3,00	60,00
Alimentación	30 almuerzos	3,00	150,00
Empastado	1 ejemplares	10,00	10,00
Cd's	5	2,00	10,00
Otros gastos			227,00
<b>TOTAL</b>			<b>677,00</b>

## 12.Cronograma Valorado

ACTIVIDADES	MESES												RECURSOS			COSTO TOTAL								
	OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE				ENERO				FEBRERO				HUMANOS	MATERIALES	OTROS	
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3		4	1	2	3				4
Elaboración y aprobación del anteproyecto del trabajo de titulación																					Autora del Anteproyecto	Papel Impresora computadora Cds.	Movilización, alimentación	\$ 55,00
Recopilación de información en investigación de campo																					Autora del trabajo de titulación	Papel Impresora computadora	Movilización, alimentación	\$ 84,00
Organización y selección de información recopilada																					Autora del trabajo de titulación	Papel Impresora computadora	Movilización, alimentación	\$ 80,00
Análisis e interpretación de resultados																					Autora del trabajo de titulación	Papel Impresora computadora	Movilización, alimentación	\$ 75,00
Elaboración del informe escrito del trabajo de titulación																					Autora del trabajo de titulación	Material de oficina, impresión, Cds	Movilización	\$ 115,00
Revisión del trabajo de titulación por parte del Revisor																					Autora del trabajo de titulación	Papel Impresora computadora	Movilización	\$ 48,00
Publicación del trabajo de titulación en el repositorio de la página Web de la UTM																					Autora del trabajo de titulación	Material de oficina.	Internet	\$ 45,00
Sustentación y defensa del trabajo de titulación																					Autora del trabajo de titulación, tribunal de defensa, tutor	Material de oficina, Diapositivas, Impresiones	Proyector	\$ 90,00
Asesoramiento y acompañamiento con el tutor																					Autora y tutor del trabajo de titulación	Papel Impresora computadora	Disposiciones legales, Impresiones, internet	\$ 85,00
																					<b>TOTAL</b>			\$ 677,00





### 13. Bibliografía

- Acelerando . *Acelerando; Revista Online* . 2013.  
[http://www.acelerando.com.ec/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=984:el-congreso-de-transporte-pesado-ser%C3%A1-este-viernes-en-quito&Itemid=160](http://www.acelerando.com.ec/index.php?option=com_k2&view=item&id=984:el-congreso-de-transporte-pesado-ser%C3%A1-este-viernes-en-quito&Itemid=160)  
(último acceso: noviembre de 2018).
- Agencia Nacional de Tránsito. *Comunicación Social ANT*, . 2013. :  
<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/304-se-regulariza-unidades-de-transporte-de-carga-pesada#.UseCBdLurV> (último acceso: 12 de diciembre de 2018).
- Alava, Julio . Julio de 2011. <http://agricultura03.blogspot.com/p/agricultura-en-roma.html>  
(último acceso: 9 de Febrero de 2018).
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. «Constitución de la República del Ecuador.»  
2008.
- Bastos Boubeta,, A. *Distribución logística y comercial. La logística en la empresa*. España:  
Ideaspropias Editorial. , 2013.
- Benítez Chiriboga , Mayté . *Manual Tributario*. Quito: Cooperación de Estudios y Publicaciones  
, 2009.
- Cendrero Agenjo , B., y S. Truyols Mateu. *El Transporte: Aspectos y Tipología*. Barcelona : Delta  
Publicaciones. , 2012.
- Codigo Tributario. «Código Tributario Ecuatoriano,» *Código Tributario Ecuatoriano*. Quito,  
2005.
- Comunidad Andina de Naciones. *CAN*. 2013.  
<http://www.comunidadandina.org/transportes.htm> (último acceso: 29 de noviembre  
de 2018).
- Intriago, Jorge. Marzo de 2012. <https://www.luna.ovh/planeta/es/Agricultura> (último acceso:  
12 de Febrero de 2018).
- L.O.R.T.I. «Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno .» Quito : Registro Oficial N° 463 17  
noviembre 2004, 2004.
- Mendoza, Juan. 16 de 02 de 2015.  
<https://www.eluniverso.com/noticias/2015/02/16/nota/4560871/invierno-irregular-altera-planes-siembra-arroz> (último acceso: 20 de Abril de 2018).
- Nacional, Asamblea. *Codigo Tributario de la Republica del Ecuador*. Quito: Registro Oficial N°  
38 del 14 de junio 2005, 2005.
- R.L.R.T.I. «Reglamento a la Ley de Régimen Tributario Interno .» Quito : Registro Oficial 209 del  
8 de junio 2010., 2010.

Romero, Beatriz. 5 de Mayo de 2010. <http://diarium.usal.es/bearomero21/a/> (último acceso: 8 de Febrero de 2018).

S.R.I., Resolución NAC-DGERCGC17-0000295. «Regulaciones para el cumplimiento de deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad del transporte terrestre.»  
Quito : Registro Oficial , 16 de Mayo de 2017.

Vera, Luis. Junio de 2014. <https://www.zonaeconomica.com/analisis-financiero/ratios-rentabilidad> (último acceso: 24 de Enero de 2018).

**ANEXOS**

## ENCUESTAS A LOS SOCIOS –ACCIONISTAS



## ENCUESTAS A LOS GERENTES





## ENCUESTAS A LOS CONTADORES





## ERRORES EN LAS FACTURAS DETECTADOS

### INTRIAGO VINCES JOSÉ ANTONIO

Compañía de Transporte de Carga Pesada  
**GASERVI S.A. R.U.C.: 1391798822001**  
 Transporte de Carga Pesada  
 Dir.: San Cristóbal 1 De Enero sin y Almacén Santos - Telfs.: 05 2441460 - 0998014905  
 PORTOVIÑO MANABI  
 R.U.C. 1309144630001

Documento Categorizado NO

**FACTURA**  
 002 - 001-00  
0000645  
 Aut. SRI: 1121834383

Cliete: BASERVI

Fecha: 31 DE ENERO / 2019 R.U.C.: 1391798822001

Dirección: 10 DE ABRIL S/N Y ROSA FUERTE Telf.: \_\_\_\_\_

CANTIDAD	DESCRIPCIÓN	V. UNITARIO	VALOR TOTAL
	SERVICIO DE TRANSPORTE		
	FACTURAS # 000475		\$ 50. <sup>00</sup>
	000476		\$ 260. <sup>00</sup>
	000477		\$ 100. <sup>00</sup>
	000478		\$ 79. <sup>20</sup>
			\$ 489. <sup>20</sup>

FORMA DE PAGO

EFECTIVO	
DINERO ELECTRÓNICO	
TARJETA DE CRÉDITO / DÉBITO	
OTROS	

RECIBI CONFORME

FIRMA AUTORIZADA

Subtotal	\$ 489. <sup>20</sup>
Subtotal 0 %	
Descuento	
Subtotal 12 %	
IVA 12 %	
<b>VALOR TOTAL</b>	<b>\$ 489.<sup>20</sup></b>

IMPRESA: GARCIA Aut. 5692 Vicente Washington Garcia Cedeño RUC: 1305128660001 Telf.: 2441061 Original Adhente / Copia Emisor  
 Fecha de Autorización: 27 NOVIEMBRE 2017 1B. 100X2 del 601 al 700 Fecha de Caducidad: 27 NOVIEMBRE 2018

**Factura omitiéndole el nombre de la operadora en el cliente**





